



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 15/2026 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle (HE 15/2026 vp).

Valiokunnalle annettiin 42 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Opetushallitus, Verohallinto, Poliisihallitus, Kela, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Vanhusasiavaltuutetun toimisto sekä Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Bolt, DRide Oy, FDUV, Helsinki Limo, Helsingin Taksiautoilijat ry (HTA), ITS Finland ry, Invalidiliitto ry, Joensuun Taksi Oy, Kuluttajaliitto ry, Lapin Taksiryttäjät ry, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, Näkövammaisten liitto ry, Suomen Kuntaliitto, Suomen Palvelutaksit ry (SPT), Suomen Taksikoulutus Oy, Suomen Taksiliitto ry, Taksi Helsinki Oy, Taksiliikenteen Työnantajat ry, Tuomi Logistiikka Oy, Uber Finland Oy, Uudenmaan Taksiryttäjät ry ja Vammaisfoorumi ry. Lisäksi talousvaliokunta on antanut esityksestä lausunnon TaVL 13/2026 vp.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Taksamittari

Taksamittarin pakollisuus tilausajoissa ja sovelluskykydeissä

Helsinki Limon lausunnossa tuodaan esille, että kiinteähintaisen kutsuliikenteen osalta pakollinen taksamittari ei ole oikeasuhtainen esityksen tavoitteisiin nähden. Myös **ITS Finland** toteaa, että on varmistettava, että taksamittari ja siihen liittyvät vaatimukset toimivat yhteen sovelluspohjaisten tilaus- ja maksujärjestelmien kanssa eivätkä rajoita kuluttajien valinnan mahdollisuuksia. Tällaisissa tapauksissa sääntelyn tulisi mahdollistaa kustannustehokkaat digitaaliset ratkaisut, joissa keskiössä on luotettava kirjanpito ja viranomaisille raportoitava tieto. Taksamittarinkin tulee uudistua eli se ei voi olla vain passiivinen osa vaan se tulee integroida rajapintojen avulla osaksi palvelukehitystä eli se ei teknisesti saa estää uusien sovellusten käyttöönottoa. Samoin alustayhtiö **Uber Finland Oy (jäljempänä Uber)** toteaa lausunnossaan, että ehdotettu pakollinen taksamittarivaatimus myös ennalta varatuille sovelluspohjaisille matkoille on



askel taaksepäin taksiliikenteen digitalisaatiossa. Uber esittää, että digitaaliset ratkaisut sallitaan jatkossakin ja taksamittaripakkoa ei sovelleta sovellustakseille silloin, kun hinta ja reitti on vahvistettu etukäteen sovelluksen kautta. Myös sovellustoimija **Bolt** sekä **Kilpailu- ja kuluttajavirasto (jäljempänä KKV)** vastustavat taksamittarivaatimusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Jo esityksen valmistelun yhteydessä ehdotus taksamittarin pakollisuudesta on herättänyt voimakkaimmin erisuuntaisia näkemyksiä, kuten on todettu myös mm. hallituksen esityksessä sekä lausuntokierroksen lausuntoyhteenvedossa. Myös talousvaliokunnan lausunnossa todetaan, että asiantuntijakuulemisessa asiasta esitetyt arviot poikkeavat toisistaan voimakkaasti. Tietojen keruuta koskeva sääntely (15 a §) on säädetty alun perin verovalvonnan tarpeisiin. Verovalvonnan näkökulmasta taksamittari on tällä hetkellä luotettavin tiedon kerääjä ja säilyttäjä, eikä muiden laitteiden ja järjestelmien ole nähty päässeensä tavoitteeseensa yhtä luotettavina tiedonkerääjinä. Taksitoiminnan tulovirta muodostuu useista eri lähteistä, mukaan lukien erilaisten alustataloustoimijoiden sovellus-, tolppa- ja Kela-kyhydeistä, sekä muista satunnaisista ajoista, ja taksamittari mittaa samaan laitteeseen tiedot kaikista kyydeistä, sekä ajoneuvon kokonaiskilometrit. Taksamittariin siis kerätään saman ajoneuvon kaikkien kyytien tiedot, olivat ne sitten minkä tahansa sovelluksen tai välitysyhtiön kautta ajettu kyyti, kadulta tai tolpalta otettu kyyti tai etukäteen sovittu julkisesti tuettu kuljetus. Vaikka sovelluspohjaiset tilaustavat rekisteröivät niiden kautta välitetyistä yksittäisistä kyydeistä relevantit tiedot, voidaan yhdellä samalla ajoneuvolla ajaa lukuisia eri kyytejä, ja tietojen keräystapa ja muoto voivat poiketa toisistaan, jolloin kokonaisuuden hahmottaminen on hankalaa. Taksamittari ratkaisee tämän pirstaloituneen ja hajanaisen tiedonkeruun haasteen.

Lisäksi on syytä huomioida, että taksamittariin voidaan myös integroida eri ajovälitysjärjestelmiä tai sovelluksia, mikä tukee uusien digitaalisten innovaatioiden käyttöönottoa ja kehittämistä. Erilaiset sovellukset voivat siis kehittää rajapintoja ja integraatioita siten, että niiden kautta tilattujen kyytien tiedot siirtyvät automaattisesti sovelluksesta taksamittariin. Taksamittari ei siis ole este, koska useimpiin mittareista voidaan rajapinnan kautta yhdistää kerrallaan usemman eri tilausvälitysovelluksen tiedot. Tämänkaltaisen automaattinen integraatio on jo käytössä useiden tilausvälitysyhtiöiden sovellustilauksissa. Rajapinnan rakentaminen on kuitenkin toimijoiden vastuulla, ei viranomaisten.

Taksamittarin hyödyt ovat myös pelkkää verovalvontaa laajemmat, viitaten mm. **Taksiliikenteen työnantajat ry:n** sekä **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n (jäljempänä AKT)** lausuntoihin, joissa todetaan, että taksamittarissa palkanmaksun perusteet ovat selkeästi tallennettu ja haettavissa myös jälkikäteen. Näin ollen taksamittari myös helpottaa palkanmaksun perusteita esim. provisio- pohjaisessa palkkauksessa ja lisää molempien osapuolien oikeusturvaa työaika- ja



palkkauskiiistoissa. Tämä hyödyntää myös työntekijän asemassa olevia taksinkuljettajia.

KKV toteaa, että julkisesti tuettuja kuljetuksia suorittavat ja tilaavat yhtiöt sekä hyvinvointialueet ovat tuoneet esiin, ettei taksamittari ole tarpeellinen yhteiskunnan korvaamissa kuljetuksissa, sillä niissä käytetään tällä hetkellä laajasti muun tyyppisiä laitteita tai järjestelmäsovelluksia, jotka tuottavat tarvittavat tiedot kuljetuksista. Myös **Kuntaliitto** toteaa, että taksamittarivaatimus voi vaikuttaaärkevimmäksi katsottujen hinnoittelumallien käyttömahdollisuuksiin. Koulukuljetukset eivät tyypillisesti perustu yksittäisen matkan hintaan, vaan esim. päivähintaan, vuosihintaan tai reittikokonaisuuden hintaan. Myöskään hyvinvointialueiden kuljetuksissa hinta ei aina määräydy yksittäisen matkan hinnan perusteella. Samoin toteaa **Tuomi Logistiikka Oy** lausunnossaan. Sen operoimien kuljetusten osalta laissa määritellyt tiedot kerätään jo tällä hetkellä kuljettajan käytössä olevalla ajoneuvosovelluksella, ja taksamittarin käyttö olisi päällekkäistä tiedon keräämistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Lausunnossa esiin tuotuja näkökulmia on myös käsitelty esityksessä. Kuten todettu, taksamittarisääntely lähtee siitä, että yhdessä paikassa (taksamittarissa) on kaikkien ajoneuvolla ajatun kyytien kaikki tiedot sinetöitynä ja standardimuodossa. Ne luvanhaltijat, jotka ajavat julkisesti tuettuja kuljetuksia, voivat ajaa myös muita ajoja, mistä syystä on tärkeää, että taksamittarilla kerätään myös julkisesti tuetuista ajoista, samat tiedot ja ajoneuvon kokonaiskilometrit. Taksamittarin käyttö ei myöskään estä eri hinnoittelumallien käyttöä. Taksamittarissa on mm. eri toiminta-asentoja, jotka mahdollistavat myös erilaisten hinnoittelumallien käyttämisen ja tietojen keräyksen merkitsemisen myös silloin, jos hinta ei ole tiedossa ajon hetkellä. Liikenne- ja viestintäministeriön saaman tiedon mukaan taksamittarin voi asentaa erilliseen ns. sopimusajomoodiin, jolloin mittari laskee kilometrit tuloa tuottavaksi ammattiajoksi ja kyytiä koskeva hinta voidaan syöttää joko matkan alkaessa (suositeltava kirjanpidon ajantasaisuuden vuoksi) tai matkan jälkeen ja maksutavaksi syötetään laskutus, näin mahdollistaen myös eri hinnoittelumallien käytön. Sopimuskäytännöt eivät myöskään ohjaa lainsäädäntöä. Lisäksi ministeriö toteaa, että sovellusten on myös mahdollista kehittää integraatio taksamittariin, jolloin sovelluksessa oleva tieto tilauksesta ja mittarin keräämä tieto matkasta yhdistyvät. Taksamittarivaatimus aiheuttaa myös julkisesti tuetuissa kuljetuksissa eräviä mielipiteitä, sillä mm. valiokunnalle toimittamassaan lausunnossa **Kela** toteaa, että Kela on edellyttänyt kilpailutuksissaan, että kaikissa autoissa on suorakorvausmatkoja varten taksamittari sekä kaikki Kelalle toimitetut kuljetusten kustannustiedot perustuvat taksamittariin, joka on mittaustilalaitelain vaatimukset täyttävä.

Taksamittari ja hinnoittelu

KKV toteaa, että kuluttajien näkökulmasta taksamittari on käytännössä turha, jos matkasta on sovittu etukäteen kiinteä hinta. Taksamittari ei myöskään tehokkaasti



ehkäise hinnoitteluun liittyviä huijaustapauksia silloin, kun hinta perustuu mitattuun matkaan ja aikaan. Silloinkin kun taksissa on taksamittari, voidaan mittariin esimerkiksi syöttää väärä taksaluokka tai ajaa epätarkoituksenmukaista reittiä. Taksamittaria käyttävät taksit ovat voineet myös määrittää korkean vähimmäisveloituksen, josta kuluttaja ei ole tietoinen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. KKV:n esiin nostama huomio hinnoitteluepäselvyyksistä on tärkeä aihe, mutta ministeriö huomauttaa, että taksamittaria ei esitetä pakolliseksi varusteeksi ensijaisesti hinnan muodostumisen tai kuluttajansuojan vuoksi, vaan verovalvonnan ja tietojen keräämisen tueksi. Kuluttajan suojelemiseksi ja epäselvän hinnoittelun estämiseksi esityksessä esitetään myös muita ehdotuksia, kuten liikennevirhemaksun määrittämistä hinnaston puutteista tai puuttumisesta (uusi 268 a § 1 mom) sekä kuljettajalle asetettavaa velvollisuutta hinnan ilmoittamisesta (152 § 1 mom). Jatkossakin taksamittaria tulisi käyttää hinnan muodostumisen perusteena silloin, kun kyse on 152 § 2 momentin mukaisesta muuttuvahintaisesta kyydistä, ja lisäksi esityksessä ehdotetaan myös uuden liikennevirhemaksun määrittämistä myös tämän velvollisuuden laiminlyönnistä (268 a § 2 mom). Näiden uusien sanktiointien on arvioitu estävän hinnoitteluun liittyviä epäselvyyksiä. Lisäksi on syytä huomioida, että mikäli kuljettaja syyllistyy kuluttajan huijaamiseen, erehdyttämiseen tai muuhun sellaiseen tekoon, joka täyttää rikoslain tunnusmerkistön mukaisen teon, tulee tätä tutkia rikoslain säännösten mukaan eikä liikennepalvelulain mukaan. Mahdollisen rikosoikeudellisen seuraamuksen ohella kuluttajapalveluissa voi tulla kyseeseen myös kuluttajaoikeuden mukaiset menettelyt ja hyvitykset. Liikennepalvelulaki ei yksin säätele kaikkea toimintaa taksimarkkinoilla.

Myös **FDUV** toi lausunnossaan esille sääntelyn tarpeen varmistaa luotettava hinnanmuodostus ja hintainformaatio käytännössä siten, että matkustaja (tai edunvalvoja) voi tarkastaa hinnan etukäteen ja todentaa sen jälkikäteen, eikä hinnan perusteet muutu matkan aikana.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Voimassa olevan liikennepalvelulain 152 §:n 1 momentin mukaan henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeästi, yksiselitteisesti ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla eivätkä ne saa muuttua matkan aikana. Edellä kuvatusti uusilla sanktioinneilla tehostettaisiin hinnoittelua koskevan sääntelyn noudattamista ja asetettaisiin myös kuljettajalle vastuu hintatietojen antamisesta.



Taksamittarin hankintakustannukset

KKV:n näkemyksen mukaan taksamittarin hankinta on merkittävä kustannus, ja taksamittaripakko nostaa alalle tulon kynnystä ja vähentää etenkin sellaisten toimijoiden kiinnostusta aloittaa tai jatkaa toimintaa, jotka ajaisivat taksia osa-aikaisesti. KKV:n arvion perusteella jopa valtaosa taksialalla toimivista yrityksistä työskentelee osa-aikaisesti. Sovelluspohjaisia kyytejä ajaville kyse olisi lisäkustannuksesta, joka ei paranna palvelun laatua eikä siten lisää kuluttajien maksuhalukkuutta näitä kyytejä kohtaan. Taksamittarivaatimus voi vähentää osa-aikaisesti toimivien taksiryttäjien määrää, joka puolestaan heikentää taksien saatavuutta etenkin kysyntäpiikkien aikaan, jolloin vaatimuksesta olisi myös suoraa haittaa kuluttajille. Taksamittarivaatimus voi myös merkittävästi vähentää taksirytysten mahdollisuuksia ajaa useamman välitysyhtiön tai alustatoimijan kyytejä, jos kyytejä välittävät tahot edellyttävät tietyn taksamittarin käyttöä välittämässään kyydeissä ja jos eri toimijat edellyttävät erilaisten laitteiden käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö toteaa, että esityksessä ja sen vaikutusarvioinnissa on tuotu selvästi esille, että taksamittarista aiheutuu yrityksille kustannuksia, ja se voi vaikuttaa osa-aikaisesti toimivien ryttäjien määrään tai saatavuuteen kysyntäpiikkien aikaan sekä mahdollisesti kuluttajahintoihin. Samoin esityksessä ja valiokuntakuulemisissa on todettu, että näiden tarkempi ennustaminen on erittäin hankalaa, ellei jopa mahdotonta. Taksamittarin hankinta kertakustannuksena on suuri, mutta sen käyttöikä voi olla jopa 10 vuotta. Kuten esityksessäkin on todettu, taksamittarin voi hankkia myös leasing-sopimuksella, jolloin sen käyttö on joustavampaa eikä kertakustannus nouse liian suureksi. Yritystoimintaan liittyy kuluja, eikä taksamittarin kustannuksen arvioida olevan kohtuuton. Lisäksi on syytä huomioida, että uudet velvoitteet asetetaan luvanhaltijalle eli ryttäjälle, joten nämä eivät vaikuta osa-aikaisesti toimivien taksinkuljettajien asemaan. Taksamittarivaatimuksen ei myöskään nähdä vaikeuttavan useamman välitysyhtiön kautta ajamista, sillä mittariin pystytään yhdistämään useita eri välitysovelluksia, jolloin sovellusten keräämä kyydinvälitystieto ja mittarin keräämä matka- ja maksutieto yhdistyvät.

Taksamittarin keräämät tiedot ja säilyttäminen

Helsingin Taksiautoilijat ry (jäljempänä HTA), Lapin Taksiryttäjät ry, Suomen Taksiliitto ry (jäljempänä Taksiliitto) ja AKT esittivät lausunnossaan liikennepalvelulain 15 a §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että taksimatkasta kerättävien tietojen säilyttämisessä käytettävänä kolmantena osapuolena toimiminen edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston lupaa. Luvanvaraisuudella valvottaisiin, että kolmannet osapuolet on tunnistettu ja ne noudattavat niille asetettuja velvoitteita tietojen säilyttämisestä. Hallittu tiedonsiirto- ja tallennus tukisi myös verohallinnon sähköisen raportoinnin hankkeita kohti keskitettyä taloustiedonhallintaa. Mittarin



vaatimuksiin olisi lisättävä tiedon eheyttä koskeva vaatimus, joka estää sen tiedon poistamisen tai muuttamisen ennen kuin tieto on raportoitu eteenpäin luotettavalle kolmannelle osapuolelle. Sääntelyssä pitää määritellä, kuka saa poistaa mittarin käytöstä, ja estää usean mittarin käyttö samassa ajoneuvossa. Määräyksiin tulee lisätä, että mittarin voi poistaa vain valtuutettu mittariasentaja, jotta tiedot eivät häviä hallitsemattomasti. Samansuuntaisen ehdotuksen tietojen eheydestä totesivat myös **Taksi Helsinki Oy, AKT ja DRide Oy.**

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kolmas osapuoli, jonka hallinnoimassa tietokannassa taksimatkan tietoja tulee säilyttää, on säädetty alun perin vuonna 2021 tehdyssä edellisessä taksisääntelyn muutoksessa (HE 176/2020 vp), jossa kolmas osapuoli säädettiin erityisesti niitä tietoja varten, joita kerätään muulla laitteella tai järjestelmällä. Tässä esityksessä esitetään, että muuta laitetta tai järjestelmää ei voisi enää käyttää taksimatkan tietojen keräämisessä. Pykälään kuitenkin jätettiin maininta tietojen säilyttämisestä kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa. Taksamittarin ollessa kyseessä kolmantena osapuolena ovat käytännössä useimmiten taksamittarilaitteiden valmistajat ja heidän tietokantansa. Ministeriön saaman tiedon mukaan taksamittarit säilövät tietoa noin kaksi vuotta lähettäen tiedot myös reaaliaikaisena taksamittarivalmistajan tietokantaan.

Kolmannen osapuolen luvanvaraiseksi tekeminen edellyttäisi, että toimiluvan myöntämisen edellytyksistä sekä toimijan velvollisuuksista ja niiden rikkomisen seuraamuksista säädettäisiin erikseen. Sääntelyn seurauksena muodostuvalla toimilupa- ja valvontaprosesseilla tulisi myös olemaan resurssi- ja muita kustannusvaikutuksia prosesseista vastaavalle viranomaiselle sekä hallinnollista taakkaa toimijoille. Ministeriö ei myöskään näe, mitä ongelmaa kolmannen osapuolen luvittaminen ratkaisisi ja mitä väärinkäytöksiä se estäisi. Aivan erityisen merkittäviä resurssi- ja kustannusvaikutuksia olisi sääntelyllä, joka koskisi kolmannen osapuolen haltuun siirtyneen tiedon valvontaa. Tietojen automaattisen ja aukottoman keräyksen, siirtymisen ja säilyttämisen osalta ei ole yksinkertaista ratkaisua, vaikka erilaisia malleja on selvitetty vuosien saatossa, ja tällaisen rakentaminen edellyttäisi vuosien valmistelun ja rahoituksen.

Mitä tulee tiedon eheyteen, niin ministeriö toteaa, että taksamittarit on suojattu mekaanisilla sineteillä ja usein myös elektronisilla suojauksilla, jotka estävät tietojen muuttamisen. Taksamittarista ei siis voi poistaa tai muokata tietoja. Taksamittarin keräämä tietomäärä ja sen eheys on erittäin kattavaa. Ja kuten todettu, taksamittariin pystytään yhdistämään useita eri välityssovelluksia, jolloin sovellusten keräämä kyydinvälitystieto ja mittarin keräämä matka- ja maksutieto yhdistyvät, eikä useamman mittarin käyttämiselle ole tarvetta.



Lisäksi ministeriö toteaa, että vaikka liikennepalvelulaissa säädetään tietojen keräämisestä ja säilyttämisestä, niin liiketoiminnasta kerättävien tietojen säilyttäminen perustuu myös kirjanpito- ja verolainsäädäntöön. Liikennepalvelulain 15 a §:n 4 momentissa on mm. informatiiviset viittaukset verotusmenettelylain ja kirjanpitolain säännöksiin. Lisäksi, mikäli yrittäjä manipuloisi tai pimitäisi tietoja esimerkiksi verovalvonnassa, voisi kyseeseen tulla veropetos tai muu rikoslain nojalla tuomittava rikos. Taksiala on yksi ala muiden joukossa, eikä liikennepalvelulain tai ajoneuvolain säännöksillä yksinään säännellä kaikkea toimintaa tai rikkomuksia, kuten ei muillakaan aloilla.

Voimaantulo

Suomen Taksikoulutus Oy:n mukaan taksamittarin pakollisuus kaikkiin taksiliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin on erittäin hyvä asia, mutta katsoo, että taksamittarivelvoitteen tulisi tulla voimaan jo 1.1.2027 erityisesti kirjanpidollisista ja verotuksellisista syistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö ei kannata muutosehdotusta, ja toteaa, että mikäli valiokunta näkee tarpeelliseksi muuttaa taksamittarivelvoitteen voimaantuloa ja siirtymäaikaa, on ajan määrittämisessä huomioitava yrittäjille varattava riittävä aika taksamittarin hankintaan ja asennukseen. Lisäksi ministeriö toteaa, että mahdollinen muutos tulisi huomioida sekä 1. lakiehdotuksen 15 a §:n voimaantuloon ja siirtymäsääntöihin sekä 3. lakiehdotuksen 13 §:n 7 momentin ja 195 §:n 7 momentin voimaantuloihin ja siirtymäsääntöihin.

Erilliset taksirekisterikilvet (taksikilvet)

Talousvaliokunta toteaa lausunnossaan, että taksirekisterikilpeä koskeva ehdotus on herättänyt talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa osin erisuuntaisia arvioita. On arvioitu, että sääntely voi hidastaa markkinoille tuloa ja taksitoiminnan aloittamista ja haitata etenkin osa-aikaista taksitoiminnan harjoittamista. Valiokunnan lausunnon eriävässä mielipiteessä todetaan, että erilliset rekisterikilvet on todettu aiemmissa hallituksen esityksissä tarpeettomiksi, eikä tilanne ole muuttunut. Myös **KKV** toteaa, että vaatimus värillisestä rekisterikilvestä vaikeuttaa ja hidastaa taksitoiminnan aloittamista, koska kilpi täytyy hankkia erillisen hakuprosessin kautta. Vastaavankaltaisen näkemyksen esittivät myös alustayhtiöt **Uber** ja **Bolt**.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen, sillä lausunnossa esiin tuodut huomiot on jo huomioitu valmisteluvaiheessa ja tuotu esille esityksessä ja sen vaikutusarvioinnissa. Taksikilvet ovat taksamittarin ohella toinen muutosehdotus, josta esitetään hyvin laajasti eriäviä mielipiteitä. Edellisessä taksialan säädöshankkeessa taksikilvet nousivat esille vasta valiokuntavaiheessa, jolloin niiden edellyttämistä ei katsottu



tarkoituksenmukaiseksi mm. niiden vaatimien kustannusten, järjestelmämuutosten ja aikataulun vuoksi. Tässä hankkeessa taksikilvet ovat olleet mukana jo valmistelussa, mistä syystä edellisen hankkeen haasteet eivät ole muodostaneet estettä taksikilpien sääntelyyn. Lisäksi on syytä huomioida, että myös taksikilvissä velvoitteet kohdistuvat vain luvanhaltijoihin eli taksiyrittäjiin, eikä kilpivaatimuksella ole vaikutuksia työntekijänä toimivaan taksinkuljettajaan eikä sen arvioida vähentävän osa-aikaisesti toimivia kuljettajia tai nostavan alalle tulon kynnystä taksinkuljettajille.

KKV:n näkemyksen mukaan tieto siitä, onko taksiajoneuvo rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön tai liitetty liikennelupa, on tuskin kuluttajan kannalta itsessään merkityksellinen tieto. Esityksen pohjalta jää myös epäselväksi, mitä hyötyä värillisistä rekisterikilvistä olisi taksiliikenteen valvonnan kannalta. On epäselvää, missä määrin kuluttajat kokevat nykyisin luvallisten taksien tunnistamisen ongelmaksi tai että käytetäänkö taksiliikenteessä ajoneuvoja, joita ei ole rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Toisin kuin taksikupua, värillistä rekisterikilpeä ei voi ottaa pois silloin, kun ajoneuvo ei ole taksiliikennekäytössä. Tämä voi aiheuttaa kuluttajille sekaannusta siitä, mitkä ajoneuvot ovat todellisuudessa kyseisellä hetkellä taksikäytössä. Samoin **talousvaliokunnan** lausunnossa todetaan, että asiantuntijalausunnoissa on tuotu esille, että on epäselvää, missä määrin kuluttajat kokevat nykyisin luvallisten taksien tunnistamisen ongelmaksi tai käytetäänkö taksiliikenteessä ajoneuvoja, joita ei ole rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Tilausajoja tarjoavan **Helsinki Limon** näkemyksen mukaan värillinen taksirekisterikilpi ei lisää asiakkaan luottamusta palveluissa, joissa asiakas tilaa palvelun näkemättä autoa ennen tai tilaushetkellä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Kuluttajan kannalta varsinaiset rekisteröintitiedot eivät ole olennaisia, mutta luvan voimassaolo on. Taksikilven voi luovuttaa vain sellaiselle luvanhaltijalle, jolla on rekisterimerkinnät kunnossa, ja tällöin on oltava myös voimassa oleva liikennelupa. Valvonnan kannalta värillinen rekisterikilpi on myös tunnistettavampi, jolloin myös poliisi voi kenttävalvonnassa värillisen kilven nähtyään tarkastaa, onko kyseisellä taksilla liikennelupa voimassa. Taksikilpien tarkoituksena on yhtäältä lisätä ja helpottaa taksien valvontaa sekä parantaa luvallisten taksien tunnistamista. Jatkossa myös taksivalaisiin toimii yhä merkinä siitä, onko kyseinen taksikilvellinen ajoneuvo taksiajossa.

Taksi Helsinki Oy esittää lausunnossaan, että erillisellä Traficomien määräyksellä tulisi säätää sellaiset katsastusvarusteet, joiden täytyminen tai olemassaolo on edellytys taksikilpien saamiselle:

- Autossa tulee olla lain mukainen, sinetöity taksamittari ja kirjoitin.
- Taksamittariin tulee tallentua laissa määritetyt tiedot.
- Taksimittariin tulee olla asennettu ohjelma, joka lähettää edellä määritetyt tiedot viranomaisen hyväksymään keräyspisteeseen. Tästä tulee autossa olla todistus.



- Taksiryttäjällä tulee olla autossaan sopimus edellä mainitun keräyspisteen kanssa tietojen vastaanotosta, säilytyksestä ja luovuttamisesta esim. viranomaiselle.
- Autossa tulee olla lain mukainen taksivalaisin.
- Auto tulee olla vakuutettu ammattiliikenteeseen.
- Autossa tulee olla määräysten edellyttämä hinnasto.
- Autossa tulee olla määräysten edellyttämä tieto liikennettä hoitavasta yrityksestä asiakkaan nähtävillä.
- Autossa tulee olla mukana kopio liikenneluvasta.

Kun auto on katsastuksessa täyttänyt edellä mainitut vaateet, myöntää katsastusviranomainen/-toimija sille taksikilven, jonka näkemisellä asiakkaat voivat osaltaan varmistua, että kyseisen taksin osalta lakisääteiset asiat ovat tältä osin kunnossa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö ei kannata ehdotettuja muutoksia. Taksikilvet ja taksamittari ovat esityksessä säädetty pakollisiksi, mutta ne eivät ole toisistaan riippuvaisia. Taksikilvet myönnetään, jos luvanhaltija täyttää ehdotuksen mukaiset 17 §:n 1 ja 2 momentin rekisteröimisvaatimukset. Ajoneuvon vakuutuksen olemassaolo on myös liikennekäyttöön rekisteröinnin edellytys, eli luvanhaltija ei voi rekisteröidä ajoneuvoaan luvanvaraiseksi ilman voimassa olevaa vakuutusta. Luvanhaltija voi kuitenkin luvan saatuaan ja rekisterimerkinnät tehtyään tilata ja hakea ajoneuvoonsa taksikilvet, vaikka hänellä ei vielä olisi taksamittaria. Taksiliikennettä luvanhaltija saa kuitenkin harjoittaa vasta, kun ajoneuvossa on myös taksamittari. Lisäksi on hyvä huomioda, että luvanhaltijan tulee noudattaa kaikkia liikennepalvelulaissa, ajoneuvolaissa ja tieliikennelaissa asetettuja vaatimuksia (kuten em. listauksessa esitettyjä hinnastoa, taksivalaisinta ja liikennelupaa koskevat vaatimukset), mutta niiden noudattaminen ei ole taksikilpien myöntämisen edellytyksenä. Laissa ei myöskään säädetä siitä, missä järjestyksessä luvanhaltijoiden tulee hankkia taksikilvet ja taksamittari.

Yritys- ja edustusajojen poikkeus taksikilvistä

HTA, Lapin Taksiryttäjät ry, Taksiliitto, Taksi Helsinki Oy sekä AKT vastustavat lausunnoissaan sitä, että sopimus- ja yritysajoihin tarkoitetut ajoneuvot jätettäisiin rekisterikilpipakon ulkopuolelle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Poikkeus on sama, mikä on asetettu myös taksivalaisimen käytölle tieliikennelain 155 §:n 2 momentissa. Koska taksikilpiä ei saa pois siten kuin taksivalaisinta, niin vain sellaiset luvanhaltijat, jotka tarjoavat ainoastaan erillisiä yritys- ja edustusajoja, voivat poiketa kilpivaatimuksesta. Tällöin kyseisellä ajoneuvolla ei voi ajaa mitään muita ajoja kuin yritys- tai edustusajoja, joissa taksikilven käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella. Tämä



tarkoittaa sitä, että ilman kilpiä ei tämän poikkeuksen nojalla voi ajaa sovelluskyytejä tai muutoin ennalta tilattuja kyytejä eikä katu- tai tolppakyytejä. Jatkossa myös kuluttajat, viranomaiset ja muut luvanhaltijat tietävät, että takseissa tulee olla värilliset kilvet, minkä voi arvioida vähentävän taksikilvettömän ajoneuvon väärinkäyttöä ja siitä saatavia hyötyjä. Yritys- ja edustusajaja ei ole myöskään vapautettu liikennepalvelulain 17 §:n mukaisista rekisteröintivaatimuksista, vaan ainoastaan taksikilpien käyttöä koskevasta velvollisuudesta.

Vara-autoa koskeva poikkeus rekisteröintivaatimuksista

Suomen Palvelutaksit ry:n näkemyksen mukaan tilapäisen käytön määritteessä saattaa tulla ongelmia. Mahdollista on, että vara-autoa käytetään perusteettomasti jatkuvassa liikenteessä ketjuttamalla käyttöä vara-autoksi eri taksiajoneuvoille. Myös **Lapin Taksiryttäjät** esittää, että erillinen sääntely varataksista poistetaan. Esityksen mukainen ehdotus heikentää olennaisesti luotettavuutta, sillä se avaa mahdollisuuden pitkäaikaiseen ammattiliikenteeseen rekisteröimättömän auton käyttöön, jota ei pystytä valvomaan edes tämä esityksen mukaisesti. Myöskään **HTA** ei kannata esitystä tältä osin. Poikkeukset mahdollistaisivat lain tarkoituksen kiertämisen, siksi varataksien tulee täyttää vaatimukset yhtälailla. Taksikilvet eivät estä varataksiryttäjää vuokraamasta kalustoaan liikenneluvanhaltijoille vaan pikemminkin tarjoavat käyttövalmiin konseptin liitettäväksi vuokraajan liikennelualle. **DRide Oy** toteaa myös, että varataksien osalta poikkeukset tunnistettavuusvaatimuksista heikentävät valvonnan tehokkuutta. Mahdollisuus käyttää rekisteröimätöntä ajoneuvoa ammattimaisessa liikenteessä pidempiä aikoja lisää väärinkäytösten riskiä ja vaikeuttaa tienvarsivalvontaa. Varataksien tulee olla yksiselitteisesti liitettävissä luvanvaraiseen toimintaan ja liikennelupa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomioida ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Kuten edellisessä vastauksessa on todettu, jatkossa myös kuluttajat, viranomaiset ja muut luvanhaltijat tietävät, että takseissa tulee olla värilliset kilvet, minkä voi arvioida vähentävän taksikilvettömän ajoneuvon väärinkäyttöä ja siitä saatavia hyötyjä. Lisäksi, vaikka säännöksessä esitetään, että vara-auton ei tarvitsisi olla luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa ehdotetun 17 §:n 2 momentin mukaisesti, niin jatkossa ajoneuvon tulisi kuitenkin olla luvanvaraiseksi merkitty 17 §:n 1 momentin mukaisesti. Ministeriö toteaa myös, että vara-autosta ei ole säädetty poikkeusta taksamittarivaatimukseen, vaan myös vara-autossa on oltava taksamittari, jolloin mahdollisuus käyttää mitä tahansa ajoneuvoa on melko pieni. Vara-auton sääntelyssä ei nähdä suurta vaaraa väärinkäytöksille, mutta tiedostetaan tämän mahdollisuus.

Näkövammaisten liitto ry kommentoi, että esityksessä on pykälätasolle kirjattu vain lyhytaikainen ja tilapäinen käyttö. Termien määrittely on jätetty pykälän perusteluihin. Liitto esittääkin, että lyhytaikaisen ja tilapäisen käytön määrittely siirretään



pykälätasolle. Myös **Vammaisfoorumi** tukee Näkövammaisten liiton lausuntoa, että lyhytaikaisen ja tilapäisen käytön määrittely siirretään pykälätasolle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen, mutta toteaa, että mikäli valiokunta näkee tarpeelliseksi nostaa perusteluissa olevan 30 vuorokauden määritelmän pykälän tasolle 17 §:n 4 momenttiin, ei ministeriö vastusta muutosehdotusta, jos valiokunta katsoo sen tarpeelliseksi.

Erillinen sääntely eri toimijoille

KKV: näkemyksen mukaan taksialan lisäsääntely olisi syytä kohdentaa siten, että se puuttuu alalla havaittuihin todellisiin ongelmiin, eikä aiheuta tarpeettomia lisäkustannuksia sellaiselle osalle markkinaa, joka toimii nykyisellään kuluttajan kannalta hyvin. Tästä syystä olisi syytä harkita, että katutaksikyyteihin ja esimerkiksi sovelluksen kautta tilattaviin taksikyyteihin sovellettaisiin erilaista sääntelyä. Tällainen sääntelymalli, jossa katutakseihin ja etukäteen tilattuihin kyyteihin sovelletaan osin eri sääntöjä, on käytössä monessa muussa maassa. Myös vain etukäteen tilattuja kyytejä välittävä alustayhtiö **Bolt** toteaa, että tolppakyydit ovat alan ydin ongelma, ja näihin kyyteihin liittyy harmaaa talous, asiakkaiden vaaratilanteet ja hintaan liittyvät huijaukset. **Helsinki Limo** esittää myös, että sääntelyssä tulisi luoda taksiliikenteelle alahaaraa ”kutsuliikenne” eli yritys- ja edustusajot, jolla on palvelun oma henki ja erityispiirteet, eikä juuri mitään tekemistä perinteisen taksiliikenteen kanssa. Kutsuliikenteessä tulisi soveltaa poikkeusta taksamittariin, taksivalaisimeen, kuljettajakoulutukseen ja kielivaatimukseen.

Myös **talousvaliokunnan** lausunnon eriävän mielipiteen mukaan hallituksen esityksessä ei myöskään riittävällä tavalla puututa erityisesti katutakseihin liittyviin kilpailuongelmiin. Esimerkiksi vahvistamalla hintojen vertailtavuutta myös muille kuin taksisovelluksia käyttäville kuluttajille voitaisiin vahvistaa sekä kuluttajien asemaa että katutaksimarkkinaa. Lainsäädännöllä tulisi pureutua tarkkarajaisesti ja markkinaa mahdollisimman vähän häiritsevillä tavoilla tunnistettuihin ongelmiin ja puuttua kilpailuasetelmiin mahdollisimman vähän. Yhtenä mahdollisuutena tulisi harkita sitä, että taksamittarivaatimus rajattaisiin koskemaan vain katutakseja, eikä esimerkiksi sovelluksen kautta tilattuja kiinteähintaisia kyytejä. Näin puututtaisiin tarkkarajaisemmin tunnistettuun ongelmaan kuluttajien heikentyneen luottamuksen sekä mahdollisen hintavilpin osalta, eikä tarpeettomasti nostettaisi esimerkiksi osa-aikaisena alalla toimivien yrittäjien tai alustataloutta harjoittavien kustannuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Taksisääntelyssä on jo nykyisellään poikkeus mm. yritys- ja edustusajolle taksivalaisimesta ja esityksessä sitä esitetään myös taksikilvestä. Lisäksi hinnan ilmoittamista ja hinnastoa sekä hinnan määrittymistä



koskevat hieman eri säännöt sen mukaan, onko kyse ennalta tilatusta vai ennalta tilaamattomasta kyydistä tai kiinteähintaisesta vai muuttuvahintaisesta kyydistä. Tämänkaltaisia eroja sääntelyssä on mahdollista toteuttaa, mikäli poikkeukset tai erot ovat perusteltavissa. Kuitenkin esimerkiksi, kuten taksamittarin osalta on todettu, sen tarkoituksena on varmistaa standardimuotoisten tietojen kerääminen kaikista kyydeistä ja ajoneuvon kokonaiskilometreistä, jolloin ei olisi perusteltua, tarkoituksenmukaista tai yhdenvertaista edellyttää sitä vain osasta taksiajoista, toisin kuin nykytilassa jossa mittarin pakollisuus on sidottu vain hinnan muodostumiseen, jolloin eri sääntely erilaisille kyydeille on perusteltua. Laajemmasta eriyttämisestä olisi kyse silloin, jos luotaisiin kokonaan eri markkinat eri tilaustavoille ja -tyypeille. Näin on osassa Euroopan maita. Liikennepalvelulaissa on kuitenkin lähdetty siitä, että yhdellä taksiliikenneluvalla voi harjoittaa kaikkea taksitoimintaa. Mikäli tähän toivottaisiin muutosta, olisi kyseessä huomattavan laaja kokonaisuudistus ja monitahoinen muutos nykytilaan, jonka tulisi olla sääntelyn lähtökohta jo hankkeen alusta lähtien.

Saatavuus ja alalle tulon esteet

KKV tuo lausunnossaan esille huolen siitä, että etenkin pakollinen taksamittari ja värilliset rekisterikilvet haittaavat etenkin osa-aikaista taksiliikennettä harjoittavia toimijoita. Lisäksi virasto toteaa, että hallituksen esitykseen ei sisälly toimenpiteitä, joilla parannettaisiin taksipalvelujen saatavuutta. Osa hallituksen esitykseen sisältyvistä toimenpiteistä voisivat KKV:n arvion mukaan päinvastoin heikentää taksipalvelujen saatavuutta etenkin kysyntäpiikkien aikana. Myös **Bolt** tuo esille, että esitetyt uudet vaatimukset (taksamittarit, värilliset kilvet ja lisäkoulutus) lisäävät alalle tulon kynnystä merkittävästi vaikuttaen etenkin osa-aikaisiin kuljettaja-yrittäjiin. Nykyiset saatavuusongelmat lisääntyvät, kuluttajien hinnat nousevat ja yhä useampi suomalainen jää ilman taksia samaan aikaan kun taksien kysyntä jatkaa vahvaa kasvua. **Uberin** näkemyksen mukaan nämä iskevät erityisesti osa-aikaisiin kuljettajiin, saatavuuteen ruuhka-aikoina sekä kuluttajahintoihin. Myös **Kuntaliitto** näkee esitettyjen muutosten nostavan alalle tulon kynnystä ja vaikuttavan toimijoihin erityisesti, jos toiminta perustuu satunnaiseen tai osa-aikaiseen ajoon ja volyymit ovat pienet. Uusi sääntely voi lisäksi heikentää edellytyksiä kehittää uusia liiketoiminta- ja hinnoittelumalleja. Lisäksi **FDUV:n** mukaan esitys ei ota kantaa haasteisiin, joita taksipalveluissa jo nykyisin on, kuten turvallisten taksipalvelujen puute harvaan asutulla maaseudulla, vaikeudet saada taksia tarvittaessa sekä vaikeudet saada ruotsinkielisiä taksipalveluita.

Myös **talousvaliokunnan** eriävässä mielipiteessä on esitetty huoli esityksen vaikutuksista taksien saatavuuteen, sillä se heikentäisi erityisesti sivutoimisten taksiyrittäjien markkinoille pääsyä sekä kilpailuasetelmia. Hallituksen esityksestä puuttuvat kuitenkin kokonaan toimenpiteet, joilla taksien saatavuutta koko maassa pyritäisiin lisäämään tai siihen kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia rajaamaan. Valiokunnan lausunto ei riittävästi huomioi taksipalveluiden saatavuuteen liittyviä



ongelmia, vaan päinvastoin kohdistaa lisähaasteita nimenomaisesti osa-aikaisille palveluntarjoajille.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä on tunnistettu, että esitetyllä sääntelyllä voi olla mahdollisia vaikutuksia taksien saatavuuteen. Myös talousvaliokunnan lausunnossa todetaan, että hallituksen esityksessä on pyritty varsin monipuolisesti ja avoimesti nostamaan esille ehdotusten mahdollisia vaikutuksia. Säädosmuutoksilla on usein toisaalla positiivisia vaikutuksia ja toisaalla negatiivisia vaikutuksia, ja näiden välillä on tasapainoiltava. Esityksessä pääpaino onkin ollut taksialan luotettavuuden ja turvallisuuden kehittämisessä, sekä taksialan harmaan talouden torjunnassa. Näitä tavoitteita edistävillä toimilla, kuten taksamittarivaatimuksella, koulutuksella ja taksikilvillä voi väistämättä olla seurauksia, jotka vaikuttavat esimerkiksi alalle hakeutumisen houkuttelevuuteen ja siten välillisesti taksipalvelun saatavuuteen. Koska taksiala toimii nykyään markkinaehtoisesti, lakimuutoksin on hankalaa edistää taksien saatavuutta ilman, että muutoksin liikaa rajoitettaisiin alan markkinaehtoisuutta. Suuren kysynnän alueilla taksien saatavuus on parempi, kun taas maaseudulla ja harvaan asutuilla alueilla taksien ohella myös muiden palveluiden tarjonta on supistunut väestökehityksen ja alueellisen muutoksen seurauksena, mikä heijastaa myös pidempiaikaista rakennemuutosta ja alueiden eriytymistä. Koska saatavuuden haasteet keskittyvät tietyille alueille, ei lainsäädäntömuutoksilla ole yksinkertaista tai kenties mahdollistakaan saada lisättyä markkinaehtoista tarjontaa alueille, joissa kysyntää ei ole. Ei-lainsäädännölliset keinot, kuten kuntien hankkima päivystys tai taksiyrittäjien keskenään sopimat päivystykset, voisivat kuitenkin mahdollisesti helpottaa taksien saatavuutta alueille, jolla takseista on pulaa esimerkiksi ilta- tai yöaikoina. Ministeriö tulee kuitenkin jatkossakin seuraamaan lainsäädäntömuutosten vaikutuksia taksien saatavuuteen.

Taksinkuljettajan koulutus ja kokeet

Koulutusvaatimukset

Useat toimijat kannattivat täydennyskoulutusvaatimuksen lisäämistä. **HTA** esittää, että täydennyskoulutuksen piiriin kuuluvien 1.7.2018 jälkeen ammattijoluvan saaneiden taksinkuljettajien tulisi suorittaa uudelleen 25 a §:n mukainen taksinkuljettajan koe luvan uusimisen yhteydessä. Näin varmistuttaisiin, että kaikki kuljettajat täyttäsivät vaaditun osaamistason. Myös **Lapin Taksiyrittäjät**, **Taksiliitto** ja **AKT** esittävät, että täydennyskoulutuksen piiriin kuuluvien luvan uusivien taksinkuljettajien tulisi suorittaa uudelleen 25 a §:n mukainen taksinkuljettajan koe luvan uusimisen yhteydessä. Täydennyskoulutusvaatimus jää Taksiliiton mukaan vajaaksi, jos koulutukseen osallistumista ei testata. **FDUV** ehdottaa, että 1.7.2018 jälkeen luvan saaneet kuljettajat ja yrittäjät olisi vaadittava osoittamaan, kelpoisuutensa, pätevyytensä ja soveltuvuutensa alalle esimerkiksi 1–2 vuoden siirtymäaikana lain voimaantulon



jälkeen. Myös **Näkövammaisten liitto** tuo esille, että myös paikallistuntemus on oleellinen osa hyvää ja luotettavaa taksiliikennettä. Näkövammaisten liitto epäilee, ettei esitettävä täydennyskoulutus takaa asiakaspalveluammatissa vaadittavaa osaamista. Myös **Vammaisfoorumin** mukaan täydennyskoulutuksen osalta on tärkeää varmistaa, että koulutus on riittävän kattavaa eikä jää liian suppeaksi. Liian lyhyt koulutus ei välttämättä riitä varmistamaan riittävää osaamista.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö ei kannata vaatimusta taksinkuljettajan kokeen edellyttämisestä luvan uusimisen yhteydessä. Tämänkaltaisen vaatimus olisi elinkeinovapauden rajoittamista, joka ei välttämättä täyttäisi perustuslaissa turvattujen perusoikeuksien rajoitusedellytyksiä mm. oikeasuhtaisuudesta ja välttämättömyydestä. Ajoluvan uusimisesta on kyse silloin, kun henkilöllä on jo ainakin viiden vuoden ajalta kokemusta taksinkuljettajana toimimisesta, ja lisäksi henkilö on jo kertaalleen suorittanut kokeen. Täydennyskoulutuksen sisältö ja toteutustapa tulee määrittymään tarkemmin myöhemmin annettavan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen sekä markkinoiden tarjonnan mukaan. Ajoluvat ja liikenneluvat ovat valtakunnallisia, jolloin paikallistuntemus koulutuksen osana ei olisi tarkoituksenmukaista. Koska täydennyskoulutus koskee vain niitä henkilöitä, joilla on lain voimaantullessa ajolupa, ja jotka uusivat ajoluvan ilman, että he ovat käyneet nyt esitettävää taksinkuljettajan koulutusta, on henkilöillä jo useamman vuoden kokemus taksinkuljettamisesta sekä aiemmin läpäisty taksinkuljettajan koe. Tästä syystä myös täydennyskoulutus on ehdotettu olemaan lyhyempi kuin taksinkuljettajan tai erityisryhmien kuljettajan koulutus.

Invalidiliitto nostaa esiin, että erityisesti eri tavoin toimintakyvyltään rajoittuneet asiakkaat, kuten fyysisesti vammaiset, tarvitsevat matkan onnistumiseksi kuljettajalta erityisiä taitoja ja kykyjä ja riittävää osaamista erityisesti esteettömyyden, avustamisen ja asiakasryhmien tarpeiden ymmärtämisen osalta. Osaamisen varmistaminen on keskeinen edellytys, ja sen tulee sisältyä selkeästi koulutusvaatimuksiin ja liikennepalvelujen sääntelyyn, jotta vammaisten henkilöiden itsenäinen ja turvallinen liikkuminen voidaan turvata koko maassa. Myös **FDUV** tuo vastaavia huomioita esiin, ja kertoo että vammaisilla henkilöillä voi olla haasteita ymmärtää ja käsitellä tietoa, suunnitella ja hallita muutoksia sekä kommunikoida, mikä voi johtaa turvattomuuteen esimerkiksi silloin, jos jotain yllättävää sattuu. Lisäksi FDUV tuo esiin taksimatkustamisen turvattomuutta erityisesti vammaisten naisten näkökulmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Yllä kuvattujen vaatimusten toteutumista on edistetty jo nykyisin erityisesti taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksella. Kela ja monet hyvinvointialueet myös edellyttävät koulutuksen suorittamista kilpailutuksen osallistumisen edellytyksenä. Tämä on tehnyt koulutuksesta käytännössä välttämättömän suurelle osalle taksinkuljettajista. Jatkossa vaadittava 21



tunnin taksinkuljettajan peruskoulutus sekä jo alalla oleville suunnattu seitsemän tunnin täydennyskoulutus tulevat myös vahvistamaan kaikkien alalla toimivien taksinkuljettajien osaamista myös edellä kuvatuissa teemoissa, ja siten parantamaan saatavilla olevan taksipalvelun laatua.

Uber katsoo, että ehdotettu 21 tunnin kiinteä aikavaatimus on hallinnollisesti raskas ja jäykkä vaatimus, ja ehdottaa, että koulutusvaatimus muutetaan osaamisperusteiseksi, jolloin olennaista ei ole koulutuksessa istuttu aika, vaan säädettyjen osaamistavoitteiden saavuttaminen ja niiden todentaminen kokeella. Osaamisperusteisuus mahdollistaisi Uberin mukaan nykyaikaisten digitaalisten oppimisympäristöjen hyödyntämisen ja nopeuttaisi uusien kuljettajien pääsyä alalle turvallisuudesta tinkimättä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata koulutukselle ehdotetun 21 tunnin ajallisen keston alentamista tai siitä luopumista. Tuntimäärä on konkreettinen mittari, joka osoittaa koulutuksen kattavuuden helposti. Se on myös varsin vakiintunut tapa kuvata koulutuksen laajuutta. Vaatimuksen toteuttamisen seuranta jollakin muulla tavalla voisi olla haastavaa, eikä lausunnosta aivan ilmene, millä tavalla osaamisperusteisuus olisi tarkoitus toteuttaa. Esityksen mallissa koulutuksen osaamisperusteisuus varmistetaan taksinkuljettajan kokeessa, jossa testataan koulutuksessa opittuja asioita. Esityksessä on lähdetty siitä, että taksinkuljettajan koulutus ja koe yhdessä muodostavat mielekkään kokonaisuuden, jolla varmistetaan, että kuljettajalla on työssä tarvittava riittävä osaaminen. Digitaalisten oppimisympäristöjen hyödyntäminen on mahdollista koulutuksen laajuudelle määritellystä tuntimäärästä huolimatta, sillä koulutusta voidaan järjestää perinteisen lähiopetuksen lisäksi myös esimerkiksi etäopetuksena, verkko-opetuksena ja käytännön harjoituksina. Laki mahdollistaa myös koulutuksen suorittamisen useamman päivän aikana.

Joensuun Taksi Oy ehdottaa, että erityisryhmien koulutuksen sisältöä sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräystä erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta muutettaisiin, kun 21 tunnin taksinkuljettajan koulutus säädetään pakolliseksi. Koska erityisryhmien koulutuksen sisältö on osittain päällekkäinen uuden taksinkuljettajan koulutuksen kanssa, tulisi erityisryhmien koulutuksen sisältöä täsmentää päällekkäisyyksien karsimiseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Tässä esityksessä ei ole ehdotettu muutosta erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Kaikkien koulutusten pakolliset aihealueet on määritelty laissa hyvin ylätasoisesti, ja Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu määräyksenantovaltuus tarkemmasta koulutuksen sisällöstä ja käytännön



toteutuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto on jo käynnistänyt määräyshankkeet määräysten päivittämisestä.

Taksinkuljettajan pätevyyteen liittyvistä seikoista

Suomen Taksikoulutus Oy:n mukaan pitäisi edellyttää taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseksi Suomessa suoritettavaa taksinkuljettajan koulutusta ja koetta. Suomen lainsäädäntö ja varsinkin yhteiskunnan kustannettavaksi tulevat taksipalvelut erilaisine asiakasryhmineen ovat poikkeuksellisia muihin maihin verrattuna.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö ei kannata, että vaatimus taksinkuljettajan pätevyyden suorittamisesta Suomessa lisättäisiin lakiin, eikä näe sitä mahdollisena sääntelynä. EU:n vapaan liikkuvuuden kannalta oikeus harjoittaa ammattia on olennainen, jolloin vaatimus siitä, että pätevyys tulisi ehdottomasti suorittaa Suomessa olisi ongelmallinen. Ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/36/EY vahvistetaan säännöt koskien toisessa maassa hankitun ammattipätevyyden tunnustamista. Suomessa ammattipätevyysdirektiivi on täytäntöön pantu muun ohella ammattipätevyyden tunnustamisesta annetulla lailla 1384/2015 (jäljempänä ammattipätevyyslaki). Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomainen taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisessä, joten virasto tekee myös päätökset vastaavasta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan pätevyydestä. Taksinkuljettajan ajoluvan myöntäminen Suomessa EU- tai ETA-valtiossa taksinkuljettajan pätevyyden omaavalle henkilölle ei olisi kuitenkaan automaatio. Ammattipätevyyslain korvaavia toimenpiteitä koskevan 7 §:n 1 momentin mukaan ammattipätevyyden tunnustamispäätöksessä hakijalle voidaan asettaa vaatimus kelpoisuuskokeen suorittamisesta tai enintään kolme vuotta kestävästä sopeutumisajasta, jos hakijan saaman koulutuksen sisältö on olennaisesti erilainen kuin vastaavan kansallisen koulutuksen sisältö. Taksinkuljettajan ajoluvan 25 §:ssä säädetyt muut kuin koulutus- ja koevaatimukset tulee myös joka tapauksessa jokaisen hakijan täyttää. Liikenne- ja viestintävirasto tulee käsittelemään hakemukset tapauskohtaisesti, ja arviointi suoritetaan vertailemalla henkilön saatua pätevyyttä vastaavaan suomalaiseen.

Taksiliitto sekä **Uudenmaan Taksiyrittäjät ry** ja **Lapin Taksiyrittäjät ry** esittävät, että liikennepalvelulakiin lisätään taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi uusi taksinkuljettajan ajokoe, joka on osa taksinkuljettajan koesuoritusta kirjallisen kokeen rinnalla. Myös **AKT** katsoo, että ajokokeen tarpeellisuutta tulisi arvioida. Ajokokeessa kuljettajan tulisi osoittaa riittävät taidot muun muassa ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen. Niin ikään **Näkövammaisten liitto** ja **Vammaisfoorumi** esittävät ajonäytettä, joka tulisi suorittaa ennen taksinkuljettajan kokeeseen osallistumista. Näkövammaisten liiton mukaan ajonäyte tulisi lisätä myös täydennyskoulutuksen osa-alueeksi. Ajonäytteessä olisi Näkövammaisten liiton



mukaan mahdollista havainnoida taksinkuljettajaksi pyrkivän kielitaitoa sekä liikennekäyttäytymistä ja navigointiosaamista.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Kuljettajan ajokoetta ei ole esitetty lisättävän ajoluvan saamisen edellytykseksi tässä esityksessä. Erillisen ajokokeen järjestäminen edellyttäisi muun muassa lisäresursseja viranomaisille, sekä kokonaan uuden koemuodon ja vastuutahojen selvittämistä ja määrittämistä. Tällaisten muutosten tekeminen vaatisi myös laajempia vaikutustenarviointeja. Ajokokeesta tulisi kustannuksia sekä viranomaisille että kuljettajille. Mahdollisen ajokokeen lisääminen taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi olisi merkittävä muutos, joka edellyttäisi perusteellista vaikutustenarviointia ja valmistelua.

Taksinkuljettajien kielitaidosta

Invalidiliitto korostaa, että toimintakyvyltään rajoittuneet asiakkaat, kuten fyysisesti vammaiset, tarvitsevat matkan onnistumiseksi kuljettajalta erityisiä taitoja ja kykyjä, joihin sisältyy myös riittävä suomen kielen taito. Näkövammaisten liiton näkemyksen mukaan kielitaidon tulisi suomen tai ruotsin kielessä olla vähintään tasolla B1.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö ei kannata ehdotettuja muutoksia ja toteaa, että tietyn kaikkia taksinkuljettajia koskevan kielitaitotason edellyttäminen olisi elinkeinovapauden rajoittamista, joka ei välttämättä täyttäisi perustuslaissa turvattujen perusoikeuksien rajoitusedellytyksiä mm. oikeasuhtaisuudesta ja välttämättömyydestä. Lisäksi kielitaitovaatimusten on oltava myös EU-oikeuden valossa perusteltuja tehtävän suorittamiseen nähden, oikeasuhtaisia ja niitä pitää soveltaa syrjimättömästi. Tarkkoja kielitaitovaatimuksia on lähinnä terveydenhuollon ja opetusalan ammattilaisilla ja mm. tuomioistuimissa, eikä taksiala ole kielitaidon osalta rinnastettavissa ko. aloihin. Lisäksi ministeriö toteaa, että julkisilla hankintayksiköillä on hankintalainsäädännön perusteella oikeus määritellä omien hankintojensa kielitaitovaatimukset, jotta hankittu palvelu vastaa mahdollisimman hyvin hankinnan tavoitteita.

Uudenmaan Taksiryttäjät ry esittää kielitaidon todentamista jokaisen ajoluvan uusimisen yhteydessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen huomioiden em. kanta kielitaidon edellyttämiseen, minkä lisäksi etenkin ajoluvan uusimisen yhteydessä ei voida edellyttää sellaista vaatimusta, joka ei ole luvan myöntämisen edellytyksenä.

FDUV korostaa, että oikeus ruotsinkieliseen palveluun ei useinkaan ole turvattu taksipalveluissa ja viittaa perustuslain 17 §:än, joka koskee kielellisiä oikeuksia. Kun taksipalvelut ovat osa palveluketjua, jossa viranomainen (esim. kunta, hyvinvointialue



tai valtion viranomainen) järjestää, hankkii tai muutoin vastaa palvelusta, on kielelliset oikeudet turvattava erityisesti niille, jotka eivät osaa muuta kieltä. Ruotsinkielisten taksipalvelujen puutteellinen saatavuus on konkreettinen ongelma, joka voi vaarantaa turvallisuutta ja käytännössä estää liikennepalveluiden itsenäisen käytön.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö katsoo, ettei huomion johdosta ole tarpeellista tehdä muutoksia esitykseen. Huomio on tärkeä, mutta ministeriö toteaa, että kielellisten oikeuksien toteutumista tulee jatkossakin arvioida muun lainsäädännön, kuin taksisääntelyn valossa.

Helsinki Limon mukaan kielitaitovaatimus on syrjivä ja työllistymisen ja työllistämisen jarru erityisesti ulkomaisten asiakkaiden palvelemisessa. Esimerkiksi ranskaa ja englantia puhuvaa, pitkään ulkomailla esim. lähetystössä työskennellyttä autonkuljettajaa ei voi Suomessa työllistää kutsuliikenteen vastaavaan ostopalvelun tehtävään, jossa asiakkaat eivät puhu suomea. Helsinki Limo kysyy, miksi kuljettajaksi työllistymisessä on suomen kielen vaatimus ulkomaalaisten asiakkaiden palvelemiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että tällä hetkellä laissa ei ole tiettyä kielitaitovaatimusta kuljettajalle, mutta liikennepalvelulain 155 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaisesti henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Taksinkuljettajankoe sekä yrittäjien osalta yrittäjäkoe on kuitenkin suoritettava suomeksi tai ruotsiksi, jolloin kokeeseen osallistuvan henkilön on myös läpäistäkseen koe hallittava näitä kieliä. Ministeriö toteaa, että liikenneluvan ja taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset ovat samat kaikille toimijoille riippumatta siitä, kenelle palveluja tarjotaan.

Muista koulutukseen liittyvistä seikoista

Suomen Taksikoulutus Oy katsoo, että koska taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuutena on ilmoittaa tiedot taksiliikenteen koulutuksen suorittaneista liikenneasioiden rekisteriin liikennepalvelulain 36 b §:n mukaisesti, erillisiä koulutustodistuksia ei tarvita. Myöskään lain 6 a §:ssä ei enää säädettäisi koulutustodistuksen antamisesta. Tähän liittyen tulisi tehdä muutoksia pykäliin 26 a ja 26 b niin, että todistusmaininnat poistettaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa huomion osin oikeaksi, eikä vastusta muutosehdotusta, jos valiokunta katsoo sen tarpeelliseksi. Koska taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa (26 a §) on kyse vapaaehtoisesta erityiskoulutuksesta, joka ei ole taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen ehto, voisi todistuksella olla tässä tapauksessa kuljettajalle erityinen arvo esimerkiksi työllistymisessä. Tieto taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisesta on kuitenkin saatavilla liikennepalvelulain 227 §:n mukaisesti



liikenneasioiden rekisteristä yksittäisluovutuksena, josta esimerkiksi työnantaja voi asian tarkistaa. Koulutustodistuksen antaminen ei siis olisi välttämätöntä, mutta voi olla joissain tilanteissa kuitenkin perusteltua, eikä ministeriö näe tarpeelliseksi poistaa mainintaa 26 a §:stä, johon ei esityksessä esitetä muitakaan muutoksia. Sen sijaan 2. lakiehdotuksen 26 b §:ssä säädetyistä täydennyskoulutuksesta myönnettävällä todistuksella ei ministeriön näkemyksen mukaan ole tarvetta. Liikenne- ja viestintävirasto saa taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä varten tiedon täydennyskoulutuksen suorittamisesta liikenneasioiden rekisteristä. Täydennyskoulutuksen suorittaminen olisi 2. lakiehdotuksen mukaisesti voimassa väliaikaisesti ja se olisi ajoluvan uusimisen edellytyksenä. Näin ollen 26 b §:n mukaisen täydennyskoulutuksesta ei olisi tarpeen säätää laissa todistuksen myöntämisestä, mitään varsinaista haittaa ei todistuksen myöntämisestä ole, joten muutos ei ole ehdottoman tarpeellinen. Joten mikäli valiokunta katsoo tarpeelliseksi, 2. lakiehdotuksen 26 b §:n 2 momentista voi poistaa toisen virkkeen: *"Koulutusorganisaatio myöntää koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen."*

Taksi Helsinki Oy katsoo, että jotta laissa nyt säädettyjen koulutusten vaikuttavuus kyetään tosiasiallisesti hyödyntämään, Taksi Helsinki Oy esittää, että kaikkalainen koemenettely on aina viranomaisen järjestämää ja valvomaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa jo nykytilassa taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä ja kokeen valvonnasta. Esityksen 6 §:n muutosehdotuksen mukaisesti jatkossa virasto vastaisi myös yrittäjäkokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia koulutuksen ja kokeen järjestämiseksi tarvittavat avustavat tehtävät muilta, siten kuin liikennepalvelulain V osan 25 luvussa säädetään. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto valvoo palveluntuottajan toimintaa, kokeiden vastaanottamista sekä kokeiden järjestämisestä tehdyn sopimuksen noudattamista liikennepalvelulain 215 §:n mukaisesti.

FDUV katsoo, että koulutuksen ja kokeiden viranomaisvalvontaa tulee vahvistaa. FDUV suosittelee myös, että koulutuksen järjestäjät käyttävät kokemusasiantuntijoita, joilla on älyllinen tai vastaava vamma.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Edellä kuvatun kokeiden järjestämistä ja sen valvontaan liittyvien tehtävien lisäksi virasto vastaa myös koulutuksen ja koulutusorganisaatioiden valvonnasta, minkä lisäksi virasto antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta. Koulutusorganisaatiot voivat kuitenkin järjestää koulutuksen sisällön ja toteutustavan



parhaaksi katsomallaan tavalla, kunhan koulutus täyttää laissa ja määräyksissä asetetut vaatimukset.

Opetushallituksen mukaan hallituksen esityksen mukaisesti muuttuvat säädökset koulutuksesta edellyttäisivät, että logistiikan perustutkinnosta poistetaan taksiliikenteeseen liittyvä tutkinnon osa. Erilliset säädökset edellyttäisivät erillisen luvan hankkimista, josta aiheutuisi ammatillisen koulutuksen järjestämiselle ylimääräisiä kustannuksia. Lisäksi esitetään, että taksinkuljettajan osaamiseen tähtäävä koulutus ilman Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntää olisi rangaistavaa. Säädösten voimaan astumisen jälkeen taksinkuljettajan luvan hankkiminen jäisi kuljettajan omalle vastuulle, myös ammatillisessa koulutuksessa opiskelleelle. Säädosmuutos poistaa mahdollisuuden hankkia ammatillisen koulutuksen henkilöliikenteen kuljettajakoulutuksessa taksiliikenteessä tarvittavan osaamisen, mikä mahdollisuus on ollut tutkintoon johtavassa koulutuksessa vuodesta 2007 alkaen. Säädosmuutos edellyttää Opetushallituksen määräyksen, logistiikan perustutkinnon, muuttamista, mikä aiheuttaa Opetushallitukselle ja erityisesti koulutuksen järjestäjille työtä ja kustannuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö on käynyt valmistelun aikana keskusteluja sekä Opetushallituksen että opetus- ja kulttuuriministeriön kanssa aiheesta. Yhtenä vaihtoehtona taksinkuljettajan koulutuksen käymiselle oli myös ammatillisen tutkinnon osan hyväksiluku taksinkuljettajan koulutukseksi. Ammatillisen koulutuksen ja maksullinen taksinkuljettajan koulutuksen sisällöt ja toteuttamistavat poikkeavat kuitenkin selvästi toisistaan. Keskustelujen aikana näiden kahden eri koulutusmuodon hyväksyminen liikennepalvelulain mukaiseksi, ajoluvan myöntämisen edellytyksenä olevaksi koulutukseksi todettiin kuitenkin epätarkoituksenmukaiseksi. Kahden koulutuspolun avaaminen johtaisi käytännössä tilanteeseen, jossa Suomessa järjestettäisiin sekä maksuttomia että maksullisia taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksen täyttäviä koulutuksia. Valmistelussa onkin alalle hakeutuvien henkilöiden yhdenvertaisuuden ja yritysten kilpailuneutraaliuden näkökulmasta pidetty tarkoituksenmukaisena, että lakisääteistä taksinkuljettajan koulutusta järjestäisivät vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutusorganisaatiot. Liikennepalvelulaki ei kuitenkaan edellytä, että ammatillisesta koulutuksesta tulisi poistaa taksiliikenteen tutkinnon osa, vaan ainoastaan sitä, että taksinkuljettajan ajolupa voidaan myöntää vain henkilölle, joka on suorittanut liikennepalvelulain mukaisen taksinkuljettajan koulutuksen. Luvatonta koulutustoimintaa säätelevä 265 § koskee vain sellaista toimintaa, jossa koulutusorganisaatio tarjoaisi liikennepalvelulain mukaista koulutustoimintaa, joka on taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä, ilman liikennepalvelulain mukaista lupaa.

Taksi Helsinki Oy esittää, että lakiin kirjataan tai lain soveltamisen yhteydessä annetaan määräys, jolla velvoitetaan alalla jo toimivien, 1.7.2018 jälkeen luvan



saaneiden, yrittäjien ja kuljettajien todentamaan kelpoisuusehtonsa taksiyrittäjänä tai taksinkuljettajan toimimiseen yhden vuoden kuluessa lain voimaantulosta. Todentaminen tapahtuu taksinkuljettajan osalta läpäisemällä viranomaisen järjestämän taksinkuljettajan ajolupakokeen. Yrittäjän osalta hänen tulee täyttää ne taksiluvan saamisen edellytykset, mitkä tulevassa laissa on säädetty.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Yrittäjänä toimivan luvanhaltijan tulee täyttää kaikki kelpoisuusvaatimukset koko kymmenvuotisen lupakauden ajan. Liikenne- ja viestintävirasto tekee lupien voimassaoloaikana myös ns. työpöytävalvontaa edellytysten tarkastamiseksi. Sen sijaan sekä taksinkuljettajan koe että yrittäjäkoe tulee suorittaa vain kerran, eikä tähän olla esittämässä muutosta.

Hyvämainisuusvaatimus

Oikeusministeriö toi lausunnossaan esille, että esitys sisältää ehdotuksen liikenteen palveluista annetun lain 8 §:n muuttamisesta. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin rikoksia, joita koskevien säännösten rikkominen otettaisiin jatkossa huomioon hyvämainisuuden arvioinnissa. Lisättävät rikokset koskisivat seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia sekä petos- ja maksuvälinerikoksia. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota ensinnäkin, ettei esityksen perusteluista käy aivan selväksi, millä tavalla henkeen ja terveyteen kohdistuvien rikosten ja seksuaalirikosten katsotaan vaikuttavan luvanhaltijan sopivuuteen toimia nimenomaan tässä ominaisuudessa ja miksi ei ole riittävää, että kyseiset rikokset ovat jo nyt taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä. Koska sääntely on merkityksellistä elinkeinovapauden kannalta, perusoikeuksien rajoitusedellytykset edellyttävät rajoituksen hyväksyttävyyttä, jonka arviointi puolestaan edellyttää riittäviä perusteluja.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että liikennepalvelulain 8 §:ssä määritellään, milloin henkilö voidaan todeta hyvämaineiseksi ja milloin tämä edellytys vaarantuu. Esityksessä esitetään, että jatkossa luvanhaltijan hyvämainisuus voi vaarantua, jos henkilö syyllistyy seksuaalirikoksiin tai henkeen tai terveyteen kohdistuviin rikoksiin. Ministeriö toteaa, että kyseessä ovat hyvin vakavat rikokset toista henkilöä kohtaan, jotka osoittavat piittaamattomuutta toisen henkilön turvallisuudesta ja itsemääräämisoikeudesta, ja jotka vaikuttavat olennaisesti henkilön luotettavuuteen, mistä syystä niiden huomioiminen on perusteltua, kun arvioidaan henkilön hyvämainisuutta. Lisäksi ministeriö toteaa, että kyseisten rikosten lisääminen hyvämainisuuden arviointiin on ollut esillä aiemminkin. Valiokunnan mietinnön (LiVM 28/2021) mukaan ns. liikkuvuuspaketin käsittelyssä asiantuntijakuulemisessa tuotiin esille, että liikennepalvelulain hyvämainisuuden vaatimuksia olisi tarpeen täydentää erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien muun muassa seksuaalirikosten osalta. Myös eduskunnan lausuman mukaisesti eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää ja arvioi



liikennepalvelulain hyvämaineisuutta ja kuljettajan ajolupaa koskevaan sääntelyyn liittyvät muutostarpeet erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien muun muassa seksuaalirikosten osalta. Lisäksi ministeriö huomauttaa, että mahdolliset rikostuomiot 8 §:n 1 momentin mukaisista rikoksista eivät automaattisesti estä luvansaantia, vaan se edellyttää aina myös sen arvioimisen, osoittaako tuomio henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Tämä tarkoittaa myös sitä, että rajoitus ei ole ehdoton, eikä rikokseen syyllistyminen ole automaattinen este elinkeinotoiminnalle.

Toiseksi **oikeusministeriö** kiinnitti lausunnossaan huomiota esityksen epätarkkuuteen siltä osin, että säännöksessä käytettäisiin ilmaisua ”petos- tai maksuvälinerikoksia” ja säännöskohtaisissa perusteluissa (s. 9) todetaan, että ”Petosta koskevilla rikoksilla tarkoitettaisiin rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia kuten petosta ja törkeää petosta”, vaikka rikoslain 36 luku (Petoksesta ja muusta epärehellisyydestä) sisältää muitakin rikoksia kuin petoksia (joita ovat vain luvun 1-3 §:ssä tarkoitetut rikokset).

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon, mutta ministeriön näkemyksen mukaan tämä ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Kyseisen 8 §:n 1 momentin listauksessa ei ole käytetty tarkkoja pykäläviittauksia rikoslain tekoihin tai rikoslain lukuihin, mistä syystä myös nyt esitetyt lisäykset on kirjoitettu yleisempään muotoon. Tarkoituksena on ollut, pykälän sanamuodon mukaisesti, että hyvämaineisuuden arvioinnissa tulee jatkossa huomioitavaksi petos- ja maksuvälinerikosten tunnusmerkistön täyttävät rikokset.

Valvonta ja sanktiot

Oikeusministeriö toi esille valiokunnalle toimittamassaan lausunnossa, että esityksessä muutettavaksi ehdotetussa liikenteen palveluista annetun lain 262 a §:ssä on kyse rikosoikeudellisesta rangaistussäännöksestä, jossa mainitaan luvanhaltija ja palveluntarjoaja, mutta että ilmeisesti kyse voi olla myös oikeushenkilöstä. Oikeusministeriö toteaa, että oikeushenkilö ei sellaisenaan voi olla rikosoikeudellisessa tekijäasemassa, vaan että rangaistussäännöksissä tekijän tulee olla luonnollinen henkilö, mistä syystä ehdotettua säännöstä on perusteltua arvioida tältä pohjalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen lakiehdotukseen ehdotetaan tehtävän muutos 262 a §:n 1 momentin sanamuotoon.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi 262 a §:n 1 momenttia siten, että väärää rekisteröintiä koskevan kriminalisoinnin soveltamisala laajennettaisiin koskemaan myös taksiliikenneluvan haltijoita, muutoin pykälä pysyisi esityksessä ennallaan. Momentissa rangaistus on säädetty luvanhaltijalle tai palveluntarjoajalle.



Oikeusministeriön valiokunnalle nostama huomio siitä, että rikosoikeudellista rangaistusta ei voida kohdistaa oikeushenkilömuotoiseen luvanhaltijaan tai palveluntarjoajaan on hyvin olennainen. Tämä tarkoittaa myös sitä, että nykytilassakin rangaistus on voitu langettaa ainoastaan sellaisille henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoille, jotka ovat luonnollisia henkilöitä. Kuitenkin kaikki luvanhaltijat, niin henkilö-, tavaraliikenne-, kuin taksiliikenteenkin luvanhaltijat voivat olla myös yrityksiä eli oikeushenkilöitä, mistä syystä momentin muotoilu on tarpeen muuttaa. Myöskään 262 a §:n 2 momentissa, tai liikennepalvelulain muissakaan rangaistussäännöksissä, rangaistusta ei ole kohdistettu nimetyille tahoille, vaan tekijänä on ”joka”. Tällöin rikosten tunnusmerkistöt ovat yleisiä siten, että niissä ei rajoiteta tekijöinä kysymykseen tulevien henkilöiden piiriä. Muuttamalla myös 262 a §:n 1 momentin rangaistussäännös yleisempään ”joka” muotoon, mahdollistaisi se rikosvastuun kohdistumisen oikeushenkilön sijasta siihen luonnolliseen henkilöön, jonka velvollisuuksiin kyseinen rekisteröinti kuuluu. Samalla momenttia tarkennettaisiin siten, että viittaus 17 §:ään tarkennettaisiin viittaukseen 17 §:n 1 ja 2 momenttiin ja tehtäisiin pieniä teknisiä muutoksia. Ehdotettu muotoilu on käyty läpi oikeusministeriön lausunnon laatineen valmistelijan kanssa, joka kannatti muotoilun muutosta.

Ministeriön näkemyksen mukaan, 1. lakiehdotuksen 262 a §:n 1 momentti tulisi muuttaa esimerkiksi seuraavaan muotoon:

262 a § Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta jättää rekisteröimättä 17 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ammattimaisessa liikenteessä käytettävän moottorikäyttöisen ajoneuvon 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon*.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan, että ehdotetun ajoneuvolain 195 §:n 7 momentin mukaan taksiliikenteen luvanhaltijalle voidaan määrätä 3 000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 13 §:n 7 momentissa säädetyn velvollisuuden käyttää taksamittaria. Säännöksessä viitatussa 13 §:n 7 momentissa ei säädetä taksamittarin käytöstä vaan siitä, että taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on oltava mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari. Liikenne- ja viestintävirasto esittääkin, että 195 §:n 7 momentissa huomioitaisiin, että liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä luvanhaltijalle, jonka hallinnassa olevaan ajoneuvoon ei ole asennettu 13 §:n 7 momentin mukaista taksamittaria.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen, mutta nostaa asian esille ja toteaa, että mikäli



valiokunta näkee tarpeelliseksi muuttaa joltain osin 4. lakiehdotuksen (ajoneuvolain) 195 §:n 7 momentin sanamuotoa, ei ministeriö vastusta mahdollista muutosta, kunhan pykälän tarkoitus ei muutu. Ministeriö kuitenkin toteaa, että kyseisen pykälän sanamuoto on tullut laintarkastuksesta, jossa ministeriön esittämä alkuperäinen sanamuoto muutettiin nykyiseen muotoonsa. Ministeriö myös tiedusteli jälkikäteen laintarkastuksesta muutoksen taustoista, tuoden esille myös sen, että sanktioitava pykälä (13 § 7 mom) koskee vain ajoneuvon varustelua, eikä taksamittarin käyttöä. Laintarkastuksen näkemyksen mukaan pykälän nykyinen sanamuoto pitää sisällään sen, että mittaria ei ole. Ministeriö toteaa myös, että pykälän säännöskohtaisissa perusteluissa on myös hyvin selvästi ilmaistu, että säännöksen mukaisesti luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 3000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta lain 13 §:n 7 momentissa säädettyä taksamittarivaatimusta. Perusteluissa on myös todettu, että käytännössä sanktio koskisi tilanteita, joissa taksina käytettävässä ajoneuvossa ei olisi mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Näin ollen viraston huomio siitä, että 195 §:n 7 momenttia tulisi muuttaa siten, että siinä huomioitaisiin liikennevirhemaksun määrääminen luvanhaltijalle, jonka hallinnassa olevaan ajoneuvoon ei ole asennettu 13 §:n 7 momentin mukaista taksamittaria, toteutuu jo nykyisellään esityksen mukaisessa pykälässä.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa myös seuraavia teknisluonteisia muutoksia 3. lakiehdotukseen. Koska ehdotetussa ajoneuvolain 153 a §:n 1 momentissa viitataan 101 §:n 4 momentin mukaiseen käyttökieltoon, Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että 101 §:n 4 momentissa käytettäisiin kyseistä ajoneuvolaissa määriteltäviä termiä "käyttökielto" esimerkiksi seuraavasti: *Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eivät täyty.*

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö ei kannata esitettyä muutosehdotusta. Ajoneuvolain 101 §:n 4 momentissa oli lausuntokierroksella olleessa versiossa käytetty myös suluissa termiä "käyttökielto" kuvaamaan tilannetta, jossa ajoneuvoa ei saa käyttää. Laintarkastuksen korjauksessa säännöksestä poistettiin termi "käyttökielto". Perusteena tarkastuksessa todettiin, että käyttökiellon määritelmä on tarpeeton ja ohjeiden vastainen, eikä samassa laissa saa olla useita samaa asiaa koskevia määritelmiä.

HTA esittää, että poliisilla tulisi olla valtuudet ohjata Trafin ylläpitämään kokeeseen tai lääkärintarkastukseen, jos on syytä epäillä, ettei luvanhaltija täytä luvan vaatimuksia. Myös **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** esittää liikennepalvelulain täydentämistä niin, että poliisilla olisi oikeus määrätä henkilö taksinkuljettajan kokeeseen, jos on perusteltu syy epäillä vilppiä (jos henkilö ei puhu suomea tai ruotsia).

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö ei kannata esitettyjä muutosehdotuksia. Kokeen suorittaminen hyväksytysti ja lääkärintodistus ovat



taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytys, ja ne tarkastetaan luvan myöntämisen yhteydessä. Uuteen kokeeseen ohjaaminen poliisin valvonnan yhteydessä tarkoittaisi käytännössä poliisille hyvin laajaa uutta valtuutta. Asiasta säättäminen vaatisi mekanismia sen määrittämiseksi, miten luvan täyttymisen edellytyksiä kenttävalvonnassa arvioitaisiin. Poliisin toimivaltuuksien laajentaminen edellä kuvatulla tavalla voisi olla varsin ongelmallista perusoikeuksien näkökulmasta, eikä ehdotukselle ole ministeriön näkemyksen mukaan perusteita.

Oikeudelliset huomiot

EU-säätely

Bolt tuo esille lausunnossaan, että ehdotus sisältää merkittävän riskin EU:n sijoittautumisvapauden loukkauksesta ja että uudistuksen tavoitteet olisi saavutettavissa vähemmän kilpailua rajoittavin keinoin. Asia nostettiin esille myös talousvaliokunnan lausunnossa. Boltin toimittaman oikeudellisen arvion mukaan taksamittareita ja taksikilpeä koskevat uudet vaatimukset suosisivat suuria kotimaisia taksioperaattoreita, eivätkä olisi oikeasuhtaisia. EU-oikeuden vastaisuus voisi Boltin näkemyksen mukaan johtaa Suomen valtion vahingonkorvausvelvollisuuteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan ehdotettu säätely ei olisi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklassa tarkoitetun sijoittautumisvapauden vastaista. Ministeriö toteaa, että esityksen perustuslainmukaisuutta (ml. edellä mainittujen ehdotusten oikeasuhtaisuus) on arvioitu esityksen säätämisyjärjestysperusteluissa. Euroopan unionin tuomioistuimen (EUT) oikeuskäytännön perusteella toimenpiteet, jotka soveltuvat erotuksesta kotimaisiin ja muista jäsenvaltioista oleviin palveluihin voidaan hyväksyttävästi perustella yleiseen etuun liittyviin pakottaviin vaatimuksiin vetoamalla. Näitä voivat olla esimerkiksi verovalvontaan tai kuluttajansuojaan liittyvät syyt. Taksamittaria ja taksikilpiä koskevat vaatimukset koskevat kaikkia taksiliikenneluvanhaltijoita ja niiden taustalla on sekä etenkin verovalvonnan tehokkuus sekä kuluttajansuoja. Taksamittareita ja taksikilpiä on myös monissa muissa EU-maissa käytössä. Lisäksi ministeriö toteaa että esityksestä on tehty EU-ilmoitus teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annetun direktiivin (EU2015/1535) mukaisesti. Etenkin taksamittarit ja taksikilpiä koskevat ehdotukset ovat sellaisia uusia vaatimuksia, jotka tuli direktiivin mukaisesti ilmoittaa. Komissiolla ja muilla jäsenvaltioilla on ollut mahdollisuus esittää luonnokseen huomautuksia tai yksityiskohtaisia lausuntoja odotusaikana, jos ne ovat katsoneet, että ehdotuksella voidaan luoda kaupan esteitä. Ilmoitus on tehty komission TRIS-tietokantaan ja se on ollut muiden jäsenvaltioiden ja komission kommentoitavana 13.5.-14.8.2025. Ilmoitus tehtiin samanaikaisesti, kun hallituksen esitys oli lausuntokierroksella. Ilmoitukseen ei tullut odotusaikana huomautuksia tai yksityiskohtaisia lausuntoja eikä sidosryhmien kommentteja.



Omaisuuksensuojan ja elinkeinovapauden rajoitukset

KKV:n lausunnossa tuodaan esille, että esityksessä taksamittarivelvoitetta on arvioitu omaisuuksensuojan ja elinkeinovapauden rajoituksena. Esityksessä todetaan ilman tarkempaa vaikutusarviointia rajoitusten olevan oikeasuhtaisia. KKV kiinnittää huomiota siihen, että perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin kuuluva oikeasuhtaisuusvaatimus tarkoittaa, että rajoitusten tulee olla välttämättömiä niillä tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiseksi. Perusoikeuden rajoitus on sallittu vain, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvien keinoin. Rajoitus ei saa mennä pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään. Rajoitusta voidaan pitää välttämättömänä, jos sillä ei edes periaatteessa voida saavuttaa sen perusteena olevaa hyväksyttävää tavoitetta.

Myös **Helsinki Limo** tuo lausunnossaan esille, että esityksessä kutsupalveluliikenteen omaisuuksensuojaan puututtaisiin lain tasolla, mutta esitetyt perustelut perusoikeuden rajoittamisesta eivät ole oikeasuhtaisia eivätkä myöskään perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttäviä yhdenvertaisuusnäkökulmasta. Nyt ehdotettava lakiesitys on ongelmallinen, kun toimijoita kohdeltaisiin eri tavoin ilman oikeasuhtaista ja hyväksyttävää perustetta. Esitys johtaisi siihen, että kutsuliikennettä harjoittavia elinkeinonharjoittajia kohdeltaisiin epäyhtenäisesti riippuen siitä, millainen ajoneuvo on kyseessä. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto on ohjeistanut linja-autoliikenteessä käytettävien varusteiden osalta, että mittalaitedirektiivin (2014/32/EU) mukaista taksamittaria ei tarvitse olla linja-autossa, jos matkasta peritään kiinteä hinta, joka kerrotaan asiakkaalle ennen matkan alkua. Linja-autossa ei tarvitse olla taksamittaria hinnan määrittelyyn myöskään silloin, kun linja-autolla harjoitetaan markkinaehtoista tai liikennöintisopimukseen perustuvaa reitti- ja aikataulusidonnaista liikennettä, jossa matkalippujen hinnoittelu perustuu ennalta määritellyn hinnastoon.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Perustuslain säätämisyjärjestystä ja yleisiä perusoikeuksien rajoittamista koskevia vaatimuksia on arvioitu hallituksen esityksessä. Esityksellä on vaikutusta perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuuksensuojaan ja 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen taksamittarivaatimusten ja taksikilpiä koskevan sääntelyn osalta. Hallituksen esityksessä on arvioitu, että ehdotettu sääntely olisi perusoikeuksien rajoittamisen kannalta riittävän täsmällistä ja tarkkarajaista ja toteutuu lain tasolla. Ehdotetulla sääntelyllä pyritään perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta objektiivisiin perustein arvioituna hyväksyttävään päämäärään. Taksamittarivaatimuksen tavoitteena on estää ja vaikeuttaa harmaan talouden toimintaa taksimarkkinoilla ja ehdotettujen taksikilpien tavoitteena on puolestaan parantaa taksiautojen tunnistettavuutta ja luotettavuutta ja siten kuluttajien luottamusta taksialaan, mikä on hankkeen päätavoitteita. Tavoitteiden saavuttamista kyseisillä toimilla on arvioitu tarkemmin myös hallituksen esityksen muissa luvuissa, mikä tukee sitä, että toimien ei esityksen 11 luvussa katsota olevan ristiriidassa perustuslain 15



§:n ja 18 §:n kanssa. Lisäksi hallituksen esityksessä on tuotu rajoittamista koskevien vaatimusten osalta esiin taksiliikenneluvan haltijoille jätetty riittävä siirtymäaika sääntelyn mukaisten vaatimusten toteuttamiseen sekä riittävien oikeusturvajärjestelyiden huomioiminen. Kyseessä ei ole perusoikeuden ytimeen ulottuvasta rajoituksesta, josta ei voitaisi tavallisella lailla säätää.

Hallituksen esityksessä tuotujen näkemysten lisäksi voidaan todeta, että perustuslain esitöissä ja PeV:n ratkaisukäytännössä on todettu, että omistusoikeuden rajoituksista voidaan säätää tavallisella lailla, jos rajoitukset eivät loukkaa omistajan oikeutta omaisuutensa normaaliin, kohtuulliseen ja järkevään käyttämiseen (esim. PeVL 13/1989 vp, PeVL 3/1990 vp, PeVL 9/1990 vp). Lisäksi perustuslakivaliokunnan mukaan vähäisemmistä puuttumisista omaisuuteen voidaan säätää tavallisessa järjestyksessä, kun taas ankarammat ja syvemmälle käyvät puuttumiset ovat mahdollisia vain perustuslainsäätämisyjärjestyksessä. Myös rajoituksen taustalla olevan intressin tärkeydellä on merkitystä. Taksamittarit tai taksikilvet eivät estä tai rajoita ajoneuvon muuta käyttöä.

Helsinki Limon esittämään näkemykseen elinkeinonharjoittajien epäyhtenäisestä kohtelusta ajoneuvosta riippuen ministeriö toteaa, että ammattimainen henkilöiden kuljettaminen linja-autolla edellyttää liikennepalvelulain 3 §:n mukaista henkilöliikennelupaa. Liikennepalvelulain 4 §:n mukaista taksiliikennettä ei voi harjoittaa linja-autolla ja ammattimaisessa henkilöiden kuljettamisessa käytetty ajoneuvo määrittää siten soveltuvan sääntelyn.

Muut asiat

Liikenne- ja viestintävirasto esittää lausunnossaan muutoksia esityksen 3. lakiehdotuksen (ajoneuvolain) siirtymäsääntöihin. Siirtymäsäännöksen mukaisesti niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole tämän lain tultua voimaan ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee täyttää tämän lain 13 §:n 7 momentissa säädetty vaatimus taksamittarin käytöstä viimeistään 1 päivänä helmikuuta 2027. Ajoneuvolain koskiessa ajoneuvon teknisiä vaatimuksia, ehdotamme, että sanamuotoa täsmennetään esimerkiksi seuraavasti: *Niiden taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen, joissa ei ole tämän lain voimaan tullessa mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee täyttää tämän lain 13 §:n 7 momentissa säädetty vaatimus taksamittarista viimeistään 1 päivänä helmikuuta 2027. Taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tulee täyttää tämän lain 101 §:n 3 momentissa säädetty vaatimus taksikilven käytöstä viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2027.*

Liikenne- ja viestintäministeriö kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Viraston ehdotus ei myöskään muuttaisi siirtymäsääntöjen asiasisältöä vaan ainoastaan säännösten ilmaisua. Vaikka ajoneuvolaki säätelee ajoneuvon teknisiä ominaisuuksia, on luvanhaltijoiden vastuulla



varustaa taksiliikenteessä käyttämänsä ajoneuvot vastaamaan laissa asetettuja vaatimuksia, mistä syystä myös siirtymäsäännöissä on velvoitteiden noudattaminen asetettu luvanhaltijan vastuulle, eikä ministeriö näe tarkoituksenmukaiseksi muuttaa siirtymäsääntöjen muotoilua.

KKV kiinnittää huomiota myös siihen, ettei esitykseen sisälly toimenpide-ehdotuksia, joilla parannettaisiin taksien hintojen vertailtavuutta niille käyttäjille, jotka eivät käytä mobiilisovelluksia taksin tilaamiseen. Hintatietojen vertailtavuus on keskeinen kilpailun toimivuuteen ja kuluttajan asemaan vaikuttava tekijä, eikä vertailtavuus tällä hetkellä toteudu parhaalla mahdollisella tavalla kadulta ja taksitolpilta otettavissa kyydeissä. Tämä seikka heikentää kilpailun toimivuutta katutaksimarkkinalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Hintatietojen esittämisestä on jo nykysääntelyssä varsin tarkkaan säädetty liikennepalvelulain 152 §:n 1-3 momenteissa ja sen nojalla annetussa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä. Hintatietojen vertailtavuudesta ei ole esitetty muutosehdotuksia, eikä asia ole noussut valmistelun aikana varsinaisesti esille. Esityksessä kuitenkin ehdotetaan liikennevirhemaksun määrittämistä hintatietojen puuttumisesta tai puutteellisuudesta (uusi 268 a §), mitä ei ole aiemmin ollut. Tämän odotetaan lisäävän hintatietojen esittämistä ja selkeyttä. Lisäksi laissa asetetaan kuljettajalle uusi velvollisuus ennalta tilaamattomissa tai muuttuvahintaisissa kyydeissä pyynnöstä ilmoittaa hintatiedot kuluttajalle kirjallisesti tai suullisesti ennen matkan alkamista (152 § 1 mom). Liikenne- ja viestintävirastolle on myös asetettu määräyksenantovaltuus hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta.

Helsinki Limo pohtii myös, miksi taksivalo ja sen valmius katsastusvaatimukseksi vaaditaan autoon, joka ei koskaan käytä taksivalaisinta ja miksi autossa näkyville vaadittavat tiedot pitäisi kiinnittää autoon niiden ollessa asiakkaalla digitaalisena jo ennen matkaa, matkan ajan ja sen jälkeen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Taksivalaisinta tulee käyttää vain silloin, kun ajoneuvo on taksiajossa, ellei sitä koske tieliikennelain 155 §:n 2 momentin poikkeus. Tähän ei olla esityksessä esitetty muutosta. Myöskään hintatietoja ei tule olla esillä ajoneuvossa silloin, kun sillä ajetaan vain ennalta tilattuja kiinteähintaisia kyytejä, vaan ainoastaan silloin, kun ajoneuvolla ajetaan ennalta tilaamattomia kyytejä. Tähänkään ei olla esitetty ehdotuksessa muutoksia.

Tietosuoja-valtuutettu esittää yleisenä huomiona rekisteröidyn oikeutta saada yleisen tietosuoja-asetuksen 15 artiklan nojalla tutustua kameratallenteeseen koetilanteesta, rikosasioiden tietosuojalain 2 luvun mukaisia periaatteita rikostuomioihin ja rikoksiin



liittyvien henkilötietojen käsittelystä sekä ajoneuvon rekisteritunnuksen käyttöä liikennepalvelulain 227 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Koska esityksessä ei säädetä kameratallenteesta, eikä ole esitetty muutoksia rikosasioiden henkilötietojen käsittelyyn tai rekisteritunnuksen käsittelyyn, ei esityksessä ole myöskään tarkemmin kuvattu tietosuoja-asetuksen tai tietosuojalain noudattamista, mutta nämä on huomioitu ja toteutuvat nykytilassakin.

Näkövammaisten liitto tuo esiin myös 26 §:n perustelut ja mahdollisen virheen ja esittää, että jälkimmäisessä pykäläviittauksessa tarkoitettaneen esitettyä väliaikaista 26 b §:ää eikä 26 §:ää. Esitettävässä pykälämuotoilussa viittaus 26 b §:ään on oikein.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö myöntää liiton huomion oikeaksi. Säännöskohtaisissa perusteluissa on ensimmäisessä virkkeessä todettu oikein, että pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi määräaikainen viittaus lain **26 b §:ään**. Seuraavassa virkkeessä on virheellisesti viitattu 26 §:ään: ”Ehdotettu viittaus olisi tarpeen, jotta taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseen sovellettaisiin myös esitettyä väliaikaista **26 §:ää** taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta.” Taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta säädetään kuitenkin siis 26 b §:ssä. Pykälässä muotoilu on kuitenkin oikein, joten ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Invalidiliiton mukaan esteettömien taksipalveluiden turvallisuutta koskevassa sääntelyssä tulisi huomioida nykyistä selkeämmin myös matkustajan ylävartalon ja pään riittävä tuki. Käytännön kokemukset ja kotimaiset selvitykset osoittavat, että pelkkä pyörätuolin kiinnitys ja turvavyön käyttö eivät kaikissa tilanteissa riitä takaamaan turvallista matkustamista, erityisesti henkilöillä, joilla on heikentynyt päinhallinta tai jotka matkustavat pyörätuolissa ilman niskatukea. Äkillisissä ajotilanteissa, kuten äkkijarrutuksissa tai väistöliikkeissä, puutteellinen kehon ja pään tuki voi lisätä merkittävästi vammariskiä. Pyörätuolin käyttäjien kokemuksia kartoittaneessa selvityksessä on todettu, että lisätuki voi ehkäistä vammoja äkkijarrutustilanteissa ja parantaa matkustusturvallisuutta (Kuokka & Einola 2018). Niskatuen tai muun vastaavan tuen saatavuus takseissa sekä niiden asianmukainen käyttö ovat siten keskeisiä tekijöitä turvallisuuden näkökulmasta. Invalidiliitto toivoo, että liikenne- ja viestintävaliokunta edellyttäisi liikenne- ja viestintäministeriötä ryhtymään asiaa koskevan lainsäädännön jatkokehittämiseen siten, että pyörätuolissa matkustavien henkilöiden kuljetuspalveluissa varmistetaan nykyistä paremmin matkustajaturvallisuus huomioiden erityisesti pään ja niskan tuki.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Liikennepalvelulaissa ei ole yksityiskohtaisia



sääntöjä esteettömistä ajoneuvoista. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen esteettömien ajoneuvojen mitoista. Ajoneuvoissa käytettävistä apuvälineistä on lisäksi olemassa velvoittavia standardeja. Myös esimerkiksi Kelan ja hyvinvointialueiden kilpailutuksissa voidaan vaikuttaa niiden hankkimissa kuljetuksissa käytettäviin apuvälineisiin ja ajoneuvojen varusteluun. Ministeriö katsoo, että turvallisuutta parantavan pään alueen lisätuen tarve sopisi paremmin jatkoselvitettäväksi edellä mainituissa yhteyksissä.

Sissi Kohtala Hallitusneuvos

Liite

Säädösmuutosehdotukset



LIITE: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotuksen korjaamiseksi:

HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
1. lakiehdotus 262 a § Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti Taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitetulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava <i>liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.</i>	1. lakiehdotus 262 a § Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta jättää rekisteröimättä 17 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ammattimaisessa liikenteessä käytettävän moottorikäyttöisen ajoneuvon 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, <i>liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.</i>