

HE 53/2012 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Ruotsin kanssa elokuussa 2011 tehdyn sopimuksen.

Sopimuksen tavoitteena on kehittää Suomen ja Ruotsin pohjoista raja-alueita, poistaa rajaesteitä ja kehittää raja-alueen yrittäjyyttä, työllisyyttä ja väestön hyvinvointia laillisuudella alueella jo harjoitettu kansainvälinen taksiliikenne.

Sopimus sisältää määräykset taksirytysten velvollisuuksista ja siitä, miten taksiliikennettä saa harjoittaa. Lisäksi se sisältää määräykset toimivaltaisista viranomaisista, tiedonvaihdosta viranomaisten kesken sekä tarvittavista asiakirjoista ja riitojen ratkaisusta. Sopimus edellyttää, että toimivaltaisten viranomaisten on ryhdyttävä toimenpiteisiin sopimusta rikkonutta taksirytystä kohtaan.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräys-

ten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta. Ehdotettu laki sisältäisi sopimuksen vaatimat seuraamukset sekä suomalaisia taksiluvan haltijoita koskevat tärkeimmät velvoitteet liikenteen harjoittamisesta kuten asemapaikalle palaamisvelvoitteen. Velvoitteet vastaavat kansallista lainsäädäntöä ja niiden pääasiallisena tarkoituksena on varmistaa taksipalvelujen säilyminen asemapaikalla Suomessa.

Sopimus tulee voimaan kun on kulunut 30 päivää siitä, kun sopimuspuolet ovat diplomaattista tietä antaneet toisilleen kirjallisen ilmoituksen eli nootin siitä, että asianomaisen valtion kansalliset vaatimukset sopimuksen voimaansaattamiseksi on tehty. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohdantana samaan aikaan kuin sopimus tulee voimaan.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
Lainsäädäntö.....	3
Käytäntö.....	4
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	5
2.1 Tavoitteet.....	5
2.2 Keskeiset ehdotukset.....	5
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	5
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	5
Vaikutukset kotitalouksiin.....	5
Yritysvaikutukset.....	6
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	6
3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	6
4 ASIAN VALMISTELU.....	6
5 MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA.....	7
5.1 Sopimuksen alueellinen soveltamisala.....	7
5.2 Sekamuotoinen laki.....	8
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	9
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	9
Luku I Yleiset määräykset.....	9
Luku II Taksiliikenne.....	9
Luku III Loppumääräykset.....	12
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	13
3 VOIMAANTULO.....	16
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	17
LAKIEHDOTUS.....	20
kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta.....	20
SOPIMUSTEKSTI.....	22
Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä kansainvälisestä taksiliikenteestä tiellä.....	22

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö

Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään taksiliikennelaissa (217/2007). Laki tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2007, ja sitä on viimeksi muutettu luvanhakijoiden yhdenvertaisuuden varmistamiseksi 1 päivänä tammikuuta 2012 (1423/2011).

Taksiliikennettä saa harjoittaa koko maassa, vaikka asiasta ei, toisin kuin ennen taksiliikennelain voimaantuloa, ole laissa erityistä säännöstä. Taksiliikennelaissa ei ole otettu kantaa lain soveltuvuuteen muualla kuin Suomessa harjoitettuun taksiliikenteeseen. Korkeimman oikeuden 23 päivänä kesäkuuta 2010 kansainvälisestä taksiliikenteestä antamassa päätöksessä (KKO:2010:4) todetaan kuitenkin, että on epäselvää, voiko taksiliikennelakia soveltaa muussa maassa tarjottavaan ja sieltä alkavaan henkilöliikenteeseen.

Taksiliikenteen harjoittaminen vaatii pääsääntöisesti taksiluvan. Taksilupien määrä on säännelty. Taksilupien enimmäismääristä päätetään kuntakohtaisesti vuosittain. Päätökset näistä kiintiöistä sekä lupien myöntämisestä ja peruuttamisesta tekee se elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimialueella liikenteen pääasiallinen asemapaikka on. Taksiluvassa vahvistetaan liikenteen asemapaikka ja se ajankohta, jolloin liikenne on viimeistään aloitettava. Asemapaikkamääräyksen tarkoituksena on ylläpitää taksiliikennepalvelujen alueellista saatavuutta niin, että autoilija olisi yleensä sieltä tavoitettavissa ajoon. Liikenteessä käytetty auto tulee viedä aina ajon tai toimeksiannon päätyttyä takaisin lupaan merkitylle asemapaikalle, joka on yleensä kunta. Taksiluvan haltijalla on myös yleinen velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä. Liikenteen keskeyttämistä rajoittavat määrääjat ja taksiluvan haltija on velvol-

linen suorittamaan luvan mukaisen henkilökuljetuksen pääasiallisella toiminta-alueellaan, jollei muu ajotehtävä, vapaavuoro, kuljettajan sallitun työajan ylittyminen, luvan haltijan oma tai hänen perheenjäsenenä äkillinen sairaus, kuljettajan sairaus, ajoneuvon rikkoontuminen tai muu näihin rinnastettava erityinen syy estä kuljetusta. Kuljetuksesta voi kieltäytyä myös työturvallisuussyistä. Laki sisältää lisäksi ajovelvoitetta käytännössä lieventäviä säännöksiä päivystyksistä ilmoittamisesta, ajovuorojärjestyksestä ja yhteisliikenteestä.

Taksiliikenteen harjoittamisesta säännellään myös enimmäiskuluttajahintoja ja laatuvaatimuksia, tavarankuljetusta, kalustoa, sallassapitoa ja tietojen luovuttamisvelvollisuutta koskevilla säännöksillä. Tarkemmat säännökset kuluttajahinnoista annetaan vuosittain valtioneuvoston asetuksella.

Taksilupa on peruutettava silloin, kun luvanhaltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Se on myös peruutettava esimerkiksi silloin, jos liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä, jotka liittyvät palvelun saatavuuteen, velvollisuuteen harjoittaa liikennettä, päivystyksistä säädettyyn ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntiin, hinnoitteluun tai hinnoista ilmoittamisen asianmukaisuuteen, sallassapitovelvollisuuden rikkomiseen tai asiakaspalautteen käsittelyyn taikka näihin rinnastettavaan laatuvaatimusten noudattamatta jättämiseen. Lisäksi toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on peruutettava taksilupa muun muassa silloin, kun liikenteen harjoittaminen on lopetettu.

Taksiluvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle on annettava varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset tai laiminlyönnit voidaan korjata tai ne ovat vähäisiä.

Jos luvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan

korjata, toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on ennen luvan peruuttamista tai varoituksen antamista annettava luvan haltijalle mahdollisuus asetetussa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti.

Ruotsissa taksiliikenteen lupamääriä ei säädellä, eikä lupaan liity velvollisuutta harjoittaa liikennettä. Luvan saa, jos täyttää tietyt ammattitaitoa ja hyvää mainetta koskevat vaatimukset ja kykenee vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan. Ruotsissa saa, toisin kuin Suomessa, myös harjoittaa liikennettä kevyellä kuorma-autolla. Ruotsalainen taksilupa oikeuttaa liikenteen harjoittamiseen vain Ruotsissa. Öresundin aluetta ja Ruotsin ja Norjan välistä kansainvälistä taksiliikennettä on kuitenkin erikseen säännelty kansainvälisin sopimuksin.

Taksikuljetukset kuuluvat maailman kaupparjestön WTO:n palvelukauppaa koskevan yleissopimuksen (GATS-sopimuksen) piiriin. GATS-sopimus tuli voimaan 1 päivän tammikuuta 1995 ja se on WTO:n perustamisopimuksen Liite 1B (SopS 5/1995). Sopimuksen keskeinen periaate on suosituimmuuskohtelu, jonka mukaan kunkin jäsenen on myönnettävä toisen jäsenen palveluntarjoajalle yhtä hyvä kohtelu kuin on kohtelu, jonka jäsen myöntää minkä tahansa toisen maan vastaaville palveluntarjoajille. Suosituimmuuskohtelun velvoitteeseen on kuitenkin tiettyjä poikkeuksia, jotka mahdollistavat nyt kyseessä olevan tapaisten kahdenvälisen sopimusten tekemisen. Nämä poikkeukset koskevat muun muassa rajayhteistyötä sekä erikseen mainittuja poikkeuksia suosituimmuuskohtelusta. Näihin erikseen listattuihin poikkeuksiin on Suomelle kirjattu artiklaan II.2 tieliikennettä koskeva poikkeus (GATS Artikla II.2).

Käytäntö

Suomen ja Ruotsin pohjoisella raja-alueella on jo useita vuosia harjoitettu kansainvälistä taksiliikennettä molemmin puolin rajaa. Taustalla on ollut näiden maiden autoilijayhdistysten keskinäinen herrasmiessopimus. Tilanteen selvittämiseksi asiasta järjestettiin seminaari Haaparannassa Ruotsissa 27 päivänä marraskuuta 2008 Suomen liikenne- ja viestintäministeriön aloitteesta. Seminaarissa

kerättiin tietoa valtakunnan rajan ylittävistä taksiliikenteestä pohjoisessa ja kartoitettiin eri osapuolten näkemyksiä yhteisen taksiliikennesopimuksen tarpeesta ja edellytyksistä. Seminaarissa ilmeni, että sopimuksen aikaansaamista toivottiin erityisesti Ruotsin elinkeinoministeriön, lupaviranomaisen, Tornion kaupungin sekä ruotsalaisten autoilijoiden taholta. Perusteena oli halu säädellä nykykäytäntö ja turvata kuljetukset raja-alueen kehittämiseksi.

Seminaarissa ja sen jälkeen tehdyissä selvityksissä ilmeni, että Ruotsin ja Suomen valtakunnan rajan ylittävä taksiliikenne oli ja on yhä yleistä ja paikoin myös varsin vilkasta. Rajakuntien välisen yhteistyön laajuus vaihtelee kunnittain ja heijastuu osaltaan taksiliikenteeseen. Taksiliikenne rajan yli on pääosin normaalia tilausliikennettä eli henkilöiden vienti- ja noutokuljetuksia. Jossain määrin rajan ylittäviä takseja käytetään myös yhteiskunnan korvaamiin tai järjestämiin kuljetuksiin, kuten kuntien koulukuljetuksiin ja vammaiskuljetuksiin sekä sairaskorvauslain tai vastaavan ruotsalaisen lain mukaan korvattaviin kuljetuksiin. Vilkkaimmilla alueilla on esiintynyt jonkin verran myös kabaataksiliikennettä eli toisen valtakunnan alueella harjoitettua liikennettä. Taksialan mukaan pääsääntönä on ollut se, että Suomen taksit vievät asiakkaat Ruotsin puolelle ja ruotsalaiset taksit tuovat asiakkaat takaisin Suomen puolelle. Käytännössä Suomen puolella on kuitenkin ollut enemmän takseja käytettävissä.

Paikkakunnittain voi todeta seuraavaa:

Kansainvälistä, Ruotsin ja Suomen välistä taksiliikennettä harjoitetaan eniten Tornion ja Haaparannan alueella. Muuten sitä harjoitetaan Ylitornion/Övertorneån alueella, Pellossa, Kolarin ja Pajalan välisellä alueella ja Muonion sekä Enontekiön alueilla.

Tornion ja Haaparannan välinen yhteistyö on erittäin laajaa ja sitä tehdään useilla eri sektoreilla. Näin ollen tällä alueella myös kuntien välinen rajan ylittävä taksiliikenne on vilkasta, ja sitä hoidetaan pääosin normaalin tilausliikenteenä. Suomalaiset taksiautoilijat ovat hoitaneet myös koulukuljetuksia Haaparannan kielikouluun ja takaisin, vammaisia henkilöitä ostos- ja vierailumatkoille Tornion Haaparantaan ja takaisin, lento-

kenttäkuljetuksia Kemi-Tornion kentälle ja sieltä pois, suurten yritysten asiakkaita ja työntekijöitä Haaparannalta sekä lentomatkustajia Luulajan lentokentältä Suomeen. Ravintola-asiakkaat kuljetetaan yleensä vastavuoroisesti siten, että Haaparannan taksit tuovat ruotsalaiset asiakkaat Tornioon ja Tornion taksit vievät heidät takaisin Ruotsiin.

Ylitornion ja Övertorneån välisen rajan ylittävä taksiliikenne on pääosin normaalia tilausliikennettä, mutta alueella harjoitetaan myös suomalaisen kunnan koululaiskuljetuksia ja vammaiskuljetuksia yli rajan molempiin suuntiin.

Pellon alueella rajan ylittävää taksiliikennettä on jonkin verran. Liikenne on pääosin normaalia tilausliikennettä, mutta paikkakunnalla on terveyskeskuspäivystysyhteistyötä Övertorneån kunnan kanssa, joka merkitsee sitä, että taksit vievät ja hakevat Ruotsin puolelta suomalaisia päivystysasiakkaita. Näihin matkoihin on voinut hakea korvausta Kansaneläkelaitokselta. Paikkakunnalta vietään myös suomalaisilla takseilla matkailijoita Ruotsin puolelle sijaitsevaan laskettelukeskukseen sekä ravintola-asiakkaita Ruotsista Pellon ja takaisin. Lisäksi lohenkalastajia kuljetetaan kesällä molemmin puolin rajaa ja talvisin käytetään jääteitä laajalla alueella asiakkaiden vientiin ja noutoon yli rajan. Tällä alueella ei viime aikoina ole ollut yhtään ruotsalaisia takseja.

Kolarin alueella rajan ylittävä taksiliikenne on vähäisempää ja lähinnä satunnaista tilausliikennettä, kuten ravintola-asiakkaiden tai kaupassa kävijöiden vientiä joskus Ruotsin puolelle. Pajalan lentokentältä myös tuodaan joskus matkailijoita Ylläkselle.

Myös Muonion alueella ja Enontekiössä Suomen ja Ruotsin välinen, rajan ylittävä taksiliikenne on lähinnä satunnaista tilausliikennettä kuten vierailumatkoja tuttavien luokse rajan yli sekä kauppamatkoja.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on kehittää Suomen ja Ruotsin pohjoista raja-alueita, poistaa rajatestejä ja kehittää raja-alueen yrittäjyyttä,

työllisyyttä ja väestön hyvinvointia laillistamalla alueella jo harjoitettu kansainvälinen taksiliikenne. Lisäksi tavoitteena on varmistaa taksipalveluiden säilyminen asemapaikalla Suomessa.

2.2 Keskeiset ehdotukset

Sopimus sisältää määräykset taksirytysten velvollisuuksista ja siitä, miten taksiliikennettä saa harjoittaa. Lisäksi se sisältää määräykset toimivaltaisista viranomaisista, tiedonvaihdoista viranomaisten kesken sekä tarvittavista asiakirjoista ja riitojen ratkaisusta. Sopimus edellyttää, että toimivaltaisten viranomaisten on ryhdyttävä toimenpiteisiin sopimusta rikkonutta taksirytystä kohtaan.

Esitykseen sisältyvässä lakiehdotuksessa esitetään sopimuksen vaatimat seuraamukset sekä suomalaisia taksiluvan haltijoita koskevat tärkeimmät velvoitteet liikenteen harjoittamisesta kuten asemapaikalle palaamisvelvoitteen. Velvoitteet vastaavat kansallista lainsäädäntöä ja niiden pääasiallisena tarkoituksena on varmistaa taksipalvelujen säilyminen asemapaikalla Suomessa.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset kotitalouksiin

Esitys varmistaa taksien saatavuuden raja-seuduilla ja helpottaa väestön liikkumista rajan molemmin puolin eri tarkoituksia varten kuten vierailu-, ostos- tai matkailutarkoituksia varten. Se helpottaa myös koululaisten, vanhusten ja vammaisten henkilöiden sekä terveyden- tai sairaanhoitoa tarvitsevien henkilöiden liikkumista. Esityksellä vahvistetaan nykykäytännön jatkuminen, mutta se takaisi lisäksi taksiliikennelain velvoitteiden, kuten kuluttajilta perittävien enimmäishintojen soveltamisen myös kansainvälisessä liikenteessä. Esitys velvoittaisi suomalaiset taksiliikenteen harjoittajat aina palaamaan luvassa mainitulle asemapaikalleen ajon tai toimeksianton jälkeen. Näin kansainvälisen liikenteen harjoittaminen ei häiritse asemapaikan asukkaiden taksipalveluiden saatavuutta.

Yritysvaikutukset

Esityksellä säädettäisiin nykyisestä käytännöstä, joten liikenteen turvaamisella olisi positiivisia taloudellisia vaikutuksia suomalaisille taksiliikenteen harjoittajille. Raja-alueella on ollut puutetta taksipalveluista Ruotsin puolella. Esitys edistäisi alueen elinkeinoelämän edellytyksiä yleisesti ja erityisesti ravintola-alan, matkailun ja lentoliikenteen edellytyksiä.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä olisi vaikutusta raja-alueen tulli-, rajavartiolaitos- ja poliisiviranomaisten työhön näiden viranomaisten sopimuksessa mainittujen valvontatehtävien vuoksi. Käytännössä tehtävien muutos olisi kuitenkin vähäistä ottaen huomioon sen, että liikenne olisi suurelta osin suomalaisten harjoittamaa.

Esityksellä olisi jonkin verran merkitystä lupaviranomaisen eli käytännössä Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen työtehtäviin lähinnä tietojen vaihtoa koskevan velvoitteen vuoksi. Esitys ei kuitenkaan vaikuttaisi lupaviranomaisen taksilupasioita hoitavan henkilökunnan määrään.

Rajakuntien kannalta esitys helpottaisi yhteiskunnan kustantamien kuljetusten kuten koululaiskuljetusten järjestämistä.

3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Pohjois- Ruotsissa asuu paljon suomenkielistä väestöä ja turhia raja-esteitä on pyritty aktiivisesti poistamaan vuosikautia. Käytännössä varsinkin Tornion ja Haaparannan alueella monia toimintoja on yhdistetty ja aluetta on jo pitkään pidetty epävirallisesti eräänlaisena kaksoiskaupunkina. Esitys helpottaisi niin väestön sukulaisvierailujen sujuvaa järjestämistä kuin vammaisten henkilöiden ja lasten liikkumista yli rajan ja edistäisi siten alueen väestön yhdenvertaisuutta.

Alueellisesti esityksellä olisi merkitystä vain Lapin raja-alueen elinkeinotoimintaan ja kilpailukykyyn sekä asukkaiden hyvinvointiin ja palveluiden saatavuuteen.

4 Asian valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 27 päivänä marraskuuta 2008 Haaparannassa, Ruotsissa seminaarin, jossa kerättiin tietoa valtakunnan rajan ylittävistä taksiliikenteestä pohjoisessa ja kartoitettiin eri osapuolten näkemyksiä yhteisen taksiliikennesopimuksen tarpeesta ja edellytyksistä. Seminaariin osallistui ministeriön edustuksen lisäksi Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Suomen Taksiliiton edustajia. Siihen osallistui myös Ruotsin ja Norjan vastaavien ministeriöiden edustajia, Ruotsin Transportstyrelsenin edustajia, rajakuntien edustajia sekä Ruotsin Taksiliiton edustajia. Alun perin tarkoituksena oli käydä neuvottelut paitsi Suomen ja Ruotsin, myös Norjan välillä, mutta Ruotsi aloitti sittemmin omat neuvottelunsa kahdenvälisen sopimuksen aikaansäämiseksi Norjan kanssa, minkä vuoksi kolmen valtion välisestä sopimuksesta luovuttiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 5 päivänä maaliskuuta 2010 valtioneuvoston ohjesäännön (262/2003) 3 §:n 7 kohdan ja 9 §:n nojalla valtuuskunnan Suomen ja Ruotsin välillä käytäviä taksiliikennesopimusneuvotteluita varten. Liikenne- ja viestintäministeriön edustajien lisäksi valtuuskunnassa oli kaksi jäsentä Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta sekä pysyvä asiantuntija ulkoasiainministeriöstä. Valtuuskunnan tehtävänä oli neuvotella valtiosopimus taksiliikenteen yhteistä järjestämistä varten Ruotsin elinkeinoministeriön ehdotettua neuvottelujen aloittamista asiasta. Ruotsin valtuuskuntaan kuului edustajia Ruotsin elinkeinoministeriöstä ja Transportstyrelsenistä. Neuvottelut saatiin päätökseen 25 päivänä maaliskuuta 2011.

Valtuuskuntien puheenjohtajien välisellä kirjeenvaihdolla kesäkuussa 2011 parafoidusta sopimusluonnoksesta pyydettiin lausunnot seitsemältä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, Suomen Taksiliitolta (STL), sisäasiainministeriöltä (SM), oikeusministeriöltä (OM), sosiaali- ja terveysministeriöltä (STM), ulkoasiainministeriöltä (UM), opetus- ja kulttuuriministeriöltä (OKM), Linja-autoliitolta, Rajavartiolaitokselta, Tornion kaupungilta, Kuluttajavirastolta, Suomen Palvelutakseilta, Turun kaupungilta ja Kan-

saneläkelaitokselta (Kela). Lisäksi valtiovarainministeriön (VM) vero-osaston asiantuntijalta saatiin erikseen epäviralliset huomiot sopimuksesta.

Lausunnoissa sopimusta pidettiin yleisesti kannatettavana ja tarpeellisena, eikä kukaan lausunnonantajista nähnyt estettä sopimuksen allekirjoittamiselle. Muutoksia sopimukseen ei esitetty. Tarve tarkastella erityisesti valvontaa kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä tuli lausunnoissa esiin.

Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välinen sopimus kansainvälisestä taksiliikenteestä tiellä allekirjoitettiin Reykjavikissa 29 päivänä elokuuta 2011.

Esitystä on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä oikeusministeriön ja valtiovarainministeriön kanssa. Valtiovarainministeriö on tarkistanut autoverotusta koskevan esityksen.

Esityksestä on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: ulkoasiainministeriö (UM), oikeusministeriö (OM), valtiovarainministeriö (VM), sisäasiainministeriön (SM) poliisi-osasto, sisäasiainministeriön rajavartiolaitos, sosiaali- ja terveysministeriö (STM), työ- ja elinkeinoministeriö (TEM), opetus- ja kulttuuriministeriö (OKM), Tullihallitus, Rajavartiolaitos, Tornion kaupunki, Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Lapin Ely-keskus), Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Suomen Taksiliitto (STL) ja Suomen Palvelutaksit. Lausuntoja saatiin UM:ltä, OM:ltä, SM:ltä, STM:ltä, TEM:ltä, Lapin Ely-keskukselta, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Tullihallitukselta ja STL:ltä.

Lausunnoissa suhtauduttiin esitykseen pääasiassa myönteisesti.

Sekä SM:n lausunnossa että Lapin Ely-keskuksen lausunnossa korostettiin, että sopimuksen valvonta tulisi todennäköisesti olemaan haasteellista. Lapin Ely-keskus puolestaan kiinnitti huomiota siihen, että valvontaa voitaisiin kuitenkin parantaa asettamalla sopimuksen valvontaviranomaisille tiedonantovelvoite sopimusrikkomuksista. SM katsoi kuitenkin, ettei tällaisen velvoitteen asettaminen ollut tarkoituksenmukaista.

Sekä Lapin Ely-keskuksen että STL:n lausunnoissa todettiin myös, että lausunnonlehtetettyyn esitykseen sisältynyt taksiryrittäjälle

asetettu velvoite ilmoittaa liikevaihto- ja ammattiajokilometritietoja sopimuksen mukaisesta liikenteestä ei ollut tarpeen, koska tiedot sisältyivät taksiliikennelain 25 §:n mukaisiin tietoihin. Samat lausunnonantajat kiinnittivät lisäksi myös huomiota siihen, että esitys ei sisältänyt kaikkia taksiliikennelain velvoitteita. Tämä vaihtoehto, jonka mukaan olisi viitattu yleisesti taksiliikennelain velvoitteisiin, oli kuitenkin OM:n kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella jo hylätty valmistelun aikana. Samasta syystä vain tärkeimmät taksiryrittäjän velvoitteet oli kirjattu lakiehdotukseen.

OM:n lausunnossa kiinnitettiin huomioita erityisesti siihen, että esityksen suhde rikoslain soveltamisalaa koskeviin säännöksiin tuli varmistaa. Samoin OM totesi, että esityksen soveltamisalaa tuli vielä täsmentää sekä pyytää esityksestä lausunto oikeusrekisterikeskukselta. Oikeusrekisterikeskuksen lausunnon mukaan esitystä tulisi korjata vastaamaan rikosrekisterilain (770/1993) säännöksiä. Tätä ei kuitenkaan toteutettu kaikilta osin, koska rikosrekisterilain säännöstä ei pidetty riittävänä.

UM:n lausunnossa pyydettiin täsmentämään esitystä erityisesti mitä tuli esityksen suhteeseen maailman kauppajärjestön WTO:n yleissopimukseen, Ahvenanmaan asemaan, sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten yksilöintiin, sopimuksen voimaantuloon sekä niihin syihin, miksi oli päädytty ehdottamaan sekamuotoista voimaansaattamislakia.

Esitystä on korjattu lausuntojen perusteella.

5 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

5.1 Sopimuksen alueellinen soveltamisala

Sopimusten osapuolten tarkoituksena on ollut, että sopimus tulee sovellettavaksi vain Suomen ja Ruotsin yhteistä pohjoista rajaa ylittävissä, tiellä hoidetussa taksiliikenteessä. Tämän johdosta Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle ei ole tiedotettu sopimusneuvotteluista eikä Ahvenanmaan maakuntapäivien hyväksyntää sopimukseen hankita.

5.2 Sekamuotoinen laki

Esityksessä ehdotetaan sekamuotoista lakia, koska kaikkia taksiyrittäjiä koskevia velvollisuuksia ei voinut sisällyttää itse sopimukseen. Tämä johtuu Suomen ja Ruotsin

takseja koskevan lainsäädännön eroista. Toisaalta sopimuksella on käytännössä merkitystä vain rajoitetulla alueella Suomessa, minkä vuoksi ei ollut syytä muuttaa kansallista taksiliikennettä koskevaa taksiliikennelakia (217/2007) miltään osin.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto sisältää toteamuksen pyrkimyksestä parantaa taksiliikennettä tiellä Suomen ja Ruotsin välisen kehityksen tueksi.

Luku I Yleiset määräykset

1 artikla. *Soveltamisala.* Artiklan mukaan sopimusta sovelletaan Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen alueiden väliseen kansainväliseen taksiliikenteeseen. Näin ollen sopimus koskee kansainvälistä taksiliikennettä kaikilla Suomen ja Ruotsin raja-alueilla. Käytännössä sopimusta sovelletaan vain näiden valtioiden pohjoisella raja-alueella.

2 artikla. *Määritelmät.* Artikla sisältää sopimuksen keskeiset määritelmät.

Taksiliikenteellä tarkoitetaan ammattimaisista henkilökuljetusliikennettä sellaisella ajoneuvolla, jota saa käyttää taksiliikenteeseen sen valtion kansallisen lainsäädännön mukaan, johon taksiryitys on sijoittunut. Taksiliikennelain (217/2007) 3 §:n mukaan lakia sovelletaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä henkilöautolla. Kun suomalainen taksiryittäjä ei taksiliikennelain 4 a §:n mukaan saa kuljettaa henkilöitä kuorma-autolla laissa erikseen mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta, ei hän saa kuljettaa henkilöitä tällaisella ajoneuvolla myöskään Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä, vaikka eräiden kuorma-autojen käyttö on sallittua ruotsalaisille taksiautoilijoille. Suomalaisen ajoneuvon on myös oltava Suomen ajoneuvorekisterissä ja vastaavasti ruotsalaisen ajoneuvon Ruotsin rekisterissä.

Taksiryityksellä tarkoitetaan Suomeen tai Ruotsiin sijoittunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on oikeus harjoittaa taksiliikennettä siellä sovellettavan lainsäädännön mukaan. Näin ollen suomalaisella taksiryittäjällä on oltava voimassaoleva, tak-

siliikennelain 4 §:n mukainen taksilupa ja ruotsalaisella taksiryittäjällä vastaava ruotsalainen taksilupa.

Kotivaltiolla tarkoitetaan koko Suomen tai Ruotsin valtion käsittävää maantieteellistä aluetta.

Luku II Taksiliikenne

3 artikla. *Sallittu taksiliikenne.* Artiklan a kohdan mukaan suomalainen taksiryittäjä saa kuljettaa matkustajia Suomesta Ruotsiin. Vastaavasti ruotsalainen taksiautoilija saa kuljettaa matkustajia Ruotsista Suomeen.

Sallittua on artiklan b kohdan mukaan myös se, että suomalainen taksiryitys kuljettaa matkustajia Ruotsista Suomeen ja ruotsalainen taksiryitys Suomesta Ruotsiin. Tällöin edellytetään kuitenkin, että kuljetus on tilattu ennakkoon tai paikallista taksia ei ole saatavilla. Suomalainen taksiryittäjä saa siten esimerkiksi jäädä odottamaan Suomen puolelta tuomaansa asiakasta Ruotsiin viedäkseen hänet takaisin Suomeen, jos näin on ennakolta sovittu. Samoin hän saa ottaa asiakkaan esimerkiksi Haaparannan ravintolasta pikkujoulu-aikaan viedäkseen hänet Tornioon, jos Haaparannassa ei ole silloin ruotsalaisia takseja saatavissa.

Artiklan c kohdan mukaan sallittua on puolestaan matkustajien kuljettaminen toisen sopimusvaltion alueen kautta kolmanteen maahan, jos kauttakulkumatkan aikana ei oteta uusia matkustajia. Näin ollen suomalainen autoilija voi viedä matkustajia Ruotsin kautta Norjaan, mutta ei ottaa tällä matkalla Ruotsista uusia matkustajia kyytiin.

Lisäksi sallittua on artiklan d kohdan mukaan se, että taksiryitys kuljettaa matkustajia tilapäisesti kahden paikkakunnan välillä toisen sopimusvaltion alueella (kabotaasi). Tällöin edellytyksenä on kuitenkin, että kyse on paikallisesta retkestä kuten koulun järjestämästä retkestä oppilaille ja retki liittyy välittömästi a kohdassa mainittuun sallittuun kuljetukseen ja retki tehdään samalla ajoneuvol-

la. Sallittu kuljetus toisen sopimusvaltion alueella edellyttää tämän lisäksi, että retki on tarkoitettu samoille matkustajille. Näin ollen suomalainen taksiryitys voi esimerkiksi samalla autolla, jolla se kuljettaa Suomesta oppilaita Ruotsin puolelle kouluun, kuljettaa samat oppilaat myös välittömästi tuon koulun luokkaretkelle kahden paikkakunnan välillä Ruotsissa.

4 artikla. *Taksiliikenne, joka ei ole sallittua.* Artiklan mukaan kuljetukset kahden paikan välillä toisen sopimuspuolen alueella eli kabotaasikuljetukset ovat kiellettyjä lukuun ottamatta niitä erityisiä kabotaasikuljetuksia, jotka ovat sallittuja 3 artiklan nojalla. Suomessa hoidettuihin kuljetuksiin sovelletaan siten pääsääntöisesti taksiliikennelakia. Kyseisen lain 4 §:n mukaan kuljetus edellyttää suomalaista taksilupaa. Ammattimaisen henkilöliikenteen harjoittaminen ilman taksilupaa on lain 28 §:n 1 momentin mukaan rangaistavaa luvattomana taksiliikenteen harjoittamisena. Lisäksi artiklassa kielletään harjoittamasta taksiliikennettä toisen sopimuspuolen alueelta kolmanteen maahan tai päinvastoin. Suomalainen taksiryittäjä ei siten saa ottaa matkustajia kyytiin Ruotsista ja viedä heitä edelleen Norjaan.

5 artikla. *Taksiliikennettä hoitavan velvollisuudet.* Artikla sisältää sopimuksen mukaisista, sallittua liikennettä hoitavan liikenteenharjoittajan tai taksinkuljettajan yleiset velvollisuudet. Näitä ovat velvoite käyttää taksamittaria kotivaltion lainsäädännön mukaisesti, velvoite pitää ajoneuvossa aina tietyt asiakirjat ja velvoite pyydettyä esittää nämä asiakirjat sopimuksessa mainituille valvontaviranomaisille. Kotimaan taksiliikenteessä taksamittarin käytöstä säädetään ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentissa. Sen mukaan luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M 1 – luokan ajoneuvossa on oltava taksamittari. Saman lain 87 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan taksamittarin asennus ja korjaus vaatii valvontaviranomaisen luvan. Tarkemmin taksamittarin käytöstä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 17 §:ssä ja vuosittain annettavassa valtioneuvoston asetuksessa taksiliikenteen kuluttajahinnoista (778/20119). Taksiluvan mukana

pitämisestä ja velvollisuudesta esittää lupa pyydettyä esittää säädetään taksiliikennelain 26 §:ssä. Kotimaan liikenteessä taksilupa pitää pyydettyä esittää poliisi-, tull- tai rajavartiomiehelle.

6 artikla. *Asiakirjat.* Artiklassa luetellaan ne asiakirjat, jotka on oltava aina ajoneuvossa. Suomalaisen taksiautoilijan ja kuljettajan on huolehdittava, että autossa on seuraavat asiakirjat: alkuperäinen taksilupa, taksinkuljettajan ajolupa tai vastaava aiempi lupa, auton rekisteriotteen osa I tai rekisteröintitodistuksen osa I todisteena siitä, että ajoneuvoa saa käyttää ulkomailla, taksamittarin sinetöintitodistus, kuljettajan ajopäiväkirja, turvakameran rekisteriseloste, jos autossa on kyseinen kamera, sekä valtioneuvoston voimassaoleva asetus taksiliikenteen kuluttajahinnoista tai vastaava hinnasto tai selvitys maksujen määräytymisperusteista.

Asiakirjat ovat samat, joita on pidettävä autossa kotimaan liikenteessä taksiliikennelain 26 §:n (alkuperäinen taksilupa) ja taksinkuljettajan ammattiajoluvasta annetun lain (695/2009) 23 §:n 2 momentin ja 40 §:n 6 momentin (ajolupa) mukaan. Auton rekisteriotteen osa I tai rekisteröintitodistuksen I osa on pidettävä mukana autossa ajoneuvolain 58 §:n ja 66 a §:n 4 momentin nojalla. Taksamittarin sinetöintitodistuksen pitäminen mukana autossa perustuu liikenne- ja viestintäministeriön autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen 17 §:n 2 momentin määräykseen. Kuljettajan ajopäiväkirjasta säädetään työaikalain (605/1996) 7 luvun 37 a §:ssä ja turvakameran rekisteriselosteen esilläpidosta henkilötietolain (523/1999) 2 luvun 10 §:ssä. Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajahinnoista on taksiliikennelain 16 §:n 3 momentin mukaan annettava vuosittain kesäkuun loppuun mennessä. Hinnoista ilmoitettaessa tulee taksiliikennelain 7 §:n mukaan noudattaa kulutushyödykkeen hinnan ilmoittamisesta markkinoinnissa annetun asetuksen (1359/1999) 11 §:n säännöksiä. Kyseisen pykälän 1 momentin mukaan selvitys maksujen perusteista on asetettava paikkaan, jossa se on kuluttajan helposti havaittavissa. Saman pykälän 3 momentin mukaan tarjottaessa palveluksia muualla kuin liikehuoneistossa on kyseinen selvitys esitettävä pyydettyä.

Viimeksi mainittua valtioneuvoston asetusta vastaavan hinnaston on sisällöltään oltava sama kuin itse asetus.

Vastaavasti ruotsalaiselta taksiautoilijalta tai kuljettajalta edellytetään, että ajoneuvossa on seuraavat asiakirjat: oikeaksi todistettu jäljennös taksiluvasta, taksinkuljettajatodistus, ajoneuvon rekisteröintitodistus, viimeksi annettu pöytäkirja ajoneuvon valvontakatsastuksesta ja viimeksi annettu pöytäkirja taksumittarin katsastuksesta.

7 artikla. Verot ja maksut. Artiklassa määrätään tieliikenteestä ja ajoneuvon hallussapidosta perittävien verojen ja maksujen vapautuksesta. Sen mukaan toisen sopimuspuolen alueella sallittuja kuljetuksia suorittava taksiyritys on vapautettu maksamasta kyseisiä veroja. Verottomuus koskee kuitenkin vain ajoneuvoa, jota ei ole rekisteröity toisen sopimuspuolen alueella. Taksiyritystä ei myöskään ole vapautettu maksamasta polttoaineveroa. Verovapaus ei myöskään koske teiden ja siltojen käytöstä perittäviä veroja ja maksuja tai arvonlisäveroja. Näin ollen suomalainen autoilija on velvollinen maksamaan tiemaksun, jos hän kuljettaa Ruotsin puolella matkustajia sopimuksen mukaisesti sellaisella alueella, jolla on käytössä tiemaksu.

Käytännössä sopimus koskisi autoverotusta. Autoverolain (1482/1994) 1 §:n mukaan ajoneuvosta on ennen sen rekisteröintiä ajoneuvorekisteriin tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa. Saman lain 2 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon käyttöönotolla Suomessa tarkoitetaan käyttöä liikenteeseen Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomessa. Laki sisältää kuitenkin joitain poikkeuksia. Lain 34 a §:n mukaan muualla kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa voi käyttää verottomasti muun kuin Suomessa olevan yrityksen yritystoiminnassa seitsemän kuukauden ajan. Lain 34 b §:n 1 momentti mahdollistaa sen, että Suomessa pysyvästi asuva henkilö, kuten autonkuljettaja, jonka työpaikka on Ruotsissa, voi väliaikaisesti veroa suorittamatta käyttää Suomessa työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa Ruotsissa pysyvästi rekisteröityä ajoneuvoa. Väliaikaisena käytönä pidetään sitä, että ajoneuvo viedään takaisin rekisteröintivaltioon kunkin työtehtävän päätyttyä. Ajoneuvoa voi kuitenkin käyt-

tää Suomessa yhtäjaksoisesti enintään kolme vuorokautta. Ajoneuvon käyttöä asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin ei pidetä työtehtävien hoitamisenä. Saman pykälän 2 momentin mukaan tämän pykälän mukaisesta käytöstä on kuitenkin tehtävä ilmoitus tulliviranomaiselle ennen kuin ajoneuvoa ryhdytään ensimmäisen kerran käyttämään Suomessa, ja tulliviranomaisen vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus pitää olla ajoneuvossa, kun se on liikenteessä.

Koska artikla kuitenkin edellyttää, että ruotsalaisilla taksiautoilijoilla on täysi verovapaus, eikä autossa sopimuksen 6 artiklassa mainittuihin, pakollisiin asiakirjoihin kuuluu autoverolaissa mainittua ilmoitusta, on artikla sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluva määräys ja edellyttää myös autoverotusta koskevaa muutosta.

8 artikla. Seuraamuksista ilmoittaminen. Artikla sisältää määräykset siitä, miten tulee menetellä tapauksessa, jossa taksiyritys rikkoo sopimuksen määräyksiä toisen sopimusvaltion alueella.

Artiklassa ei ole todettu, millaisia oikeudellisia seuraamuksia rikkomuspaikan alueella voidaan soveltaa toisesta sopimusvaltiosta tulleeseen taksiyrittäjään, joka rikkoo sopimuksen määräyksiä, vaan asia on jätetty sopimusvaltioille kansallisesti päätettäväksi. Näin ollen ruotsalaiset viranomaiset voivat määrätä suomalaiselle taksiyrittäjälle Ruotsissa myös rikosoikeudellisia seuraamuksia paitsi esimerkiksi ylinopeudesta myös sopimuksen vastaisesta toiminnasta kuten kielletyn kabotaasin harjoittamisesta tai siitä, että autossa ei ole sopimuksessa mainittuja asiakirjoja, jos teot on Ruotsissa määrätty rangaistaviksi. Vastaavasti Suomessa voidaan tuomita ruotsalainen taksiautoilija sopimuksen vastaisesta teosta, jos teko on Suomessa määrätty rangaistavaksi.

Korkeimman oikeuden 23 päivänä kesäkuuta 2010 kansainvälisestä taksiliikenteestä antaman päätöksen (KKO:2010:4) mukaan on epäselvää, voiko taksiliikennelakia soveltaa muussa maassa tarjottavaan ja sieltä alkavaan henkilöliikenteeseen, minkä vuoksi taksiliikennelain rangaistussäännöstä on tulkitettava suppeasti. Tämän vuoksi rangaistussääntöjä on syytä täydentää tässä yhteydessä.

Artikla velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia tiedonvaihtoon. Suomalaisista viranomaisista artikla velvoittaa sopimuksessa mainittuja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia.

Rikkomuspaikan toimivaltaisen viranomaisen eli Suomessa yleensä Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (Ely-keskuksen) on aina ilmoitettava alueellaan tapahtuneesta sopimusrikkomuksesta autoilijan kotivaltion vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle (Transportstyrelsen). Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ilmoittamisvelvollisuus ei ole sidoksissa siihen, mitä seuraamuksia Suomessa on määrätty. Sen tarkoituksena on helpottaa taksiliikenteen yleistä valvontaa, eikä viranomaisen artiklan mukaan tarvitse viivyttää ja odottaa siihen asti, että päätös tai tuomio on lainvoimainen. Käytännössä asianomaisen oikeusturva kuitenkin edellyttää, että Ely-keskus ilmoittaa vain lainvoimaiset päätökset.

Artikla velvoittaa ilmoittamaan sopimusrikkomuksia koskevat päätökset riippumatta siitä, ovatko ne luonteeltaan rikosoikeudellisia tai hallinnollisia päätöksiä, kuten varoituksia tai luvan peruutuksia toisessa sopimusvaltiossa tehdyn sopimusrikkomuksen vuoksi.

Kotivaltion viranomaisen on tämän artiklan mukaan ryhdyttävä autoilijaa kohtaan toimenpiteisiin, jotka on määrätty kansallisessa lainsäädännössä. Vaikka artikla ei suoraan velvoita kansallisen lainsäädännön täydentämistä sen paremmin rangaistusmääräysten kuin hallinnollisten sanktioiden osalta, voi artiklasta ja sopimuksen tarkoituksesta päätellä, että myös hallinnollisia sanktioita tarvitaan.

Käytännössä artikla velvoittaa täydentämään elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tiedonsaantia koskevia määräyksiä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on rikosrekisterilain (770/93) 4 a §:n 2 kohdan nojalla oikeus saada tietoja rikosrekisteristä, kun tietoa tarvitaan viranomaisen lupaa tai hyväksyntää varten, jonka edellytyksenä on henkilön luotettavuus. Oikeusministeriö voi saman pykälän 2 momentin mukaan painavista syistä antaa luvan tietojen luovuttamiseen rikosrekisteristä viranomaiselle henkilön luotettavuuden selvittämistä ja arvioin-

tia varten muussakin asiassa. Rikosrekisteriin merkitään myös ulkomaalaista henkilöä koskevat Suomessa annetut tuomiot.

Lisäksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on taksiliikennelain 29 §:n mukaan oikeus salassapitosäännösten estämättä saada taksiluvan haltijaa ja liikenteestä vastaavaa henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä muun muassa taksiluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä varten.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ei kuitenkaan ole oikeutta saada tietoja rikosrekisteristä rikosrekisterilain 4 a §:n 2 kohdan mukaan tietojen ilmoittamiseksi edelleen artiklan mukaisesti Transportstyrelsenille Ruotsiin. Tietojen saaminen olisi kuitenkin tarpeen erityisesti sopimuksen valvonnan kannalta. Tiedot olisivat tarpeen, jotta ruotsalainen viranomaislainen voisi ryhtyä mahdollisiin hallinnollisiin toimenpiteisiin ruotsalaisia yrityksiä kohtaan, kun tämä on syyllistynyt Suomessa sopimusrikkomukseen. Toisaalta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ei ole oikeutta saada rikosrekisteri- tai sakkorekisteritietoja myöskään taksiliikennelain 29 §:n nojalla muuta kuin tässä säännöksessä erikseen mainittua tarkoitusta varten ja siinä mainittujen henkilöiden osalta.

Luku III Loppumääräykset

9 artikla. *Toimivaltaiset viranomaiset.* Artiklassa määritellään, mitä toimivaltaisilla viranomaisilla tarkoitetaan sopimuksen eri artikloissa. Sopimuksen 8 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Suomessa kyseisen taksiluvan myöntäneet elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ja Ruotsissa Transportstyrelsen. Näillä viranomaisilla on siten velvollisuus ilmoittaa toisilleen, jos taksiyrittäjä rikko sopimusmääräyksiä toisen sopimusvaltion alueella. Taksiliikennelain 5 §:n mukaan taksiluvan myöntää se elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, jonka toimialueella liikenteen pääasiallinen asemapaikka on. Sama viranomaislainen myös seuraa taksin kysyntää ja tarjontaa taksiliikennelain 20 §:n nojalla, valvoo taksiliikenteen harjoit-

tamista yleisesti saman lain 21 §:n mukaan ja voi peruuttaa taksiluvan lain 22 §:n nojalla.

Sopimuksen 5 artiklan mukaisia valvontaviranomaisia, joille on pyydettyä esitettävä sopimuksessa mainittuja asiakirjoja, ovat Suomen ja Ruotsin poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitoviranomaiset. Käytännön valvontaa kansallisessa taksiliikenteessä hoitavat samat viranomaiset, jotka taksiliikennelain 26 §:n mukaan voivat pyytää esitettäväksi taksiluvan ja keskeyttää kuljetuksen, jos lupaa ei ole.

Viranomaisia, jotka perustavat 10 artiklassa mainitun sekakomitean ovat Suomen osalta liikenne- ja viestintäministeriö ja Ruotsin osalta elinkeinoministeriö.

Artiklassa määrätään vielä, että sopimuksessa mainittujen viranomaisten muutoksista tulee ilmoittaa diplomaattista tietä.

10 artikla. Sekakomitea ja riitojen ratkaisu. Artiklan mukaan Suomen liikenne- ja viestintäministeriö ja Ruotsin elinkeinoministeriö perustavat sopimuksen soveltamiseen liittyviä kysymyksiä käsittelemään sekakomitean. Sekakomitea kokoontuu säännöllisesti, ja se voidaan kutsua koolle jomankumman sopimuspuolen pyynnöstä. Jos sopimuksen soveltamisesta tai tulkinnasta aiheutuu riitaa, jota ministeriöt eivät pysty yksimielisesti ratkaisemaan, riidat ratkaistaan sopimuspuolten eli Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen kesken.

11 artikla. Voimaantulo. Artiklan määräysten mukaan sopimus tulee voimaan, kun on kulunut 30 päivää siitä, kun sopimuspuolet ovat diplomaattista tietä antaneet toisilleen kirjallisen ilmoituksen siitä, että asianomaisen valtion kansalliset vaatimukset sopimuksen voimaansaattamiseksi on tehty. Ruotsi on 16 päivänä joulukuuta 2011 ilmoittanut Suomelle nootilla saattaneensa kansalliset vaatimuksensa sopimuksen voimaansaattamiseksi valmiiksi. Tämän vuoksi määräaika lasketaan Suomen osalta siitä päivämäärästä lukien, kun Ruotsi on ilmoittanut vastaanottaneensa Suomen asiaa koskevan nootin. Vastaanottopäivää ei lasketa 30 päivän määräaikaan. Suomi voi toimittaa Ruotsille kyseisen nootin sen jälkeen, kun tasavallan presidentti on omalta osaltaan hyväksynyt sopimuksen sekä vahvistanut eduskunnan anta-

man lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta. Nootin antamisen jälkeen mutta ennen 30 päivän määräajan kulumista annetaan vielä valtioneuvoston asetus sopimuksen voimaansaattamisesta sekä voimaansaattamislain voimaantulosta.

12 artikla. Sopimuksen muutokset. Artiklan mukaan sopimusta voidaan muuttaa kirjallisella sopimuksella. Muutosopimus tulee voimaan samoin kuin pääsopimus.

13 artikla. Irtisanominen. Artikla sisältää määräykset sopimuksen irtisanomismenettelystä, ja sen sisältö vastaa tavanomaista kansainvälistä sopimusoikeudellista käytäntöä.

2 Lakiehdotuksen perustelut

Perustuslain 95 §:n 1 momentti edellyttää, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtiosisäisesti voimaan erityisellä voimaansaattamislailla. Esitys sisältää ehdotuksen seka- muotoiseksi voimaansaattamislaiksi.

1 §. Sopimuksen voimaansaattaminen. Säännöksen mukaan Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä Reykjavikissa 29 päivänä elokuuta 2011 tehdyn kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan sopimuksen, jäljempänä Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikennesopimuksen, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina, kuin Suomi on niihin sitoutunut.

Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Taksirytyksen velvollisuudet. Pykälässä säädettäisiin tärkeimmistä velvoitteista, joita suomalaisen taksirytyksen eli taksiluvan haltijan tai liikenteestä vastaavan henkilön ja käytännössä myös mahdollisen taksin- kuljettajan tulee sopimuksen ohella noudattaa. Näitä ovat velvollisuus palata asemapaikalle Suomeen ajon tai toimeksiannon päätyttyä, velvollisuus noudattaa taksiliikenteen kuluttajahintoja, salassapitovelvoite ja velvoite ajaa edullisinta reittiä.

Vastaavat velvoitteet ovat voimassa kansallisessa liikenteessä. Asemapaikan määritelmä sisältyy taksiliikennelain (217/207) 2 §:n 5 kohtaan ja palaamisvelvollisuus on kirjattu

myös itse taksiluvan ehtoihin. Asemapaikalle palaaminen on edellytys sille, että autoilija voisi noudattaa taksiliikennelain 12 §:ssä tarkoitettua yleistä ajovelvollisuutta, joka on yksi taksiliikennelain tärkeimmistä periaatteista. Taksiyritys on kansallisen lainsäädännön mukaan velvollinen myös noudattamaan taksiliikennelain 16 §:ssä mainittuja taksiliikenteen kuluttajahintoja ja kyseisen pykälän nojalla annettua voimassa olevaa valtioneuvoston asetusta taksiliikenteen kuluttajahinnoista. Taksiyritys ei siten voisi periä korkeampia hintoja sopimuksen mukaisesta liikenteestä kuin se voi periä kotimaassa harjoitettua liikenteestä.

Pykälän 3 momentti sisältäisi taksiliikennelain 24 §:ää vastaavan määräyksen taksirytyksen ja siinä työskentelevän henkilön sallassapitovelvollisuudesta ja saman lain 17 §:n 5 kohtaa vastaavan velvoitteen ajaa asiakkaan kannalta edullisinta ja tarkoitukseenmukaisinta reittiä.

3 §. Seuraamukset. Pykälässä säädettäisiin luvan peruuttamisesta, varoituksesta sekä puutteen tai laiminlyönnin korjaamismahdollisuudesta samoin periaattein kuin kansallisesta liikenteestä on säädetty taksiliikennelain 22 §:ssä. Lupa voitaisiin tämän säännöksen mukaan peruuttaa, kun suomalainen taksirytyksessä on syyllistynyt Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikennesopimuksen vastaiseen tekoon. Toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä, kun elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on saanut tiedon rikkeestä vastaavalta ruotsalaiselta lupaviranomaiselta eli Transportstyrelseniltä. Sopimuksen 3 artiklan vastaista olisi esimerkiksi uusien matkustajien ottaminen kyytiin Ruotsista kauttakulkumatalla Suomesta Norjaan. Sopimuksen 4 artiklan vastaista olisi esimerkiksi sellainen Ruotsissa harjoitettu liikenne kahden paikkakunnan välillä, joka ei olisi tilapäistä tai ei muuten täytäisi 3 artiklassa mainittuja vaatimuksia.

Lupa voitaisiin myös peruuttaa, jos suomalainen taksirytyksessä vakavasti tai olennaisesti laiminlöisi tai rikkoisi lain 2 §:ssä mainittua asemapaikalle palaamisvelvollisuutta, enimmäismaksuja koskevia määräyksiä tai tietojenantoa koskevaa velvollisuutta. Lupa voitaisiin lisäksi peruuttaa myös silloin, kun taksirytyksessä vakavasti ja olennaisesti rikkoisi 2 §:ssä mainittua velvollisuutta sallassapidos-

ta tai ajotavasta. Tältä osin luvan peruutus ei edellyttäisi ilmoitusta Ruotsista.

Luvan peruuttamisen sijasta olisi annettava varoitus, jos peruuttaminen olisi kohtuutonta ja teot tai puutteet korjattavissa tai vähäisiä. Määräaika puutteen tai laiminlyönnin korjaamiseen olisi vähintään kolme kuukautta.

4 §. Verotus. Pykälä täydentäisi sopimuksen 7 artiklan määräystä veroista ja maksuista. Autoverolain 1 §:n 1 momentin mukaan henkilöautosta on suoritettava valtiolle autoveroa ennen sen käyttöönottoa Suomessa. Saman lain 2 §:n 1 momentti sisältää yleisen määräyksen siitä, että käyttöönotolla Suomessa tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä liikenteeseen Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomeen. Lain 34 a § ja 34 b § sisältävät määräyksiä, jotka koskevat ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon väliaikaista, verotonta käyttöä yritystoiminnassa.

Säännöksen mukaan Ruotsiin sijoittuneen taksirytyksen ei kuitenkaan katsottaisi otta- neen ajoneuvoa käyttöön autoverolain 2 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla Suomen alueella, kun se harjoittaisi sopimuksen mukais- ta ammattimaista taksiliikennettä. Näin auto- verolakia ei tarvitsisi soveltaa lainkaan hoi- dettaessa sopimuksen mukaisia ammattiajoja. Ruotsalaisen taksirytyksen ei siten tarvitsisi aina tehdä ilmoitusta tulliviranomaiselle en- nen kuin ajoneuvoa ryhdytään ensimmäisen kerran käyttämään Suomessa, kuten autove- rolain 34 b §:n 2 momentti edellyttää. Autos- sa ei myöskään tarvitsisi säilyttää kyseistä ilmoitusta sen ollessa liikenteessä, koska täl- laisesta asiakirjasta ei ole mainintaa sopi- muksen 6 artiklassa. Kyseisessä 6 artiklassa määritellään autossa pakollisina mukana pi- dettävät asiakirjat.

Pykälän verovapaus ulottuisi kuitenkin vain sopimuksessa tarkoitettuihin sallittuihin taksiajoihin. Muihin ajoihin autoverolakia sovellettaisiin normaalisti. Autoverolain 34 b §:n 1 momentissa säädetään Suomessa va- kinaisesti asuvan luonnollisen henkilön auton käytöstä työtehtäviin, kun auto on rekisteröi- ty toisessa valtiossa. Kyseisen säännöksen mukaan ajoneuvon käyttöä asunnon ja työ- paikan välisiin matkoihin ei pidetä sellaisena työtehtävien hoitamisenä, joka oikeuttaisi ve- rovapautteen. Käytännössä säännöstä voitai-

siin soveltaa tapauksessa, jossa ruotsalaisella taksiyrityksellä olisi Suomessa asuva kuljettaja, joka ei palauttaisi autoa toimeksiannon jälkeen Ruotsiin vaan toisi auton kyydin jälkeen kotiinsa Suomeen. Näiden matkojen osalta auto katsottaisiin otetun liikenteessä käyttöön Suomen alueella autoverolain 2 §:n 1 momentin mukaan.

5 §. Rangaistusmääräykset. Pykälä sisältäisi rangaistusmääräykset kansainvälisestä, henkilöautolla, kuorma-autolla tai pakettiautolla harjoitetusta ammattimaisesta henkilöliikenteestä, jota harjoitettaisiin ilman suomalaista tai ruotsalaista taksilupaa. Se sisältäisi rangaistusmääräykset myös teoista, jotka eivät ole sallittuja sopimuksen 3 artiklan mukaan tai jotka ovat kiellettyjä sopimuksen 4 artiklan mukaan. Lisäksi se sisältäisi rangaistusmääräykset 5 artiklassa mainittujen velvoitteiden laiminlyönnistä.

Sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaan taksiyrityksellä tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on sijoittunut toisen sopimuspuolen alueelle ja jolla on oikeus harjoittaa taksiliikennettä siellä sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan. Suomessa ammattimaisen henkilöliikenteen harjoittaminen edellyttää taksiliikennelain 4 §:n 1 momentin mukaan taksilupaa. Ilman taksilupaa harjoitettu liikenne on rangaistavaa taksiliikennelain 28 §:n mukaan. Myös Ruotsissa taksiliikenteen harjoittaminen edellyttää taksilupaa.

Ammattimaisuus määriteltäisiin samoin kuin kansallisessa liikenteessä eli taksiliikennelain 3 §:ssä ottaen huomioon 4 a §:n säännökset henkilöiden kuljettamisesta kuorma-autolla ja pakettiautolla. Taksiliikennelain mukaan ammattimaista henkilöiden kuljettamista on elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen tai muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettu henkilöiden kuljettaminen tiellä korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muuten toisen elinkeinon ohella. Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla.

Rikoslain (626/1996) 1 luvun 1 §:n mukaan Suomessa tehtyyn rikokseen sovelletaan Suomen lakia. Saman lain 6 §:n mukaan

myös Suomen kansalaisen Suomen ulkopuolella tekemään rikokseen sovelletaan Suomen lakia. Kyseisen lain 11 §:n mukaan vieraan valtion alueella tehtyyn rikokseen voidaan soveltaa Suomen lakia Suomen kansalaiseen vain, jos rikos myös tekopaikan lain mukaan on rangaistava ja siitä olisi voitu tuomita rangaistus myös tämän vieraan valtion tuomioistuimessa. Rikoksesta ei silloin Suomessa saa tuomita ankarampaa seuraamusta kuin siitä tekopaikan laissa säädetään.

Pykälän ensimmäisen momentin 1 kohtaa sovellettaisiin siten lähinnä silloin, kun ruotsalainen henkilö harjoittaisi niin sanottua pimeää taksiliikennettä kansainvälisenä liikenteenä. Sitä sovellettaisiin lähinnä ruotsalaisiin yrittäjiin, mutta sitä olisi mahdollista soveltaa myös suomalaisiin toimijoihin rajan ylittävistä tai Ruotsissa harjoitetusta liikenteestä edellyttäen, että teosta olisi voitu tuomita rangaistus myös Ruotsissa, mutta sitä ei ole Ruotsissa määrätty.

Teosta tuomittaisiin sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi luvattoman Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikenteen harjoittamisesta, mikä vastaa rangaistusta taksiliikennelain 28 §:n mukaisesta luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta.

Pykälän ensimmäisen momentin 2 kohdan nojalla luvattomasta Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikenteen harjoittamisesta voitaisiin tuomita taksiluvan haltija, joka olisi syöllistynyt tekoihin, jotka eivät ole sallittuja sopimuksen 3 artiklan mukaan tai jotka ovat kiellettyjä sopimuksen 4 artiklan mukaan. Tällaisia tekoja olisivat matkustajien kuljettaminen ruotsalaisella taksilla Suomesta Ruotsiin, vaikka Suomessa olisi kyseisellä paikkakunnalla takseja tuolloin saatavilla. Tämän lainkohdan nojalla voitaisiin myös tuomita liikenteen harjoittaminen kabotaasina eli kahden Suomessa sijaitsevan paikkakunnan välillä silloin, kun kyse ei olisi tilapäisestä retkestä, kuten koulun retkestä, joka liittyy välittömästi rajan ylittävään kuljetukseen Ruotsista Suomeen ja jossa on käytössä sama ajoneuvo. Tätäkin lainkohtaa sovellettaisiin käytännössä lähinnä ruotsalaisiin taksiluvan haltijoihin.

Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikennesopimuksen vastaisesta liikenneluparikkomuksesta tuomittaisiin pykälän 3 momentin mu-

kaan henkilö, joka laiminlöisi Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikennesopimuksen 5 artiklassa mainittujen asiakirjojen mukana pitämisen autossa tai sellaisen asiakirjan esittämisen. Rangaistuksena olisi sakko. Rangaistus vastaisi taksiliikennelain 28 §:n 2 momentissa tarkoitettua liikenneluparikkomuksesta säädettyä rangaistusta.

6 §. Viranomaisen oikeus saada tietoja. Säännös täydentäisi sopimuksen 8 artiklaa, jossa määrätään seuraamuksista ilmoittamisesta. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on velvollisuus tämän artiklan nojalla ilmoittaa alueellaan tehdyt sopimusrikkomukset Ruotsin Transportstyrelseniin.

Taksiliikennelain 29 §:n nojalla elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä tietoja eri rekistereistä kuten rikosrekisteristä ja sakkorekisteristä vain, jos tiedot koskevat suomalaisen taksiluvan hakijaa, haltijaa tai liikenteestä vastaavaa henkilöä. Tietoja saa pyytää muun muassa taksiluvan peruuttamista varten. Rikosrekisteriä koskevat tiedot luovutetaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella rikosrekisterilain 4 a §:n 2 kohdan nojalla, kun tietoa tarvitaan viranomaisen lupaa tai hyväksyntää varten, jonka edellytyksenä on henkilön luotettavuus. Oikeusministeriö voi saman pykälän 2 momentin mukaan painavista syistä antaa luvan tietojen luovuttamiseen rikosrekisteristä viranomaiselle henkilön luotettavuuden selvittämistä ja arviointia varten muussakin asiassa. Rikosrekisteriin merkitään myös ulkomaa-laista henkilöä koskevat tuomiot.

Pykälän mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella olisi oikeus saada salassapitosäännösten estämättä tietoja rikosrekisteristä ja sakkorekisteristä myös ruotsalaiselle autoilijalle tai taksinkuljettajalle määrättyistä seuraamuksista. Vaikka elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus saada tietoja myös rikosrekisterilain 4 a §:n 2 kohdan nojalla, se voi kyseisen säännöksen mukaan saada tietoja vain lupaa tai hyväksyntää varten, jonka edellytyksenä on henkilön luotettavuus. Rikosrekisterilain säännös ei siten oikeuta tietojen saamiseen niiden ilmoittamiseksi edelleen toiselle viranomaiselle Ruotsiin, jotta tämä voisi ryhtyä mahdolli-

siin hallinnollisiin toimenpiteisiin, kuten peruuttaa taksiluvan.

Tiedonsaanti mahdollistaisi sopimusrikkomuksista ilmoittamisen Ruotsiin ja sen, että Ruotsin Transportstyrelsen toimivaltaisena viranomaisena voisi määrätä ruotsalaiselle taksiyrittäjälle kansallisessa lainsäädännössään mainitun seuraamuksen.

7 §. Viranomaisen oikeus keskeyttää kuljetus. Pykälä sisältäisi valvontaviranomaisen eli poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitoksen mahdollisuuden keskeyttää kuljetus, jos kuljettajalla ei olisi esittänyt asiakirjoja, jotka on mainittu sopimuksen 6 artiklassa, kuten esimerkiksi taksilupaa tai taksamittaria koskevia asiakirjoja.

Valvontaviranomaisella olisi tämä keskeyttämismahdollisuus riippumatta siitä, onko taksiyrittäjä suomalainen tai ruotsalainen.

Säännös vastaa taksiliikennelain 26 §:n 2 momentin säännöstä kuljetuksen keskeyttämisestä. Sen mukaan valvontaviranomaisella on oikeus keskeyttää kuljetus, jos suomalaisella taksiluvan haltijalla ei ole esittänyt taksilupaa.

8 §. Muutoksenhaku. Pykälässä määrättäisiin muutoksenhausta. Tämän lain nojalla tehtyyn päätöksestä saisi valittaa siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) on säädetty. Säännös vastaa taksiliikennelain muutoksenhakua koskevaa 27 §:ää.

9 §. Valtuutus. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettyinä ajankohtana samaan aikaan kuin sopimus tulee voimaan.

3 Voimaantulo

Sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua siitä, kun sopimusosapuolet ovat antaneet diplomaattista tietä toisilleen ilmoituksen siitä, että asianomaisen valtion kansalliset vaatimukset sopimuksen voimaansattamiseksi on täytetty. Ruotsi on 16 päivänä joulukuuta 2011 ilmoittanut Suomelle nootilla saattaneensa kansalliset vaatimuksensa sopimuksen voimaansattamiseksi valmiiksi. Tämän vuoksi määräaika lasketaan Suomen osalta siitä päivämäärästä lukien, kun Ruotsi on ilmoittanut vastaanottaneensa Suomen asiaa koskevan nootin. Vastaanotto-päivää ei lasketa 30 päivän määräaikaan.

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohdana samaan aikaan kuin sopimus tulee voimaan. Tavoitteena on, että sopimus tulisi voimaan viimeistään syksyllä 2012.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä tai ovat merkitykseltään huomattavia taikka vaativat perustuslain mukaan muusta syystä eduskunnan hyväksymisen. Muusta syystä eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä ovat muun muassa eduskunnan budjettivaltaa sitovat kansainväliset velvoitteet (PeVL 45/2000 vp).

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys luetaan lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla taikka jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan riippumatta siitä, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla säädetyn säännöksen kanssa (PEVL 11/2000 vp ja 12/2000 vp).

Sopimuksen 1 artiklassa määritellään sopimuksen soveltamisala eli Ruotsin ja Suomen alueiden välinen kansainvälinen taksiliikenne. Sopimuksen 2 artikla sisältää määritelmät taksiliikenteestä, taksiyrityksestä ja kotivaltiosta. Artiklat laajentavat Suomen lainsäädännön alueellista soveltamisalaa, ja ne vaikuttavat sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti, joten artiklat kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp, PeVL 24/2001 vp).

Sopimuksen keskeisimmät elinkeinoharjoittajaa koskevat määräykset sisältyvät sopimuksen 3 ja 4 artikloihin. Nämä artiklat si-

sältävät määräykset siitä, millainen liikenteen harjoittaminen maiden välillä on sallittua. Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään Suomessa taksiliikennelaissa (217/2007), ja kyse on perustuslaissa turvattun perusoikeuden, elinkeinovapauden käyttämisestä, joten artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan. Myös lakiehdotuksen 2—4 §:ssä on kyse elinkeinovapauden käyttämisestä, ja niitä on siten arvioitava perustuslain 18 §:n 1 momentin kannalta. Suomalaisen taksiyrityksen on 2 ja 3 §:n mukaan noudatettava sopimuksen mukaisessa liikenteessä eräitä taksiliikennelaissa määriteltyjä velvoitteita. Taksilupa voidaan myös 4 §:n nojalla peruuttaa paitsi sopimusrikkomuksen perusteella myös siksi, että näitä velvoitteita ei ole noudatettu. Täsmällisyys-, tarkkarajaisuus- ja oikeasuhtaisuusvaatimukset täyttyvät, koska niin 2 ja 3 §:ssä mainitut velvoitteet kuin 4 §:ssä tarkoitettu sanktio velvoitteiden laiminlyönnistä vastaavat pääosin sanamuodoltaan sitä, mitä taksiyrittäjää kohtaan on säädetty kansallisessa lainsäädännössä.

Sopimuksen 5 artikla sisältämät määräykset velvoittavat taksinkuljettajan ja taksiluvan haltijan käyttämään taksimittaria, pitämään autossa mukana tietyt asiakirjat ja esittämään ne artiklassa tarkoitetuilla valvontaviranomaisille. Määräykset koskevat yksilön velvollisuuksien perusteita, ja niistä on Suomessa säädetty ajoneuvolaissa (1090/2002) ja taksiliikennelaissa. Näin ollen artikla kuuluu lainsäädännön alaan samoin kuin 6 artikla, jossa määritellään ne asiakirjat, joihin 5 artiklassa viitataan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään niistä veroista ja maksuista, joista taksiyritys on vapautettu sopimuksen mukaista liikennettä hoitaessaan. Tieliikenteestä ja ajoneuvon hallussapidosta perittävistä veroista ja maksuista säädetään Suomessa lähinnä autoverolaissa (1482/1994) ja ajoneuvoverolaissa (1281/2003), joten artikla kuuluu lainsäädännön alaan. Autoverolain (1482/1994) 1 §:n mukaan ajoneuvosta on ennen sen rekisteröintiä ajoneuvorekisteriin tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa. Saman lain 2 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon käyttöönotolla Suomessa tarkoitetaan käyttöä liikenteeseen Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity

Suomessa. Laki sisältää kuitenkin joitain poikkeuksia. Lain 34 a §:n mukaan muualla kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa voi käyttää verottomasti muun kuin Suomessa olevan yrityksen yritystoiminnassa seitsemän kuukauden ajan. Lain 34 b §:n 1 momentti mahdollistaa sen, että Suomessa pysyvästi asuva henkilö, kuten autonkuljettaja, jonka työpaikka on Ruotsissa, voi väliaikaisesti veroa suorittamatta käyttää Suomessa työnantajansa omistuksessa tai hallinnassa Ruotsissa pysyvästi rekisteröityä ajoneuvoa. Väliaikaisena käyttönä pidetään sitä, että ajoneuvo viedään takaisin rekisteröintivaltioon kunkin työtehtävän päätyttyä. Ajoneuvoa voi kuitenkin käyttää Suomessa yhtäjaksoisesti enintään kolme vuorokautta. Ajoneuvon käyttöä asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin ei pidetä työtehtävien hoitamisenä. Saman pykälän 2 momentin mukaan tämän pykälän mukaisesta käytöstä on kuitenkin tehtävä ilmoitus tulliviranomaiselle ennen kuin ajoneuvoa ryhdytään ensimmäisen kerran käyttämään Suomessa, ja tulliviranomaisen vastaanotetuksi vahvistama ilmoitus pitää olla ajoneuvossa, kun se on liikenteessä.

Koska artikla kuitenkin edellyttää, että ruotsalaisilla taksiautoilijoilla on täysi verovapaus, eikä autossa sopimuksen 6 artiklan mukaan pidettäviin asiakirjoihin kuulu autoverolaissa mainittua ilmoitusta, on artikla sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluva määräys ja edellyttää myös autoverotusta koskevaa muutosta.

Sopimuksen 7 artikla kuuluu lainsäädännön alaan myös siksi, että se sisältää kansainvälisen velvoitteen, joka sitoo eduskunnan budjettivaltaa. Lakiehdotuksen 5 §:ssä täydennetään 7 artiklaa vapauttamalla sopimuksen mukainen ruotsalaisen taksirytyksen harjoittama taksiliikenne kaikilta osin autoverolain soveltamisesta.

Artikla 8 sisältää määräykset seuraamuksesta ilmoittamisesta ja velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia välittämään yksilöä koskevia tietoja toisen sopimusvaltion viranomaiselle. Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Henkilötietojen käsittelystä säädetään henkilötietolaissa (523/1999). Sopimuksen määräykset yksilöä koskevien tie-

tojen toimittamisesta kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Artikla velvoittaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta ilmoittamaan toisen sopimusvaltion taksirytyksen sopimusrikkomukset Transportstyrelsenille Ruotsiin. Näin se käytännössä velvoittaa täydentämään niitä säännöksiä, jotka koskevat elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen oikeutta saada tietoja rikoksista ja rikkomuksista. Kansallisesa lainsäädännössä taksiliikenteen valvontaa koskevista rikos- ja sakkorekisteritiedoista säädetään rikosrekisterilaissa (4 a §:n 2 kohta) ja taksiliikennelaissa (29 §).

Artikla ei suoraan velvoita tarkistamaan kansalliseen lainsäädäntöön sisältyviä seuraamuksia niin, että sopimusrikkomuksista voitaisiin asettaa sanktioita toiseen sopimusvaltion kuuluvalla taksirytykselle. Toisaalta Korkein oikeus on todennut, että taksiliikennelain rangaistussäännös on epäselvä, kun kyse on muussa maassa tarjottavasta taksipalvelusta tai sieltä alkavasta taksiliikenteestä, minkä vuoksi rangaistussäännöksiä on syytä täydentää sopimuksen tavoitteiden ja valvonnan toteutumiseksi. Tältä osin artiklassa epäsuorasti puututaan yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin, mikä vaatii myös siltä osin eduskunnan suostumusta. Rangaistussäännökset sisältyvät lakiehdotuksen 6 ja 7 §:ään. Seuraukset sopimusrikkomuksista ovat verrannolliset niihin taksiliikennelain 28 §:ssä mainittuihin sanktioihin, joita Suomessa sovelletaan suomalaiseen yrittäjään tämän syyllistyttyä luvattoman taksiliikenteen harjoittamiseen tai liikenneluparikkomukseen.

Lisäksi artiklan velvoitetta täydentää lakiehdotuksen 8 §, joka sisältää valvontaviranomaisen mahdollisuuden keskeyttää kuljetus, jos kuljettajalla ei ole sopimuksessa mainittuja asiakirjoja. Molempia pykäläiä on arvioitava perustuslain mukaisen elinkeinovapauden rajoituksen kannalta. Säännökset ovat sanamuodoltaan täsmälleen yhtä tarkkarajaisia, täsmällisiä ja oikeasuhtaisia kuin taksiliikennelain 26 § (taksiluvan mukana pitäminen ja ajon keskeyttäminen) ja 28 § (rangaistussäännökset).

Sopimuksen 9 artiklassa määritellään, mitä toimivaltaisilla viranomaisilla tarkoitetaan sopimuksen muissa lainsäädännön alaan kuu-

luvissa artikloissa. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Sopimuksen 9 artiklan on siten katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

Taksiliikennelain 5 §:n mukaan taksiluvan myöntää se elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, jonka toimialueella liikenteen pääasiallinen asemapaikka on. Sama viranomainen myös seuraa taksin kysyntää ja tarjontaa taksiliikennelain 20 §:n nojalla, valvoo taksiliikenteen harjoittamista yleisesti saman lain 21 §:n mukaan ja voi peruuttaa taksiluvan lain 22 §:n nojalla. Käytännön valvontaa kansallisessa taksiliikenteessä hoitaa myös poliisi-, tulli- tai rajavartiomies, joka taksiliikennelain 26 §:n mukaan voi pyytää esitettäväksi taksiluvan ja keskeyttää kuljetuksen, jos lupaa ei ole. Sopimuksen 9 artiklan määräysten on siten katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan myös siksi, että Suomen kan-

sallisessa lainsäädännössä viranomaisten toimivallasta säädetään lailla.

Sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja esitykseen sisältyvä lakiehdotus voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n perusteella esitetään, että

eduskunta hyväksyisi kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä Reykjavikissa 29 päivänä elokuuta 2011 tehdyn sopimuksen.

Koska sopimus sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Sopimuksen voimaansaattaminen

Kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä Reykjavikissa 29 päivänä elokuuta 2011 tehdyn sopimuksen, jäljempänä taksiliikennesopimus, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina, kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Taksirytyksen velvollisuudet

Suomeen sijoittunut taksiryitys on velvollinen taksiliikennesopimuksen mukaista taksiliikennettä harjoittaessaan:

1) noudattamaan niitä kuluttajahinnoista säädettyjä määräyksiä, joita sen on noudatettava kansallisessa liikenteessä; ja

2) viemään auton ajon tai toimeksiannon jälkeen takaisin taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 5 kohdassa tarkoitetulle asemapaikalleen.

Suomeen sijoittunut taksiryitys tai sen palveluksessa oleva ei saa oikeudettomasti ilmaista eikä käyttää omaksi tai toisen hyödyksi taikka toista vahingoittaakseen, mitä hän on harjoittaessaan taksiliikennesopimuksen mukaista taksiliikennettä, saanut tietää asiakkaan liike- tai ammattisalaisuudesta taikka yksityisyyteen kuuluvista seikoista, jollei laissa muuta säädetä. Salassapitovelvollisuus säilyy myös liikenteenharjoittamisen tai palvelussuhteen päätyttyä.

Suomeen sijoittuneen taksiryityksen tai sen palveluksessa olevan kuljettajan, on harjoittaessaan taksiliikennesopimuksen mukaista taksiliikennettä valittava asiakkaan kannalta

edullisin ja tarkoituksenmukaisin reitti tai ajettava asiakkaan ehdottamaa reittiä.

3 §

Seuraamukset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen on, saatuaan tiedon rikkomuspaikan toimivaltaiselta viranomaiselta, peruutettava taksilupa määräajaksi tai kokonaan, jos liikennettä on harjoitettu vastoin taksiliikennesopimuksen 3 tai 4 artiklan määräyksiä.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen on peruutettava taksilupa myös, jos 2 §:n säännöksiä on vakavasti ja olennaisesti laiminlyöty tai rikottu.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen on 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa taksiluvan peruuttamisen sijasta annettava taksiryitykselle varoitus, jos luvan peruuttaminen on kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset tai laiminlyönnit voidaan korjata tai 1 momentissa tarkoitetut rikkomukset ovat vähäisiä.

Jos luvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen on ennen luvan peruuttamista tai varoituksen antamista annettava taksiryitykselle mahdollisuus asetetussa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta.

4 §

Verotus

Ruotsiin sijoittuneen taksiryityksen, jolla on oikeus harjoittaa taksiliikennettä Ruotsissa, ei katsota autoverolain (1482/1994) 2 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla ottaneen

ajoneuvoa käyttöön liikenteeseen Suomen alueella pelkästään sillä perusteella, että ajoneuvoa käytetään taksiliikenteeseen Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikennesopimuksen mukaisesti.

5 §

Rangaistussäännökset

Joka

1) harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä henkilöautolla tai ajoneuvolain (1090/2002) 10 §:ssä tarkoitettulla N-luokan ajoneuvolla ilman taksiliikennesopimuksessa edellytettyä taksilupaa tai

2) harjoittaa taksiliikennettä vastoin taksiliikennesopimuksen 3 tai 4 artiklan määräyksiä

on tuomittava *luvattomasta Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Joka laiminlyö taksiliikennesopimuksen 5 artiklan velvollisuudet rekisteröidä kuljetus taksamittariin, pitää asiakirjat autossa tai esittää asiakirjoja on tuomittava *Suomen ja Ruotsin välisen taksiliikennesopimuksen vastaisesta liikenneluparikkomuksesta* sakkoon.

6 §

Viranomaisen oikeus saada tietoja

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskussella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada taksiliikennesopimuksen 8 artik-

lassa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuutta varten taksirytyksen edustajia koskevia tietoja rikosrekisteristä ja sakkorekisteristä.

7 §

Viranomaisen oikeus keskeyttää kuljetus

Taksiliikennesopimuksen 9 artiklassa mainittu toimivaltainen valvontaviranomainen voi keskeyttää kuljetuksen, jos kuljettaja ei voi esittää 6 artiklassa mainittuja asiakirjoja.

Kuljetuksen keskeyttävällä virkamiehellä on oikeus ottaa auton rekisteröintiä osoittava todistus ja rekisterikilvet haltuunsa. Ne on annettava takaisin, kun kuljetuksen keskeyttämisen perustetta ei enää ole.

8 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

9 §

Valtuutus

Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 31 päivänä toukokuuta 2012

Pääministerin estyneenä ollessa, puolustusministeri

STEFAN WALLIN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

Sopimus

Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä kansainvälisestä taksiliikenteestä tiellä

Suomen tasavallan hallitus ja Ruotsin kuningaskunnan hallitus, jäljempänä sopimuspuolet, jotka haluavat tukea maidensa välistä kehitystä edistämällä taksiliikennettä tiellä, ovat sopineet seuraavaa:

Luku I

Yleiset määräykset

1 artikla

Soveltamisala

Tämän sopimuksen määräyksiä sovelletaan sopimuspuolten alueiden väliseen kansainväliseen taksiliikenteeseen.

2 artikla

Määritelmät

Tässä sopimuksessa tarkoitetaan

1. taksiliikenteellä sellaista aikatauluun sitomatonta taksirytyksen harjoittamaa ammattimaista henkilökuljetusliikennettä, jota suoritetaan joko autolla, joka on tarkoitettu enintään kahdeksan henkilön kuljettamiseen kuljettajaa lukuun ottamatta tai muulla ajoneuvolla, jota saa käyttää taksiliikenteeseen sen sopimuspuolen, johon yritys on sijoittunut, kansallisen lainsäädännön mukaisesti; ajoneuvon on oltava rekisteröity Suomeen tai Ruotsiin;

2. taksirytyksellä luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on sijoittunut toisen sopimuspuolen alueelle ja jolla on oikeus harjoittaa taksiliikennettä siellä sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan;

3. kotivaltion sopimuspuolen aluetta, jossa taksirytyksellä on oikeus harjoittaa taksiliikennettä siellä sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan.

Luku II

Taksiliikenne

3 artikla

Sallittu taksiliikenne

Taksirytytys saa harjoittaa taksiliikennettä sopimuspuolten alueiden välillä ja niiden sisällä seuraavasti:

a) taksirytytys saa kuljettaa matkustajia kotivaltiosta toisen sopimuspuolen alueelle;

b) taksirytytys saa kuljettaa matkustajia toisen sopimuspuolen alueelta kotivaltioon, jos kuljetus on tilattu ennakkoon tai paikallista taksia ei ole saatavilla;

c) taksirytytys saa harjoittaa taksiliikennettä toisen sopimuspuolen alueen kautta kolmannen maahan ottamatta uusia matkustajia kauttakulkumatkan aikana;

d) taksirytytys saa suorittaa tilapäisiä paikallisia retkiä kahden paikan välillä toisen sopimuspuolen alueella, jos retket liittyvät välittömästi a kohdassa tarkoitettuun sallittuun kuljetukseen ja retket tapahtuvat samalla ajoneuvolla ja ne on tarkoitettu samoille matkustajille.

4 artikla

Taksiliikenne, joka ei ole sallittua

Taksirytytys ei saa harjoittaa taksiliikennettä a) toisen sopimuspuolen alueella kahden paikan välillä (kabotaasi) ellei kuljetus ole 3 artiklan d kohdassa tarkoitettu kuljetus;

b) toisen sopimuspuolen alueelta kolmanneen maahan eikä päinvastoin.

5 artikla

Taksiliikennettä hoitavan velvollisuudet

Sen, joka hoitaa taksiliikennettä tämän sopimuksen mukaisesti, on:

a) rekisteröitävä kuljetus taksamittariin taksiyrityksen kotivaltiossa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti;

b) pidettävä ajoneuvossa 6 artiklassa mainitut asiakirjat,

c) pyydettyä esitettävä edellä b kohdassa tarkoitettujen asiakirjain 9 artiklassa mainituille toimivaltaisille viranomaisille.

6 artikla

Asiakirjat

Edellä 5 artiklan b ja c kohdassa mainituilla asiakirjoilla tarkoitetaan Suomessa kotipaikkaansa pitävien taksiyritysten osalta seuraavia asiakirjoja:

1. alkuperäinen taksilupa;
2. taksinkuljettajan ajolupa tai vastaava henkilöauton ammattiajolupa tai henkilöauton ammattiajolupa, joka on rajoitettu inva-taksin kuljettamiseen;
3. auton rekisteriotteen osa I tai rekisteröinti-todistuksen osa I, todisteena siitä, että ajoneuvoa saa käyttää ulkomailla;
4. taksamittarin sinetöintitodistus;
5. kuljettajan henkilökohtainen ajopäiväkirja;
6. jos autossa on turvakamera, kameran rekisteriseloste; ja
7. valtioneuvoston voimassa oleva asetus taksiliikenteen kuluttajahinnoista tai vastaava hinnasto tai selvitys maksujen määräytymisperusteista.

Edellä 5 artiklan b ja c kohdassa mainituilla asiakirjoilla tarkoitetaan Ruotsissa kotipaikkaansa pitävien taksiyritysten osalta seuraavia asiakirjoja:

1. oikeaksi todistettu jäljennös taksiluvasta;
2. taksinkuljettajatodistus;
3. ajoneuvon rekisteröintitodistus;

4. viimeksi annettu pöytäkirja ajoneuvon valvontakatsastuksesta; ja

5. viimeksi annettu pöytäkirja taksamittarin katsastuksesta.

7 artikla

Verot ja maksut

a) Taksiyritys, joka suorittaa kuljetuksia toisen sopimusvaltion alueella tämän sopimuksen mukaisesti, on vapautettu kaikista veroista ja maksuista, joita peritään tieliikenteestä ja ajoneuvon hallussapidosta tällä alueella, lukuun ottamatta polttoaineveroa. Tämä pätee ainoastaan sillä ehdolla, että käytettäviä ajoneuvoja ei ole rekisteröity toisen sopimuspuolen alueella.

b) Tämän artiklan mukainen verovapaus ei koske teiden ja siltojen käytöstä perittäviä veroja ja maksuja eikä arvonlisäveroja.

8 artikla

Seuraamuksista ilmoittaminen

Jos taksiyritys toisen sopimusvaltion alueella ollessaan rikkoo tämän sopimuksen määräystä tai määräyksiä, on rikkomuspaikan toimivaltaisten viranomaisten alueellaan sovellettavista oikeudellisista seuraamuksista riippumatta ilmoitettava asiasta toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille, jonka tulee ryhtyä kansallisessa lainsäädännössä määrättyihin toimenpiteisiin. Sopimusvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava toisilleen asiassa päätetyistä seuraamuksista.

Luku III

Loppumääräykset

9 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

Edellä 8 artiklassa mainittuja toimivaltaisia viranomaisia ovat tämän sopimuksen voimaantullessa Suomessa taksiluvan myöntänyt elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja vastaavasti Ruotsissa Transportstyrelsen.

Edellä 5 artiklassa mainittuja toimivaltaisia valvontaviranomaisia ovat tämän sopimuksen voimaantullessa Suomen ja Ruotsin poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitosviranomaiset.

Jäljempänä 10 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat tämän sopimuksen voimaantullessa Suomen tasavallan osalta liikenne- ja viestintäministeriö ja vastaavasti Ruotsin kuningaskunnan osalta elinkeinoministeriö.

Sopimuspuolet ilmoittavat diplomaattista tietä toisilleen, jos tässä sopimuksessa mainitut toimivaltaiset viranomaiset muuttuvat.

10 artikla

Sekakomitea ja riitojen ratkaisu

Toimivaltaiset viranomaiset perustavat sekakomitean käsittelemään sopimuksen soveltamiseen liittyviä kysymyksiä. Sekakomitea kokoontuu säännöllisesti ja jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä.

Sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta aiheutuvat riidat, joita toimivaltaiset viranomaiset eivät pysty ratkaisemaan yksimielisesti, ratkaistaan sopimuspuolten kesken.

11 artikla

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua siitä, kun sopimuspuolet ovat diplomaattista tietä antaneet toisilleen kirjallisen ilmoituksen siitä, että asianomaisen valtion kansalliset vaatimukset

set sopimuksen voimaansaattamiseksi on täytetty.

12 artikla

Sopimuksen muutokset

Tätä sopimusta voidaan muuttaa sopimuspuolten kirjallisella sopimuksella.

Jokainen tätä sopimusta koskeva muutos-sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua siitä, kun sopimuspuolet ovat diplomaattista tietä antaneet toisilleen kirjallisen ilmoituksen siitä, että asianomaisen valtion kansalliset vaatimukset muutos-sopimuksen voimaansaattamiseksi on täytetty.

13 artikla

Irtisanominen

Sopimuspuoli voi sanoa irti tämän sopimuksen antamalla kirjallisen ilmoituksen diplomaattista tietä. Sopimus lakkaa olemasta voimassa kuuden (6) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona toinen sopimuspuoli on vastaanottanut ilmoituksen tai myöhempanä, ilmoituksessa mainittuna ajankohtana.

Tämän vakuudeksi ovat allekirjoittaneet, asianmukaisesti siihen valtuutettuina, allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty kahtena kappaleena Reykjavikissa 29 päivänä elokuuta 2011 suomeksi ja ruotsiksi, molempien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset.

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

Ruotsin kuningaskunnan hallituksen puolesta