

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi taksiliikennelain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksen tavoitteena on parantaa taksipalvelujen saatavuutta erityisesti kuntaliitosten yhteydessä sekä kuntakeskusten ulkopuolisilla alueilla. Tavoitteena on myös helpottaa lupaviranomaisten toimintaa myöntäessä taksilupia.

Lisäksi tavoitteena on helpottaa lupaviranomaisten vastuulla olevaa autoilijoiden ajovelvoitteen valvontaa maaseutumaisissa kunnissa ja kuntakeskusten ulkopuolisilla asemapaikoilla sekä parantaa tällaisten alueiden taksinkäyttäjien asemaa kuluttajana.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi taksiliikennelakia niin, että lupaviranomaisten mahdollisuuksia määrätä taksilupiin asemapaikaksi koko kuntaa pienempi paikka, selkiinnyttäisiin muuttamalla lupien enimmäismääriä koskevaa sääntelyä ja täydentämällä lain taksiluvan saajia koskevaa paremuusjärjestystä.

Lupien enimmäismääriä koskevaa sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi niin, että näitä enimmäismääriä eli kiintiötä vahvistettaessa, määrättäisiin myös, kuinka monta lupaa myönnettäisiin kuntaa pienemmälle, kuntaliitoksen jälkeen lakkautetun kunnan alueelle. Kuntaa pienempää asemapaikkaa varten asetettaisiin siten käytännössä oma kiintiönsä kokonaislupamäärän puitteissa. Näin lääninhallitus voisi nykyistä tarkemmin kohdentaa luvat kunnan alueella haettaviksi.

Esityksessä esitetään myös, että hakijalla, joka hakisi lupaa alueelle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä, olisi etusija saada taksilupa.

Etusijan muutosta koskeva ehdotus koskisi vain tarkkaan laissa rajoitettua luvanhakijoiden piiriä, joten vuonna 2007 voimaan tulleen lain määräykset etusijajärjestyksestä säilyisivät muutoksesta huolimatta pääpiirteisään ennallaan. Näin luvanhakijat voisivat edelleen luottaa pääsääntöön, jossa lähtökohdiana on se, että kuljettajakokemuksen pituus ratkaisee luvanhakijoiden keskinäisen etusijan ja siirtymäkauden jälkeen osa luvista myönnetään aina hakijoille, joilla on jo taksilupa.

Esityksessä muutettaisiin lisäksi kaikille maaseutumaisten kuntien autoilijoille nyt asetettua sopimusvelvoitetta päivystysvuoroista siten, että päivystyksistä tulisi aina tehdä ilmoitus lääninhallitukselle. Jos paikkakunnalla ei ole useampia autoilijoita tai sopimukseen ei päästä, ilmoitus päivystyksestä olisi tehtävä joka tapauksessa. Mikäli velvollisuutta harjoittaa liikennettä ei noudatettaisi tai ilmoitusvelvollisuus laiminlyötäisiin, lääninhallitus voisi viime kädessä myös peruuttaa luvan.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan kesäkuussa 2009.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
1.2 Nykytilan arviointi.....	4
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	6
2.1 Tavoitteet.....	6
2.2 Keskeiset ehdotukset.....	6
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	7
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	7
Julkistaloudelliset vaikutukset.....	7
Vaikutukset kotitalouksiin.....	8
Vaikutukset elinkeinoelämään.....	8
Vaikutukset taksielinkeinoon.....	8
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	8
3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	8
4 ASIAN VALMISTELU.....	8
5 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	9
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	10
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	10
2 VOIMAANTULO.....	12
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	13
LAKIEHDOTUS.....	14
taksiliikennelain muuttamisesta.....	14
LIITE.....	17
RINNAKKAISTEKSTIT.....	17
taksiliikennelain muuttamisesta.....	17

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

#### 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään taksiliikennelaissa (217/2007). Laki tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2007. Lain tavoitteena on turvata laadukkaiden taksiliikennepalvelujen saatavuus. Taksiluvan saadakseen lupanhakijan on aina oltava oikeustoimikelpoinen ja täytettävä tietyt hyvämaineisuuksia ja ammattitaitoa koskevat vaatimukset sekä oltava kykenevä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan. Vaatimukset ovat pääosin samansisällöiset kuin ennen vuotta 2007. Laki perustuu myös edelleen lupien määrän rajoituksiin. Suurin muutos aiempaan on se, että laki ei enää sisällä lupaviranomaisen tapauskohtaista tarveharkintaa, koska tällainen tarveharkinta ei perustuslain takaaman elinkeinovapauden vuoksi enää ole mahdollista. Sen ohella, että kaikista perusoikeuden rajoituksista tulee säätää lailla, on näiden rajoitusten myös oltava aina tarkoitukseltaan hyväksyttävissä ja säännöksinä täsmällisiä, tarkkarajaisia ja oikeasuhtaisia. Lainmuutoksen yhteydessä lupajärjestelmään tehtiin siis kokonaisuudessaan muutoksia tästä näkökulmasta ja ottaen myös huomioon sen, että järjestelmän - mukaan lukien luvan edellytykset ja luvan pysyvyys - tuli perusoikeutta rajoittavana antaa myös riittävä ennustettavuus viranomaistoiminnasta.

Taksiliikennelain mukaan lupaviranomaiset eli lääninhallitukset päättävät nykyisin lupamääristä vuosittain asetettavan kuntakohtaisen lupien enimmäismäärän eli kiintiön perusteella. Lupien myöntämisestä kiintiön puitteissa lupaviranomaiset päättävät erikseen sen mukaan, mikä on laissa mainittu hakijoiden etusijajärjestys.

Liikennealueen ja asemapaikan osalta lakia ei vuonna 2007 muutettu. Lupiin merkitty liikennealue on edelleen koko maa ja lain mu-

kaan luvassa on vahvistettava liikenteen asemapaikka. Lain määritelmän mukaan asemapaikka on paikka tai kunta, josta liikennettä harjoitetaan ja jonne auto on vietävä ajon tai toimeksiannon päätyttyä.

Lupaan merkitty asemapaikka on perinteisesti ollut yksi tärkeä keino ohjata autot käytännössä tietyn paikkakunnan ajoihin, määräyksen velvoittaessa autoilijaa olemaan yleensä saatavilla ajoihin asemapaikalla. Autoilija voi siten viedä asiakkaan minne tahansa Suomessa ja sitoutua toimeksiantoon muualla, mutta ei voi vapaasti jäädä odottelamaan kyytejä asemapaikkansa ulkopuolelle.

Lupien määrän osalta lain lähtökohtana on, että kuntakiintiöt tulee vahvistaa sellaiselle tasolle, että ne eivät rajoita taksipalvelujen saatavuutta myöskään vilkkaan kysynnän aikana eivätkä toisaalta heikennä palvelujen laatua. Läninhallitus hyödyntää kuntakiintiötä vahvistaessaan taksin kysynnän ja tarjonnan seurannassa hankkimiaan ja saamiaan tietoja. Laki edellyttää tiettyjen tietojen seuraamista. Läninhallitus voi myös hyödyntää kuntaa laajempaa aluetta koskevia tietoja, jos se on tarpeen taksipalvelujen saatavuuden kannalta.

Käytännössä taksilupien enimmäismäärät on lääninhallituksissa vahvistettu käyttäen hyväksi taksiliikennelaissa erikseen säädettyjä kuntakohtaisia kysynnän ja tarjonnan seurantaan vaikuttavia tietoja. Näin ollen kysyntään vaikuttavina tietoina kerätään seuraavat tiedot: väestökehitys, väestön tulotaso, taa-jama-aste, työpaikkaomavaraisuus, katu- ja tieverkon pituus, vuodepaikkatiheys, anniskelulupatiheys, matkustajaterminaalit ja joukkoliikenteen määrä. Tarjontaan vaikuttavina tietoina kerätään puolestaan: voimassa olevien taksilupien määrä, taksiliikenteen liikevaihto ja ajojen määrä kilometreinä autoa kohden, taksien yrityskoko sekä taksien tilausvälityskeskusten välittämien ja välittämättä

jääneiden tilausten määrä. Lääninhallituksen on lain mukaan myös seurattava kuluttajien palautetta taksin saatavuudesta ja laadusta sekä taksien riittävyyttä elinkeinoelämän ja kuntien kuljetustarpeiden kannalta. Käytännössä tämä seuranta perustuu lausuntoihin kauppakamareilta ja kunnilta. Asiakaspalautteen systemaattiseksi keräämiseksi on valmistella palautejärjestelmä. Lääninhallituksen tehtävänä on vielä seurata taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä toimialan kannattavuuden kehitystä alueellaan. Tässä mittareina toimivat pääasiassa edellä mainitut tarjontaan vaikuttavat tiedot sekä kunnittain seurattava taksitiheysluku, joka ilmaisee sen, paljonko kunnassa on asukkaita yhtä taksia kohden.

Edellä selostetut tilastotiedot ovat saatavissa vain kuntakohtaisina. Jotkut tilastoista ovat myös saatavissa vain keskenään eri vuosilta. Tilastot kuvaavat lisäksi aina menneitä aikaa, joten ne eivät välttämättä kuvaa enää päätöksenteon kannalta ajankohtaista tilannetta. Lupamäärät perustuvat edellä selostettujen tilastojen, kuntien ja kauppakamareiden lausunnoissa esitetyn sekä palautteista ilmenevään kokonaisvaltaiseen arviointiin lain 20 §:n mukaisesti.

Ennen kiintiöiden vahvistamista pyydetään myös kunnilta näkemystä taksien riittävyydestä ja esteettömän kaluston tarpeesta sekä palvelujen laadusta. Kauppakamareilta pyydetään lausuntoa erityisesti elinkeinoelämän tarpeita silmällä pitäen. Yleensä läänin taksiautoilijoiden alueyhdistyksen edustajille on myös varattu tilaisuus tulla kuulluiksi.

Esteettömän kaluston osalta laki sisältää määräyksen, jonka mukaan kiintiötä koskevassa päätöksessä määrätään erikseen kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset. Näin esteettömiä autoja varten asetetaan käytännössä oma kiintiönsä kokonaislupamäärän puitteissa. Lain velvoite on käytännössä osoittanut toimivuutensa, koska vammaisille soveltuvien autojen määrä on lisääntynyt.

Itse taksiluvat myönnetään hallintolain edellyttämällä tavalla yhteiskäsittelyssä sen jälkeen, kun ne on kuulutettu julkisesti haettaviksi. Koska tapauskohtaista tarveharkintaa ei saa enää soveltaa, liikennetarvetta ei enää hakemusten käsittelyvaiheessa selvitetä mi-

tenkään eikä erillisiä lausuntoja enää pyydetä. Myönnettävien lupien määrä perustuu vahvistettuun kiintiöön. Lääninhallitus selvittää vain hakijoiden henkilökohtaiseen kelpoisuuteen vaikuttavat luvan myöntämisen edellytykset. Lääninhallitus selvittää siten, onko hakija oikeustoimikelpoinen ja hyvämaineinen, kykenevä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan, onko hän suorittanut taksiliikenteen yrittäjäkurssin, onko lupa rikkomusten tai laiminlyöntien vuoksi peruutettu viimeksi kuluneen vuoden aikana ja onko hakijalla kuusi kuukautta kokemusta joko taksin kuljettajana tai muussa palveluammattissa toimimisesta.

Jos hakijoita on useampia kuin lupia voidaan myöntää, hakijat asetetaan laissa mainittuun paremmuusjärjestykseen. Siirtymäkautena, joka päättyy vuoden 2011 lopussa, etusija määräytyy työkokemuksen pituuden perusteella. Myös siirtymäkauden jälkeen myönnettävien lupien osalta etusija määräytyy pääosin työkokemuksen perusteella, mutta osa luvista tulee myöntää sellaisille hakijoille, joilla on jo aiemmin lupa olemassa.

Lakiin sisältyy yhä myös ajovelvollisuutta koskeva määräys. Liikenteen saa keskeyttää vain laissa mainituista syistä ja ajovelvoite on siten periaatteessa aina 24 tuntia vuorokaudessa seitsemän päivää viikossa, siltä osin kun sitä ei ole rajoitettu viranomaisen vahvistaman ajovuorolistan mukaan. Koska ajovuorolistoja ei niiden tarkkuuden vuoksi käytännössä yleensä ole tarpeen laatia maaseutumaisissa kunnissa, taksiliikennelakiin sisällytettiin uusi määräys, jonka mukaan autoilijoilla on tällaisella paikkakunnalla velvollisuus laatia sopimus päivystysvelvollisuudesta. Lupaviranomaisen on lisäksi taksiliikennelain mukaan kerran vuodessa tarkistettava, että luvanhaltija – toimii hän sitten maaseudulla tai kaupungissa – yhä harjoittaa liikennettä.

## 1.2 Nykytilan arviointi

Lakia sovellettaessa on tullut esiin, että lupiin ei voida käytännössä enää asettaa koko kuntaa suppeampaa paikkaa asemapaikaksi.

Tämä johtuu osittain siitä, että lupien enimmäismäärät tulee määritellä kunnittain eikä niitä lain mukaan edes voi vahvistaa

kuntaa pienemmälle alueelle. Syynä on myös se, että lupamääriä rajoitettaessa luvan hakijoita on yleensä aina enemmän kuin lupia voidaan myöntää. Laissa määritelty luvan myöntämisyjärjestys ei mahdollista muita perusteita asettaa luvanhakijoita etusijajärjestykseen kuin taksinkuljettajan työkokemus, kokemus palveluammattissa tai olemassa oleva lupa. Lain etusijajärjestys on tarkkaan määritelty eikä mahdollista etusijan antamista esimerkiksi hakijoille, jotka hakevat lupaa kuntaa pienemmälle asemapaikalle.

Hakijoiden, jotka ovat halunneet hoitaa kuntaa pienemmän alueen ajoja, ei ole siten katsottu voivan olla erityisasemassa luvansaannissa. Suuntauksena tällä hetkellä näyttää olevan se, että luvan pidemmällä ajokemuksella saaneet ovat puolestaan hakeutumassa hoitamaan pelkkiä kuntakeskuksen ajoja. Tilanteen on katsottu johtavan palvelujen saatavuuden heikentymiseen vanhojen kuntien alueilla ja haja-asutusalueilla sekä yhteiskunnan kuljetuskustannusten nousuun matkojen pidentyessä. Erityisesti on kannettu huolta vuoden 2009 alussa syntyneiden kuntaliitosten vaikutuksista taksipalveluiden saatavuuteen. Kuntaliitoksia toteutui tuolloin Lapin lääniä lukuun ottamatta kaikissa lääneissä ja niitä voi myös syntyä jatkossa. Länsi-Suomen lääninhallituksen alueella kuntien määrä väheni vuoden 2009 alussa liitosten johdosta neljänneksellä.

Kuntaliitosten vaikutuksia pyrittiin arvioimaan vuoden 2008 lopussa liikenne- ja viestintäministeriön toimesta muun muassa pyytämällä lääninhallituksilta arvioita toimenpiteistä ja antamalla asiassa sittemmin lupaviranomaisille ohjeistusta. Useissa lääneissä palvelujen riittävyttä alettiinkin seurata tarkemmin tällaisilla alueilla, mutta toisaalta kuntaa rajoitetuimmille alueille myönnettyjä lupia muutettiin yleisesti kuntakohtaisiksi. Lääninhallitukset myönsivät sinänsä varsinkin kuntaliitoksia koskevan ongelman merkityksen, mutta totesivat myös nykyisen lain ongelmat. Erityisesti taksipulaa arveltiin syntyvän sellaisten uusien kuntien alueille, joissa aiemmin itsenäisenä kuntana toiminut alue yhdistetään suurempaan kuntaan, jossa on uusi, vetovoimainen kuntakeskus. Tämän ongelman lisäksi lääninhallitukset toivat voimakkaasti esiin sen, että taksipalvelut ovat

heikentymässä haja-asutusalueilla hakijoiden puutteen vuoksi. Syynä hakijoiden puutteeseen pidettiin huonoja toimeentulomahdollisuuksia. Nämä huolet ovat tulleet esiin myös ministeriön vuoden 2008 aikana käynnistämässä taksiliikennelain seurantatutkimuksessa, joka on yhä vireillä.

Lain mukaan asemapaikka voidaan jo nyt määrätä luvassa kuntaa pienemmäksi alueeksi, joten siltä osin lain muutostarvetta ei ole. Lupaviranomaiset eivät kuitenkaan käytännössä ole katsoneet voivansa myöntää tällaisia lupia kuntakiintiötä ja etusijajärjestystä koskevan sääntelyn vuoksi.

Uusi luvan myöntämiskäytäntö on merkinnyt sitä, että hakemusten käsittelyajat ovat yleensä merkittävästi lyhentyneet. Toisaalta on tehty valituksia. Suurimpia ongelmia aikatauluille ovat aiheuttaneet itse kiintiöpäätöksistä tehdyt valitukset lääneissä, joissa hallinto-oikeudet ovat antaneet valitusten johdosta täytäntöönpanokieltoja. Tämä on merkinnyt sitä, että valituksen kohteena oleviin kuntiin ei ole voitu ennen asian ratkaisemista myöntää lupia edes luvasta luopuneiden tilalle.

Sekä kiintiön määrittelystä että etusijajärjestyksestä on nyttemmin jo olemassa useita tuomioistuinpäätöksiä, joissa lääninhallitusten päätöksiä on kumottu. Valittajat ovat pitäneet kiintiöpäätösten lupamääriä liian suurina ja päätökset on kumottu ja palautettu uudelleen käsiteltäviksi muun muassa sillä perusteella, että kunkin kunnan kohdalla tulisi erikseen mainita kaikki lupamäärään vaikuttaneet tiedot tarkasti. Muissa kuin Turun hallinto-oikeudessa päätöksiä ei kuitenkaan ole kumottu edellä mainitulla perusteella. Näin eri hallinto-oikeuksien ratkaisut ovatkin voineet olla samantyyppisestä asiasta täysin erisuuntaisia, vaikka lääninhallitusten perustelut ovat pohjautuneet yhtenäisiin kriteereihin. Toistaiseksi kiintiöpäätösten perusteluita on saatu vain yksi korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu. Tässä ratkaisussa korostui kiintiön määräämistä koskeva pääsääntö eivätkä valittajat menestyneet. Korkein hallinto-oikeus linjasi, että vaikka lupien enimmäismääriä vahvistettaessa hyödynnetään taksin kysynnän ja tarjonnan seurannasta saatavia tietoja, päätöksen ei tarvitse perustua vain näihin tietoihin. Lähtökohtana on kiintiön pääperiaatteita koskeva lainkohta, jonka

mukaan lupien enimmäismäärät on vahvistettava sellaiselle tasolle, että ne eivät rajoita taksipalvelujen saatavuutta myöskään vilkkaan kysynnän aikana eivätkä heikennä palvelujen laatua. Vaikka kyseinen päätös koski pääkaupunkiseutua, periaate on yleinen ja sitä voitaneen soveltaa yleisemminkin.

Myös etusijajärjestystä koskevia päätöksiä on kumottu säännösten tulkinnanvaraisuuden vuoksi. Etusijajärjestystä koskeva sääntely ei näet yksiselitteisesti suosi pitkää ajokokeusta edes siirtymäkautena. Tältä osin hallinto-oikeuksien kumoavat päätökset ovat olleet yhteneväisiä. Niissä on otettu se kanta, että palveluammattissa toiminutta voi pitää ansioituneempaan saamaan lupa ainakin, kun toisena hakijana on ollut henkilö, jolla on jo ennestään taksilupa. Tämä huolimatta siitä, että siirtymäsäännöstä koskeva lainkohta ei sisällä mitään mainintaa palveluammattista tai määritelmää siitä, mitä palveluammattilla tarkoitetaan. Näistä tulkinnoista voi vetää sen johtopäätöksen, että nykyiset etusijaa koskevat säännökset ovat riittämättömiä ja johtavat siten helposti vääriin tulkintoihin. Hallinto-oikeuksien tulkinta edellyttää, että palveluammattissa kuusi kuukautta toiminutta on pidettävä ansiokkaampana saamaan lupa kuin henkilöä, jolla entuudestaan on lupa. Palveluammattissa toiminut olisi kuitenkin toissijaisessa asemassa suhteessa ensilupaansa hakevaan, kuusi kuukautta taksia kuljettaneeseen hakijaan nähden.

Etusijajärjestykseen liittyen liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt eduskunnan oikeusasiamiehelle tulleen kantelun perusteella sitä, miten lääninhallituksissa arvioidaan kuljettajakokemuksen määrää. Selvityksestä ilmeni, että käytännöt eri lääninhallituksissa poikkesivat toisistaan minkä lisäksi vaihtelua käytännöissä saattoi olla myös yhden läänin sisällä. Esimerkiksi tulorajoihin perustuva laskentatapa on ollut laajemmin käytössä vain Etelä-Suomen lääninhallituksessa. Eduskunnan oikeusasiamies on 22.4.2009 päivätyssä kirjeessään ehdottanut, että toimenpiteisiin ryhdyttäisiin, jotta taksiluvan hakijoiden työkokemuksen arvioinnin ja todentamisen kriteerit tulisivat määritellyksi oikeudellisesti tehokkaalla ja yhdenmukaisen lainsoveltamisen sekä hakijoiden yhdenvertaisen kohtelun nykyistä paremmin

turvaavalla tavalla. Eduskunnan oikeusasiamies on viitannut mahdollisuuteen lisätä lakiin valtuussäännös, jonka nojalla asiasta voitaisiin antaa tarkempia alemmanasteisia määräyksiä tai ohjeita.

Liikenteenharjoittamisen valvonnan osalta asemapaikkamääräyksiä on aina ollut vaikea valvoa käytännössä muuten kuin vahvistetun ajovuorolistan avulla tai alan valvonnan kautta. Maaseudulla ajovelvoitteen valvominen on käytännössä ollut lähes mahdotonta. Taksiliikennelain päivystyssopimus ei ole helpottanut tilannetta, koska maaseudun päivystysvelvollisuudesta on tietävästi tehty vain joitakin taksiliikennelain mukaisia sopimuksia. Lääninhallitukset ovat tiedottaneet asiasta ja suositelleet sopimuksen solmimista, mutta autoilijat ovat useilla paikkakunnilla olleet haluttomia ilmoittamaan mahdollisista sopimuksista. Sopimusten solmimiseen ei voi pakottaa. Ajovelvollisuutta on ollut käytännössä mahdotonta valvoa maaseudulla. Monesti toiminta on ollut esimerkillistä ja päivystysvuorot ovat olleet käytössä jo vuosikautia, mutta joillakin paikkakunnilla autoilijat ovat hoitaneet vain pakollisia sopimusajoja, kuten kuntien kuljetuksia ja olleet sitten tavoittamattomissa muihin ajoihin.

## **2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

### **2.1 Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on parantaa taksipalvelujen saatavuutta kuntakeskusten ulkopuolella sekä erityisesti kuntaliitosten johdosta itsehallinnosta luopuneiden tai muuten lakautettujen kuntien alueella. Tavoitteena on myös helpottaa lupaviranomaisten mahdollisuuksia myöntää taksilupia näille alueille.

Lisäksi tavoitteena on helpottaa maaseutu- ja kunnissa ja kuntakeskusten ulkopuolella ajovelvoitteen valvontaa käytännössä ja parantaa tällaisten alueiden taksinkäyttäjien asemaa kuluttajina.

### **2.2 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi taksiliikennelakia niin, että lupaviranomaisten mahdollisuuksia määrätä taksilupiin asema-

paikaksi kuntaa pienempi paikkakunta helpotettaisiin muuttamalla lupien enimmäismääriä koskevaa sääntelyä ja täydentämällä lain taksiluvan saajia koskevaa paremmuusjärjestystä.

Esityksen mukaan lääninhallitukset oikeutettaisiin ottamaan taksilupien enimmäismääriä eli kiintiötä määritellesään erikseen huomioon sen lupamäärän, joka myönnettäisiin kuntaa pienemmälle, liitetyn kunnan alueelle. Käytännössä tämä merkitsisi sitä, että kuntakiintiöön sisällytettäisiin aina erikseen lupamäärät myös kuntaliitosten johdosta itsehallinnostaan luopuneiden tai muuten lakautettujen kuntien alueille. Näin lääninhallitus voisi nykyistä tarkemmin kohdentaa luvat kunnan alueella haettaviksi.

Säännöksissä esitettäisiin myös, että hakijalla, joka hakisi lupaa alueelle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä, olisi etusija saada taksilupa. Näin mahdollistettaisiin taksipalveluiden saataavuus myös kylissä ja pinta-alaltaan laajoissa kunnissa. Tämän 20 km etäisyyden voidaan arvioida toimivan sopivana rajana palvelujen saatavuuden ja hintojen kannalta.

Luvan hakijoiden etusijan muutosta koskeva ehdotus koskee vain tarkkaan laissa rajoitettua luvanhakijoiden piiriä, joten vuonna 2007 voimaan tulleen lain määräykset etusijajärjestyksestä säilyisivät muutoksesta huolimatta pääpiirteissään ennallaan. Näin luvanhakijat voisivat edelleen luottaa pääsääntöön, jossa lähtökohtana on se, että kuljettajakokemuksen pituus ratkaisee luvanhakijoiden keskinäisen etusijan ja siirtymäkauden jälkeen osa luvista myönnetään aina hakijoille, joilla on jo lupa. Myös palveluammattissa kokemuksena hankkineen hakijan asema säilyisi ennallaan, mutta lain tekstiä selkeytettäisiin myös siltä osin oikeuskäytännössä esiin tulleiden tulkintaongelmien johdosta. Muutos koskisi sekä taksiliikennelaisissa mainittua siirtymäaikaa vuoden 2011 loppuun että sen jälkeen myönnettäviä lupia.

Esityksessä muutettaisiin lisäksi kaikille maaseutumaisien kuntien autoilijoille nyt asetettua sopimusvelvoitetta päivystysvuoroista siten, että päivystyksistä tulisi aina tehdä ilmoitus lääninhallitukselle. Jos paikkakunnalla ei ole useampia autoilijoita tai sopimukseen ei päästä, ilmoitus päivystyk-

sestä olisi tehtävä joka tapauksessa. Tämän velvollisuuden tehostamiseksi ehdotetaan, että mikäli velvollisuutta harjoittaa liikennettä ei noudatettaisi tai ilmoitusvelvollisuus laiminlyötäisiin ja kyse olisi vakavasta ja olenmaisesta rikkomuksesta, taksilupa voitaisiin peruuttaa.

Esityksellä ei olisi vaikutuksia voimassa olevien lupien asemapaikkaa koskeviin velvoitteisiin. Taksiluvat ovat voimassa toistaiseksi. Voimassa olevien lupien asemapaikkamääräyksiä voisi kuitenkin rajata kuntaa pienemmäksi luvanhaltijan omasta aloitteesta.

### 3 Esityksen vaikutukset

#### 3.1 Taloudelliset vaikutukset

##### Julkistaloudelliset vaikutukset

Taksien tärkeimmät asiakkaat ovat kotitaloudet, kunnat ja elinkeinoelämä. Kotitalouksien osuus taksinkäytöstä on yli 45 prosenttia, kuntien noin 35 prosenttia ja elinkeinoelämän 20 prosenttia. Maaseudulla toimivien taksien osalta kuntien merkitys asiakaskunnasta on kuitenkin keskimääräistä suurempi.

Taksielinkeinon liikevaihto oli vuonna 2007 runsaat 700 miljoonaa euroa. Tästä yli kolmannes eli yli 200 miljoonaa euroa kertyi kuntien ja Kansaneläkelaitoksen maksuista ja korvauksista. Taksiliikennelakia valmistellessa arvioitiin kilpailuttamisen tehostuvan ja kuntien kustannusten laskevan. Käytännössä näin ei ole tapahtunut, vaan kuntien kuljetusten kustannukset ovat monilla paikkakunnilla nousseet. Tämän on katsottu johtuvan paitsi hintaa koskevista muutoksista, myös siitä, että tarjouskilpailuihin osallistuvien määrä ei ole lisääntynyt. Ehdotetuilla muutoksilla ei ole vaikutusta hintasääntelyyn. Muutoksilla on kuitenkin vaikutuksia yhteiskunnan kustantamien kuljetusten kustannusten hillitsemiseen, koska ne mahdollistavat tällaisten kuljetusten matkojen lyhentymisen. Muutokset voivat myös lisätä tarjouskilpailuun osallistuvien hakijoiden määrää suuntaamalla hakijoita sinne, missä nykyisin on vähemmän kysyntää.

### Vaikutukset kotitalouksiin

Ehdotetuilla muutoksilla parannettaisiin kuntaliitosten johdosta itsenäisestä asemastaan luopuneiden tai muuten lakkautettujen kuntien alueella ja pinta-alaltaan erittäin laajoissa kunnissa ja niiden kylissä asuvan väestön mahdollisuuksia saada taksipalveluja. Muutosten johdosta taksimatkat olisivat omiaan lyhentymään, mikä edesauttaisi hintojen pysymistä kohtuullisena.

### Vaikutukset elinkeinoelämään

Elinkeinoelämän kannalta lainmuutosten taloudelliset vaikutukset olisivat vähäiset.

### Vaikutukset taksielinkeinoon

Ehdotetuilla muutoksilla ei sinänsä puututa olemassa oleviin taksilupiin muuten kuin päivystyksestä ilmoittamisen osalta, jonka taloudelliset vaikutukset ovat vähäisiä. Muutoksilla olisi kuitenkin jonkin verran positiivisia taloudellisia vaikutuksia niille autoilijoille, joille lupa olisi myönnetty tai myönnetään koko kunnan alueelle.

### 3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetuilla muutoksilla helpotettaisiin lupaviranomaisten mahdollisuuksia määrätä lupien asemapaikaksi kuntaa pienempi paikka. Muutokset vaikuttaisivat taksiliikennettä koskevien asioiden hoitamiseen ja niissä noudatettuihin menettelyihin. Kiintiön vahvistamista koskeva menettely muuttuisi, mikä lisäisi vastaavasti lupaviranomaisten työtä. Tämä johtuisi muun muassa siitä, että tilastotietoja ei olisi käytettävissä samassa määrin kuin koko kuntaa koskien. Lain tarkat uudet määritelmät helpottaisivat kuitenkin uudenlaisen kiintiön asettamista ja luvan etusijajärjestystä koskevia käytäntöjä.

Ilmoitusvelvollisuus helpottaisi ajovelvollisuuden valvontaa, muttei lisäisi käytännössä työmäärää. Sääntelyä myös selkeytettäisiin. Muutoksilla, joilla selkeytetään lain tulkintaa, on merkitystä lääninhallitusten tehtävien siirtyessä jatkossa aluehallintouudistuksen myötä uudelle viranomaiselle. Sinänsä muu-

toksilla ei ole vaikutusta lääninhallitusten taksiasioita hoitavan henkilökunnan määrään.

### 3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla olisi merkitystä erityisesti liitoskuntien eri alueiden väestön yhdenvertaisille mahdollisuuksille saada taksipalveluja. Muutoksilla olisi taksipalvelujen saatavuutta lisäämällä välillisiä vaikutuksia asukkaiden hyvinvointiin, mutta myös alueiden kilpailukykyyn ja elinkeinotoimintaan vahvistamalla tällaisten alueiden asemaa kunnan sisällä. Vaikutukset olisivat kuitenkin erilaisia eri lääneissä. Länsi-Suomen läänissä kuntien määrä väheni vuoden 2009 alusta neljänneksellä, joten siellä myös lain vaikutukset olisivat suuremmat. Lapin läänissä kuntaliitoksia ei tuolloin syntynyt lainkaan, mutta lailla voi olla vaikutusta uusien kylätaksisyrittäjien houkuttelemisen kannalta.

Ehdotetut muutokset voivat johtaa siihen, että kuntakohtainen kiintiö jäisi hetkellisesti täyttymättä, jos tämän kiintiön sisällä oleviin kuntaa pienempää aluetta koskeviin kiintiöihin ei ole riittävästi taksiluvan hakijoita. Voidaan kuitenkin arvioida, että pitkällä aikavälillä tilanne korjaantuu.

## 4 Asian valmistelu

Esitystä on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Itä-Suomen ja Länsi-Suomen lääninhallitusten ja Suomen Taksiliiton kanssa.

Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, valmisteluun osallistuneilta tahoilta, muilta lääninhallituksilta, Ajoneuvohallintokeskukselta ja Suomen palvelutakseilta. Lisäksi oikeusministeriön kanssa on erikseen keskusteltu esityksestä. Lausunnot saatiin lääninhallituksilta, Ajoneuvohallintokeskukselta, Kuntaliitolta ja Suomen Taksiliitolta.

Saaduista lausunnoista ilmenee, että muutosesityksen tavoitteita on yleisesti pidetty oikeansuuntaisina. Lausunnoissa etusijan määräytymistä koskevaa muutosehdotusta kannatettiin. Lausunnoissa on kuitenkin kiinnitetty huomiota siihen, että voimassaolevan taksiliikennelain tavoin kiintiöiden määrää-



mistä ja luvan myöntämistä koskevat säännökset saattavat yhä olla tulkinnanvaraisia.

## **5 Riippuvuus muista esityksistä**

Valtiovarainministeriössä on valmisteilla valtion aluehallinnon uudistus, ALKU- hankke. Se koskee liikenne- ja viestintäministeriön toimialalta myös lääninhallitusten liikenneosastoja. Niiden toiminta on tarkoitus järjestää samanaikaisesti tämän hankkeen kanssa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus-

ten yhteyteen liikenne ja infrastruktuuri - vastuualueelle.

Liikennehallinnon virastouudistus on tarkoitus toteuttaa vuoden 2010 alusta alkaen. Osana uudistusta nykyinen Ajoneuvohallintokeskus tulisi osaksi liikenteen turvallisuudesta vastaavaa uutta virastoa.

ALKU-hanketta koskevat säädösehdotukset on tarkoitus antaa eduskunnan käsiteltäväksi ennen kesäkautta 2009 ja liikennehallinnon virastouudistusta koskevat säädösehdotukset syyskuussa 2009.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotuksen perustelut

**2 §. Määritelmät** Pykälän 1 momentin 8 kohdassa määriteltäisiin liitetyn kunnan alue. Kuntaliitoksia on toteutettu lakkauttamalla yhdistettävät kunnat ja perustamalla uusi kunta. Osa kuntaliitoksista on sen sijaan toteutettu liittämällä yksi tai useampi kunta toiseen. Liitetyn kunnan alueella tarkoitettaisiin tässä laissa kaikkia tällaisia itsenäisyytensä 31.12.2008 tai sen jälkeen menettäneitä kuntia. Tällainen kunta voisi olla yhtä hyvin entinen kaupunki kuin entinen maalaiskunta.

**6 §. Taksiluvan myöntämisen edellytykset.** Tarkoituksena taksiliikennelakia valmisteltaessa oli, että taksiliikenteen yrittäjäkurssin suorittamista pidettäisiin yhä pakollisena. Tarkoituksena oli myös, että oikeushenkilön liikenteestä vastaavan henkilön edellytykset saada taksilupa olisivat yhä samat kuin muiden luvanhakijoiden edellytykset. Kurssivaatimuksen ja lupaedellytysten osalta käytäntö ei olekaan muuttunut. Näin ollen pykälässä esitetään, että sen tekstiin epähuomioissa sisältyneet painovirheet korjattaisiin ja lisättäisiin maininta siitä, että lupa vaatii yrittäjäkurssin suorittamista. Samoin perustein esitetään liikenteestä vastaavan henkilön osalta tekstiin viittausta siihen, että lupa edellyttää kokemuksen taksinkuljettajana tai palveluammattissa.

**10 §. Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen.** Lainkohdassa säädettäisiin siitä, miten lupaviranomaisen on toimittava, kun luvanhakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää. Lähtökohtana olisi nykyinen säännös, jonka mukaan taksinkuljettajana saadun kokemuksen pituus ratkaisee luvanhakijoiden keskinäisen etusijan. Koska on tärkeää kuitenkin turvata myös kuntakeskusten ulkopuo-

lisen alueen taksipalvelut, säännöksessä esitetäisiin, että hakijalla, joka hakisi lupaa kuntaa pienemmälle asemapaikalle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta olisi vähintään 20 kilometriä olisi kuitenkin etusija saada lupa sellaiseen hakijaan nähden, jolla olisi pitempi kuljettajakokemus tai kokemus palveluammattista. Etäisyydellä tarkoitettaisiin tässä etäisyyttä maanteitse mukaan lukien yhteysaluksilla ja lautoilla kuljettavat etäisyydet. Etäisyys voitaisiin käytännössä selvittää esimerkiksi Tiehallinnon palveluja hyödyntämällä.

Luvanhakijat, joilla on jo ennestään taksilupa tai useampia taksilupia, olisivat kuitenkin oikeutettuja saamaan ainakin kolmasosan luvista. Tätä nykyiseen pykälään sisältyvää säännöstä on tärkeää pitää lähtökohtana lain ennustettavuuden ja hakijoiden mahdollisten odotusten vuoksi. Se on myös tärkeätä säilyttää alan yritysraakenteen kehittämisen vuoksi. Nykyisin pääosa taksirytyksistä on yhden auton yrityksiä.

Pykälässä esitetään selkeytettäväksi myös palveluammattissa toimivan luvanhakijan asemaa, koska tällaisten luvanhakijoiden asema on ollut epäselvä suhteessa taksinkuljettajana toimineisiin huolimatta siitä, että lain 6 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan myös palveluammattissa toimimista pidetään yrittäjäkurssin ohella riittävänä osoituksena ammattitaidosta. Työkokemusta tulee tässäkin tapauksessa olla nykyisin kertynyt pääsääntöisesti ainakin kuusi kuukautta. Siten sekä hakijoiden etusijajärjestystä koskevaa yleistä säännöstä että etusijaa koskevaa siirtymäsäännöstä ehdotetaan täsmennettäväksi kokonaisuudessaan. Viimeaikaisen, yhtenäisen tuomioistuinkäytännön mukaan palveluammattissa saatua kuuden kuukauden koke-

musta on pidetty merkittävänä ja sen on katsottu oikeuttavan luvan saantiin ensisijaisesti ennen sellaista hakijaa, jolla on jo aiemmin taksilupa. Vaikka tuomioistuinkäytäntö on koskenut siirtymäaikaa koskevan lainkohdan tulkintaa, tätä kannanottoa on pidettävä yleisenä.

Pykälässä ehdotetaan siten täsmennettäväksi, että henkilön, jolla on kuuden kuukauden palveluammattissa hankittu kokemus, on katsottava olevan ansioituneempi saamaan lupa kuin hakija, jolla on ennestään taksilupa. Tämä ei tarkoita, että palveluammattissa saatua kokemusta voisi kuitenkin pitää yhdenvertaisena taksinkuljettajana saadun kokemuksen rinnalla, joka paremmuusasema on selkeästi ollut kirjattuna lakiin. Näin ollen on katsottava, että yhtä pitkää tai pidempää palveluammattissa saatua kokemusta on pidettävä toissijaisena taksinkuljettajana saatuaan kokemukseen nähden. Tätä voi perustella paitsi lain ennustettavuudella myös sillä, että ajokokemuksella on yleensä vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Palveluammattina voidaan pitää esimerkiksi maaseutumatkailuun tai muuhun vastaavaan toimintaan liittyvää maaseudun palveluammattia, mikä seikka voi olla omiaan innostamaan luvan hakuun paikkakunnilla, joille ei tähän mennessä ole ollut lainkaan luvanhakijoita.

Eduskunnan oikeusasiamiehen kuljettajan kokemuksta koskevan pyynnön mukaisesti pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi valtuussäännös, jonka nojalla taksinkuljettajana hankitun samoin kuin palveluammattissa hankitun kokemuksen arviointiperusteista voitaisiin säätää tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Näin mahdollistetaan entistä selkeämmin hakijoiden yhdenvertainen kohtelu ja luvan saannin ennustettavuus.

**12 §. *Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja ilmoitusvelvollisuus päivystyksestä.*** Säännöksellä muutettaisiin voimassa oleva säännös maaseutumaisten kuntien päivystys-sopimuksista siten että päivystyksistä tulisi aina tehdä ilmoitus lääninhallitukselle. Jos paikkakunnalla ei ole useampia autoilijoita tai sopimukseen ei päästä, ilmoitus päivystyksestä olisi tehtävä joka tapauksessa.

Pykälässä velvoitettaisiin kaikkia maaseutumaisissa kunnissa toimivia autoilijoita sekä autoilijoita, jotka toimivat sellaisilla asema-

paikoilla, joiden etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä, riippumatta siitä ovatko he uusia vai vanhoja yrittäjiä tai toimivatko he kuntakeskuksessa vai ei, ilmoittamaan sopimistaan, hiljaisempien aikojen päivystyksistä lääninhallitukselle vähintään kerran vuodessa. Poikkeuksena olisi ainoastaan se tilanne, että paikkakunnalle olisi jo vahvistettu ajovuoro, jota autoilija on sitoutunut noudattamaan.

Säännös koskisi myös kaikkia tällaisella alueella jo nyt toimivia autoilijoita.

Ilmoitus helpottaisi ajovelvollisuuden valvontaa ja väärinkäytösten ehkäisemistä varsinkin uusien luvansaajien osalta. Lupia ei näin voisi hankkia helpommin maaseudulta ja harjoittaa sitten käytännössä toimintaa kuitenkin muualla. Vaikka ajovelvollisuutta koskevan 12 §:n 1 ja 2 momentin yleisperiaatteen mukaan ajovelvoite on lähtökohtaisesti aina 24 tuntia vuorokaudessa, tätä ei pystytä nykyään valvomaan. Vahvistetun ajovuorolistan puuttuessa on myös vaikea valvoa sitä, että toimintaa harjoitetaan asemapaikalla. Mikäli luvanhaltija ei toimittaisi ilmoitusta, lääninhallituksella olisi käytössään lain 22 §:n mahdollisuudet puuttua asiaan, joten se voi vaatia puutteen korjaamista, antaa varoituksen tai viime kädessä peruuttaa taksiluvan.

Jos lääninhallitus ilmoittaa näin tietoonsa saamat päivystykset myös tiedoksi yleisölle esimerkiksi internetsivuillaan, muutos helpottaisi taksinkäyttäjien mahdollisuutta saada tietoa kulloinkin käytettävissä olevista palveluista ja mahdollisuutta tarvittaessa vedota kuluttajaviranomaisiin.

Säännös olisi tarpeen maaseudun asukkaiden yleisten taksipalvelujen saatavuuden vuoksi lisäämällä tietoa saatavilla olevista palveluista ja siten estämällä, että autoilija keskittyisi tällaisella alueella pelkästään esimerkiksi kunnan koululaiskuljetusten hoitoon.

Ilmoitus pitäisi tehdä luvan saannin yhteydessä. Myöhemmin lääninhallitus voisi vaatia ilmoitusta taksiluvanhaltijoilta samassa yhteydessä kun se lain 21 §:n mukaan kerran vuodessa tarkistaa, että luvanhaltija harjoittaa liikennettä.

Lisäksi on huomattava, että vaikka paikkakunnalla olisi vain yksi autoilija, tämä olisi

velvollinen hoitamaan sopimusajojen lisäksi hiljaisen ajan päivystykset ja tekemään niistä ilmoituksen.

**19 §. Taksilupien enimmäismäärä.** Pykälää, joka sisältää taksilupien enimmäismäärän arviointia koskevat pääperiaatteet, ehdotetaan muutettavaksi siten, että lääninhallitukset oikeutettaisiin ottamaan kiintiötä määritellään erikseen huomioon paitsi esteettömiä autoja koskevat lupamäärät, myös 2 §:n 8 kohdassa määritellyn, liitetyn kunnan alueen lupien määrät. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että kuntakiintiöön sisällytettäisiin aina erikseen tällaiset, käytännössä siis vanhoja kuntia koskevat lupamäärät. Näin lääninhallitus voisi nykyistä tarkemmin kohdentaa luvat kunnan alueella haettaviksi.

Koska koko kuntaa koskevat lupien enimmäismäärät tulee saman pykälän 2 momentin nojalla vahvistaa sellaiselle tasolle, että ne eivät rajoita taksipalvelujen saatavuutta myöskään vilkkaan kysynnän aikana eivätkä heikennä palvelujen laatua, riittää, että lääninhallitus hyödyntää koko laajan kunnan lupien enimmäismääriä vahvistaessaan 20 §:n mukaisessa taksin kysynnän ja tarjonnan seurannassa hankkimiaan ja saamia tietoja. Muutos ei siten edellyttäisi sitä, että myös liitetyn kunnan alueen lupamääriä arvioitaessa tulisi erikseen hankkia 20 §:ssä mainittuja tietoja tältä alueelta. Tämä olisi vaikeaa, koska näitä tietoja on edelleen saatavissa vain uusien kuntien osalta kuntakohtaisesti. Lääninhallitus oikeutettaisiin kuitenkin hyödyntämään myös kuntaa pienempää aluetta koskevia tietoja, jos se on tarpeen taksipalvelujen saatavuuden kannalta, esimerkiksi pinta-alaltaan erittäin laajojen kuntien kylien osalta. Muutos ei siten vaikeuttaisi suhteettomasti lupaviranomaisten työtä.

Käytännössä lupaviranomainen tällaisen kiintiön vahvistettuaan julistaisi luvat haettavaksi kunnittain ja erikseen kuntaan liitetyille alueille. Esteettömiä autoja koskeva sääntely säilyisi ennallaan, joten myös tällaiset luvat julistettaisiin haettaviksi. Toisaalta esteettömiä lupia voisi myös kiintiöidä erikseen kuntaa pienemmille alueille. Luvanhakija voisi päättää, hakeeko hän lupaa kuntaan, liitetyn kunnan alueelle tai tätäkin pienemmälle alueelle lähinnä kyläkohtaisena. Saatuaan luvan, johon asemapaikaksi on merkitty liitetyn

kunnan alue tai vastaavasti esimerkiksi kylä, luvanhaltija olisi velvollinen noudattamaan näitä asemapaikkamääryksiä.

**22 § Taksiluvan peruuttaminen.** Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että sen 2 momenttiin lisättäisiin mahdollisuus peruuttaa taksilupa tapauksessa, jossa luvanhaltija ei hoida velvollisuuttaan harjoittaa liikennettä tai laiminlyö 12 §:ssä säädetyn, vähintään kerran vuodessa tehtävän ilmoitusvelvollisuuden, jos kyse on vakavasta ja olennaisesta rikkomuksesta tai laiminlyönnistä. Lupa voitaisiin yhä peruuttaa myös esimerkiksi palvelun saatavuuteen liittyvien vakavien ja olennaisten rikkomusten tai laiminlyöntien vuoksi.

Samoin kuin voimassa olevan lain mukaan on toimittava muiden luvan peruutusperusteiden osalta, olisi myös liikenteen harjoittamisen laiminlyönnin ja ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnin osalta ensisijaisesti kuitenkin harkittava muita sanktioita. Näin ollen, jos peruutusta voisi pitää kohtuuttomana ja laiminlyöntiä vähäisenä tai laiminlyönti voitaisiin korjata, lääninhallituksen olisi myös tässä tapauksessa peruuttamisen sijasta annettava luvanhaltijalle varoitus. Kun tässä tapauksessa peruuttamisen tai varoituksen peruste olisi useimmiten sellainen, että se voitaisiin korjata, tulisi lääninhallituksen antaa ennen varoituksen tai peruutuksen antamista luvanhaltijalle kolmen kuukauden määräajassa mahdollisuus puutteen tai laiminlyönnin korjaamiseen.

**31 §. Siirtymäsäännökset.** Siirtymäsäännöksiä ehdotetaan muutettavaksi ainoastaan siltä osin kuin tähän esitykseen sisältyvät pykälät edellyttävät muutoksia. Siirtymäsäännöstä muutettaisiin siten, että mikäli lupaa haetaan ennen vuotta 2012 kuntaa pienemmälle asemapaikalle, tällaisella luvan hakijalla olisi etusija luvan saantiin. Palveluammattia koskevan kokemuksen osalta tehtäisiin selvennyksen vuoksi vastaavat muutokset kuin 10 §:ssä.

## 2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan kesäkuussa 2009.

### 3 Suhde perustuslakiin ja säättämishjärjestys

Esityksessä säädettäisiin ammattimaisen henkilöliikenteen liikennelupiin ja liikenteen harjoittamiseen liittyvistä asioista. Sääntelyä on arvioitava erityisesti perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden ja 6 §:n yhdenvertaisuuden kannalta. Taksiliikennelaki tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2007. Lain säätämisen yhteydessä asiasta hankittiin perustuslakivaliokunnan lausunto (31/2006 vp). Lausunnon 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 arvioissaan huomiota siihen, että säännösten on kuitenkin oltava täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Rajoittamisen laajuuden ja edellytysten on ilmentävä laista ja säännösten luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä tulee antaa riittävä ennustettavuus viranomaistoiminnasta.

Lain 10 §:ssä puututtaisiin luvan edellytyksiin lisäämällä kuntaa pienemmälle asemapaikalle hakevan hakijan mahdollisuuksia saada taksilupa. Lain 19 §:ssä puututtaisiin puolestaan taksilupien enimmäismääriä koskevaan sääntelyyn siten, että mahdollistettaisiin luvan hakeminen erikseen sellaiselle kuntaa pienemmälle alueelle, joka aiemmin olisi ollut itsenäinen kunta, mutta olisi kunta-liitoksessa liitetty osaksi toista kuntaa.

Käytännössä tällaisille asemapaikoille hakevan henkilön oikeudet luvan saantiin olisivat muita hakijoita paremmat, mutta oikeudet itse ajojen hoitoon asemapaikkamääräysten velvoitteiden vuoksi suppeammat kuin sellaisen autoilijan, jolla olisi lupa koko kunnan alueella toimimiseen. Ajo-oikeuden rajoitukset perustuisivat kuitenkin hakijan omaan tahtoon, joten yhdenvertaisuuden ei voida katsoa vaarantuvan. Säännökset olisivat myös täsmällisiä ja tarkkarajaisia sekä oikeasuhtaisia. Ne olisivat myös välttämättömiä taksipalvelujen säilymiseksi muuallakin kuin nykyisissä kuntakeskuksissa. Ne myös lisääisivät kansalaisten liikkumisvapautta ja eri alueilla asuvien taksipalveluiden tarvitsijoiden yhdenvertaisuutta. Etusijajärjestystä koskevaa säännöstä sovellettaisiin lisäksi todennäköisesti vain poikkeuksellisesti, joten luvanhakijoiden paremmuusjärjestys säilyisi muuten pääosin ennallaan.

Lain 12 §:ssä säädettäisiin taksiautoilijalle ilmoitusvelvollisuus siitä, milloin hän päivystää. Säännös olisi omiaan edistämään taksipalveluiden saatavuutta ja taksinkäyttäjien asemaa kuluttajina. Kyse ei olisi elinkeinonharjoittamisen rajoittamisesta vaan siinä päinvastoin lisättäisiin yrittäjän vapauksia ajovelvollisuuteen nähden, jossa muuten lain mukaan ei ole aikarajoituksia.

Edellä kerrotun perusteella lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämishjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### taksiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 2 päivänä maaliskuuta 2007 annetun taksiliikennelain (217/2007) 6 §:n 1 momentin 3 kohta ja 3 momentti, 10 §:n 3 momentti, 12 §:n otsikko ja 3 momentti, 19 §, 22 §:n 2 momentti ja 31 §:n 3 momentti sekä  
*lisätään* 2 §:ään uusi 8 kohta ja 10 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

2 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

8) liitetyn kunnan alueella kunnan aluetta, joka 31.12.2008 tai sen jälkeen on yhtenä kuntana liitetty toisen kunnan osaksi tai muuten lakannut olemasta itsenäinen kunta.

6 §

#### *Taksiluvan myöntämisen edellytykset*

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

3) joka on suorittanut ammattitaitoa edellyttävän taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja jolle Ajoneuvohallintokeskus on myöntänyt todis-

tuksen taksiliikenteen yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta;

Taksilupa myönnetään 1 momentin 5 ja 6 kohdan vaatimukset täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1 momentin 1—6 kohdan tai 1, 2, 4, 5 ja 6 kohdan sekä 2 momentin edellytykset.

## 10 §

*Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen*

Jos 6 §:n mukaiset taksiluvan saamisen edellytykset täyttäviä 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 haetaan asemapaikalle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä, lupa myönnetään kuitenkin ensisijaisesti tällaista asemapaikkaa hakeneelle henkilölle, joka täyttää 6 §:n 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.

Tarkempia säännöksiä taksinkuljettajana ja palveluammateissa hankitun kokemuksen arvioinnin perusteista voidaan säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

## 12 §

*Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja ilmoitusvelvollisuus päivystyksestä*

Taksiluvan haltijoiden, jotka harjoittavat liikennettä maaseutumaisissa kunnissa ja sel-

laisilla asemapaikoilla, joiden etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä ja jotka eivät kuulu vahvistetun ajovuorolistan piiriin, on ilmoitettava lupaa hakiessaan ja myöhemmin vähintään kerran vuodessa lääninhallitukselle sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen päivystyksistä tai sovi- tuista päivystysvuoroista, joina kysyntä on vähäistä.

## 19 §

*Taksilupien enimmäismäärä*

Lääninhallitus vahvistaa vuosittain kunta-kohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrätään myös, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset ja kuinka monta lupaa myönnetään liitetyn kunnan alueelle.

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

## 22 §

*Taksiluvan peruuttaminen*

Lääninhallituksen on peruutettava taksilupa myös, jos liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä, jotka liittyvät taksiluvan luovuttamiseen, palvelun saatavuuteen, velvollisuuteen harjoittaa liikennettä, 12 §:ssä säädettyyn ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntiin, hinnoitteluun tai hinnoista ilmoittamisen asianmukaisuuteen, salassapitovelvollisuuden rikkomiseen tai asiakaspalautteen käsittelyyn taikka näihin rinnastettavaan 17 §:ssä säädettyjen laatuvaatimusten noudattamatta jättämiseen.

31 §

*Sirtymäsäännökset*

joka sijaitsee vähintään 20 kilometrin etäisyydellä kuntakeskuksesta, lupa myönnetään kuitenkin ensisijaisesti sellaiselle, 6 §:n vaatimukset täyttävälle hakijalle.

Vuosina 2009—2011 taksiluvat myönnetään ensisijaisesti niille hakijoille, joilla on työkokemusta taksinkuljettajana tai palveluammattissa. Jos lupaa haetaan asemapaikalle,

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 29 päivänä toukokuuta 2009

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Ministeri *Sirkka-Liisa Anttila*



*Liite  
Rinnakkaistekstit*

## Laki

### taksiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 2 päivänä maaliskuuta 2007 annetun taksiliikennelain (217/2007) 6 §:n 1 momentin 3 kohta ja 3 momentti, 10 §:n 3 momentti, 12 §:n otsikko ja 3 momentti, 19 §, 22 §:n 2 momentti ja 31 §:n 3 momentti sekä  
*lisätään* 2 §:ään uusi 8 kohta ja 10 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

*8) liitetyn kunnan alueella kunnan aluetta, joka 31.12.2008 tai sen jälkeen on yhtenä kuntana liitetty toisen kunnan osaksi tai muuten lakannut olemasta itsenäinen kunta.*

6 §

6 §

*Taksiluvan myöntämisen edellytykset*

*Taksiluvan myöntämisen edellytykset*

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

Jollei 19 §:stä muuta johdu taksilupa myönnetään hakijalle:

3) jolle Ajoneuvohallintokeskus on myöntänyt todistuksen taksiliikenteen yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta;

3) *joka on suorittanut ammattitaitoa edellyttävän taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja jolle Ajoneuvohallintokeskus on myöntänyt todistuksen taksiliikenteen yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta;*

Taksilupa myönnetään 1 momentin 5 ja 6 kohdan vaatimukset täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyt-

Taksilupa myönnetään 1 momentin 5 ja 6 kohdan vaatimukset täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö

tää 1 momentin 1—6 kohdan tai 1, 2, 5 ja 6 kohdan sekä 2 momentin edellytykset.

täyttää 1 momentin 1—6 kohdan tai 1, 2, 4, 5 ja 6 kohdan sekä 2 momentin edellytykset.

## 10 §

*Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen*

Jos 6 §:n mukaiset taksiluvan saamisen edellytykset täyttäviä hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, kaksi kolmasosaa luvista myönnetään niin, että niiden etusija määräytyy hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön taksinkuljettajana hankkiman työkokemuksen perusteella. 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 taksinkuljettajina toimineille.

## 10 §

*Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen*

Jos 6 §:n mukaiset taksiluvan saamisen edellytykset täyttäviä hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, kaksi kolmasosaa luvista myönnetään niin, että niiden etusija määräytyy hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön taksinkuljettajana tai palveluammattisissa hankkiman työkokemuksen perusteella. Jos lupaa haetaan asemapaikalle, jonka etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä, lupa myönnetään kuitenkin ensisijaisesti tällaista asemapaikkaa hakeneelle henkilölle, joka täyttää 6 §:n 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 palveluammattisissa toimineille.

Tarkempia säännöksiä taksinkuljettajana ja palveluammateissa hankitun kokemuksen arvioinnin perusteista voidaan säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

## 12 §

*Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja so-  
pimus päivystysvelvollisuudesta*

Maaseutumaisissa kunnissa liikennettä harjoittavien taksiluvan haltijoiden on sovittava sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen päivystysvelvollisuudesta, joina kysyntä on vähäistä.

## 12 §

*Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja il-  
moitusvelvollisuus päivystyksestä*

*Taksiluvan haltijoiden, jotka harjoittavat liikennettä maaseutumaisissa kunnissa ja sellaisilla asemapaikoilla, joiden etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä ja jotka eivät kuulu vahvistetun ajovuorolistan piiriin, on lupaa hakiessaan ja vähintään*

*kerran vuodessa ilmoitettava lääninhallitukselle* sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen *päivystyksistä tai sovituista päivystysvuoroista*, joina kysyntä on vähäistä.

## 19 §

*Taksilupien enimmäismäärä*

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

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

## 22 §

*Taksiluvan peruuttaminen*

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

## 19 §

*Taksilupien enimmäismäärä*

Lääninhallitus vahvistaa vuosittain kunta-kohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrätään myös, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset *ja kuinka monta lupaa myönnetään liitetyn kunnan alueelle*.

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

## 22 §

*Taksiluvan peruuttaminen*

Lääninhallituksen on peruutettava taksilupa myös, jos liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä, jotka liittyvät taksiluvan luovuttamiseen, palvelun saatavuuteen, *velvollisuuteen harjoittaa liikennettä, 12 §:ssä säädettyyn ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntiin*, hinnoitteluun tai hinnoista ilmoittamisen asianmukaisuuteen, salassapitovelvollisuuden rikkomiseen tai asiakaspalautteen käsittelyyn taikka näihin rinnastettavaan 17 §:ssä säädettyjen laatuvaatimusten noudattamatta jättämiseen.

31 §

*Siirtymäsäännökset*

---

Vuosina 2007—2011 taksiluvat myönnetään ensisijaisesti niille hakijoille, joilla on työkokemusta taksinkuljettajana.

---

31 §

*Siirtymäsäännökset*

---

Vuosina 2009—2011 taksiluvat myönnetään ensisijaisesti niille hakijoille, joilla on työkokemusta taksinkuljettajana *tai palveluammattissa. Jos lupaa haetaan asemapaikalle, joka sijaitsee vähintään 20 kilometrin etäisyydellä kuntakeskuksesta, lupa myönnetään kuitenkin ensisijaisesti sellaiselle, 6 §:n vaatimukset täyttävälle hakijalle.*

---

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä kuu-  
ta 20 .

---