

HE 72/2011 vp

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi taksiliikennelain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksen tavoitteena on parantaa taksiluvan hakijoiden keskinäistä yhdenvertaisuutta tilanteessa, jossa hakijoita on useampia kuin lupia voidaan myöntää sekä helpottaa lupaviranomaisten toimintaa lupien myöntämisessä.

Taksiliikennelakia ehdotetaan muutettavaksi niin, että selkeytetään ja yksinkertaistetaan luvanhakijoiden keskinäistä etusijajärjestystä koskevaa sääntelyä ja poistetaan laista mahdollisuus siirtää taksilupa yrityksen lahjoituksen yhteydessä toiselle. Luvan lah-

joitus yrityksen sukupolvenvaihdoksen tai vastaavan yhteydessä lähisukulaiselle olisi kuitenkin edelleen sallittua. Lisäksi mahdollisuutta valvoa ajovelvoitteen hoitoa parannettaisiin muuttamalla maaseudun päivystysilmoitusta koskevaa sääntelyä ja lieventämällä tilausvälityskeskuksia koskevia sanktioita.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2012.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
Lainsäädäntö.....	3
Käytäntö	5
Oikeustoimikelpoisuus	5
Etusija syrjäisen asemapaikan johdosta.....	6
Etusija hakijan työkokemuksen pituuden perusteella.....	6
Etusija liitettyyn kuntaan hakevien kesken	7
Etusija ensimmäistä lupaansa hakevan ja vanhan taksiryrittäjän kesken siirtymäkaudella	7
Etusijajärjestys ensimmäistä lupaansa hakevien ja luvanhaltijoiden kesken siirtymäkauden jälkeen 1.1.2012	8
Luvan luovutukset vastikkeetta	9
Kaluston esteettömyyttä koskevat vaatimukset.....	9
Ilmoitusvelvollisuus päivystyksestä	10
Tilausvälityskeskustoja koskevat sanktiot.....	10
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö	10
Yleistä.....	10
1.3 Nykytilan arviointi	11
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	13
2.1 Tavoitteet	13
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	13
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	14
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	15
3.1 Taloudelliset vaikutukset	15
Vaikutukset kotitalouksiin.....	15
Yritysvaikutukset.....	15
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	15
3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset	16
4 ASIAN VALMISTELU	16
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	19
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	19
2 VOIMAANTULO.....	25
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	25
LAKIEHDOTUS	28
taksiliikennelain muuttamisesta.....	28
LIITE	31
RINNAKKAISTEKSTI.....	31
taksiliikennelain muuttamisesta.....	31

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila**1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö**

Lainsäädäntö

Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään taksiliikennelaissa (217/2007). Laki tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2007. Lakia on sittemmin muutettu kuntaliitosten ja haja-asutusalueiden taksipalvelujen turvaamiseksi (482/2009), joukkoliikennelain ja aluehallinto- ja virastouudistuksen johdosta (870/2009 ja 1314/2009) sekä kuorma-autotaksien kieltämiseksi (612/2010).

Taksiliikenteen harjoittaminen vaatii pääsääntöisesti taksiluvan. Luvan saadakseen hakijan tai hakijayrityksen liikenteestä vastaavan henkilön on aina täytettävä tietyt vaatimukset. Vaatimukset koskevat oikeustoimikelpoisuutta, hyvämaineisuutta, todistusta taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen hyväksymisestä, kuuden kuukauden kokemusta taksinkuljettajana tai muussa palveluammattissa ja kykyä vastata taloudellisista velvoitteista. Samoin vaaditaan, ettei taksilupaa ole peruutettu tietyistä laissa mainituista syistä. Hyvämaineisuudesta on säädetty muun muassa, että taksilupaa ei voi myöntää silloin kun hakija on viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen asiakkaiseen kohdistuneesta rikoksesta tai rattijuopumuksesta.

Taksien lupamäärät on säännelty. Taksilupien enimmäismääristä päätetään kuntakohtaisesti vuosittain. Päätökset näistä kiintiöistä ja erikseen lupien myöntämisestä kiintiön puitteissa tekee toimivaltainen lupaviranomainen eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Taksilupaan voidaan tarvittaessa sisällyttää kaluston esteettömyyttä koskevia ehtoja.

Lupamäärien sääntelyyn liittyy se, että hakijoita on yleensä enemmän kuin lupia voidaan myöntää. Ennen taksiliikennelain säätämistä lupaviranomaisilla oli laaja harkintavalta sen suhteen, kenelle lain muut vaatimukset täyttävistä hakijoista luvat myönnettiin. Perinteisesti lupaviranomainen kuitenkin

kiinnitti huomiota päätoimisen kuljettajakokemuksen pituuteen. Taksiliikennelaissa lupamäärien sääntely on kuitenkin pyritty soveltamaan yhteen perustuslain elinkeinovapauden kanssa. Näin ollen laki sisältää tarkat määräykset siitä, mitä tietoja on otettava huomioon määriteltäessä lupamääriä. Luvanhakijoiden keskinäisestä etusijajärjestyksestä on myös elinkeinovapauden rajoituksesta johtuen säännelty hyvin yksityiskohtaisesti.

Tätä sääntelyä on sittemmin vuonna 2009 tehdyllä muutoksella (482/2009) täsmennetty haja-asutusalueiden taksipalveluiden säilyttämisen vuoksi.

Lakiin sisältyy luvanhakijoiden etusijajärjestyksestä koskeva siirtymäsäännös. Sen mukaan vuoden 2011 loppuun asti taksiluvat myönnetään ensisijaisesti niille, lain yleiset vaatimukset täyttävälle hakijoille, joilla on työkokemusta taksinkuljettajana tai palveluammattissa. Jos lupaa kuitenkin haetaan asemapaikalle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta, Helsingin, Vantaan, Espoon, Kauniaisten, Turun, Tampereen ja Oulun kuntakeskuksia lukuun ottamatta, on vähintään 20 kilometriä, lupa myönnetään ensisijaisesti tällaista asemapaikkaa hakeneelle, lain yleiset vaatimukset täyttävälle henkilölle. Jos lupa vapautuu haettavaksi liitetyn kunnan alueelta, eli alueelta, joka on kuntaliitoksen johdosta liitetty osaksi suurempaa kuntaa, uusi lupa myönnetään aina luvan viimeistä asemapaikkaa hakeneelle liitetyn kunnan alueelle määritetyn kiintiön puitteissa.

Työkokemuksen keskinäistä vertailua varaten laissa on erikseen mainittu, että taksinkuljettajana ja palveluammattissa hankitun kokemuksen arvioinnista säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Jäljempänä ilmenevistä syistä asetusta ei kuitenkaan ole annettu.

Kun lain siirtymäaika päättyy vuoden 2011 lopussa, muuttuu myös hakijoiden etusijajärjestyksestä koskeva sääntely oleellisesti. Muutos ei kuitenkaan vaikuta siihen, mitä kaikilta hakijoilta yleisesti vaaditaan kuten oikeustoimikelpoisuutta, hyvämaineisuutta ja ammattitaitoa. Vuoden 2012 alusta lähtien on sovellettava säännöstä, jonka mukaan kaksi

kolmasosaa luvista myönnetään niin, että niiden etusija määräytyy hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön taksinkuljettajana tai palveluammattissa hankkiman työkokemuksen perusteella. Jos lupaa kuitenkin haetaan asemapaikalle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta, Helsingin, Vantaan, Espoon, Kauniaisten, Turun, Tampereen ja Oulun kuntakeskuksia lukuun ottamatta, on vähintään 20 kilometriä, lupa myönnetään ensisijaisesti tällaista asemapaikkaa hakeneelle henkilölle. Jos tällaisia hakijoita on vähemmän kuin lupia voidaan myöntää, myönnetään loput luvat hakijoille, joilla on taksilupa tai taksilupia. Yksi kolmasosa luvista myönnetään ensisijaisesti hakijoille, joilla on taksilupa tai taksilupia. Jos tällaisia hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, luvat myönnetään niille, joilla on hakijoista vähiten lupia. Jos hakijoita, joilla on taksilupa tai taksilupia, on vähemmän kuin lupia voidaan myöntää, myönnetään loput luvat taksinkuljettajana tai palveluammattissa toimineille.

Lisäksi vuoden 2012 alusta lähtien sovelletaan säännöstä, jonka mukaan, jos lupa vapautuu haettavaksi liitetyn kunnan alueelta, uusi lupa myönnetään aina vapautuneen luvan viimeistä asemapaikkaa hakeneelle liitetyn kunnan alueelle määritetyn kiintiön puitteissa.

Lupamääriltään rajoitettu järjestelmä etusijajärjestyksineen merkitsee sitä, että luvan haltija ei voi siirtää saamaansa taksilupaa toiselle ohi etusijajärjestyksen vaan lupien myöntämisestä voi päättää yksinomaan lupaviranomainen. Taksirytyistä lupineen ei siten saa myydä tai muuten luovuttaa vastiketta vastaan. Ainoa poikkeus ovat olleet oikeushenkilöille ennen 1 päivää maaliskuuta 1991 myönnetyt luvat, joka poikkeusmääräys päättyy lain siirtymäsäännöksen mukaan 1 päivänä elokuuta 2017. Tällaisiin lupiin ei kyseisen siirtymäsäännöksen mukaan sovelleta lain luovuttamiskieltoa tai uuden luvan haun laiminlyöntiin liittyvää peruuttamismääräystä.

Taksiluvan luovutuskiellon mukaan taksilupaa ei saa myydä tai muuten vastikkeellisesti luovuttaa. Koska oikeushenkilöille myönnettyjen taksilupien siirtoja on käytännössä vaikeampi valvoa, sisältyy lakiin tällaisen siirron osalta erityisiä määräyksiä uuden

luvan hakemisesta ja luvan peruuttamisesta. Jos taksilupa on myönnetty oikeushenkilölle ja yritys, jonka nimissä taksilupa on, myydään tai muutoin vastikkeellisesti luovutetaan, ostajan tai luovutuksensaajan on, saadakseen jatkaa liikennettä, kuuden kuukauden kuluessa luovutuksesta haettava uutta taksilupaa. Uusi lupahakemus ratkaistaan tällöin soveltaen kaikkia uusia hakijoita koskevia määräyksiä, mukaan lukien etusijajärjestystä.

Jos ostaja ei kuudessa kuukaudessa hae lupaa, myyjän lupa peruutetaan. Myyjän lupa peruutetaan kuitenkin myös silloin kun ostajan uusi lupapäätös on saanut lainvoiman. Luvan ostoon tai muuhun vastikkeelliseen saantoon rinnastetaan myös tilanne, jossa yrityksen osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta on siirtynyt.

Taksiluvan luovutuskielto on sinänsä ehdoton, mutta yritykselle myönnetyn luvan voi kuitenkin luovuttaa yrityksen lahjoituksen yhteydessä vastikkeetta. Lahjoituksensaajan tulee luvan saadakseen täyttää hakijaa koskevat yleiset edellytykset kuten hyvämaineisuuden ja ammattitaidon vaatimukset, mutta häneen ei sovelleta hakijoiden etusijasääntelyä. Lahjoitustapauksessa lahjoittajayhtiön lupa on peruutettava, kun lahjansaajaa koskeva lupapäätös on saanut lainvoiman. Laissa ei kuitenkaan erikseen mainita, että lahjansaajan tulisi hakea uutta lupaa.

Luvansaajan kannalta taksilupien määrän rajoittaminen merkitsee yleisesti sitä, että useista liikenteen harjoittamiseen lain mukaan liittyvistä velvoitteista on huolehdittava uhalla, että lupa voidaan viime kädessä peruuttaa lupaviranomaisen määräyksellä. Tärkein näistä velvoitteista on ajovelvollisuus, joka on lähtökohtaisesti 24 tuntia vuorokaudessa seitsemänä päivänä viikossa laissa erikseen mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta. Ajovelvoitetta voidaan siten rajoittaa muun muassa vahvistettujen ajovuorojärjestysten avulla. Ajovuorojärjestyksestä päättää, eli ajovuorot vahvistaa, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus taksiluvan haltijoiden aloitteesta. Lain mukaan tällaista vahvistettua ajovuorojärjestystä on noudatettava tilausliikennettä harjoitettaessa.

Maaseudun osalta on voimassa päivystysilmoitusvelvollisuus. Kyseisen määräyk-

sen mukaan taksiluvan haltijoiden, jotka harjoittavat liikennettä maaseutumaisissa kunnissa ja sellaisilla asemapaikoilla, joiden etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä tai joiden lupa on myönnetty kuntaliitoksen vuoksi toiseen kuntaan liitetyn kunnan alueelle ja jotka eivät kuulu vahvistetun ajovuorolistan piiriin, on ilmoitettava luvan hakijassaan ja myöhemmin vähintään kerran vuodessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen päivystyksistä tai sovitusta päivystysvuoroista, joina kysyntä on vähäistä.

Taksiliikennelain ajovelvollisuuteen liittyy myös tilausvälityskeskusta koskeva sääntely. Hallituksen esityksen (28/2006) mukaan tilausvälityskeskustella tarkoitetaan taksiliikenteen harjoittamiseen liittyvää pysyväisluonteista toimintaa, jossa asiakkailta tulevia tilauksia vastaanotetaan ja välitetään ajossa oleviin taksiautoihin. Tilausvälityskeskustoiminnaksi ei katsota sellaista pienimuotoista välitystoimintaa, jossa esimerkiksi useamman taksiauton yritys välittää kyytejä omiin ja alihankkijoiden autoihin. Myöskään matkojen yhdistelyyn liittyvä tilausten vastaanottaminen ja niiden välittäminen ei ole hallituksen esityksen mukaan laissa tarkoitettua tilausvälitystoimintaa. Tilausvälityskeskusta ei kuitenkaan ole laissa määritelty. Tilausvälityskeskusten toiminnan aloittamisesta on tehtävä ilmoitus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Ilmoitukseen pitää sisältyä selvitys toiminnan ympärivuorokautisuudesta, ennakkotilauksien vastaanotosta ja keskuksesta vastaavista henkilöistä. Jos keskus toimii epäasianmukaisesti, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi kieltää keskusta toimimasta kunnes puutteet ja ongelmat on korjattu. Kiellon tehosteeksi voi asettaa uhkasakon.

Taksiliikennelain mukaan luvan myöntämisen yleisenä edellytyksenä on muun muassa se, että hakija on oikeustoimikelpoinen. Holhouslainsäädäntöä uudistettiin kuitenkin vuonna 1999 voimaantulleella lailla holhous-toimesta (442/1999). Ennen kyseistä muutosta oikeustoimikelpoisuutta vailla olevina pidettiin kaikkia alaikäisiä henkilöitä sekä henkilöitä, jotka oli julistettu holhottaviksi. Lainmuutoksella holhottavaksi julistaminen

on korvattu vajaavaltaiseksi julistamisella. Lain lähtökohtana on se, että toimintakelpoisuutta voidaan rajoittaa muillakin tavoin ja myös vain osittain. Ääritapauksissa toimintakelpoisuus voidaan menettää aiempaa käytäntöä vastaavasti julistamalla täysi-ikäinen henkilö vajaavaltaiseksi. Kenenkään toimintakelpoisuutta ei kuitenkaan ole lupa rajoittaa, jos hänen etunsa voidaan riittävästi turvata lievemmin keinoin, esimerkiksi määrämällä hänen tuekseen edunvalvoja eli henkilö, jolla on kelpoisuus hoitaa hänen asioitaan. Täysi-ikäisen henkilön toimintakelpoisuutta voidaan rajoittaa, paitsi julistamalla henkilö vajaavaltaiseksi, myös siten, että päämiehen oikeutta tehdä tiettyjä oikeustoimia tai vallita tiettyä omaisuutta, rajoitetaan toimimiseen ainoastaan yhdessä edunvalvojan kanssa tai siten, ettei päämiehellä ole lainkaan enää kelpoisuutta tehdä tiettyjä oikeustoimia tai oikeutta vallita tiettyä omaisuutta. Tuomioistuimien voi määrätä edunvalvojan täysi-ikäiselle, joka sairauden, henkisen toiminnan häiriintymisen, heikentyneen terveydentilan tai muun vastaavan syyn vuoksi on kykenemätön valvomaan etuaan taikka huolehtimaan itseään tai varallisuuttaan koskevista asioista, jotka vaativat hoitoa eivätkä tule asianmukaisesti hoidetuksi muulla tavoin. Edunvalvojan tehtävä voidaan rajoittaa koskemaan määrättyä oikeustointia, asiaa tai omaisuutta. Tuomioistuimen ohella myös holhousviranomaisen voi samoista syistä määrätä edunvalvojan.. Edunvalvojalle voidaan antaa määräys, joka on voimassa toistaiseksi tai tietyn määräajan. Se, että henkilölle on määrätty edunvalvoja, ei kuitenkaan estä häntä itse vallitsemaasta omaisuuttaan tai tekemästä oikeustoimia, jollei laissa toisin säädetä.

Käytäntö

Oikeustoimikelpoisuus

Se, että taksiluvan edellytyksenä on vain hakijan oikeustoimikelpoisuus, on tarkoittanut käytännössä myös sitä, että taksilupa on voitu taksiliikennelain 22 §:n 1 momentin nojalla vastaavasti peruuttaa vain jos luvan haltija on menettänyt kokonaan oikeustoimikelpoisuutensa. Lupaviranomaiset ovat viime

aikoina kuitenkin saaneet tietoonsa tapauksia, joissa taksiluvan haltijalle on määrätty edunvalvoja eikä häntä ole julistettu vajaavaltaiseksi. Tämä ja se seikka, että vajaavaltaiseksi julistaminen on nykyään harvinaista, on aiheuttanut epä tietoisuutta elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksissa (jäljempänä ELY- keskuksissa).

Etusija syrjäisen asemapaikan johdosta

Taksiluvan hakijoiden keskinäinen etusijajärjestys määräytyy hakijan asemapaikan syrjäisyyden, hakijoiden taksinkuljettajana tai palveluammattissa hankkiman työkokemuksen pituuden, hakijan mahdollisten aiempien lupien perusteella ja sen perusteella, haetaan- ko lupaa liitettyyn kuntaan.

Sääntö, jonka mukaan etusija määräytyy sen perusteella, että hakija aikoo harjoittaa liikennettä vähintään 20 kilometrin päässä kuntakeskuksesta, tuli voimaan kesällä 2009. Lupaviranomaiset eli ELY -keskukset ovat myöntäneet kyseisen säännön perusteella lupia seuraavasti: Etelä-Pohjanmaan, Kaakkois-Suomen ja Keski-Suomen ELY - kes- kukset eivät ole myöntäneet yhtään lupaa. Uudenmaan, Pirkanmaan ja Varsinais- Suomen ELY - keskukset ovat kukin myön- täneet yhden luvan. Pohjois-Savon ELY- keskus on myöntänyt neljä taksilupaa. Poh- jois-Pohjanmaan ELY - keskus sekä Lapin ELY - keskus ovat puolestaan molemmat myöntäneet kuusi lupaa.

Kyseisen säännön soveltaminen on painot- tunut siten voimakkaasti Itä-Suomeen, Poh- jois-Pohjanmaalle sekä Lappiin, kuten lain- muutoksen yhteydessä arvioitiin. Lapin osal- ta on kuitenkin huomattava, että tämän sään- nön soveltaminen on johtanut siihen, että jo- pa puolet kunnan luvista on myönnetty kauas kuntakeskuksesta (esimerkiksi molemmat Rovaniemelle myönnetyt luvat).

Lain edellyttämän 20 kilometrin mittaami- sessa ELY - keskukset ovat käyttäneet erilai- sia tapoja. Mittausta on muun muassa tarkis- tettu kunnasta tai mittaukseen on käytetty eri- laisia välimatkalaskureita kuten Liikennevi- raston välimatkalaskuria. Mittaus on tehty useimmiten välille kylä-hakijan kotiosoite (olettaen, että kotiosoite sijaitsee kyseisessä kylässä). Mittauksen osalta on huomattu joi-

takin käytännön ongelmia. ELY - keskukset eivät kuitenkaan ole pitäneet näitä sellaisina epäkohtina, joihin ei voisi löytyä ratkaisua. Sen sijaan ELY- keskukset ovat tuoneet esiin sen, että tätä sääntöä sovellettaessa vaarana on, että luvat alkavat jatkossa yhä enemmän keskittyä kuntakeskusten ulkopuolelle.

Etusija hakijan työkokemuksen pituuden pe- rusteella

ELY- keskuksilla on ollut toisistaan poik- keavia tapoja arvioida kuljettajakokemusta ja sen pituutta. Vaikka ELY- keskusten ja ai- empien lääninhallitusten taksilupa-asioiden hoitoa on pyritty yhtenäistämään säännöllis- ten tapaamisten ja käytännön vertailun avul- la, yhtenäistä ohjeistusta ei ole tältä osin saa- tu aikaan. Yleisesti ELY - keskukset ovat selvittäneet hakijoiden kokemusta työeläkettä koskevien todistusten kuten Eläketurvakes- kuksen antamien todistusten sekä verotodis- tusten avulla. Hakijoilta on myös voitu pyy- tää työtodistuksia.

Tämän lisäksi Varsinais-Suomen ELY - keskus on ottanut viime aikoina huomioon myös hakijan työtulot ja tulotason muutokset kun kokemuksen pituutta on arvioitu. Käy- tännössä saadut palkkatulot on muunnettu rahan arvon muutosta kuvaavalla indeksillä. Tätä käytäntöä on noudatettu koko vanhassa Länsi-Suomen läänissä.

Uudenmaan ELY- keskuksessa on käytetty kuljettajakokemuksen pituuden arvioinnissa niin kutsuttua laskennallista työaika- ja laskettu työtulojen perusteella. Tällainen las- kentatapa on kuitenkin herättänyt epäilyjä joidenkin luvanhakijoiden keskuudessa ja asiasta on kanneltu eduskunnan apulaisoi- keusasiamiehelle. Apulaisoikeusasiamies on tämän johdosta 22.4.2009 päivätyssä kirjees- sään liikenne- ja viestintäministeriölle esittä- nyt, että liikenne- ja viestintäministeriö ryh- tyisi toimenpiteisiin, jotta taksiluvan hakijoi- den työkokemuksen arvioinnin ja todentami- sen kriteerit tulisivat määritellyksi oikeudel- lisesti tehokkaalla ja yhdenmukaisen lainso- veltamisen sekä hakijoiden yhdenvertaisen kohtelun nykyistä paremmin turvaavalla ta- valla. Edellä mainitun johdosta taksiliikenne- lakiin lisättiin kesän 2009 lainmuutoksen (482/2009) yhteydessä uusi valtuutusään-

nös, jonka mukaan liikenne- ja viestintämisteriön asetuksella säädetään tarkemmin taksinkuljettajana ja palveluammattissa hankitun kokemuksen arvioinnista. Asetusta ei kuitenkaan ole annettu koska sitä valmisteltaessa ilmeni, että asiaan liittyi joka tapauksessa myös lainmuutostarpeita.

ELY - keskuskeskukset ovat selvittäneet työkokemuksen pituuden vaikka selvitystyö on joskus voinut olla hankalaa, esimerkiksi silloin kun hakija on vedonnut niin kauan sitten hankkimaansa kokemukseen, ettei verottajan tietoja ole ollut saatavilla. Haasteellista näytön saanti työkokemuksesta on voinut myös olla silloin kun hakijan kuljettajakokemus on kertynyt ajamalla hakijan puolison taksia tai tapauksissa, joissa hakijan todistuksista ei ilmene, että kuljettajakokemusta on kertynyt nimenomaan taksinkuljettajana eikä esimerkiksi tavaraliikenteestä. Käytännöt ovat kuitenkin muotoutuneet paljolti hallinto-oikeuksien ratkaisujen pohjalta

Palveluammattista saatua kokemusta on vuonna 2009 tehdystä lain täsmennyksestä johtuen pitänyt arvioida samanveroisena kuin kokemusta, joka on saatu taksinkuljettajana. Korkein hallinto-oikeus on kuitenkin linjannut päätöksessään (T 198/31.1.2011), että palveluammattista saatu kokemus on ollut toissijaista taksinkuljettajakokemukseen nähden. Laki ei ole sisältänyt tarkempaa määritelmää palveluammattista. Käsite ei ole ollut yleiskielessäkään kovin selkeä. Lain perustelujen (hallituksen esitys 38/2006) mukaan palveluammateiksi katsottaisiin tehtävät, joihin ei edellytetä korkeakoulututkintoa ja jotka eivät kuulu tuotantoon. Käytännössä ELY -keskuskeskukset ovat joutuneet tulkitsemaan käsitettä tarkemman määritelmän puuttuessa hyvin laajasti. Myös hallinto-oikeuksien ratkaisut ovat vahvistaneet tätä käsitystä. Eräs tällainen ratkaisu on ollut Hämeenlinnan hallinto-oikeuden ratkaisu (6.3.2009, päätösnumero 09/0129/4), jossa todettiin, että hirsitaloyrittäjänä toimiminen oli palveluammattissa toimimista. Useimmiten ELY - keskuskeskukset ovatkin hyväksyneet hakijan esittämän palveluammattikokemuksen sellaisenaan. Tällöin niiden on pitänyt suhteuttaa yrittäjätoiminta palkkatyöhön, mutta kyseisestä toiminnasta ei useimmiten ole ollut saatavissa työtodistuksia tai muita vastaavia asiakirjoja. ELY -

keskuskeskukset ovat kokeneet hankalana myös ne käytännön tilanteet, joissa on jouduttu vertailemaan toisiinsa kahden palveluammattissa toimineen hakijan kokemusta koska eri alojen palkkatasossa on voinut olla merkittäviäkin eroja.

Etusija liitettyyn kuntaan hakevien kesken

Tiетävästi säännöstä, jonka mukaan etusija lupaan olisi vapautuneen luvan viimeistä asemapaikkaa hakevalla, ei ole tarvinnut soveltaa kuin kerran Uudenmaan ELY - keskuskeskusten toimesta. Muuten liitettyyn kuntaan ei ole haettu lupia niin, että sääntöä olisi pitänyt soveltaa. Näin ollen hakijoiden kesken on sovellettu yleisiä määräyksiä etusijasta.

Etusija ensimmäistä lupaansa hakevan ja vanhan taksiyrittäjän kesken siirtymäkaudella

Lain siirtymäaikana, joka päättyy vuoden 2011 lopussa, tilanne on teoriassa ollut yksiselitteinen. Lupa on pitänyt siirtymäkauden aikana aina myöntää ensisijaisesti ensimmäistä lupaansa hakevalle.

Vaikka sääntö on ollut yksinkertainen ja vastannut pitkälti käytäntöä, joka vallitsi ennen taksiliikennelain säätämistä, on kysymys siitä, keitä hakijoista voidaan pitää ensi luvan hakijoina ja keitä vanhoina taksiyrittäjinä, työllistänyt yhä huomattavasti lupaviranomaisia. Tulkinnat ovat myös vaihdelleet varsinkin niiden tapausten osalta, joissa hakija on ollut osakkaana tai omistajana jossain taksiyhtiössä. Varsinais-Suomen, Uudenmaan ja Pirkanmaan ELY - keskuskeskukset ovat tulkinneet kaiken hakijan taksiyhtiöosakkuuden johtavan siihen, ettei hakijaa voida pitää ensiluvan hakijana. Jotkut ELY - keskuskeskukset ovat sen sijaan noudattaneet periaatetta, jonka mukaan hakijaa on pidetty ensimmäisen luvan hakijana vaikka hän on lupaa hakiesaan ollutkin vähemmistöosakkaana taksiyhtiönsä. Vain enemmistöosakkuus on katsottu voitavan rinnastaa siihen, että hakijalla on jo olemassa oleva taksilupa.

Myös oikeuskäytäntö on ollut omiaan hämmentämään lupaviranomaisia. Oulun hallinto-oikeuden päätöksessä (6.5.2010 päätösnumero 10/0185/29) hallinto-oikeus on to-

dennut, että taksiyritystä, jonka omistajina on tasaosuuksin 12 taksiluvan haltijaa, on pidettävä ensiluvan hakijana. Lupaviranomaiset ovat arvelleet, että mikäli tällaiset hakemukset yleistyisivät, taksiala alkaisi todennäköisesti keskittyä joillekin suurille yrityksille.

Etusijajärjestys ensimmäistä lupaansa hakevien ja luvan haltijoiden kesken siirtymäkauden jälkeen 1.1.2012

Lain siirtymäkausi, jonka aikana ensimmäistä lupaansa hakevat ovat olleet paremmissa asemassa sellaisiin hakijoihin nähden, joilla on jo taksilupa, päättyy 31.12.2011. Tämän jälkeen luvat tulisi – jos haja-asutusalueelle ei ole hakijoita – myöntää lähtökohtaisesti niin, että kaksi kolmasosaa luvista myönnetään niille hakijoille, joilla ei ole aiempia lupia ja yksi kolmasosa luvista niille, joilla on jo ennestään lupia. ELY-keskukset ovat arvioineet, että tuleva sääntely murtolukuineen olisi varsin haastava jo senkin vuoksi, että suurimmassa osassa luvanmyöntämisistä jaettavien lupien määrä ei ole kolmella jaollinen. Vaikka ELY - keskukset kehittäisivät omia ohjeitaan säännön soveltamiseksi, ne eivät perustuisi lakiin, minkä johdosta sääntöjen soveltamisesta seuraisi mitä suurimmalla todennäköisyydellä hallinto-oikeusprosesseja.

ELY - keskuksille tehdyssä tiedustelussa on selvitetty, miten suuri osa luvista myönnetään niin, että myönnettävien lupien määrä on yksi tai kaksi. Vastauksista ilmeni, että Kaakkois-Suomen ELY - keskus oli tähän asti myöntänyt kaikki luvat niin, että lupia myönnettiin kerrallaan vain yksi tai kaksi kappaletta. Etelä-Pohjanmaan ELY - keskuksen mukaan lähes kaikki sen myöntämät luvat olivat asemapaikkaa kohden yhtä vähäisiä. Keski-Suomen ja Pohjois-Savon ELY - keskuksissa suurin osa lupamäärästä kerrallaan oli yhden tai kahden luvan myöntämisistä. Lapin, Pirkanmaan sekä Varsinais-Suomen ELY- keskusten mukaan lupamäärät olivat näin vähäisiä melkein jokaisella luvanmyöntämiskerralla. Poikkeuksena oli ainoastaan Uudenmaan ELY - keskus, jonka myöntämistä luvista vuosina 2007- 2009 vain 22 -38 prosenttia myönnettiin niin, että myönnettäviä lupia oli yksi tai kaksi. Uudenmaan osalta

on mainittava, että suuri osa varsinaisista luvan myöntämiskerroista on kuitenkin ollut sellaisia, että lupia on voitu myöntää vain yksi tai kaksi, mutta koska erityisesti Helsinkiin, Espooseen ja Vantaalle myönnetään paljon lupia, ne myös vaikuttivat kokonaistulokseen.

Näin ollen ELY – keskukset ovat katsooneet, että yhden kolmasosan ja kahden kolmasosan sääntö soveltuu muualle kuin pääkaupunkiseudulle erittäin huonosti ja että se voi aiheuttaa paljon ongelmia ja valitusprosesseja. Suurimpaan osaan Suomea kyseisen säännön soveltaminen ei tule onnistumaan pienten lupamäärien vuoksi.

Käytännössä 1.1.2012 voimaan tulevaa sääntelyä on jo jonkin verran jouduttu soveltamaan. Tämä johtuu siitä, että luvan hakijoiden joukossa ei aina ole ollut uusia hakijoita. Kun siirtymäsääntöön ei ole sisällynyt mitään säännöstä siitä, millä perusteella vanhoja yrittäjiä, joilla kaikilla jo on taksilupa, tulisi verrata keskenään, ELY - keskukset ovat soveltaneet 1.1.2012 voimaan tulevaa määräystä, jonka mukaan ratkaisevaa vanhojen yrittäjien vertailussa on se, kenellä hakijoista on vähiten lupia.

Vanhojen taksiyrittäjien vertailua lupien määrän perusteella on pidetty jonkin verran hankalana, koska hakijalla on voinut olla paitsi henkilökohtaisia lupia, myös osakkuuksia taksiyhtiöissä. Uudellamaalla on noudatettu sääntöä, jonka mukaan tapauksessa, jossa luvan haltijana on ollut luonnollinen henkilö, hänen lupamääränsä on laskettu hänen omissa nimissään olevien taksilupien mukaan sekä niiden yhtiöiden taksilupien mukaan, joissa hän on ollut osakkaana tai osakkeenomistajana. Jos taas luvan haltijana on ollut oikeushenkilö, lupamäärään on laskettu kyseiselle yhtiölle myönnetty taksiluvat, yhtiön osakkaiden henkilökohtaiset taksiluvat sekä taksiluvat kaikista niistä yhtiöistä, joissa kyseisen oikeushenkilön osakkaat ovat olleet osakkaina tai osakkeenomistajina.

Joissakin ELY - keskuksissa lupien määriä on kuitenkin myös tulkittu niin, että vain enemmistöosakkuudet taikka vastuunalaisen yhtiömiehen asema on katsottu olemassa olevien taksilupien määrän laskemisessa olennaiseksi. Sen sijaan luonnollisen henki-

lön vähemmistöosakkuutta taksiyhtiössä ei ole otettu huomioon.

Kaluston esteettömyyttä koskevat vaatimukset

Luvan luovutukset vastikkeetta

ELY - keskusten tulkintakäytännöt 11 §:n soveltamisesta ovat vaihdelleet. Kaikki ELY-keskukset ovat kuitenkin pitäneet vastikkeettomia taksiyritysten luovutuksia lupineen sallittuina kun omistaja on vaihdettu sukupolvenvaihdoksena autoilijan alenevaan polveen. Uudelta liikenteestä vastaavalta henkilöltä, jonka on luonnollisesti tullut täyttää myös lain 6 §:n yleiset edellytykset, on pyydetty lisäselvityksenä vain lahjakirja ja verotajan lahjaveropäätös.

Muita vastikkeettomia luovutuksia ELY -keskukset eivät enää viime aikoina ole hyväksyneet. Tarkoituksena on ollut ehkäistä väärinkäytöksiä ja siten edistää kaikkien luvanhakijoiden yhdenvertaisuutta. Kun taksiyrityksen ja luvan luovuttaminen toisen käyttöön vastiketta vastaan on ollut selkeästi kiellettyä laissa, hakijat ovat alkaneet ”naamioida” luovutuksia vastikkeettomiksi saadakseen helpommin luvan. Tällaisten hakemusten yhtäkkinen lisääntyminen on kuitenkin aiheuttanut sen, että ELY - keskukset ovat alkaneet epäillä hakijoiden perusteiden kestävyyttä.

ELY- keskusten on kuitenkin ollut vaikea todistaa sitä, että kyseessä olisivat olleet muut kuin aidot oikeushenkilön lahjoitukseen liittyvät lahjoitukset. Kun laki sinänsä on sallinut kaikki tällaiset lahjoitukset, olisi lupaviranomaisella pitänyt olla selvät todisteet siitä, että sen vahvasti epäilemä yrityksen ja luvan lahjoitus on sittenkin ollut kielletty vastikkeellinen myynti tai luovutus. Eniten epäilyksiä ovat herättäneet yrityksen ja luvan lahjoitukset ilmaiseksi täysin vieraille henkilöille tai yrityksille. Tällaisten lahjoitusten hyväksymättä jättämispäätöksistä on olemassa vasta kaksi hallinto-oikeuden päätöstä, mutta ei vielä korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisua. ELY- keskukset ovat pitäneet oikeustapauksia myös jatkossa hyvin todennäköisinä.

Taksilupiin voidaan lain 10 §:n 1 momentin mukaan tarvittaessa sisällyttää kaluston esteettömyyttä koskevia ehtoja. Taksilupien enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrätään lain 19 §:n 1 momentin mukaan myös siitä, kuinka monen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevia vaatimuksia.

Esteettömyydellä tarkoitetaan yleisesti sitä, että tuote tai palvelu on suunniteltu siten, että se soveltuu mahdollisimman monelle käyttäjälle lästä tai toimintarajoitteesta riippumatta. Tyypillinen esimerkki esteettömästä tuotteesta on matalalattiainen linja-auto. Esteettömyydellä ei siten tarkoiteta aivan samaa kuin vammaisille soveltuvuutta. On myös huomattava, että taksilupaa ei voi myöntää pelkästään tietyn ryhmän kuten vammaisten tai koululaisten kuljetuksiin vaan kuljetusoikeus on aina yleinen. Esteettömät vaatimukset täyttävää taksia tarvitaan yhteiskunnan kustantamiin tai korvaamiin kuljetuksiin kuten kuljetuksiin, jotka tulee järjestää vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista annetun lain (380/87) ja asetuksen (759/87) perusteella. Samaa kalustoa voidaan kuitenkin hyvin käyttää myös koulu- laiskuljetuksiin ja yleiseen tilausliikenteeseen. Lupaviranomaisten tilastojen mukaan Suomessa on maaliskuussa 2011 voimassa 10 174 taksilupaa, joista esteettömälle kalustolle on myönnetty 1163 lupaa. Näistä varsinaisille invatakselle on myönnetty 202 lupaa ja esteettömille taksiautoille 863 taksilupaa.

Määritelmän yksiselitteisyyttä on pidetty tärkeänä paitsi asiakkaiden turvallisuuden ja mukavuuden, myös lupaviranomaisten, katsastusviranomaisten ja luvanhakijoiden tarpeiden kannalta. Liikenne- ja viestintäministeriö onkin antanut taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksia koskevan asetuksen (723/2009) jossa kalusto on tarkemmin määritelty. Kyseinen määritelmä valmisteltiin yhteistyössä silloisen Ajoneuvohallintokeskuksen, Yleisen Teollisuusliiton, taksialan etujärjestöjen, valtiovarainministeriön ja joidenkin vammaisjärjestöjen kanssa. Käytännössä suurin ero invataksin ja muun esteettömän taksiauton välillä on se, että invataksi on tarkoitettu vähintään

kahden pyörätuolia käyttävän asiakkaan kuljetukseen. Ero muihin autoihin, kuten aiemmin maaseudulla yleisesti käytössä olleisiin vaihtoehtoisvarusteisiin takseihin, on se, että pyörätuolin kiinnitystä tai autoon siirtymistä koskevat turvallisuusvaatimukset tai asiakkaan käyttämää tilaa koskevat vaatimukset eivät koske lainkaan tällaisia autoja. Asetuksen yhtenä tärkeimpänä tarkoituksena olikin lisätä vammaisille soveltuvan taksikaluston turvallisuutta ja mukavuutta. Asetuksen siirtymäsäännöksen mukaan sellaisen vaihtoehtoisvarustellun tai esteettömäksi katsotun henkilöauton, joka oli käytössä asetuksen tullessa voimaan 1 päivänä lokakuuta 2009, katsotaan kuitenkin täyttävän asetuksen vaatimukset. Tämän vuoksi käytössä on tällä hetkellä vielä autoja, jotka eivät täytä mainittuja asetuksen vaatimuksia.

Ennen asetuksen voimaantuloa lupaviranomaiset vaativat sellaisilta taksiluvan hakijoilta, jotka hakivat lupaa esteettömälle kalustolle, erilaisia selvityksiä, kuten kuvia siitä, että auto soveltui vammaisille asiakkaille. Lupaa käsittelevä henkilö saattoi myös itse tarkistaa auton. Tällaiset menetelmät eivät kuitenkaan välttämättä taanneet esimerkiksi sitä, että auton pyörätuolin kiinnitysjärjestelmä olisi ollut käytännössä turvallinen. Kun määritelmä nyt sisältyy asetukseen, lupaviranomainen on voinut pyytää katsastusviranomaisen selvityksen siitä, että auto täyttää kaikki asetuksen vaatimukset. Varmaa tietoa ei kuitenkaan ole siitä, onko asetusta jo osattu hyödyntää riittävästi kun viittaus siihen on puuttunut laista.

Ilmoitusvelvollisuus päivystyksestä

Lupaviranomaiset ovat kiinnittäneet huomiota siihen, että luvanhakijan on pitänyt ilmoittaa jo lupaa hakiessaan hiljaisen ajan päivystyksistään. Tätä on pidetty luvanhakijan kannalta haastavana, koska hänen on pitänyt jo ennen luvan myöntämistä tietää päivystyksensä, vaikka usein on ollut hyvin epävarmaa, tuleeko hakija edes saamaan lupaa. Lupaa hakiessa on arveltu myös olevan vaikeaa tiedustella muilta taksiautoilijoilta heidän päivystyskäytännöistään. Sanamuodon mukaisesti tätä kuitenkin olisi pitänyt edellyttää. ELY - keskuksissa asiaan on suh-

tauduttu melko eri tavoin. Viidessä ELY - keskuksessa ei ole vaadittu ehdottomasti ilmoitusta. Neljässä vaatimusta on pidetty ehdottomana. Tämä siitä huolimatta, että ilmoituksen laiminlyönti on sanktioitu.

Nykymuotoisen päivystysilmoituksen hyödyllisyydestä lupaviranomaiset ovat olleet epävarmoja. Tiettävästi lupaviranomaiset eivät ole ilmoittaneet saamistaan päivystystiedoista omilla Internet - sivuillaan niin, että kuluttajat olisivat voineet saada niistä tietoa siten kuin lainmuutoksen yhteydessä oli tarkoitettu.

Tilausvälityskeskuksia koskevat sanktiot

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on lain mukaan mahdollisuus puuttua tilausvälityskeskusten toimintaan muun muassa silloin kun tilausvälitystä ei ole järjestetty ympärivuorokautisesti tai jos tilaustoiminnassa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia. Käytännössä lupaviranomaiset eivät ole käyttäneet lain mahdollistamia sanktiota tilausvälityskeskuksia kohtaan. Ongelmiin ja puutteisiin on kuitenkin pyritty puuttumaan neuvotteluteitse.

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Yleistä

Taksiliikenteen harjoittamisesta ei säädetä Euroopan unionin lainsäädännössä. Yleisesti ottaen taksiliikenne on kansallisesti varsin säänneltyä sekä Euroopassa että muualla maailmassa. Sääntelyn sisältö voi vaihdella maan eri osissa ja kansallinen sääntely voi myös olla erilaista kaupungeissa ja kaupunkien välisessä liikenteessä. Useissa maissa säännellään käytännössä ainakin lupamääriä ja hintoja. Joissain maissa on luovuttu määrällisistä rajoituksista, muttei hintasääntelystä. Maissa, joissa lupien määrää yhä rajoitetaan, rajoitus perustuu yleensä joko siihen, että lupaviranomainen soveltaa vapaata tarveharkintaa tai käytössä on kiintiöitä. Taksiliikenteen sääntelyä laajemmin muissa maissa on selvitetty hallituksen esityksessä (HE 38/2006 vp) taksiliikennelaiksi.

Ruotsissa, jossa sääntely koskee koko maata, taksilupien määrää, hintoja tai ajovelvoitetta ei enää säädellä. Näin erityisiä määräyksiä siitä, kuka saa luvan kun hakijoita on useampia, ei tarvita, koska kaikki luvansaajaa koskevat edellytykset täyttävät hakijat voivat saada luvan.

Norjassa ja Tanskassa taksilupien määrää säännellään yhä viranomaisen toimesta kansallisesti. Norjassa tapauksessa, jossa hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, etusijajärjestys määräytyy yleensä työkokemuksen perusteella. Liikenteenharjoittajalla saa olla vain yksi tavanomainen taksilupa. Käytössä on kuitenkin varalupajärjestelmä, joka takaa sen, että tiettyjen olosuhteiden vallitessa liikenteenharjoittajalla on mahdollisuus saada toinenkin lupa. Lupien vaihdanta ei ole Norjassa sallittua. Tanskassa kunnalliset paikallisviranomaiset määrittelevät lupamäärät alueelleen alueen tarpeen mukaisesti. Sekä Norjassa että Tanskassa sääntely eroaa suomalaisesta sääntelystä erityisesti siinä, että tarkkarajaisuuteen ja täsmällisyyteen ei kiinnitetä samalla tavalla huomiota perusoikeuksien toteutumiseksi kuin Suomessa. Näin viranomaisten harkintavalta lupien myöntämisessä voi olla laajempi kuin Suomessa. Erityiset säännökset siitä, kenelle yhtä pätevistä hakijoista lupa pitää ensisijaisesti myöntää, eivät siten ole tarpeen.

1.3 Nykytilan arviointi

Kun taksiliikennelaissa on mainittu luvan saannin esteenä vain oikeustoimikelpoisuuden puute, on hakijalle, jolle on määrätty edunvalvoja esimerkiksi hänen henkisen toimintansa häiriintymisen vuoksi, myönnettävä taksilupa, mikäli hän muuten täyttää lupaehtot ja lupia on jaettavissa. Myös se, että lupa pitäisi myöntää hakijalle, jonka toimintakelpoisuutta olisi rajoitettu vain niin, että hän voisi toimia yhdessä edunvalvojan kanssa, olisi taksilupajärjestelmän kannalta epätarvikoituksenmukaista.

Vastaavasti lupaa ei myöskään voi peruuttaa siitä syystä, että taksiluvan haltijalle olisi määrätty edunvalvoja. Kun edunvalvojan määrääminen ei holhustoimesta annetun lain 14 §:n mukaan estä päämiestä itse vallitsemasta omaisuuttaan tai tekemästä oikeus-

toimia, jollei laissa toisin säädetä, saa taksiluvan haltija, jolle on määrätty edunvalvoja, jatkaa taksiliikenteen harjoittamista vaikka hän olisi käytännössä täysin kykenemätön hoitamaan sitä.

Hakijoiden etusijajärjestystä koskeva lainkohta on kokonaisuudessaan vaikeaselkoisesti ja epäjohdonmukaisesti kirjoitettu niin lupaviranomaisten kuin luvan hakijoiden näkökulmasta tarkasteltuna. Määritelmien ja työkokemuksen laskutavan puute on omiaan loukkaamaan luvan hakijoiden keskinäistä yhdenvertaisuutta.

Lupaviranomaisten, luvanhakijoiden ja taksipalveluja tarvitsevien, kuten kuntien ja kulluttajien kannalta erityisen ongelmallista on se, että siirtymäkauden päättyessä 31.12.2011 voimaan tulevaa uutta, murtolukuihin perustuvaa luvanhakijoiden etusijasääntelyä on lähes mahdollonta soveltaa käytäntöön. Eduskunnan liikennevaliokunnan mukaan (LiVM 34/2006 vp) oli kuitenkin tärkeää myöntää lupia myös vanhoille taksiluvanhaltijoille, minkä vuoksi se katsoi, että vanhojen taksiryttäjien ja ensimmäistä lupaansa hakevien hakijoiden keskinäinen etusijajärjestys tuli määräytyä lähtökohtaisesti niin, että jokaisella luvan myöntämiskerralla yksi kolmasosa luvista myönnettäisiin vanhoille ryttäjille. Näin toimien olisi myös vähitellen monipuolistettu taksialan yritysraennetta.

Lupaviranomaiset ovat kuitenkin arvioineet, että uusi murtolukuihin perustuva etusijajärjestys merkitsisi sitä, että lupia ei voitaisi useimmissa tapauksissa 31.12.2011 jälkeen kilpailutilanteessa enää myöntää kenellekään sinänsä pätevistä hakijoista. Tämä johtuu lain sanamuodosta, jota ei voi soveltaa kuin sellaisiin poikkeuksellisiin tapauksiin, joissa lupia myönnetään kerralla suurempia määriä. Suurempia lupamääriä voidaan yleensä myöntää kerralla vain pääkaupunkiseudulla. Yleensä lupia voidaan kiintiön puitteissa myöntää vain yksi tai kaksi kappaletta. Lain sanamuodon vapaammat tulkinnat johtaisivat todennäköisesti siihen, että ne pätevät hakijat, joiden hakemus hylättäisiin, valittaisivat päätöksestä ja päätökset kumottaisiin hallinto-oikeudessa lakiin perustumattomina. Valitusprosessi toimenpidekieltoineen puolestaan keskeyttäisi kaikkien lupien myöntämisen

alueelle kokonaan pitkäksi aikaa. Näin synyisi pitkäaikaista pulaa taksipalveluista ja mahdollisesti vakaviakin ongelmia muun muassa koulukuljetusten hoitamisessa.

Siirtymäsäännöksen tultua voimaan jatkuisivat toisaalta myös eräät nykyiset, hakijoiden etusijasääntelyyn liittyvät ongelmat. Ongelmana olisi yhä se, miten taksinkuljettajana saadun työkokemuksen pituus pitää laskea ja miten hakijan palveluammattista saatua kokemusta voi verrata toisen hakijan taksinkuljettajakokemukseen kun ne ovat laissa samanarvoisia. Palveluammattia ei kuitenkaan ole tässä laissa tai muutenkaan erikseen tarkemmin määritelty. Lupaviranomaiset ovatkin joutuneet tulkitsemaan käsitettä laajasti erityisesti sen jälkeen kun oikeuskäytännössä on todettu, että palveluammattina tulee pitää muun muassa hirsitaloyrittäjänä toimimista. Tällaista laajaa tulkintaa ei kuitenkaan voi pitää muiden hakijoiden yhdenvertaisuuden tai alan kehityksen kannalta hyvänä ratkaisuna. Kokemusta palveluammattista ei ainakaan voi yleisesti pitää takeena soveltuvuudesta ammattimaiseen henkilöliikenteeseen. Liikenne- ja viestintäministeriön koolle kutsuma taksi-liikenteen asiantuntijaryhmä katsoikin, että palveluammattin yleisestä käsitteestä olisi paras luopua. Asiantuntijaryhmä katsoi, että sen sijaan olisi harkittava erityisesti sellaisten hakijoiden helpompaa pääsyä alalle, jotka olivat toimineet ammattimaisessa henkilöliikenteessä, kuten taksi-liikenteessä ja joukko-liikenneluvan mukaisessa liikenteessä. Pitkään taksinkuljettajana toimineiden erityis- asemaan tuli kiinnittää huomiota myös jatkossa. Asiantuntijaryhmä ei kuitenkaan ollut yksimielinen siitä, tulisiko taksinkuljettajana saatua kokemusta pitää ensisijaisena vai ei.

Siirtymäkauden päättyessä sovellettaisiin edelleen myös sitä etusijasäännöstä, jonka mukaan luvan saa helpommin, jos haluaa harjoittaa liikennettä vähintään 20 kilometrin päässä kuntakeskuksesta. Tällä haja-asutusalueiden taksipalvelujen turvaamiseksi laaditulla säännöllä, on kuitenkin ollut se sivuvaikutus, että kunnan syrjäisemmille paikkakunnille on alettu myöntää niin paljon lupia, että lupia ei saman kiintiön puitteissa ole ollut välttämättä enää jaettavissa riittävästi itse kuntakeskuksen tarpeisiin.

Liitetty kunta on kunnan osa joka on kunta-liitoksessa liitetty osaksi suurempaa kokonaisuutta. Tällaiseen kunnanosaan määrätään lain 19 §:n 1 momentin mukaan oma taksilupien enimmäismääränsä kunnan kokonais-taksimäärän puitteissa. Vaikka tällainen, niin sanottu pikkukiintiö on osoittautunut tarpeelliseksi, on sitä erikseen koskevaa etusijasääntelyä sen sijaan pidettävä tarpeettomana. Tätä sääntelyä ei ole käytännössä tarvittu koska yleisiä etusijaa koskevia sääntöjä voi soveltaa myös myönnettäessä lupaa liitettyyn kuntaan.

Nykyiseen lakiin liittyy myös muita ongelmia. Luvansaajien keskinäinen yhdenvertaisuus on voinut vaarantua muistakin syistä kuin etusijajärjestyksen tulkinnanvaraisuudesta. Luvanhakijoiden yhdenvertaisuutta ovat vaarantaneet myös viime aikoina yleistyneet oikeushenkilöiden luvan hankinnat keinotekoisien yritysten lahjoitusten avulla. Näitä luvan lahjoituksia on ollut vaikea estää, koska lain sanamuoto sallii ne yritysten lahjoitusten yhteydessä vaikka niissä on mitä ilmeisimmin ollut kyse yrityksen ja luvan myynnin naamioimisesta lahjoituksiksi eikä lainkaan aidoista lahjoituksista tai sukupolvenvaihdokseen verrattavista tilanteista. Tällaiset luvan siirrot ovat selvä poikkeus lupajärjestelmässä, jossa lupien määriä ja luvansaajien kelpoisuutta säännellään tarkkaan.

Taksiautoilijan on ilmoitettava lupaviranomaiselle sellaisten viikonpäivien ja vuorokauden aikojen päivystyksistä tai sovituista päivystysvuoroista, joina kysyntä on vähäistä. Päivystyksen ilmoitusvelvollisuus koskee niitä autoilijoita, jotka eivät ole ajovuorojärjestyksen piirissä ja jotka harjoittavat liikennettä maaseutumaisissa kunnissa tai jotka ovat saaneet lupansa sen nojalla, että asemapaikka sijaitsee vähintään 20 kilometriä kuntakeskuksesta tai niin sanotun pikkukiintiön perusteella (liitettyä kuntaa koskevan kiintiön perusteella). Nykymuotoisesta päivystysilmoituksesta säädettiin kesän 2009 lainmuutoksen (482/2009) yhteydessä. Kyseistä lakia koskevan hallituksen esityksen (82/2009) mukaan toiveena oli tuolloin, että lupaviranomainen ilmoittaisi tietoonsa saamat päivystykset omilla Internet - sivuillaan. Mikäli se tekisi näin, helpottuisi myös taksinkäyttäjien mahdollisuus saada tietoa kulloinkin käytet-

tävissä olevista palveluista ja mahdollisuus tarvittaessa vedota kuluttajaviranomaisiin samassa yhteydessä. Tietävästi lupaviranomaiset eivät ole ilmoittaneet päivityksistä Internet-sivuillaan. Toisaalta voidaan myös kysyä, osaisivatko taksinkäyttäjät edes etsiä tietoa paikkakuntansa taksipäivityksistä vanhoilta lääninhallitusten Internet - sivuilta kun ELY - keskusten Internet- sivut eivät vielä ole toimineet.

Tilausvälityskeskukset ovat tärkeitä taksijärjestelmän toimivuuden kannalta. Niiden toiminnalla on suuri merkitys sille, miten hyvin kuluttaja käytännössä saa taksin ja miten autoilijoiden ajovelvoite toteutuu. Niillä on paljon valtaa autoilijoihin nähden koska ne ohjaavat ajot autoihin. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten on kuitenkin ollut erittäin vaikea puuttua tilauskeskuksen toimintaan silloin kuin se on ollut epäasianmukaista autoilijoita kohtaan, koska laissa mainittua sanktiota ei ole uskallettu kuluttajien edun takia ottaa käyttöön. Ainoa keino, jota elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilla on ollut käytettävissään, on ollut koko keskuksen toiminnan kieltäminen mahdollisen uhkasakon uhalla. Keskuksen toiminnan lyhytaikainenkin kieltäminen esimerkiksi pääkaupunkiseudulla voisi kuitenkin johtaa arvaamattomiin seurauksiin. Tätä riskiä ei ole haluttu ottaa.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Tavoitteena on parantaa luvanhakijoiden keskinäistä yhdenvertaisuutta tilanteessa, jossa hakijoita on useampia kuin lupia voidaan myöntää sekä helpottaa lupaviranomaisten toimintaa lupien myöntämisessä.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Eduskunnan apulaisoikeusasiamies puuttui huhtikuussa 2009 siihen, että taksiluvan hakijoiden kuljettajakokemuksen arvioinnista ja vertailusta ei ollut olemassa mitään tarkempaa sääntelyä. Näin ollen perustuslain yhdenvertaisuus saattoi vaarantua. Lakiin lisättiin siksi kesäkuussa 2009 voimaan tulleen

lainmuutoksen (482/2009) yhteydessä mahdollisuus antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetus taksinkuljettajana ja palveluammattisissa hankitun kokemuksen arvioinnista. Kun asetusta sitten alettiin valmistella, ilmeni, että asetuksen lisäksi olisi pitänyt joka tapauksessa muuttaa lakia ainakin määrittelemällä se, mitä tarkoitetaan palveluammattilla. Sittenministeriön koolle kutsuma asiantuntijaryhmä totesi kannanotossaan, että hakijoiden etusijasääntely oli tarpeen uudistaa kokonaisuudessaan ja kiireellisesti erilaisten luvan hakijoiden yhdenvertaisuutta koskevien epäkohtien poistamiseksi ja yhä lisääntyvien ongelmien ehkäisemiseksi. Tämän vuoksi aivan valmistelun alkuvaiheessa esillä olleesta vaihtoehdosta asetuksen antamiseksi luovuttiin. Ensimmäistä lupaansa hakevien kuljettajien työkokemusta koskevan vertailun periaatteet päätettiin sen sijaan lisätä tämän lakiuudistuksen yhteydessä omaksi pykäläkseen.

Valmistelun aikana pohdittiin eri vaihtoehtoja myös siitä, miten yhtä pätevien, alalla jo toimivien taksiryttäjien keskinäinen etusijajärjestys luvan hakutilanteessa tulisi ratkaista.

On huomattava, että sellaista vaihtoehtoa, jonka mukaan lupia olisi myönnetty pelkästään uusille yrittäjille kuljettajakokemuksen perusteella, kuten ennen taksiliikennelakia oli käytäntönä, ei lainkaan pohdittu, koska silloin kyse ei olisi ollut vain lain tarkentamisesta toimivammaksi vaan selvästi taksiliikennelain suuremmasta muutoksesta. Vanhojen taksiryttäjien oikeutta saada taksilupa on painotettu niin liikennevaliokunnan lausunnossa alkuperäiseen taksiliikennelakiehdotukseen (LiVM 34/2006 vp) kuin taksiliikennelain muutoksen yhteydessä vuonna 2009 (HE 82/2009 vp). Tällaisella muutoksella olisi voinut olla merkitystä perustuslain elinkeinovapauden kannalta ja se olisi ollut viranomaistoiminnan ennustettavuuden kannalta arveluttava.

Vaihtoehto, jonka mukaan kaikkien hakijoiden valinnassa, riippumatta siitä, ovatko he hakemassa ensimmäistä lupaansa vai ovatko he jo alalla toimivia taksiryttäjiä, ratkaisevaa olisi ollut kuljettajakokemuksen pituus, hylättiin heti alkuvaiheessa. Sitä, että kuljettajakokemuksen pituus ratkaisisi ensi-

lupaansa hakevien keskinäisen etusijan, pidettiin valmistelussa sen sijaan edelleen hyvänä ratkaisuna muun muassa hakijoiden luvansaannin ennakoinnin, liikenneturvallisuu- den ja asiakaspalvelun kannalta. Alalla jo toimivien taksiryttäjien asettamista keskenään tai yhdessä uusien kuljettajien kanssa paremmuusjärjestykseen kuljettajakokemuksen perusteella, ei sen sijaan pidetty sellaisena ratkaisuna, joka olisi kannustanut nykyisiä ryttäjiä oikealla tavalla. Tällainen ratkaisu olisi johtanut todennäköisesti vanhojen taksiryttäjien suosimiseen uusien hakijoiden kustannuksella ja alan voimakkaaseen keskittymiseen jo alalla toimiville taksiryttäjille.

Eräs ratkaisuperuste, jota pohdittiin, oli pisin kokemus taksiryttäjänä tai suurin lupien määrä. Käytännössä myös näiden vaihtoeh- tojen arveltiin kuitenkin johtavan ongelmiin kokemuksen laskentatavassa sekä keinotte- luun ainakin jos kyse olisi oikeushenkilöstä luvan hakijana. Tällöin yrityksen olisi kannattanut hakemuksessaan esittää liikenteestä vastaavaksi henkilöksi mahdollisimman kau- an alalla toiminutta henkilöä. Tämä olisi joh- tanut sellaisten yritysten lisääntymiseen, jois- sa olisi hyvin iäkäs liikenteestä vastaava joh- taja. Todennäköisesti myös erilaisten iäkkäi- den ja kokeneiden bulvaanien käyttö olisi li- sääntynyt eli taksirytykset olisivat alkaneet käyttää liikenteestä vastaavina henkilöinä henkilöitä, jotka eivät käytännössä kuiten- kaan hoitaisi yritystä. Vaikka bulvaanin käyt- tö on sinänsä kiellettyä ja voi johtaa luvan peruutukseen, olisi tällaista järjestelmää ollut vaikea valvoa. Se olisi ollut alan kehityksen, lupaviranomaisen toiminnan ja lupanhakijoi- den tasapuolisen kohtelun kannalta epätoi- vottava järjestelmä.

Arpomista pidettiin tämän vuoksi hyvänä ratkaisuna yhtä pätevien taksiryttäjien valin- nassa. Arpomisella keinottelu olisi voitu eh- käistä ja taata tällaisten hakijoiden yhdenver- taisuus ja ratkaisun objektiivisuus. Arpomi- nen olisi myös ollut lupaviranomaisille hal- linnollisesti yksinkertaisin ratkaisu. Se olisi vähentänyt selkeästi lupaviranomaisen har- kintavaltaa ja yhtenäistänyt käytäntöjä. Val- mistelussa arpomista puollettiin myös siksi, että pätevien ryttäjien keskinäistä asettamis- ta paremmuusjärjestykseen voi verrata lähin-nä henkilövaaliin. Arpomista käytetään ylei-

sesti henkilövaaleissa kun valitaan yhtä päte- vien hakijoiden kesken henkilöitä tärkeisiin tehtäviin. Esimerkiksi kuntalain ((365/195) 60 §:n 4 momentin mukaan kunnan valtuusto soveltaa luottamushenkilöiden vaalissa ar- pomista kun äänet menevät tasan. Eduskun- nan vaalisäännön (250/2000) 3 §:n mukaan jos äänimäärät tai vertausluvut ovat vaalissa yhtä suuret, ratkaistaan eduskunnan puhe- miehen, varapuhemiesten, eduskunnan oike- usasiamiehen, apulaisoikeusasiamiehen, eduskunnan pääsihteerin ja valtionalouden tarkastusviraston pääjohtajan vaalissa sekä valiokuntien, kansliatoimikunnan ja edus- kunnan useampijäsenisten toimielinten vaa- lissa ehdokkaiden tai ehdokaslistojen keski- näinen järjestys arpomalla.

Esityksestä saatujen, sivulla 18 ilmenevien, kielteisten lausuntojen vuoksi arpomisesta kuitenkin luovuttiin ja ratkaisuperusteeksi valittiin lupien vähäisin määrä. Yhtä pätevis- tä lupanhaltijoista luvan saisi se, jolla on vä- hiten lupia ja mikäli lupia olisi yhtä paljon, ratkaisevaa olisi se, kenellä hakijoista olisi ollut taksilupa tai taksilupia pitemmän aikaa. Tämä ratkaisu valittiin huolimatta siitä, että lupaviranomaisilla oli ollut tästä siirtymä- kauden jälkeen voimaantulevasta määräyk- sestä jo joitain kielteisiäkin kokemuksia. Lu- pia oli ollut hankala laskea, koska hakijoilla saattoi olla paitsi henkilökohtaisia lupia, myös erityyppisiä osakkuuksia kuten enem- mistö- tai vähemmistöosakkuuksia taksiyhti- öissä. Hakija saattoi olla myös taksiyhtiön liikenteestä vastaavana henkilönä useassa yrityksessä. Lupien määrää koskevaa ongel- maa kuvaa hyvin Hämeenlinnan hallinto- oikeuden päätös (10.1.2011 päätösnúmero 11/0005/4), jossa todettiin, että eräällä haki- joista oli tosiasiallisesti 22 taksilupaa yhtiöomis- tusten kautta vaikka useat omistuksista olivat pieniä omistusosuuksia. Tämän tyyppiset on- gelmat voidaan kuitenkin lupaviranomaisten käsityksen mukaan ehkäistä jatkossa koska tähän esitykseen on sisällytetty myös luvan- haltijaa koskeva uusi määritelmä.

2.3 Keskeiset ehdotukset

Taksiliikennelakia ehdotetaan muutetta- vaksi niin, että selkeytetään ja yksinkertaista- taan lupanhakijoiden keskinäistä etusijajär-

jestystä koskevaa sääntelyä ja poistetaan laista mahdollisuus siirtää taksilupa yrityksen lahjoituksen yhteydessä toiselle. Luvan lahjoitus yrityksen sukupolvenvaihdoksen tai vastaavan yhteydessä lähisukulaiselle olisi kuitenkin edelleen sallittua. Lisäksi mahdollisuutta valvoa ajovelvoitteen hoitoa parannettaisiin muuttamalla maaseudun päivystysilmoitusta koskevaa sääntelyä ja lieventämällä tilausvälityskeskusta koskevia sanktioita.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset kotitalouksiin

Päivystysilmoitusta koskeva muutos merkitsisi käytännössä sitä, että maaseutumaisissa kunnissa ja haja-asutusalueilla asuvien kuluttajien mahdollisuudet saada tietoja kotipaikkakuntansa taksipäivystyksistä paransivat jonkin verran kun nämä tiedot olisivat saatavilla puhelinpalveluna, paikkakunnalla yleisesti ilmestyvissä sanomalehdessä tai Internet-sivuilla. Kuluttajan tiedon saannin parantaminen helpottaisi myös ajovelvoitteen valvontaa käytännössä. Mikäli autoilijan antama tieto päivystyksistä olisi väärä tai autoilija ei noudattaisi ilmoittamiaan päivystysaikoja, kuluttaja voisi vedota kuluttajansuojalain (38/1978) säännöksiin, jotka koskevat muun muassa markkinoinnissa annettavia tietoja. Koska kyse olisi myös ajovelvoitteen noudattamatta jättämisestä, kuluttaja voisi helpommin myös ilmoittaa asiasta lupaviranomaiselle, joka voisi ryhtyä taksiliikennelain mahdollistamiin toimenpiteisiin. Lupaviranomainen voisi luonnollisesti myös omaloitteisesti, esimerkiksi pistokokein, tarkistaa sen, noudattaako autoilija antamiaan päivystysaikoja.

Muuten ehdotetuilla muutoksilla ei olisi erityisiä vaikutuksia kotitalouksille, koska esityksellä ei olisi merkitystä lupien tosiasialliseen määrään. Välillisesti etusijaa koskevalla muutoksella olisi kuitenkin merkitystä taksipalvelujen saantiin. Ilman muutosta saattaisivat esimerkiksi koulukuljetukset vaarantua kun lupia ei voisi todennäköisesti lainkaan myöntää.

Yritysvaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla ei sinänsä puututtaisi olemassa oleviin taksilupiin.

Muutokset vaikuttaisivat jonkin verran taksiyrittäjiin, jotka hakevat lisää taksilupia. Pienikin osakkuus tai omistus taksiyhtiössä aiheuttaisi sen, että hakijaa pidettäisiin taksiyrittäjänä eikä uuden luvan hakijana. Lupia myönnettäisiin tällaisille vanhoille taksiyrittäjille vain joka kolmas luvanmyöntämiskerta kun lupia nykyisen lain mukaan oli tarkoitus 31.12.2011 jälkeen myöntää vanhoille taksiyrittäjille jokaisella luvanmyöntämiskerralla tietyn murtoluvun mukaan.

Yritysten koon kasvu olisi yhtä maltillista kuin nykyisin ja uusia alalle tulevia hakijoita suosittaisiin kuten aiemmin.

Ehdotetut muutokset merkitsisivät myös sitä, että taksialalle ei enää siirtyisi henkilöitä muista palveluammateista kuin taksialalta. Luvan saannin yleisenä ehtona olisi pääsääntöisesti aina kuuden kuukauden kokemus taksinkuljettajana.

Keinottelun estäminen luvan saannissa olisi omiaan pitämään taksimarkkinat vakaampina. Toisaalta sukupolvenvaihdosten sallimisella voitaisiin yhä turvata taksialalle tyypilliset perheytykset myös jatkossa sekä näiden yritysten arvot ja liiketoiminnan erityisosaaminen.

Uudentyyppinen ilmoitusvelvollisuus kohdistuisi erityisesti autoilijoihin, jotka toimivat maaseudulla alueilla, joilla ei ole vahvistettua ajovuorojärjestystä. Ajantasaisesta ilmoitusvelvollisuudesta voisi aiheutua jonkin verran kuluja autoilijalle, jos ilmoitus päivystyksistä julkaistaisiin paikallislehdessä, mutta toisaalta autoilija voisi itse ratkaista julkaisutavan ja hyödyntää esimerkiksi vain Internet-sivuja.

Tilauskeskusten sanktioiden lieventäminen olisi omiaan parantamaan sellaisten autoilijoiden asemaa, joita kohtaan tilauskeskus toimisi epäasianmukaisesti.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Muutokset selkeyttäisivät, yksinkertaistaisivat ja helpottaisivat lupaviranomaisten toimintaa, koska valtaosa lupaviranomaisten työstä koostuu nykyisin luvansaajien keski-

näisen etusijajärjestyksen selvittämisestä. Muutokset olisivat omiaan yhtenäistämään eri ELY- keskusten käytössä olevia luvan hakuun ja sen myöntämiseen liittyviä käytäntöjä ja vapauttamaan työaika liikenteen harjoittamista ja ajovelvoitteen hoitoa koskevaan valvontaan. Muutokset eivät kuitenkaan vaikuttaisi lupaviranomaisten taksiasioita hoitavan henkilökunnan määrään. Määritelmän tarkennus helpottaisi sekä lupaviranomaisten että katsastusviranomaisten työtä.

3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Alueellisesti vaikutukset olisivat lain voimaantulua erilaisia eri puolilla Suomea koska sekä taksirytysten lupien keinotekoisia lahjoituksia että yritysosuuksilla keinotekoisia on esiintynyt eniten pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudulla lupien hakijoita on myös eniten. Näin ollen lain välittömät vaikutukset olisivat siellä suuremmat.

Uudentyyppisellä ilmoitusvelvollisuudella lisättäisiin maaseutumaisissa kunnissa ja haja-asutusalueilla asuvien kansalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa taksipalvelujen toimintaan.

4 Asian valmistelu

Esitystä on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Uudenmaan, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten kanssa. Työ pohjautuu liikenne- ja viestintäministeriön koolle kutsuman, epävirallisen asiantuntijaryhmän kannanottoon. Asiantuntijaryhmä koostui liikenne- ja viestintäministeriön, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, Kilpailuviraston, Keskuskauppakamarin, Suomen Taksiliitto ry:n, Suomen palvelutaksit ry:n sekä Linja-autoliiton ja Suomen Kuntaliiton edustajista.

Asiantuntijaryhmän tehtävänä oli selvittää taksiliikennettä koskevan lainsäädännön toimivuutta puuttumatta kuitenkaan itse lain peruseräiteisiin kuten lupamäärien rajoittamiseen. Ensimmäisenä tehtävänä asiantuntijaryhmän tuli ottaa kantaa kuorma-autolla harjoitettuun taksitoimintaan. Saatuaan työnsä tältä osin päätökseen, asiantuntijaryhmä

jatko i lain yleistä toimivuutta koskevaa selvitystyötä.

Kuorma-autotaksitoimintaa koskeva lainmuutos (612/2010) tuli voimaan 30.7.2010.

Asiantuntijaryhmän määräaika päättyi 31.10.2010. Se valmisteli kannanottonsa perusteluineen kolmeen suurempaan teemakokonaisuuteen. Teemat olivat seuraavat: 1. Kouluun ja sairaalan myös huomenna, 2. Taksilla ajoissa perille ja 3. Luvansaanti ymmärrettäväksi. Asiantuntijaryhmä oli yhtä mieltä siitä, että mainituista teemoista teemaan ”Luvansaanti ymmärrettäväksi” liittyi epäkohtia, joiden poistaminen olisi kaikkein kiireellisintä siirtymäajan päättymisen vuoksi. Epäkohdat liittyivät erityisesti lupanhakijoiden yhdenvertaisuutta ja lupien luovutusta koskevaan sääntelyyn. Tämä esitys pohjautuu pääosin asiantuntijaryhmän kyseiseen teemaan liittyviin kannanottoihin.

Asiantuntijaryhmä ja sen jäsenet tunnistivat myös muita epäkohtia ja selvitystarpeita taksiliikennettä koskevassa sääntelyssä. Tällaisia tarpeita tunnistettiin muun muassa ajovelvollisuuden valvontaa, tilauskeskusten sääntelyä, taksien enimmäismääriä koskevaa päätöksentekoa sekä taksien ja linja-autojen työnjakoa koskevassa sääntelyssä. Näiden kysymysten osalta asiantuntijaryhmä ei kuitenkaan määräaikansa puitteissa päässyt kailta osin yksimielisyyteen. Asiantuntijaryhmä oli kuitenkin yksimielinen siitä, että tilauskeskuksiin sovellettavien sanktioiden tulisi olla sellaisia, että ne voitaisiin tosiasiasa myös ottaa käyttöön. Tämän vuoksi tähän esitykseen sisältyy myös asiantuntijaryhmän ehdotus sellaisenaan.

Esityksestä on pyydetty lausunnot. Lausunnot saatiin Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Kaakkois-Suomen, Varsinais-Suomen, Pohjois-Savon, Pirkanmaan ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Linja-autoliitolta (LAL), Suomen Taksiliitolta (STL), Lähitaksilta, sosiaali- ja terveystministeriöltä (STM), työ- ja elinkeinoministeriöltä (TEM), oikeusministeriöltä (OM), opeus- ja kulttuuriministeriöltä (OKM), Kansaneläkelaitokselta (Kela), Kuluttajavirastolta, Kilpailuvirastolta, Suomen Kuntaliitolta, Keskuskauppakamarilta ja Suomen Palvelutakseilta sekä Turun kaupungilta ja Liikennevirastolta (Livi).

Lähes kaikissa lausunnoissa esityksen tavoitteita kannatettiin ja esitystä pidettiin yleisesti oikeasuuntaisena ja tarpeellisena. Joissakin lausunnoissa taksilupien myöntämistä koskevaa sääntelyä pidettiin kuitenkin, välttämättömistä uudistuksista huolimatta, yhä vaikeaselkoisena ja lupaviranomaisia liikaa kuormittavana. Joidenkin lausujien mukaan ehdotus heijasti niitä vaikeuksia, joihin oli ajauduttu, kun ei oltu puututtu perusongelmaan eli taksilupien enimmäismäärän sääntelyyn. Näissä lausunnoissa korostettiin kokonaisuudistuksen tarvetta. Lausuntoihin sisältyi myös runsaasti varauksia esityksen yksityiskohdista. Eniten varauksia oli OM:n lausunnossa.

Alkuperäiseen esitykseen sisältynyttä ehdotusta rinnastaa taksinkuljettajakokemus ja linja-autonkuljettajakokemus vastustettiin laajasti. Toisaalta joissain yksittäisissä lausunnoissa painotettiin yhä palveluammattissa toimineiden ja joukkoliikenneyrittäjien mahdollisuutta saada taksilupa. Vastustusta perusteltiin muun muassa sillä, että säännös aiheuttaisi vaikeita soveltamisongelmia koska linja-autonkuljettajakokemusta oli mahdotonta arvioida samoin kriteerein kuin taksinkuljettajakokemusta. Näin luvanhakijoiden yhdenvertaisuuden katsottiin vaarantuvan ja valitusprosessien todennäköisesti vain lisääntyvän. Toisaalta esitystä pyydettiin vielä täydentämään. Esitystä onkin pyritty korjaamaan näiden lausuntojen pohjalta.

Kaikissa lupaviranomaisten lausunnoissa suhtauduttiin selvästi kielteisesti tai ainakin varauksella myös siihen, että vanhojen taksiryttäjien etusijajärjestys olisi ratkaistu luonnoksen mukaisesti arpomalla (10a § 3 momentti). Vastustusta perusteltiin sillä, että kyse oli hallinnollisesta luvasta eivätkä luvanhakijat voisi arpomisessa ennakoida luvan saantia. Lausunnoissa todettiin myös, että arpominen olisi lisännyt suurten taksiryttäjien kiinnostusta hakea lupia ja että arpomista olisi käytännössä ollut vaikea toteuttaa niissä tapauksissa, joissa samalla kerralla pitäisi myöntää lupia sekä kuljettajakokemusta arvioiden että arpomalla. Tämän vuoksi esitystä on korjattu myös tältä osin.

Ehdotukseen, jonka mukaan uusille kuljettajille ja vanhoille taksiryttäjille jaettaisiin luvat murtolekuosuuksien sijaan joka kolmas

kerta- periaatteen mukaisesti, suhtauduttiin yleisesti myönteisesti. Vain STL:n, Lähitaksin ja Livin lausuntojen mukaan lupia ei olisi tullut enää lainkaan myöntää vanhoille yrittäjille vaan pelkästään kuljettajakokemuksen perusteella. Viimeksi mainittua vaihtoehtoa oli kuitenkin jo käsitelty esitystä valmisteltaessa ja se oli hylätty Toimintavaihtoehdot -kohdassa mainituista syistä. Mainittu vaihtoehto ei myöskään olisi ollut viranomaistoiminnan ennustettavuuden kannalta hyväksyttävissä. OM ja eräät muut lausunnonantajat korostivat lausunnoissaan luvanhaltijoiden asemaa siirtymäkauden päättyessä. OM esitti harkittavaksi siirtymäsäännöstä jonka mukaan luvat olisi tullut myöntää lain voimaantultua ensin luvanhaltijoille. Koska ehdotettu siirtymäsäännös omine etusijamääräyksineen olisi kuitenkin ollut omiaan hämärtämään 10 a §: n etusijajärjestyksen tulkintaa, tätä muutosta ei tehty.

Lausuntojen pohjalta esitystä on myös täsmennetty luvan haltijan määritelmää (10a § 3 momentti) koskevan kohdan osalta.

Joissakin lausunnoissa kokemuksen laskentatapaa (10b §) epäiltiin, mutta lupaviranomaisten taholta muutakaan ehdotusta ei esitetty. Lupaviranomaisten puolesta viitattiin laskentatavan vakiintumiseen. Toisaalta myönnettiin, että ehdotus ei helpottaisi kokemuksen laskentaa perheyrittäjissä. Toisaalta tuotiin kuitenkin esiin se, että aukotonta sääntelyä oli täysin mahdollonta saada aikaan koska tapaukset olivat niin monimuotoisia. Siksi säännöstä tarkennettiin jonkin verran vain perusteluissa.

Koska sekä kaikissa lupaviranomaisten että OM:n lausunnossa huomautettiin, että luvan lahjoitusta (11 §) koskeva teksti oli epä johdonmukainen, esitystä selkeytettiin ja tarkennettiin myös tältä osin. Sen sijaan joissakin lausunnoissa esitettyä muutosta sukupolvenvaihdoksen piiriin kuuluvien sukulaisten rajoittamisesta vain alenevaan tai ylenevään polveen ei tehty koska tässäkin tosielämän tilanteet voivat olla moninaisia eikä ollut syytä jättää esimerkiksi puolisoa tämän piirin ulkopuolelle.

Maaseudun taksiryttäjien päivystysilmoitusta koskevan lainkohdan (12 §) muutosta pyydettiin täsmentämään useassa lausunnossa eri tavoin. Tältä osin muutoksia ei tehty,

koska puuttamalla ajovelvoitteeseen tässä pykälässä, olisi samalla pitänyt puuttua perusteellisesti myös useaan muuhun lain ajo-
velvoitetta koskevaan pykälään eikä hankkeen aikataulu antanut tähän mahdollisuutta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

2 §. Määritelmät. Pykälän 6 kohta sisältää määritelmän kaluston esteettömyyttä koskevista vaatimuksista. Määritelmässä viitattaisiin erikseen säädettyihin vaatimuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriön taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista antaman asetuksen (723/2009) mukaan esteettömänä kalustona pidetään sekä invataksia, joka on määritelty ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 13 §:ssä että asetuksen 2 §:ssä tarkemmin määriteltyä autoa. Kyseisen 2 §:n mukaan esteetön taksiauto on muu kuin invataksiksi määritelty M1 luokan auto, joka on rakennettu ja varustettu erityisesti pyörätuolia käyttävien vammaisten asiakkaiden kuljetusta varten, ja jota käytetään yleiseen luvanvaraiseen taksiliikenteeseen. Auton rakenteen osalta edellytetään muun muassa sitä, että autossa käytetty pyörätuolin kiinnitysjärjestelmä täyttää asetuksessa erikseen mainittujen standardien vaatimukset ja että autossa on nostin tai yhtenäinen ja turvallinen kulkuluiska, jonka kaltevuus on enintään 14 prosenttia. Kulkuluiskan kaltevuus voi kuitenkin olla enintään 21 prosenttia jos kulkuluiskalla liikkumista varten on käytössä sähköisesti kelautuvat ja lukittuvat pyörätuolin kiinnitysvyöt. Kyseinen 2 § sisältää myös auton sisätilojen kokoa ja kulkuaukkoa koskevat vaatimukset.

6 §. Taksiluvan myöntämisen edellytykset. Pykälän ensimmäisen momentin ensimmäistä kohtaa muutettaisiin vastaamaan voimassa olevaa holhouslainsäädäntöä. Osittain kyse olisi vain sanamuotojen muutoksesta. Näin taksilupaa ei edelleenkaan voitaisi myöntää henkilölle, jonka toimintakelpoisuus on huomattavan rajoitettu. Tällaisia henkilöitä ovat alaikäiset henkilöt ja täysi-ikäiset henkilöt, jotka on julistettu vajaavaltaisiksi. Lisäksi lupaa ei voisi enää myöntää henkilölle, jonka toimintakelpoisuutta olisi rajoitettu vain osittain kyseisen lain 8 §:n 1 momentissa mainituilla perusteilla ja jolle olisi siksi määrätty edunvalvoja. Tuomioistuimien voi mainitun lainkohdan mukaan määrätä edunvalvojan täysi-ikäiselle, joka sairauden, hen-

kisen toiminnan häiriintymisen, heikentyneen terveydentilan tai muun vastaavan syyn vuoksi on kykenemätön valvomaan etuaan taikka huolehtimaan itseään tai varallisuuttaan koskevista asioista, jotka vaativat hoitoa eivätkä tule asianmukaisesti hoidetuksi muulla tavoin. Saman lain 12 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan myös holhousviranomaisen voi 8 §:ssä mainituista syistä määrätä edunvalvojan. Edunsaajamääräys estäisi luvan myöntämisen riippumatta siitä, olisiko hakijalla määräyksen mukaan lainkaan kelpoisuutta tehdä tiettyjä oikeustoimia tai oikeutta vallita tiettyä omaisuutta tai voisiko hän toimia yhdessä edunvalvojan kanssa. Taksiluvan epäminen edellyttäisi kuitenkin aina, että edunvalvojaa koskeva määräys olisi päätöksentekohetkellä voimassa.

Pykälän 1 momentin 4 kohtaa muutettaisiin siten, että luvan saadakseen hakijalta edellytettäisiin kuuden kuukauden kokemusta taksinkuljettajana. Kokemus muista palveluammateista ei siten enää riittäisi. Muutos ei vaikuttaisi voimassaoleviin lupiin koska luvat ovat 10 §:n 1 momentin mukaan voimassa toistaiseksi. Vireillä oleviin hakemuksiin sovellettaisiin siirtymäsäännöksen määräystä. Pykälän 4 momenttia ei kuitenkaan muutettaisi. Näin tapauksissa, joissa luvanhakijoiden joukossa ei olisi lainkaan taksinkuljettajia, lupa myönnettäisiin yhä sellaiselle hakijalle, jolla ei olisi vaadittua kuljettajakokemusta, mutta joka täyttää muut tässä 6 §:ssä mainitut, hakijaa koskevat vaatimukset, kuten hyvämaineisuuden ja ammattitaitovaatimuksen. Käytännössä 4 momenttia sovelletaan yleensä tapauksiin, joissa pienellä paikakunnalla on kiire saada jatkaa esimerkiksi eläkkeelle jäävän taksiluvan haltijan toimintaa.

10 a §. Taksiluvan hakijoiden keskinäinen etusijajärjestys. Pykälä olisi uusi. Se sisältäisi muuten pätevien hakijoiden etusijajärjestystä koskevan sääntelyn.

Pykälää sovellettaisiin siten vain hakijoihin, jotka täyttäisivät luvanhakijoilta vaaditut, 6 §:ssä mainitut yleiset edellytykset, kuten ammattitaitoa ja hyvämaineisuutta koskevat vaatimukset sekä kuuden kuukauden

taksinkuljettajakokemuksta koskevat vaatimukset.

Kuten nykyisin, lupa myönnettäisiin useasta pätevistä hakijasta ensisijaisesti hakijalle, joka hakee lupaa sellaiselle kuntaa pienemmälle asemapaikalle, jossa asemapaikan etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä. Säännöksen tarkoituksena on ollut säilyttää taksipalvelut myös haja-asutusalueilla ja kylissä kun luvat muutoin myönnetään kuntakohtaisina. Kyseiset luvat myönnettäisiin edelleen yleisen, koko kuntaa koskevan taksilupien enimmäismäärän puitteissa. Tällaiselle paikkakunnalle haetun luvan nojalla ei voisi edelleenkään jättää hoitamatta kyseisen pienemmän asemapaikan taksitarpeita ja siirtyä hoitamaan kuntakeskuksen ajoja. Tämä johtuu lain 2 §:n 5 kohdassa mainitusta asemapaikkaa koskevasta määritelmästä, jonka mukaan auto on aina ajon tai toimeksiannon päätyttyä palautettava asemapaikalle. Tätä 20 kilometrin sääntöä ei edelleenkään, väärinkäytösten ehkäisemiseksi, sovellettaisi Helsingin, Vantaan, Espoon, Kauniaisten, Turun, Tampereen ja Oulun alueelle haettuun lupaan.

Uutta olisi se, että sääntöä ei sovellettaisi jos samalla asemapaikalla olisi uuden luvan myöntämishetkellä jo olemassa taksilupa tai useampia taksilupia. Olemassa olevilla taksiluvilla ei tässä tarkoitettaisi lupia, joissa asemapaikaksi on merkitty koko kunta, vaan pelkästään lupia, joihin on merkitty asemapaikaksi esimerkiksi sama kylä tai kaupunginosa. Toisaalta samalla asemapaikalla tarkoitettaisiin koko kylää tai kaupunginosaa riippumatta siitä, onko aiempi lupa myönnetty pistekohtaisena tätäkin pienemmälle paikkakunnalle. Rajoitus koskisi luvan myöntämishetkellä voimassa olevia lupia, joten esimerkiksi vanhan kyläkohtaisen taksiluvan tilalle voisi luonnollisesti myöntää uuden luvan.

Taksiluvat myönnettäisiin edelleen pääsääntöisesti siten, että asemapaikaksi merkitäisiin koko kunta, koska taksilupien enimmäismäärät määrätään kunnittain. Jos kunta-kohtaisia lupia hakevia, uusia luvanhakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, olisi sellaisella hakijalla, jolla on pisin työkokemus taksinkuljettajana aina etusija. Näin ollen perinteinen käytäntö jatkuisi, jonka

mukaan hakijoiden taksinkuljettajana saadun ajokokemuksen pituutta on vertailtu. Työkokemus arvioitaisiin siten kuin 10 b §:ssä on esitetty.

Yritysrakenteen monipuolistamiseksi luvat tulisi joka kolmas kerta kun ELY – keskus tosiasiallisesti tekee niistä myönteisiä päätöksiä, myöntää ensisijaisesti sellaisille hakijoille, joilla on jo voimassa oleva taksilupa tai taksilupia. Sillä, että hakijalla olisi voimassa oleva linja-autoliikenteen harjoittamiseen tarkoitettu liikennelupa, kuten joukko-liikennelupa, ei olisi samaa merkitystä kuin voimassaolevalla taksiluvalla.

Se mitä tarkoitettaisiin luvan myöntämiskerralla, vaihtelisi sen mukaan millaista hakukäytäntöä ELY – keskus noudattaisi.

Lupia pitäisi kuitenkin aina myöntää vähintään kerran vuodessa, jos hakijoita olisi ja lupia voitaisiin kiintiön puitteissa myöntää. Pääkaupunkiseudulla, jossa on käytössä kuulutusmenettely ja lupia yleensä myönnetään vain kerran vuodessa, kerta tarkoittaisi samaa kuin vuosi. Jotkut ELY - keskuksat myöntävät tai voivat myöntää lupia samalle paikkakunnalle useastikin vuodessa yhteiskäsittelymenetelmällä sitä mukaa kun hakemuksia kertyy. Jokainen kerta kun lupia tällöin tosiasiasa olisi myönnettävissä, laskettaisiin pykälän mukaiseksi kerraksi. ELY - keskuksen tulisi sopivalla tavalla huolehtia siitä, että hakijat tietäisivät millä perusteella luvat seuraavalla kerralla lähtökohtaisesti myönnetään. Jos käytössä olisi hakumenettely, voitaisiin tämä tieto yleensä liittää hakuilmoitukseen. Muuten tieto voitaisiin saattaa hakijoille esimerkiksi ELY- keskuksen uusien Internet- sivujen kautta. Täysin yhtenäisistä, kaikkia lupaviranomaisia kattavista hakukäytännöistä ja lupien myöntämisessä sovellettavista, hallintolain (434/2003) sääntelyä tarkemmista, menettelytavoista ei edelleenkään säädettäisi tässä laissa, koska tarpeet eri paikkakunnilla vaihtelevat huomattavasti sen mukaan kuinka paljon hakijoita yleensä on.

ELY - keskus myöntäisi luvat lain voimaantulosta lähtien siten, että kahtena ensimmäisenä kertana luvat myönnettäisiin ensisijaisesti ensimmäistä taksilupaansa hakeville henkilöille tai oikeushenkilöille kuljettajakokemuksen perusteella ja kolmantena kertana ensisijaisesti vanhoille yrittäjille eli

henkilöille tai oikeushenkilöille, joilla on jo olemassa voimassaoleva taksilupa tai lupia. Pääkaupunkiseudulla, jossa kerta olisi sama kuin vuosi, tämä tarkoittaisi sitä, että lupia myönnettäisiin ensisijaisesti vanhoille luvanhaltijoille ensimmäistä kertaa vuonna 2014.

Väärinkäytösten ehkäisemiseksi ja lain tulokinnan helpottamiseksi rajatapauksissa pykälän 3 momentissa on vielä selvennetty sitä, milloin hakijaa ei voi rinnastaa ensi lupaansa hakevaksi hakijaksi. Voidakseen hyödyttää kuljettajakokemuksensa pituutta ja lukeutua ensiluvan hakijaksi hakija ei saa olla lupaa hakiessaan omistajana tai osakkaana missään taksiliikennettä harjoittavassa yrityksessä. Näin kaikenlaiset osakkuudet ja pienetkin omistusosuudet taksirytyksissä rinnastuvat olemassa olevan luvan hallintaan. Hakijalla tarkoitettaisiin niin luonnollisia henkilöitä kuin oikeushenkilöitä. Oikeushenkilöä ei pidettäisi ensi luvan hakijana vaan taksiluvan haltijana myös silloin kun sen liikenteestä vastaavalla henkilöllä tai jollakin osakkaista on taksilupa tai omistuksia tai osakkuuksia taksirytyksessä.

On huomattava, että pykälässä olisi kyse vain hakijoiden keskinäisestä etusijajärjestyksestä. Sen nojalla ei voisi siten rajoittaa minään kertana kaikkien kiintiön puitteissa jaettavien lupien tosiasiallista myöntämistä. Jos lupia olisi yhtä paljon kuin niitä voidaan myöntää, ja vain osalla luvanhakijoista olisi aiempia taksilupia sellaisena kertana kun luvat on ensisijaisesti myönnettävä luvanhaltijoille, luvat myönnettäisiin paitsi niille, joilla jo on lupa, myös muille hakijoille. Jos sellaisella kerralla taas olisi hakijoita vähemmän kuin lupia voidaan myöntää eikä kenelläkään hakijoista olisi entisiä lupia, luvat myönnettäisiin silti hakijoille, joilla on taksinkuljettajakokemusta.

Toisaalta joka kolmatta luvan myöntämiskertaa koskeva sääntökään ei rajoittaisi kaikkien kiintiön puitteissa jaettavien lupien myöntämistä vaan auttaisi lupaviranomaista vain asettamaan hakijat keskenään etusijajärjestykseen. Näin myös sellaisena kertana kun luvat ensisijaisesti myönnettäisiin uusille hakijoille taksinkuljettajakokemuksen perusteella, lupia voisi lisäksi myöntää hakijoille, joilla on jo taksilupa.

On myös huomattava, että on yhä paikkakuntia varsinkin Pohjois-Suomessa, jossa luvanhakijoista on pulaa. Tällaisissa tapauksissa lupa voitaisiin edelleen 6 §:n 4 momentin nojalla myöntää vaikka hakijalla ei olisi lainkaan kuljettajakokemusta eikä tätä kokemusta ole kenelläkään hakijoista.

Pätevien taksirytyttäjien kesken etusijajärjestyksen ratkaisisi se, kuinka monta taksilupaa hakijalla olisi. Luvat myönnettäisiin lupien lukumäärän mukaan niin, että etusijassa olisi hakija, jolla olisi vähiten lupia. Jos hakijoilla olisi yhtä paljon lupia eikä lupia voisi myöntää kaikille hakijoista, etusija olisi yrittäjällä, jolla on pitempi kokemus taksiluvan haltijana. Säännös vastaisi nykyistä sääntelyä ja käytäntöä.

Tapauksessa, jossa luvanhaltijana on luonnollinen henkilö, hänen lupamääränsä voitaisiin laskea hänen omissa nimissään olevien taksilupien mukaan sekä niiden yhtiöiden taksilupien mukaan, joissa hän on ollut osakkaana tai osakkeenomistajana. Jos taas luvanhaltijana on oikeushenkilö, lupamäärään voisi laskea kyseiselle yhtiölle myönnetty taksiluvat, yhtiön osakkaiden henkilökohtaiset taksiluvat sekä taksiluvat kaikista niistä yhtiöistä, joissa kyseisen oikeushenkilön osakkaat ovat osakkaina tai osakkeenomistajina.

Taksilupien enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrätään lain 19 §:n 1 momentin mukaan myös, kuinka monta lupaa myönnetään liitetyn kunnan alueelle. Uuden 10a §:n yleistä 3 momentin sääntöä noudatettaisiin myös silloin kun lupia myönnettäisiin niin sanotun pikkukiintiön puitteissa. Näin ollen, jos 2 §:n 8 kohdassa määritellylle kunnan alueelle olisi enemmän hakijoita kuin lupia voidaan myöntää, luvat myönnettäisiin kolmantena kyseistä kunnan osaa koskevana myöntämiskertana ensisijaisesti alalla jo toimiville taksirytyttäjille.

Samaa 3 momentin etusijajärjestyksestä koskevaa yleistä sääntelyä noudatettaisiin myös niissä tapauksissa, joissa 2 momentissa tarkoitettulle asemapaikalle niin sanotun 20 kilometrin säännön perusteella olisi hakijoita enemmän kuin yksi. Näin myös tällaiselle asemapaikalle hakevien kesken kuljettajakokemus ratkaisisi kahdella ensimmäisellä kerralla jos hakijoita olisi useampia kuin yksi.

Todennäköisesti hakijoita ei kuitenkaan olisi paljon ottaen huomioon sen, että luvansaajan on myös noudatettava asemapaikkamääräystä ja päivystyksiä.

10 b §. *Työkokemuksen pituuden laskeminen.* Pykälä olisi uusi. Se sisältäisi yleisen säännön siitä, miten luvan saannin edellytyksenä ja luvanhakijoiden vertailuperusteena tarkoitettu työkokemus taksinkuljettajana tulisi käytännössä laskea. Kokemuksen arvioinnissa kiinnitettäisiin huomiota veroviranomaiselta ja hakijan työeläkkeestä vastaavalta taholta kuten eläkeyhtiöltä tai Eläketurvakeskuksesta saatuihin tietoihin hakijan työnantajista, tuloista, työn luonteesta ja palvelusajan pituudesta. Koska varsinkaan työn luonne ei välttämättä ilmene näistä asiakirjoista, hakijalta voitaisiin pyytää myös muita todistuksia kuten työtodistuksia, ajovuororaportteja, ajopäiväkirjoja tai muita selvityksiä, jotka osoittaisivat, että hakija on toiminut niissä mainitun ajan kuljettajana eikä esimerkiksi hallinnollisissa tehtävissä. Muita selvityksiä olisi tarpeen pyytää esimerkiksi silloin, kun hakijan kuljettajakokemusta olisi kertynyt yrityksessä, jonka liikenteestä vastaavana henkilönä tai omistajana olisi hakijan perheenjäsen kuten puoliso.

Lupaviranomainen voisi tarvittaessa arvioida kuljettajakokemuksen pituutta myös laskennallista menetelmää käyttäen, eli hakijan taksinkuljettamisesta saamien työtulojen perusteella jos näiden työ-, -vero tai eläketietojen todentamisessa ei olisi mitään ongelmia. Tällöin ajokokemus olisi laskettavissa luotettavimmin työtulojen perusteella. Korkein hallinto-oikeus on päätöksessään (T 3147/4.12.2009) linjannut, että ajokokemus voidaan luotettavasti todentaa ansaitun palkan perusteella. Laskennallinen menetelmä soveltuisi parhaiten suurten kaupunkien ja erityisesti pääkaupunkiseudun lupahakemusten yhteiskäsittelyyn niiden hakijoiden osalta, jotka ovat toimineet perheen ulkopuolisen työnantajan kuljettajina. Hakijaan, jonka osalta työ-, vero- tai eläketietojen luotettava todentaminen olisi vaikeampaa, esimerkiksi siksi, että työkokemusta olisi kertynyt perheyrittäjän palveluksessa, menetelmää ei voisi soveltaa. Näiden hakijoiden kuljettajakokemus selvitettäisiin tapauskohtaisesti kaikkia 1 momentissa mainittuja selvityksiä

hyödyntäen. Laskennallista tapaa hyödynnetäessä kunnan keskimääräinen työtulo eli tulo-erä voisi olla erilainen eri vuosina. Jos hakijalla olisi kokemusta kuljettajana useasta eri kunnasta, laskettaisiin keskimääräinen työtulo kuitenkin aina sen kunnan työtulon mukaan, johon lupaa haetaan.

Työtulon perusteella määräytyvät kuukaudet laskettaisiin seuraavan esimerkin mukaisesti: Jos hakijalla olisi taksinkuljettajana ansaittua vuodelta X yhteensä esimerkiksi 20 145 euroa ja kunnan keskimääräinen taksitulo kyseiselle vuodelle olisi tässä esimerkissä 1 900 euroa kuukaudessa, mainittu vuositulo jaettuna keskimääräisellä kuukausitulolla tuottaisi laskennalliseksi tulokseksi 10,60 kuukautta. Koska pelkkien täysien kuukausien huomioon otto ei riitä, olisi laskennassa otettava huomioon myös viikot. Jos viikotkin olisi otettava huomioon, ne laskettaisiin niin, että 0,25 vastaisi yhtä viikkoa, 0,50 kahta viikkoa, 0,75 kolmea viikkoa ja 1,00 neljää viikkoa eli kuukautta. Näin laskettuna mainittu 10,60 tarkoittaisi, että hakijalle luettaisiin vuodelta X hyväksi taksinkuljettajakokemusta yhteensä 10 kuukautta ja kaksi viikkoa. Hakija täyttäisi siten hyvin lain 6 §:n 1 momentin 4 kohdassa mainitun vaatimuksen kuuden kuukauden kuljettajakokemuksesta.

Hakija voisi saada yhdeltä vuodelta laskennallista työkokemusta enintään niin paljon kuin vuodessa on kuukausia eli 12 kuukautta. Laskettujen kuukausien määrää rajoittaisi myös se, kuinka monta kuukautta hakija tosiasiallisesti olisi ollut työssä. Vaikka hän olisi ansainnut huomattavasti muutaman kuukauden aikana, kuukausiksi hyväksyttäisiin vain tosiasiallisesti työskennellyt kuukaudet.

Jos hakijalla on kokemusta usealta vuodelta, olisi hakijan tosiasiasissa saamat palkkatulot muunnettava rahan arvon muutosta kuvaavalla indeksillä. Asemapaikkakohtaisen tuloajan osalta rahan arvon muutos tulisi huomioitua siten, että eri vuosille olisi eri tuloerät.

Lupaviranomaisen tulisi lupapäätöksen perusteluissa tuoda tarkemmin esiin kuljettajakokemuksen laskentaan kyseisessä tapauksessa vaikuttaneet seikat.

11 §. *Taksiluvan luovuttamiskielto.* Pykälän rakennetta ja sanamuotoa selkeytettäisiin ja johdonmukaistettaisiin. Samalla kaikki lupi-

en lahjoitukset yhtiön lahjoituksen yhteydessä kiellettäisiin käytännössä, lukuun ottamatta lähisukulaisille annettuja lahjoituksia.

Pääsääntö olisi edelleen kieltä luovuttaa taksilupaa toisen käytettäväksi oli luovuttaja luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Kieltö on tarpeen koska lupien määrät ovat rajoitetut ja luvat myöntää viranomaisen. Taksitoiminnan harjoittaminen yhtiömuotoisena ei siten edelleenkaan pääsääntöisesti helpottaisi luvan siirtämistä toiselle. Kuten aiemmin, oikeushenkilö, jolle on myönnetty taksilupa, voitaisiin sinänsä myydä, mutta itse lupaa ei voisi edelleenkaan luovuttaa toiselle myymällä, vaihtamalla tai muuten luovuttamalla lupa vastiketta vastaan. Mikäli näin tehtäisiin, yrityksen uuden omistajan asema ei olisi parempi kuin muiden luvan hakijoiden asema. Oikeushenkilön ostajalla ei edelleenkaan olisi mitään etusijaa lupaan muihin luvan hakijoihin nähden. Kuten aiemmin, luovuttajan lupa peruutettaisiin lain 22 §:n 4 momentin nojalla jos luovutuksen saaja ei hakisi uutta taksilupaa kuuden kuukauden kuluessa.

Ainoa vastikkeellisia luovutuksia koskeva poikkeus, johon kyseistä luovutuskieltoa ja peruutusuhkaa ei edelleenkaan sovellettaisi, olisivat siirtymäkauden loppuun asti niin sanottu vanhojen taksiyhtiöiden luvat eli oikeushenkilöille ensimmäistä kertaa ennen 1 päivää maaliskuuta 1991 myönnetyt luvat. Näiden yritysten lupien osalta lain 31 §:n siirtymäsäännöksessä todetaan, että 11 §:n 2 momentin luovutuskieltoa ja 22 §:n 4 momentin peruuttamismääräystä sovelletaan vasta 1 päivästä elokuuta 2017 lähtien.

Uutta olisi nyt se, että vain lähisukulaiselle annettavat luvan lahjoitukset oikeushenkilön lahjoituksen yhteydessä olisivat erityisasetelmassa. Sukupolvenvaihdokset ovat perinteisesti olleet erityisasetelmassa alalla, jossa yritykset ovat yleensä yhden tai korkeintaan kahden auton yrityksiä. Näin on pyritty turvaamaan perheyrittäjien arvot ja liiketoimintaan liittyvä erityisosaaminen. Muun lahjan saajan asema olisi nyt verrattavissa yrityksen ostajan asemaan ja näiden lupahakemusten käsittelyssä tulisi noudattaa normaalia, 10 §:n mukaista hakijoiden keskinäistä etusijajärjestystä. Näin yritysten keinotekoinen lahjoittaminen taksiluvan saamiseksi muita hakijoita helpommin ei enää kannattaisi. Toisaalta

yritystä ei hyödyttäisi myydä lähisukulaiselle, koska 10 §:n määräyksiä tulisi noudattaa myös jos oikeushenkilö lahjoituksen sijasta myydään lupineen lähisukulaiselle.

Lähisukulaisella tarkoitettaisiin henkilöä, jolla voi perintökaaren 2 tai 3 luvun mukaan olla perintöoikeus yrityksessä määräävässä asemassa olevan henkilön omaisuuteen. Määräävä asema yrityksessä edellyttäisi yrityksen omistukseen perustuvaa määräämisvaltaa, joten pelkkä yrityksen liikenteestä vastaavana henkilönä toimiminen ei riittäisi. Osakeyhtiössä määräävä asema edellyttäisi sitä, että henkilö joka lahjoittaa yrityksen, omistaisi yli puolet yhtiön osakkeista. Tällaisia henkilöitä olisivat määräävässä asemassa olevan henkilön rintaperilliset eli omat lapset ja lapsenlapset, isä tai äiti, veljet ja sisaret tai näiden jälkeläiset, veli- ja sisarpuolet ja heidän jälkeläisensä, isovanhemmat ja näiden jälkeläiset sekä kyseisen henkilön aviopuoliso. Lähisukulaisten piiriä ei ole rajoitettu siten, että luvan saisi lahjoittaa vain sukupolvenvaihdoksena henkilölle joka todennäköisimmin tulee perimään henkilön, koska tosielämässä tarve yrityksen uudelleen järjestelyille perheessä vaihtelee ja sukulaisten iät voivat olla moninaisia. Tarve uudelleen järjestelyyn voi ilmetä paitsi yrityksessä määräävässä asemassa olevan henkilön lähestyessä eläkeikää myös esimerkiksi silloin, kun sekä hän että hänen isovanhempansa ovat työikäisiä lasten ollessa vasta alaikäisiä. Näin luvan saisi lahjoittaa aina suoraan myös esimerkiksi isovanhemmille vaikka henkilöllä ei olisi rintaperillisiä. Toisaalta luvan saisi lahjoittaa vain aviopuolisolle eikä esimerkiksi avopuolisolle tai entiselle aviopuolisolle, koska tällä ei voi olla perintöoikeutta perintökaaren 2 tai 3 luvun mukaisesti luovuttajan omaisuuteen.

Luvan lahjoitus yhtiön lahjoituksen yhteydessä esimerkiksi ennakkoperintönä olisi mahdollista vain luovuttajan eläessä, joten lupaa ei voisi edelleenkaan periä luvanhaltijan kuoltua eikä luvanhaltija voisi testamentata lupaa edes lähisukulaiselleen.

Lupaa ei kuitenkaan edes lähisukulaisen lahjoituksen perusteella myönnettäisi ilman, että sitä pitäisi hakea. Uusi lupa pitäisi hakea kuuden kuukauden kuluessa siitä kun lahjoitus on saatu, uhall, että luovuttajan lupa pe-

ruutettaisiin 22 §:n 4 momentin perusteella. Tässäkin tapauksessa luvansaaajia koskevat yleiset vaatimukset kuten liikenteestä vastaavan henkilön ikä-, hyvämaineisuus- ja ammattitaitovaatimukset tulisi täytyä, mutta luvan saisi helpommin, koska lupien määrällisistä rajoituksista johtuvaa luvansaaajien keskinäistä vertailua ei tässä tapauksessa tarvitsisi tehdä.

Käytännössä lupaviranomainen voisi väärinkäytösten välttämiseksi vaatia, että luvan hakija todistaa paitsi sukulaisuussuhteensa myös lahjoituksen todellisen luonteen. Luvan hakijalta voitaisiin siten pyytää selvitystä ainakin lahjakirjasta ja lahjaveroa koskevasta päätöksestä.

12 §. *Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja ilmoitusvelvollisuus päivystyksestä.*

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin niin, että päivystysilmoituksen tekotapa muuttuisi. Päivystysilmoituksen julkaisemisella taksiluvan haltija sitoutuisi kuluttajiin nähden entistä paremmin noudattamaan ainakin ilmoittamiaan päivystyksiä. Samalla hän rajoittaisi käytännössä yleistä, 24 tunnin ajovelvoitetaan. Taksiluvan haltijalla olisi kuitenkin yhä velvoite palata heti ajon tai toimeksiannon jälkeen asemapaikalle. Sekä ajovelvollisuuden laiminlyöntiin että ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntiin voitaisiin myös yhä puuttua lain 22 §:n 2 momentin nojalla peruuttamalla taksilupa.

Päivystysilmoituksen laajuus olisi myös entinen. Näin ollen päivystysilmoitus koskisi yhä vain niitä viikonpäiviä ja vuorokaudenaikoja, joina kysyntä on vähäistä. Kysyntä on vähäistä tässä momentissa tarkoitetuilla paikkakunnilla ainakin sellaisina viikonpäivinä ja vuorokaudenaikoina, kun autoilijalla ei ole lainkaan säännöllisiä, sovittuja ajoja kuten koululaisten kuljetuksia.

Taksiautoilijat voisivat yhä sopia päivystysvuoroista keskenään ja ilmoittaa sovitut vuorot. Ilmoitusvelvollisuus koskisi yhä vain maaseutumaisissa kunnissa toimivia autoilijoita ja sellaisia autoilijoita, jotka ovat saaneet lupansa niin sanotun 20 kilometrin säännön perusteella tai liitettyä kuntaa koskevan kiintiön perusteella. Ilmoitusvelvollisuus ei edelleenkaan koskisi niitä luvan haltijoita, jotka olisivat sitoutuneet noudattamaan ELY-keskuksen vahvistamaa ajovuorojärjestystä.

Lupaviranomaisen ei tarvitsisi enää vaatia ja kerätä taksiautoilijoilta päivystysilmoituksia tai päivystysvuoroilmoituksia ja sitten itse ilmoittaa saamansa tiedot ELY - keskuksen Internet-sivuilla yleisön saataville. Nyt autoilijan tulisi itse tai yhdessä muiden päivystäjien kanssa aktiivisesti tiedottaa suoraan kuluttajille siitä, miten taksipalveluja on tarjolla hiljaisina aikoina. Ilmoitus päivystyksestä voitaisiin tehdä usealla tavalla eli julkaisemalla päivystykset paikkakunnalla yleisesti ilmestyvässä sanomalehdessä, autoilijan tai autoilijoiden puhelinviestinä tai Internet-sivuilla. Ne voitaisiin julkaista myös asemapaikan, eli yleensä kunnan, omilla Internet-sivuilla. Autoilija tai päivystystä hoitavat autoilijat yhdessä voisivat valita näistä vaihtoehdoista itselleen sopivimman julkaisutavan. Vain laissa mainitut julkaisutavat täyttäisivät vaatimuksen, joten esimerkiksi pelkkä ilmoitus taksiaseman seinällä ei riittäisi. Tietojen tulisi olla aina ajantasaisina kuluttajien ja lupaviranomaisten saatavilla. Tästä autoilijan tai autoilijoiden tulisi itse huolehtia.

15 §. *Tilausvälityskeskus.* Pykälään sisältyvää sanktiota lievennettäisiin niin, että toimivaltaisen lupaviranomaisen ei enää tarvitsisi kieltää välityskeskuksen toimintaa tai toiminnan aloittamista kun tilausvälityskeskus toimii asiattomasti tai laiminlyö velvoitetaan. Lupaviranomainen voisi puuttua tällaiseen toimintaan myös kehottamalla tilausvälityskeskusta muuttamaan toimintaansa Kieltonsa tai kehotuksensa tehosteena toimivaltainen lupaviranomainen voisi käyttää mahdollisuutta uhkasakon asettamiseen. Pykälässä mainitut teot eivät muuttuisi. Näin toimivaltaisella elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksella olisi yhä mahdollisuus puuttua moniin erilaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin kuten siihen, että tilausvälityskeskus ei täyttäisi sille 2 momentissa asetettuja vaatimuksia ympärivuorokautisuudesta. Se voisi myös entistä helpommin puuttua tilausvälityskeskuksen toimintaan taksiyrittäjiä kohtaan.

22 §. *Taksiluvan peruuttaminen.* Pykälää täydennettäisiin niin, että luvan peruuttaminen olisi mahdollista myös tapauksessa, jossa on kyse lähisukulaiselle annetusta lahjoituksesta. Luvan lahjoittajan taksilupa pitäisi peruuttaa, mikäli lähisukulainen ei hakisi uutta

taksilupaa kuuden kuukauden määräajassa. Jos hän hakisi lupaa, luovuttajan lupa peruutettaisiin kun sukupolvenvaihdosta koskeva lupapäätös on tullut lainvoimaiseksi. Luvan luovutusta ei kannattaisi tehdä esimerkiksi alaikäiselle, koska luovuttajan lupa peruutettaisiin samana ajankohtana myös siinä tapauksessa, että lähisukulainen ei täyttäisi luvansaajaa koskevia yleisiä edellytyksiä.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2012. Niiden hakemusten ratkaisuperuste, jotka olisivat tulleet vireille ennen lain voimaantuloa 1.1.2012, mutta joita ei olisi ehditty ratkaista, määräytyisi hakemuksen vireille tuloaikana voimassa olleiden etusijasäännösten mukaan. Säännöstä sovellettaisiin vain jos lupaviranomainen soveltaisi hakemuksiin kiinteitä hakuajoja kuten kuulutusmenettelyä ja kyse olisi ajoissa saapuneista hakemuksista, jotka olisi voinut ratkaista ennen vuoden vaihdetta. Jos lupaviranomainen ei soveltaisi kiinteitä hakuajoja vaan ratkaisisi luvat sitä mukaa kun niitä tulee vireille, ei säännöstä sovellettaisi.

3 Suhde perustuslakiin ja sääntämisjärjestys

Esityksessä säädettäisiin ammattimaisen henkilöliikenteen liikennelupiin ja liikenteen harjoittamiseen liittyvistä asioista. Sääntelyä on arvioitava erityisesti perustuslain 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuuden ja 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Taksiliikennelaki tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2007. Lain säätämisen yhteydessä asiasta hankittiin perustuslakivaliokunnan lausunto silmällä pitäen erityisesti esityksen suhdetta elinkeinovapauteen. Lausunnon (PeVL 31/2006 vp) mukaan lupajärjestelmän olemassaolo oli perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä ottaen huomioon kuluttajansuoja ja turvallisuus. Määrälliset rajoitukset eivät perustuslakivaliokunnan mukaan olleet välttämättömiä, mutta hyväksyttäviä ottaen huomioon alan merkitys ja erityispiirteet sekä kansalaisten liikkumisvapaus. Valiokunta kiinnitti arviossaan huomiota siihen, että säännösten on kuitenkin ol-

tava täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Rajoittamisen laajuuden ja edellytysten on ilmettävä laista ja säännösten luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä tulee antaa riittävä ennustettavuus viranomaistoiminnasta.

Lakia säädettäessä lähtökohtana oli se, että taksitoiminnan tuli yhä olla säänneltyä ja luvanvaraista. Lähtökohta olisi edelleen sama. Taksilupien enimmäismääriä koskevan sääntelyyn ei puututtaisi. Tämän vuoksi taksiliikennelakia ehdotettaisiin vain täsmennettäväksi.

Luvan hakijaa koskevia yleisiä edellytyksiä koskevaa lain 6 §:ää muutettaisiin niin, että 1 kohdassa mainittu hakijan oikeustoimikelpoisuus korvattaisiin määritelmällä hakijan toimintakelpoisuuden rajoittamattomuudesta. Kun lupaedellytyksenä nykyisin on vain täysi-ikäisyys ja se, ettei henkilöä ole julistettu vajaavaltaiseksi, muutos merkitsisi sitä, että lupaa ei voitaisi enää myöntää myöskään henkilölle, jolle tuomioistuimien tai holhousviranomaisen olisi määrännyt edunvalvojan. Tämä vastaisi uuden holhousvoimasta annetun lain (442/1999) periaatetta, jonka mukaan vajaavaltaiseksi julistaminen on mahdollista vain äärimmäisissä tapauksissa. Vaikka luvanhakijoiksi kelpaavien henkilöiden piiri näin jonkin verran supistettaisiin, olisi rajoitus täsmällisesti ja tarkkarajaisesti määritelty. Se olisi oikeasuhtainen koska luvan saanti esityksiä vain jos edunvalvomääräys olisi voimassa päätöksen teko hetkellä. Tämä ilmenee pykälän aikamuodosta. Ehdotus olisi oikeasuhtainen myös siksi, että taksiliikenne perustuu paitsi luvanvaraisuuteen myös määrällisiin rajoituksiin ja pätevien luvanhakijoiden vertailuun. Tällaisessa järjestelmässä kukaan luvan saajista ei saisi olla siinä määrin kykenemätön käytännössä itse hoitamaan taloudellisia asioitaan, että hänelle olisi määrätty edunvalvoja. Taksirytykset ovat yleensä pieniä yhden tai kahden auton yrityksiä, jolloin luvanhaltijan henkilökohtainen panos on erityisen tärkeää.

Lakiin lisättäisiin myös uusi 10 a §, joka sisältäisi sen sääntelyn, jonka mukaan taksiluvat on myönnettävä päteville hakijoille tilanteessa, jossa tällaisia hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää. Etusijaa koskevan pykälän rakenne olisi selkeämpi ja itse sääntely ymmärrettävämpää, yksinkertai-

sempaa ja täsmällisempää hakijoiden ja lupaviranomaisten kannalta kuin nykyinen vastaava sääntely.

Lupia myönnettäisiin yhä sekä uusille hakijoille että vanhoille yrittäjille. Vaikka nykyisen lain mukaan, lupia olisi pääsääntöisesti pitänyt alkaa myöntää siirtymäajan päätyttyä 1.1.2012 lähtien jokaisella luvan myöntämiskerralla murtoluvuin myös vanhoille yrittäjille, tähän esitykseen ei ole sisällytetty erityistä siirtymäsäännöstä, vanhoja yrityksiä varten. Tämä johtuu siitä, että tällaista, kaikkien hakijoiden etusijajärjestystä koskevaa säännöstä olisi ollut erittäin vaikea soveltaa lyhytäkään aikaa käytännössä yhdessä muiden 10 a §:n määräysten kanssa. Se olisi merkittävästi hämärtänyt etusijasääntelyn ymmärrettävyyttä ja täsmällisyyttä kokonaisuudessaan myös sen vuoksi, että luvan myöntämiskertojai voi joillain paikkakunnilla olla useasti vuodessa ja joillain vain kerran vuodessa. Uusi siirtymäsäännös olisi siten ollut suhteeton ja vain teoriassa lisännyt sääntelyn ennakoitavuutta eikä näihin käytäntöihin ole mahdollista puuttua tässä yhteydessä. Nyt vallittu ratkaisu on käytännössä ennustettavampi, selkeämpi ja tarkkarajaisempi paitsi lupaviranomaisten myös hakijoiden kannalta. Lakiin on tämän vuoksi ehdotettu siirtymäsäännös vain siitä, miten ennen vuoden vaihdetta 2012 vireille tulleet hakemukset on ratkaistava.

Laista poistettaisiin mahdollisuus myöntää lupia sillä perusteella, että hakijalla on kokemusta muusta palveluammattista kuin taksinkuljettajan ammatista. Näin luvan saajien piiriä rajoitettaisiin. Toisaalta, mikäli hakijoissa ei olisi lainkaan taksinkuljettajina toimineita, lupa voitaisiin yhä 6 §:n 4 momentin nojalla myöntää myös palveluammattissa toimineelle.

Kuuden kuukauden kokemus palveluammattista on ollut vaihtoehtoisena luvan myöntämisperusteena kuuden kuukauden kokemukselle taksinkuljettajana lain voimaantulosta, eli vuodesta 2007 lähtien. Tämän kokemuksen perusteella ei ole vielä myönnetty kuin muutama lupa koska lupaviranomaisten käytännön ja Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen (T 198/31.1.2011) mukaan luvat tuli, lain vuonna 2009 tehdystä siirtymäsäännöksen muutoksesta huolimatta, myöntää en-

sisijaisesti taksinkuljettajakokemuksen perusteella. Palveluammattikokemuksen perusteella on haettu lupia vain poikkeuksellisesti. Myönnettyt luvat ovat luonnollisesti yhä voimassa eikä niitä tarvitse uudistaa koska ne ovat voimassa toistaiseksi. Vireillä oleviin hakemuksiin sovellettaisiin siirtymäsäännöksen määräystä. Vaikka muutos perustuslain (731/1999) elinkeinovapauden 18 §:n 1 momentin näkökulmasta olisikin rajoitus, on nykytila kuitenkin omiaan vaarantamaan hakijoiden keskinäistä perustuslain 6 §:n mukaista yhdenvertaisuutta lupia myönnettäessä, koska palveluammattin käsite on ollut niin epämääräinen. Yleistä palveluammattin määritelmää ei ole. Valtaosassa esityksestä saaduissa lausunnoissa puollettiin palveluammattin poistamista laista. Toisaalta samoissa lausunnoissa määritelmän rajaamista linja-autonkuljettamiseen ei pidetty oikeana ratkaisuna. Nykyinen säännös on aiheuttanut suhteettoman paljon ongelmia lupaviranomaisille. Nyt tehdyllä muutoksella käytännössä vain täsmennettäisiin sääntelyä. Säännös olisi entistä huomattavasti tarkkarajaisempi eikä rajoittaisi suhteettomasti alalle pääsyä koska taksinkuljettajakokemuksesta on käytännössä suhteellisen helppo hankkia ja alalla on kuljettajapulaa.

Työkokemuksen laskentatavasta ei aiemmin ole säännelty mitään. Käytännöt ovat olleet erilaisia eri puolella maata. Lakiin lisättäisiin uusi 10 b §, jossa kuvattaisiin tarkemmin sitä, miten luvansaantiin vaikuttava työkokemus tulee selvittää ja laskea. Kuljettajan tuloihin perustuva laskutapa olisi käytännössä käytössä vain suurimmilla kaupunkiseuduilla, kuten pääkaupunkiseudulla, jossa se on jo nykyisin vakiintunut käytäntö, mutta tarvittaessa sitä voisi käyttää muuallakin. Päätös olisi lupaviranomaisella. Lupaviranomaisen tulisi ilmoittaa hakijalle lupapäätöksensä perusteluissa mitkä seikat se on otanut huomioon kuljettajakokemuksesta arvioidessaan. Laskennallinen menetelmä edistäisi hyvin hakijoiden yhdenvertaisuutta suurilla paikkakunnilla, koska sen avulla voitaisiin osoittaa luotettavimmin hakijoiden todellinen ajokokemus. Korkein hallinto-oikeus on linjannut (T 3147/4.12.2009), että ajokokemuksesta voidaan luotettavasti todentaa ansaitun palkan perusteella. Laskutapa on sen luotet-

tavuuden vuoksi ollut käytössä jo useita vuosia pääkaupunkiseudulla.

Uusi sääntely olisi kattavaa, täsmällistä ja tarkkarajaista. Sääntely olisi tarkkaa, mutta oikeasuhtaista koska siinä kirjattaisiin näkyviin lupaviranomaisten hyväksi havaitsemat, nykyiset käytännöt.

Näillä lainkohdilla selkeytettäisiin nykyistä sääntelyä niin, että taksiluvan hakijat voisivat entistä paremmin arvioida etukäteen mahdollisuuksiaan luvan saantiin. Säännökset lisääisivät hakijoiden tasapuolista kohtelua luvan saannissa myös vähentämällä mahdollisuutta hankkia lupa muita helpommin esimerkiksi keinottelemalla erilaisten taksiyhtiöiden osakkuuksilla.

Taksiliikennelain 11 § sisältää taksiluvan luovuttamiskiellon. Lupien myynti tai muu luovutus ei sovellu lupajärjestelmään, koska päätös siitä, kelle pätevistä hakijoista lupa myönnetään, tulee olla lupaviranomaisella. Tästä kiellosta on kuitenkin kaksi poikkeusta, joista toinen koskee lupia, jotka on myönnetty oikeushenkilöille ennen 1 päivää maaliskuuta 1991. Tällaisia lupia voi myydä tai lahjoittaa siirtymäsäännöksen mukaan 1 päivään elokuuta 2017 saakka. Toinen poikkeus liittyy vastikkeettomiin yritysten lupien luovutuksiin. Kyseistä lainkohdan poikkeusta ehdotettaisiin nyt täsmennettäväksi keinottelun estämiseksi. Lainkohtaa muutettaisiin niin, ettei yritystä voisi enää hankkia lupineen kaikenlaisten lahjoituksiksi naamioitujen yrityskauppojen kautta, sivuuttaen näin etusijajärjestyksen mukaan kokeneemmat hakijat. Jos taksiluvan haltijana on oikeushenkilö ja yritys lahjoitettaisiin sukupolvenvaihdon yhteydessä, olisi myös luvan lahjoitus tässä

yhteydessä kuitenkin edelleen mahdollista. Sukupolvenvaihdon hyväksyminen on ollut jo vuosikymmeniä jatkunut, vakiintunut käytäntö taksialalla, jossa on paljon perheyriä. Lähisukulaisten piiri olisi laaja, mutta perintökaaren mukainen ja siten täsmällinen ja tarkkarajainen. Lupa pitäisi silti hakea ja lähisukulaisenkkin tulisi täyttää kaikki yleiset luvansaajaa koskevat edellytykset.

Edellä mainituilla muutoksilla rajoitetaan jonkin verran oikeutta saada taksilupa ja siten mahdollisuutta harjoittaa elinkeinoa, mutta ne olisivat välttämättömiä hakijoiden keskinäisen yhdenvertaisuuden kannalta järjestelmässä, jossa kaikki pätevät hakijat eivät aina voi saada lupaa.

Lain 12 §:n muutoksella, jonka mukaan maaseudun taksiryrittäjän päivystysilmoitusta ei enää tarvitsisi tehdä lupaviranomaiselle vaan puhelinpalveluna, Internet- sivuilla tai sanomalehteen, ei käytännössä lisättäisi yrittäjän velvoitteita.

Lain 15 §:n muutoksella tilausvälitykskeskusten sanktioita lievennettäisiin.

Edellä mainitut säännökset olisivat oikeasuhtaisia myös suhteessa viranomaisille niistä aiheutuvaan työmäärään, koska niiden avulla lupaviranomaisten työtä vain helpotettaisiin.

Edellä kerrotun perusteella sekä yhdenvertaisuuden että elinkeinovapauden mahdolliseen rajoittamiseen on hyväksyttävät syyt ja laki voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

taksiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan taksiliikennelain (217/2007) 10 §:n 3—5 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 482/2009,

muutetaan 2 §:n 6 kohta, 6 §:n 1 momentin 1 ja 4 kohta, 11 §:n 2 ja 3 momentti, 12 §:n 3 momentti, 15 §:n 3 momentti ja 22 §:n 4 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 12 §:n 3 momentti, 15 §:n 3 momentti ja 22 §:n 4 momentti laissa 1314/2009, sekä
lisätään lakiin uusi 10 a ja 10 b § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) kaluston esteettömyyttä koskevilla vaatimuksilla vaatimuksia, jotka invataksin ja esteettömän taksiauton tulee täyttää siten kuin erikseen säädetään;

6 §

Taksiluvan myöntämisen edellytykset

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

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

4) jolla on yhteensä vähintään kuuden kuukauden kokemus taksinkuljettajana;

10 a §

Taksiluvan hakijoiden keskinäinen etusijajärjestys

Myönnettäessä taksilupia 6 §:ssä säädetyt vaatimukset täyttävillä hakijoille on noudatettava luvanhakijoiden keskinäistä etusija-

järjestystä siten kuin tässä pykälässä säädetään.

Lupa myönnetään ensisijaisesti hakijalle, joka hakee lupaa kuntaa pienemmälle asemapaikalle, jos asemapaikan etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä eikä asemapaikalla ole voimassa olevia taksilupia. Tätä säännöstä ei sovelleta Helsingin, Vantaan, Espoon, Kauniaisten, Turun, Tampereen tai Oulun kaupunkien alueelle haettuun lupaan.

Muuten luvat myönnetään ensisijaisesti sen mukaan, kuinka pitkä työkokemus hakijalla tai liikenteestä vastaavalla henkilöllä on taksinkuljettajana. Joka kolmas kerta luvat myönnetään kuitenkin ensisijaisesti hakijoille, joilla on voimassa oleva taksilupa tai taksilupia. Hakijalla katsotaan olevan voimassa oleva taksilupa myös, jos hakija tai hakijayhtiön liikenteestä vastaava henkilö tai osakas on omistajana tai osakkaana taksiliikennettä harjoittavassa yrityksessä. Jos hakijoita, joilla on voimassaoleva taksilupa, on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, luvat myönnetään hakijalle, jolla on vähiten lupia. Jos hakijoilla on yhtä paljon lupia, luvat myönnetään hakijalle, jolla lupa on ollut kauimmin.

Luvan myöntämiskerralla tarkoitetaan lupaviranomaisen määrittelemää ajankohtaa, jolloin taksilupa tai taksilupia on haettavana. Jos lupia on 19 §:n mukaan myönnettävissä, luvanmyöntämiskertoja on järjestettävä vähintään kerran vuodessa. Lupaviranomaisen on tiedotettava hakijoille siitä, millä perusteella luvat ensisijaisesti myönnetään.

10 b §

Työkokemuksen pituuden laskeminen

Lupaviranomaisen on hakijan 6 §:n 1 momentin 4 kohdassa ja 10 a §:n 3 momentissa tarkoitetun työkokemuksen pituutta selvittäessään otettava huomioon hakijan toimittamat verotodistukset ja työeläkeotteet. Tarvittaessa lupaviranomainen voi käyttää työkokemuksen arvioinnissa myös hakijalta pyytämäänsä työtodistuksia ja muita selvityksiä taksin kuljettamisesta. Työkokemuksen pituus voidaan määritellä myös laskennallisesti työtulojen perusteella jos hakijan kuljettajakokemus on selvästi todennettavissa. Lupaviranomaisen on taksilupaa koskevan päätöksensä perusteluissa ilmoitettava hakijalle, mitkä seikat se on ottanut huomioon hakijan kuljettajakokemuksen arvioinnissa.

Jos lupaviranomainen määrittelee työkokemuksen laskennallisesti, se määrittelee vuosittain asemapaikan keskimääräisen kuukauden ajotulon ja selvittää hakijan vuotuisen työkokemuksen kuukauden ja tarvittaessa viikon tarkkuudella jakamalla hakijan kokonaistulon keskimääräisellä kuukauden tulolla. Laskennassa hakijan vuotuisina työkuukausina ei kuitenkaan pidetä useampaa kuin 12 kuukautta eikä pitempää aikaa, kuin hakija on tosiasiallisesti ollut työssä. Jos hakijalla on työkokemusta usealta vuodelta, on hakijan kokonaistulojen laskennassa otettava myös huomioon rahan arvon muutokset.

11 §

Taksiluvan luovuttamiskielto

Taksilupaa ei saa myydä tai muuten luovuttaa. Jos taksilupa on myönnetty oikeushenkilölle ja yritys, jonka nimissä taksilupa on, myydään tai muuten luovutetaan, oikeushenkilön on, saadakseen jatkaa liikennettä, kuuden kuukauden kuluessa luovutuksesta haettava uutta taksilupaa. Yritys katsotaan luovutetuksi, jos yrityksen osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräamisvalta on siirtynyt.

Jos oikeushenkilö, jonka nimissä on taksilupa, luovutetaan vastikkeetta, ei uuteen tak-

silupahakemukseen kuitenkaan sovelleta 10 a §:ää jos yritys luovutetaan siinä määräävässä asemassa olevan henkilön lähisukulaiselle. Lähisukulaisella tarkoitetaan henkilöä, jolla voi perintökaaren 2 tai 3 luvun mukaan olla perintöoikeus yrityksessä määräävässä asemassa olevan henkilön omaisuuteen.

12 §

Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja ilmoitusvelvollisuus päivystyksestä

Taksiluvan haltija, joka harjoittaa liikennettä maaseutumaisessa kunnassa tai jonka lupa on myönnetty asemapaikalle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä tai liitetyn kunnan alueelle, ja joka ei kuulu vahvistetun ajovuorojärjestyksen piiriin, on velvollinen ilmoittamaan itse tai yhdessä muiden paikkakunnan autoilijoiden kanssa sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen päivystyksistä tai sovitusta päivystysvuoroista, joina kysyntä on vähäistä. Päivystystiedot on ilmoitettava julkaisemalla ne ajantasaisesti luvanhaltijan tai taksiluvan haltijoita edustavan yhteisön tai asemapaikan puhelinpalveluna taikka Internet-sivuilla. Tiedot voidaan julkaista myös paikkakunnalla yleisesti ilmestyvässä sanomalehdessä.

15 §

Tilausvälityskeskus

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi kieltää tilausvälityskeskuksen toiminnan tai jos tällaista toimintaa ei vielä ole aloitettu, kieltää toiminnan aloittamisen taikka määrätä tilauskeskusvälityskeskusta muuttamaan tai korjaamaan epäasiallisen toiminnan. Kielto ja määräys ovat voimassa, kunnes puutteet on korjattu. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi asettaa kieltonsa ja määräyksensä tehosteeksi uhkasakon siten kuin uhkasakolaissa (1113/1990) säädetään. Tilausvälityskeskuksen toiminta on epäasiallista, jos tilausvälitystoimintaa ei ole järjestetty ympäri vuorokautiseksi tai ennakkotilausten vastaanottoa ei ole järjestetty tai jos tilausväli-

tystoimintaa harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä taikka jos tilausvälityskeskus kieltäytyy välittämästä tilauksia ajovuoron ulkopuolella liikennettä harjoittaville taksiluvan haltijoille silloin, kun se on teknisesti mahdollista.

22 §

Taksiluvan peruuttaminen

Edellä 11 §:n 2 tai 3 momentissa tarkoitettua luovuttajan lupa on peruutettava, kun luvan myöntämistä luovutuksensaajalle koske-

va päätös on saanut lainvoiman, tai jos ilmenee, että lupaa ei ole haettu kuuden kuukauden kuluessa luovutuksesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Ratkaisemattomat lupahakemukset, jotka ovat tulleet vireille ennen tämän lain voimaantuloa lupaviranomaisen kuulutuksessa tai ilmoituksessa antamaan määräaikaan mennessä ja joiden käsittely on kesken lain voimaantullessa, ratkaistaan soveltaen sitä etusijajärjestystä koskevaa sääntelyä, joka oli voimassa hakemuksen vireille tullessa.

Helsingissä 7 päivänä lokakuuta 2011

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

taksiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan taksiliikennelain (217/2007) 10 §:n 3—5 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 482/2009,

muutetaan 2 §:n 6 kohta, 6 §:n 1 momentin 1 ja 4 kohta, 11 §:n 2 ja 3 momentti, 12 §:n 3 momentti, 15 §:n 3 momentti ja 22 §:n 4 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 12 §:n 3 momentti, 15 §:n 3 momentti ja 22 §:n 4 momentti laissa 1314/2009, sekä

lisätään lakiin uusi 10 a ja 10 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) kaluston esteettömyyttä koskevilla vaatimuksilla sitä, että kalusto täyttää pyörätuolissa matkan aikana istuvan matkustajan vaatimukset siten kuin ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 13 §:ssä on säädetty invataksista tai että autoon nousu ja siitä poispääsy sekä itse matkustaminen on muutoin järjestetty pyörätuolissa matkustavan kannalta helpoksi ja turvalliseksi;

6) kaluston esteettömyyttä koskevilla vaatimuksilla *vaatimuksia, jotka invataksin ja esteettömän taksiauton tulee täyttää siten kuin erikseen säädetään;*

6 §

6 §

Taksiluvan myöntämisen edellytykset

Taksiluvan myöntämisen edellytykset

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

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

1) joka on oikeustoimikelpoinen;

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

4) jolla on yhteensä vähintään kuuden kuukauden kokemus taksinkuljettajana *tai muussa palveluammattissa;*

4) jolla on yhteensä vähintään kuuden kuukauden kokemus taksinkuljettajana;

10 §

Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen

Jos 6 §:n mukaiset taksiluvan saamisen edellytykset täyttyviä hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, kaksi kolmasosaa luvista myönnetään niin, että niiden etusija määräytyy hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön taksinkuljettajana tai palveluammattissa hankkiman työkokemuksen perusteella. Jos lupaa kuitenkin haetaan asemapaikalle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta, Helsingin, Vantaan, Espoon, Kauniaisten, Turun, Tampereen ja Oulun kuntakeskuksia lukuun ottamatta, on vähintään 20 kilometriä, lupa myönnetään ensisijaisesti tällaista asemapaikkaa hakeneelle henkilölle, edellyttäen, että hakija täyttää 6 §:ssä säädetyt vaatimukset. Jos tällaisia hakijoita on vähemmän kuin lupia voidaan myöntää, myönnetään loput luvat hakijoille, joilla on taksilupa tai taksilupia. Yksi kolmasosa luvista myönnetään ensisijaisesti hakijoille, joilla on taksilupa tai taksilupia. Jos tällaisia hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, luvat myönnetään niille, joilla on hakijoista vähiten lupia. Jos hakijoita, joilla on taksilupa tai taksilupia, on vähemmän kuin lupia voidaan myöntää, myönnetään loput luvat taksinkuljettajana tai palveluammattissa toimineille.

(3—5 momentti kumotaan)

Jos lupa vapautuu haettavaksi liitetyn kunnan alueelta, uusi lupa myönnetään aina vapautuneen luvan viimeistä asemapaikkaa hakeneelle 19 §:n mukaisesti liitetyn kunnan alueelle määritetyn kiintiön puitteissa, edellyttäen, että hakija täyttää 6 §:ssä säädetyt vaatimukset.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin taksinkuljettajana ja palveluammateissa hankitun kokemuksen arvioinnista.

10 a §

Taksiluvan hakijoiden keskinäinen etusijajärjestys

Myönnettäessä taksilupia 6 §:ssä säädetyt vaatimukset täyttävälle hakijoille on nouda-

tettava luvanhakijoiden keskinäistä etusijajärjestystä siten kuin tässä pykälässä säädetään.

Lupa myönnetään ensisijaisesti hakijalle, joka hakee lupaa kuntaa pienemmälle asemapaikalle, jos asemapaikan etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä eikä asemapaikalla ole voimassa olevia taksilupia. Tätä säännöstä ei sovelleta Helsingin, Vantaan, Espoon, Kauniaisten, Turun, Tampereen tai Oulun kaupunkien alueelle haettuun lupaan.

Muuten luvat myönnetään ensisijaisesti sen mukaan, kuinka pitkä työkokemus hakijalla tai liikenteestä vastaavalla henkilöllä on taksinkuljettajana. Joka kolmas kerta luvat myönnetään kuitenkin ensisijaisesti hakijoille, joilla on voimassa oleva taksilupa tai taksilupia. Hakijalla katsotaan olevan voimassaoleva taksilupa myös, jos hakija tai hakijayhtiön liikenteestä vastaava henkilö tai osakas on omistajana tai osakkaana taksiliikennettä harjoittavassa yrityksessä. Jos hakijoita, joilla on voimassaoleva taksilupa, on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, luvat myönnetään hakijalle, jolla on vähiten lupia. Jos hakijoilla on yhtä paljon lupia, luvat myönnetään hakijalle, jolla lupa on ollut kauimmin.

Luvan myöntämiskerralla tarkoitetaan lupaviranomaisen määrittelemää ajankohtaa, jolloin taksilupa tai taksilupia on haettavana. Jos lupia on 19 §:n mukaan myönnettävissä, luvanmyöntämiskertoja on järjestettävä vähintään kerran vuodessa. Lupaviranomaisen on tiedotettava hakijoille siitä, millä perusteella luvat ensisijaisesti myönnetään.

10 b §

Työkokemuksen pituuden laskeminen

Lupaviranomaisen on hakijan 6 §:n 1 momentin 4 kohdassa ja 10 a §:n 3 momentissa tarkoitetun työkokemuksen pituutta selvittäessään otettava huomioon hakijan toimittamat verotodistukset ja työeläkeotteet. Tarvittaessa lupaviranomainen voi käyttää työkokemuksen arvioinnissa myös hakijalta pyytämäänsä työtodistuksia ja muita selvityksiä taksin kuljettamisesta. Työkokemuksen pituus

voidaan määritellä myös laskennallisesti työtulojen perusteella jos hakijan kuljettajakokemus on selvästi todennettavissa. Lupaviranomaisen on taksilupaa koskevan päätöksensä perusteluissa ilmoitettava hakijalle, mitkä seikat se on ottanut huomioon hakijan kuljettajakokemuksen arvioinnissa.

Jos lupaviranomainen määrittelee työkokemuksen laskennallisesti, se määrittelee vuosittain asemapaikan keskimääräisen kuukauden ajotulon ja selvittää hakijan vuotuisen työkokemuksen kuukauden ja tarvittaessa viikon tarkkuudella jakamalla hakijan kokonaistulon keskimääräisellä kuukauden tulolla. Laskennassa hakijan vuotuisina työkuukausina ei kuitenkaan pidetä useampaa kuin 12 kuukautta eikä pitempää aikaa, kuin hakija on tosiasiallisesti ollut työssä. Jos hakijalla on työkokemusta usealta vuodelta, on hakijan kokonaistulojen laskennassa otettava myös huomioon rahan arvon muutokset.

11 §

Taksiluvan luovuttamiskielto

Taksilupaa ei saa myydä tai muuten *vastikkeellisesti* luovuttaa. Jos taksilupa on myönnetty oikeushenkilölle ja yritys, jonka nimissä taksilupa on, myydään tai muutoin *vastikkeellisesti* luovutetaan, ostajan tai luovutuksen saajan on, saadaksesen jatkaa liikennettä, kuuden kuukauden kuluessa luovutuksesta haettava uutta taksilupaa. *Lupahakemus ratkaistaan soveltaen tämän lain 6–10 §:ää.*

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

11 §

Taksiluvan luovuttamiskielto

Taksilupaa ei saa myydä tai muuten luovuttaa. Jos taksilupa on myönnetty oikeushenkilölle ja yritys, jonka nimissä taksilupa on, myydään tai muuten luovutetaan, *oikeushenkilön on*, saadaksesen jatkaa liikennettä, kuuden kuukauden kuluessa luovutuksesta haettava uutta taksilupaa. Yritys katsotaan luovutetuksi, jos yrityksen osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräamisvalta on siirtynyt.

Jos oikeushenkilö, jonka nimissä on taksilupa, luovutetaan vastikkeetta, ei uuteen taksilupahakemukseen kuitenkaan sovelleta 10 a §:ää jos yritys luovutetaan siinä määräväsässä asemassa olevan henkilön lähisukulaiselle. Lähisukulaisella tarkoitetaan henkilöä, jolla voi perintökaaren 2 tai 3 luvun mukaan olla perintöoikeus yrityksessä määräväsässä

asemassa olevan henkilön omaisuuteen.

12 §

Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja ilmoitusvelvollisuus päivystyksestä

Taksiluvan haltijoiden, jotka harjoittavat liikennettä maaseutumaisissa kunnissa ja sellaisilla asemapaikoilla, joiden etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä tai joiden lupa on myönnetty 10 §:n 4 momentin perusteella ja jotka eivät kuulu vahvistetun ajovuorolistan piiriin, on ilmoitettava lupaa hakiessaan ja myöhemmin vähintään kerran vuodessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen päivystyksistä tai sovitusta päivystysvuoroista, joina kysyntä on vähäistä.

15 §

Tilausvälityskeskus

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

12 §

Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja ilmoitusvelvollisuus päivystyksestä

Taksiluvan haltija, joka harjoittaa liikennettä maaseutumaisessa kunnassa tai jonka lupa on myönnetty asemapaikalle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä tai liitetyn kunnan alueelle, ja joka ei kuulu vahvistetun ajovuorojärjestyksen piiriin, on velvollinen ilmoittamaan itse tai yhdessä muiden paikkakunnan autoilijoiden kanssa sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen päivystyksistä tai sovitusta päivystysvuoroista, joina kysyntä on vähäistä. Päivystystiedot on ilmoitettava julkaisemalla ne ajantasaisesti luvanhaltijan tai taksiluvan haltijoita edustavan yhteisön tai asemapaikan puhelinpalveluna taikka Internet-sivuilla. Tiedot voidaan julkaista myös paikkakunnalla yleisesti ilmestyvässä sanomalehdessä.

15 §

Tilausvälityskeskus

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi kieltää tilausvälityskeskusten toiminnan tai jos tällaista toimintaa ei vielä ole aloitettu, kieltää toiminnan aloittamisen taikka määrätä tilauskeskusvälityskeskusta muuttamaan tai korjaamaan epäasiallisen toiminnan. Kielto ja määräys ovat voimassa, kunnes puutteet on korjattu. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi asettaa kieltonsa ja määräyksensä tehosteeksi uhkasakon siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään. Tilausvälityskeskusten toiminta on epäasianmukaista, jos tilausvälitystoimintaa ei ole järjestetty ympärivuorokautiseksi tai ennakkotilauksen vastaanottoa ei ole järjestetty tai jos tilausvälitystoimintaa harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuk-

*sia tai laiminlyöntejä taikka jos tilausvälityskeskus kieltäytyy välittämästä tilauksia ajo-
vuoron ulkopuolella liikennettä harjoittaville
taksiluvan haltijoille silloin, kun se on tekni-
sesti mahdollista.*

22 §

Taksiluvan peruuttaminen

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

22 §

Taksiluvan peruuttaminen

Edellä 11 §:n 2 tai 3 momentissa tarkoitetun luovuttajan lupa on peruutettava, kun luvan myöntämistä luovutuksensaajalle koskeva päätös on saanut lainvoiman, tai jos ilmenee, että lupaa ei ole haettu kuuden kuukauden kuluessa luovutuksesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Ratkaisemattomat lupahakemukset, jotka ovat tulleet vireille ennen tämän lain voimaantuloa lupaviranomaisen kuulutuksessa tai ilmoituksessa antamaan määräaikaan mennessä ja joiden käsittely on kesken lain voimaantullessa, ratkaistaan soveltaen sitä etusijajärjestystä koskevaa sääntelyä, joka oli voimassa hakemuksen vireille tullessa.