

**Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi****ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennekaari, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säästöjen sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.

Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Liikennekaarella ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut olisivat mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja myös tarkoituksenmukaisella tavalla yhdisteltävissä.

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kun palveluja voitaisiin tarjota, yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, voitaisiin saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Esitys tukee hallitusohjelman tavoitteita kuntien kustannusten karsimisesta sekä kilpailukyvyen vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Esitys olisi ensimmäinen osa kolmessa vaiheessa toteutettavaa kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennemarkkinoiden sääntelyn kokonaisuudistusta. Ensimmäisessä vaiheessa muutokset kohdistuisivat pääosin tieliikenteen sääntelyyn. Esitetyillä muutoksilla tieliikenteen markkinalainsäädäntö lähentyisi muissa liikennemuodoissa jo voimassaolevaa sääntelyä. Ensimmäisen vaiheen esityksellä kevennettäisiin merkittäväällä tavalla tieliikenteen palveluiden tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähennettäisiin toimijoiden hallinnollista taakkaa. Esityksellä luotaisiin tasapuoliset toimintaedellytykset nykyisille ja uusille markkinoilla toimijoille.

Liikennekaarella edistettäisiin jakamistalouden mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ja madallettaisiin alalletulokynnystä. Tässä tarkoituksessa liikennekaareissa ehdotetaan selkeää rajaa ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan välille. Ammattimaiseen henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen vaadittaisiin tavara-, henkilö- tai taksiliikennelupa. Ei-ammattimaiseen toimintaan ei vaadittaisi liikenneviranomaisen lupaa. Esityksellä ei puututtaisi ei-ammattimaiseen toimintaan sovellettavaan muuhun lainsäädäntöön, kuten verotukseen ja työhön liittyviin lakeihin.

Taksijärjestelmään esitetään olennaisia muutoksia. Lupakiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintasääntelystä luovuttaisiin. Ammattimainen taksiliikenne jäisi luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennettäisiin muun muassa poistamalla yrittäjäkoulutus- ja koevaatimus. Taksiryrittäjään kohdistuvien kevennysten lisäksi taksinkuljettajaa koskevia vaatimuksia kevennettäisiin poistamalla ajolupavaatimus sekä koulutus- ja koevaatimukset. Niiden tilalle tulisi

luvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajien osaamisesta. Samalla ehdotetaan uusia säännöksiä taksimatkustajan turvallisuuden ja oikeuksien varmistamiseksi. Taksiliikennettä saisi harjoittaa myös henkilöliikenneluvan haltija.

Joukko- ja tavaraliikenteen sääntelyyn ehdotetaan merkittäviä kevennyksiä. Pakollisesta yrittäjäkoulutusvaatimuksesta esitetään luovuttavan. Kansalliset lisävaatimukset poistettaisiin sieltä, missä toiminta perustuu EU-lainsäädäntöön. Henkilö- tai tavaraliikennelupaa ei edellytetäisi toimintaan moottoriajoneuvoilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, mikä näkyisi muutoksena erityisesti traktoreilla harjoitettavassa toiminnassa. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kokonaismassaan liittyvä tavaraliikenteen luvanvaraisuuden raja nostettaisiin kahdesta tonnista 3,5 tonniin, mikä vaikuttaisi erityisesti pakettiautoilla harjoitettavaan toimintaan. Henkilöliikenteessä poistettaisiin joukkoliikenteen harjoittajia koskenut kansallinen vaatimus erillisestä reitti- tai kutsuliikenneluvasta. Lisäksi henkilöliikenteen harjoittamiseen ei jatkossa edellytetäisi lupaa yrityksiltä, joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen. Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyksiä kevennettäisiin ja selkeytettäisiin niin, että sääntely kohdistuisi entistä täsmällisemmin ammattimaiseen toimintaan.

Liikennelupien myöntäminen keskitettäisiin yhdelle valtakunnalliselle lupaviranomaiselle, Liikenteen turvallisuusvirastolle, josta tulisi myös tieliikenteen luparekisteriviranomainen.

Esityksellä kumottaisiin taksiliikennelaki, joukkoliikennelaki, laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä. Lisäksi muutettaisiin ajoneuvolakia, rikosrekisterilakia, ajoneuvoliikennerekisterilakia, ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annettua lakia, harmaan talouden selvitysyksiköstä annettua lakia, indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annettua lakia, julkisista hankinnoista annettua lakia, lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annettua lakia, oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annettua lakia, yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettua lakia, rautatielakia, sairausvakuutuslakia ja tieliikennelakia. Samassa yhteydessä ehdotetaan kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin eräitä muutoksia.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan x päivänä ...kuuta 2017. Olennaisten tietojen rajapintojen avaamista ja lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevat säännökset tulisivat voimaan 12 kuukauden kuluttua lain voimaan tulosta. Liikenneluparekisterin siirrosta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvasta kehittämisestä johtuvat rajoitukset voitaisiin ottaa huomioon niin, että rekisteriä koskevat säännökset tulisivat kokonaisuudessaan voimaan 18 kuukauden kuluttua lain voimaan tulosta.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
YLEISPERUSTELUT .....	7
1 Johdanto .....	7
2 Nykytila .....	11
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	11
Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit.....	11
Markkinoillepääsy ja markkinoiden toimintaedellytykset.....	14
Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen .....	32
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	37
Digitalisaatio ja uudet toimintamallit .....	37
Markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen.....	42
Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen .....	49
2.3 Nykytilan arviointi.....	50
Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit.....	50
Markkinoiden toimintaedellytykset.....	55
Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen .....	63
3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	66
3.1 Tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	66
Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit.....	66
Markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen.....	67
Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen .....	69
3.2 Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia.....	70
Markkinoilletulo ja luvanvaraisuuden rajaaminen .....	71
Palvelusopimusasetuksen soveltaminen Suomessa .....	71
Taksiliikenteen hinnoittelu .....	72
Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus.....	74
Välityspalvelun tarjoajan ja yhdistämispalvelun tarjoajan vastuut .....	74
4 Esityksen vaikutukset.....	76
4.1 Taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset palvelutasoon .....	76
4.1.1 Vaikutukset kansantalouteen .....	76
4.1.2 Vaikutukset kotitalouksille.....	77
4.1.3 Vaikutukset elinkeinoelämälle.....	79
4.1.4 Vaikutukset harmaan talouden torjuntaan .....	86

4.2 Sääntelyn ja hallinnollisen taakan keveneminen .....	86
4.3 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisen toimintaan .....	87
4.4 Ympäristövaikutukset .....	88
4.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset .....	91
4.6 Vaikutukset tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen .....	94
5 Asian valmistelu ja lausunnot .....	95
6 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja .....	95
6.1 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon .....	95
6.2 Esityksen suhde muihin vireillä oleviin hallituksen esityksiin .....	95
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	95
1 Lakiehdotusten perustelut.....	96
1.1 Ehdotus liikennekaareksi .....	96
1.2 Muun lainsäädännön muutokset.....	125
1.2.1 Ehdotus laiksi tieliikennelain muuttamisesta .....	125
1.2.2 Ehdotus laiksi rikosrekisterilain 6 §:n muuttamisesta .....	126
1.2.3 Ehdotus laiksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 2 a §:n muuttamisesta .....	126
1.2.4 Ehdotus laiksi rautatielain muuttamisesta .....	128
1.2.5 Ehdotus laiksi Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta ...	128
1.2.6 Ehdotus laiksi lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta.....	128
1.2.7 Ehdotus laiksi julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta .....	129
1.2.8 Ehdotus laiksi ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	129
1.2.9 Ehdotus laiksi oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetun lain 3 §:n muuttamisesta .....	129
1.2.10 Ehdotus laiksi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	129
1.2.11 Ehdotus laiksi rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta	129
1.2.12 Ehdotus laiksi indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	130
1.2.13 Ehdotus laiksi sairausvakuutuslain II osa IV luvun 8 §:n muuttamisesta .....	130
1.2.14 Ehdotus laiksi ajoneuvoliikennerekisterilain muuttamisesta .....	130
1.2.15 Ehdotus laiksi ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta .....	130
2 Voimaantulo .....	131

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	131
LAKIEHDOTUKSET .....	136
<b>Liikennekaari</b> .....	137
ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta.....	159
rikosrekisterilain 6 §:n muuttamisesta .....	160
kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 2a §:n muuttamisesta .....	161
rautatielain muuttamisesta .....	162
Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta .....	164
lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun 4 §:n lain muuttamisesta .....	165
julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta .....	166
ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	167
oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetun lain 3 §:n muuttamisesta .....	168
yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	169
rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta .....	170
indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	171
sairausvakuutuslain 8 §:n muuttamisesta .....	172
ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta.....	173
tieliikennelain muuttamisesta .....	176
<i>Liite</i> .....	177
<i>Rinnakkaistekstit</i> .....	177
ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta.....	177
kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 2a §:n muuttamisesta .....	178
rautatielain muuttamisesta .....	180
Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta .....	183
lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta .....	184
julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta .....	185
ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	186
oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetun lain 3 §:n muuttamisesta .....	187
yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	188
indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	188

<b>sairausvakuutuslain 8 §:n muuttamisesta .....</b>	<b>190</b>
<b>ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta .....</b>	<b>191</b>

# YLEISPERUSTELUT

## 1 Johdanto

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strategisen hallitusohjelman kymmenen vuoden tavoitteena on, että Suomi on ottanut tuottavuusloikan julkisissa palveluissa ja yksityisellä sektorilla tarttumalla digitalisaation mahdollisuuksiin ja purkamalla turhaa sääntelyä ja byrokratiaa. Hallituskauden tavoitteena on muun muassa, että julkinen päätöksenteko on innovatiivisesti mahdollistanut ja luonut Suomeen suotuisan toimintaympäristön digitaalisille palveluille ja teollisen internetin sovelluksille ja uusille liiketoimintamalleille.

Yhtenä hallitusohjelman kärkihankkeena on digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristön rakentaminen. Innovaatio- ja palvelualustojen syntyä edistetään sektoreilla, joilla julkishallinnolla on rooli markkinoiden toimivuuden kannalta. Tällainen sektori on esimerkiksi liikenne palveluna. Käyttäjälähtöiset digitaaliset palvelut ovat Suomen talouden ja kasvun kannalta avainasemassa.

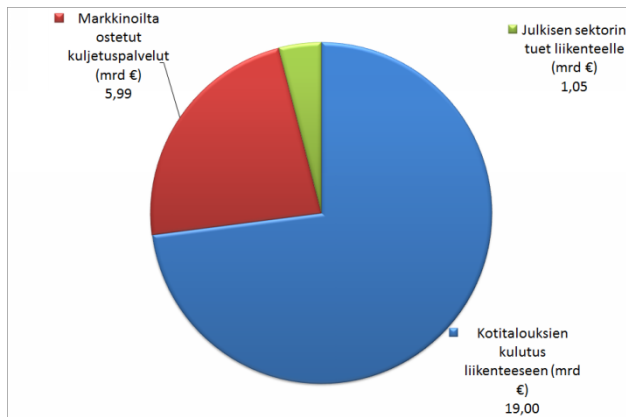
Säädösten sujuvoittaminen eli norminpurku on myös yksi hallituksen kärkihankkeista. Sen tavoitteena on helpottaa yritysten toimintaa ja kansalaisten arkea sääntelyä keventämällä ja uudistamalla. Tällä tuetaan Suomen kasvua, vahvistetaan kilpailukykyä ja edistetään digitalisaatiota.

Edelleen hallitusohjelmassa tavoitellaan kuntien kustannusten karsimista ja julkisesti tuettujen henkilökuljetusten uudistamista mahdollistamalla uudenlaiset, markkinaehtoiset ja innovatiiviset palvelumallit digitalisaatiota hyödyntämällä. Elinkeinoelämän kilpailukykyä ja yritystoiminnan edellytyksiä kaikessa päätöksenteossa vahvistetaan. Markkinoiden toimintaa, vapaata kilpailua ja pienten ja keskisuurten yritysten osallistumismahdollisuuksia hankintaprosesseihin edistetään uudistamalla keskeistä lainsäädäntöä ja purkamalla kilpailua estävää toimialakohtaista sääntelyä.

Nyt ehdotetulla lainsäädännöllä toteutetaan liikenteen alalla kaikkia edellä mainittuja hallitusohjelman tavoitteita. Sillä pyritään vastaamaan uusien maailmanlaajuisten ilmiöiden, kuten digitalisaation ja jakamistalouden, mukanaan tuomiin haasteisiin. Tämä tapahtuu luomalla sääntelykehikko, jonka varassa yritykset voivat kehittää uusia palveluita ja jolla varmistetaan liikenteen käyttäjille laadukkaita ja saumattomat liikkumisen palvelut. Pyrkimyksenä on saattaa asiakas toiminnan keskiöön sekä parantaa liikennepalveluiden kysyntää.

Liikennejärjestelmän tehokkuus ja tuottavuus ovat olennainen osa kansallista kilpailukykyä ja kansalaisten hyvää arkea. Liikenne on kansantaloudessa merkittävä tekijä. Suomen kotitaloudet käyttivät vuonna 2012 liikenteeseen 19,0 miljardia euroa, joka on 17 prosenttia kotitalouksien kulutusmenoista. Henkilöautoilun osuus kulutusmenoista oli 15,1 miljardia euroa.

Logistiikkakustannusten osuus kaupan ja teollisuuden yritysten liikevaihdosta oli puolestaan 13 prosenttia vuonna 2013. Logistiikkamarkkinoiden koko oli noin 8,8 miljardia euroa ja yritysten itse järjestämät logistiikkapalvelut ja varastoon sitoutunut pääoma mukaan laskien yhteensä 22,9 miljardia euroa. Tästä yritysten kuljetuspalveluiden osuus oli 5,99 miljardia euroa. Julkinen sektori tuki julkista liikennettä 1,05 miljardilla eurolla. Lisäksi valtio ja kunnat käyttivät liikenneinfrastruktuuriin vuonna 2013 yhteensä 3,8 miljardia euroa. Liikennesektorin globaalit markkinat voidaan arvioida tuhansien miljardien eurojen arvoiseksi.



Kuva: Liikennepalveluiden kokonaismarkkinat luokiteltuna (yksityinen, julkinen, yritykset). Lähde: henkilöliikennetutkimus 2013, Solakivi et al. 2014, Liikenteen markkinat Suomessa 2015

Liikenteessä on merkittävää markkina- ja tehostamispotentiaalia: oman auton käyttöaste on alle viisi prosenttia, henkilöautojen keskiuorma vain noin 1,3 henkilöä ja liikenneverkon käyttöaste on - pääkaupunkiseudun ruuhka-aipeissa lukuun ottamatta - myös varsin alhainen. Maassa, jossa liikenneverkko on laaja ja liikennevirrat ovat suhteellisen ohuita, on olemassa oleva liikennejärjestelmä hyödynnettävä täysimääräisesti ja tehokkaasti.

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuu palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteentoimivasta kokonaisuudesta. Näistä elementeistä on kasvanut hallitusohjelmassa mainittu ”Liikenne palveluna” (Mobility as a Service, MaaS) -toimintatapa, jossa tietoa ja digitalisaatiota hyödyntämällä luodaan yhteistyössä käyttäjien, elinkeinoelämän ja julkisen sektorin kesken käyttäjälähtöisiä liikenne- ja kuljetuspalveluita tuottava saumattomasti yhteentoimiva ja kestävä liikennejärjestelmä. Toimintatapa on saavuttanut suurta kiinnostusta kotimaisten ja kansainvälisten toimijoiden keskuudessa. Suomessa MaaS:in ympärillä työskentelee jo kymmeniä yrityksiä, joista suurimmat ovat pörssiyrityksiä ja pienimmät uusia startup-yrityksiä. Myös kansainvälinen yhteistyö on käynnissä usealla eri tasolla.

Liikenne palveluna -toimintatavan tavoitteena on älykkäiden ratkaisujen ja osaamisen avulla nostaa Suomi maailman huipulle liikennejärjestelmän tehokkuudessa sekä tulevaisuuden liikennepalveluissa. Suomessa tälle on erinomainen alusta: vakaa yhteiskunta, korkea IT-osaamista, korkeatasoinen ja kattava viestintäinfrastruktuuri sekä korkea älypuhelinien käyttömäärä. Älyliikenne on vahvasti kasvava uusi palvelumarkkina. Suomessa tämä kasvu ei ole lähtenyt vielä voimakkaasti liikkeelle.

Liikenne palveluna -toimintatavan tavoitteena ovat asiakkaan ja käyttäjien tarpeisiin vastaavat korkealaatuiset ja edulliset liikennepalvelut. Asiakkaat hankkivat yhä enenevässä määrin liikkumispalvelunsa joko yhden mobiilialustan ja palveluntarjoajan kautta tai erinäisiä helpokäyttöisiä palvelusovelluksia yhdistelemällä. Liikennejärjestelmää on tarkasteltava kokonaisuutena, ja edistettävä sen saumatonta yhteentoimivuutta. Palveluiden tuottamista markkinaehtoisesti olisi edistettävä. Yritykset vastaisivat ensisijaisesti palveluiden tuottamisesta. Julkisia palveluita tarjottaisiin siellä, missä markkinoilla syntyvät palvelut eivät ole riittäviä. Julkinen sektori toimisi ensisijassa kehityksen mahdollistajana, esteiden poistajana ja yhteentoimivuuden tukijana. Yritystoiminnan kautta syntyy kasvua, työpaikkoja ja verotuloja sekä kansainvälisille markkinoille soveltuvia liiketoimintamalleja.



Merkittäviä kasvuodotuksia kohdistuu myös digitaalisten liikenteen palvelujen ja tiedon käsittelyn ympärille syntyvän liiketoiminnan kehittämiseen ja vientiin, jossa Suomella on vahvaa osaamista. Tieto- ja viestintäteknologia-ala muodostaa merkittävän osan Suomen bruttokansantuotteesta. Toimialan yritysten liikevaihto vuonna 2013 oli 43,4 miljardia euroa. Sekä teknologian kehitys että internetin luonne eräänlaisena rajattomana tuotannon tekijänä ovat avanneet Suomessa toimiville yrityksille mahdollisuuksia osallistua maailman markkinoille ja skaalata liiketoimintaansa uusille markkina-alueille erittäin nopeasti ja verrattain pienin muuttuvien kustannuksien. Suomen tietoturvallisuusstrategian valmistelun yhteydessä on tunnistettu, että digitaalisen tiedon hyödyntämiseen perustuvia palveluita kehittämällä ja tarjoamalla voidaan luoda ja kiihdyttää talouskasvua. Valmisteilla on myös periaatepäätös datan hyödyntämiseen perustuvan liiketoiminnan kasvun edistämiseksi. Molemmista hankkeista on tunnistettu tarve luoda edellytyksiä ja kannusteita datatalouden kehittymiselle ja tarve vähentää tähän liittyviä rajoitteita.

### *Liikenteen markkinasääntelystä*

Liikennealan sääntely on rakentunut pitkällä aikavälillä niin kansallisella, EU- kuin kansainvälisellä tasolla ja sitä on laadittu perinteisesti hyvin liikennemuotokohtaisesti.

Tämän seurauksena liikenneala on nykyisin tiukkaan säännelty ja tehoton järjestelmä, jossa merkittäviä järjestelmätason innovaatioita ei ole syntynyt vuosikymmeniin. Eri liikennemuotoja koskevat säädökset ja toimintamallit poikkeavat toisistaan, mikä hankaloittaa liikennejärjestelmän tarkastelemista yhtenä kokonaisuutena. Liikennesektorin nykytilaa voi verrata telemarkkinoihin 1970-luvulla, jolloin ala oli tiukasti säännelty, monopolistinen ja tehoton. Telemarkkinoiden kilpailun vapauttamisen tuloksena saatiin laadukkaat peruspalvelut kaikille, kattavat verkot koko maahan, uusia palveluita asiakkaille ja uutta liiketoimintaa elinkeinoelämälle. Kilpailulla saavutettiin myös EU-maiden halvin hintataso sekä vankka perusta yhteiskunnan digitalisoitumiselle. Samaa muutosta tarvitaan nyt liikennesektorilla.

Telesektoria vastaava toimintamallin muutos voidaan liikennesektorilla toteuttaa liikennekaarella ja kehittämällä liikenneverkon rahoittamiseen uusia malleja.

Suurin osa liikennealan säädöksistä tulee Euroopan unionista (jäljempänä EU) ja kansainvälisistä järjestöistä. Lentoliikenteessä, merenkulussa ja rautateillä markkinoita koskeva lainsäädäntö tulee EU:sta tai noudattaa kansainvälisiä sopimuksia ja standardeja. Tieliikenteen sääntelyssä on käytännössä eniten kansallista liikkumavaraa ja säännösten kehittäminen erillisinä osina on osittain siitä syystä johtanut erittäin siiloutuneisiin palvelu- ja toimintatapamalleihin. Puhtaasti kansallista lainsäädäntöä on vähän, taksiliikennelaki on niistä merkittävin säädös. Myös julkisen rahoituksen liikennemuotokohtaisuus on hankaloittanut ja vähentänyt kiinnostusta järjestää liikkumispalveluita kokonaisuutena.

Liikenteen markkinoiden sääntelyä on vapautettu asteittain viime vuosikymmeninä. Liikennesektorilla on yksi keskeinen EU:n sisämarkkinoiden toimivuuden ja vapaan liikkuvuuden tavoitteita toteuttavan sääntelyn osa-alue. Markkinoiden vapauttaminen on lisännyt kilpailua muun muassa kotimaan kaukoliikenteessä ja kansainvälisessä lentoliikenteessä. Uudenlaiset toimintamallit haastavat jo nyt perinteisiä toimijoita ja uudistavat markkinoita. Edelleen kuitenkin markkinoille tuloa hankaloittaa sektorikohtaisesti eroava sääntely.

Tällä hetkellä liikkumispalveluiden yhteensovittamista kapasiteettia tehokkaasti hyödyntäväksi liiketoiminnaksi on kuitenkin vielä käytännössä lähes mahdotonta toteuttaa, koska eri liikennemuodot sekä näitä palvelevat liiketoimintamallit ja järjestelmät ovat voimakkaasti fragmentoituneet ja alalle tulon kynnykset ovat erityisesti tieliikenteessä korkeita. Liikennepalvelujen asiakaslähtöisyyttä, markkinaehtoisuutta ja yhteentoimivuutta on tarve parantaa.

Kokonaistarkastelua ja kehittämistä vaikeuttaa osaltaan se, että kuljetuksia koskevat vaatimukset eroavat toisistaan riippuen liikennemuodosta, liikennevälineestä ja kuljetuksen kohteesta. Kun vielä kuljetusten lippu- ja maksujärjestelmät ovat harvoin keskenään yhteentoimivia, ollaan tilanteessa, jossa liikennejärjestelmän palvelujen keskinäinen vertailu ja palvelujen ketjuttaminen liikennejärjestelmän kannalta tehokkaimmalla ja tarkoituksenmukaisimmalla tavalla on usein käytännössä mahdotonta.

Yhteismitallisuuden puute heijastuu tarjolla oleviin digitaalisiin liikkumisen palveluihin. Palvelujen sähköistäminen ja niiden yhteentoimivuuden edistäminen mahdollistaisivat asiakkaille parempaa palveluvalikoimaa ja omaa tarvetta vastaavien liikkumispalveluiden räätälöinnin.

Liikennepalveluja ja liikenteen tietovarantoja koskevaa lainsäädäntöä on tarve uudistaa yhtenäisemmäksi ja paremmin markkinoiden toimivuutta tukevaksi. Tieto halutaan liikennejärjestelmän asiakkaiden, palveluntuottajien ja viranomaisen käyttöön mahdollisimman avoimesti ja lisäarvoa tuottavasti. Uutta sääntelyä tarvitaan tiedon avaamisesta sekä asianomaisista rekistereistä.

Jatkossakin tarvitaan keinot, joilla viranomainen voi puuttua tilanteeseen, jossa markkinoiden vapautumisesta ja uusista innovaatioista näyttäisi muodostuvan ei-toivottuja vaikutuksia, palveluiden saavutettavuuden, laadun, turvallisuuden tai ympäristön kannalta. Tavoitteiden ja saavutettavuuden toteutumista on seurattava ja arvioitava jatkuvasti kerättävän tiedon avulla. Ajantasaisen tilannekuvan ylläpitämiseksi tarvitaan uutta tietoa, jonka toimittamisesta ja avoimuudesta tarvitaan uusia säännöksiä.

### *Liikennekaaren vaiheistus*

Koko liikennejärjestelmän uudelleen tarkastelu palvelujen kehittämiseksi, digitalisaation edistämiseksi ja sääntelyn keventämiseksi on mittava hanke. Liikennekaari on tarkoitus laatia tämän vuoksi kolmessa vaiheessa.

Liikenteen sääntelyn kokoaminen yhtenäiseksi liikennekaareksi aloitetaan kehittämällä markkinoiden ja tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuutta. Lainsäädännöllä helpotetaan markkinoillepääsyä ja ehkäistään markkinahäiriöitä.

Nyt ehdotettavassa ensimmäisessä vaiheessa liikennekaareen kootaan ja mahdollisuuksien mukaan yhtenäistetään erityisesti maaliikenteen erillisistä substanssilaeista liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset: joukkoliikennelaki (869/2009), taksiliikennelaki (217/2007), laki kaupallisista tavarakuljetuksista (693/2006, jäljempänä tavaraliikennelaki) ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (695/2009). Lisäksi tehdään pieniä tarkistuksia ajoneuvolakiin (1090/2002).

Toisessa vaiheessa liikennealan ammattipätevyys- ja kuljettajankoulutus-sääntelyä uudistetaan laajemmin sekä mahdollistetaan edelleen uusia opetustapoja. Samoin tarkastellaan kriittisesti kansainvälisen sääntelyn täytäntöönpanon yhteydessä määriteltyä kansallista lisäsääntelyä.

Edelleen yhtenäistetään sekä tarpeellisilta osin luodaan uutta sääntelyä liikennepalvelujen tiedon käytöstä ja luovuttamisesta sekä rekistereistä siltä osin kuin asiaa ei ole käsitelty vielä ensimmäisessä vaiheessa.

Toisessa vaiheessa liikennekaareen myös kodifioidaan muita liikennemuotoja koskeva markkinasääntely. Johtuen taustalla olevasta EU- ja kansainvälisestä sääntelystä, joilla markkinoita jo on avattu, rautatie-, meri- ja lentoliikenteeseen ei ole tarvetta tehdä muutoksia samalla tavoin kuin tieliikenteessä.

Kaaren kolmannessa vaiheessa varmistetaan, että liikennejärjestelmää ja siihen liittyviä digitaalisia palveluita koskevat tavoitteet ovat kattavasti tulleet huomioiduiksi liikennekaareessa.

## 2 Nykytila

### 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

#### *Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit*

*Tietojen käsittely.* Joukkoliikennelaissa, taksiliikennelaissa, taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tavaraliikennelaissa on varsin rajallisesti tiedon käsittelyä koskevaa sääntelyä. Olemassa olevissa säännöksissä kysymys on lähinnä tiedoista, joita liikenteenharjoittajilla tai muilla viranomaisilla on velvollisuus luovuttaa toimivaltaisille viranomaisille niiden laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten.

Joukkoliikennelaissa säädetään liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä liikenteenharjoittajan taloutta koskevien tietojen luovuttamisesta liikenteen palvelutason määrittelyä, tilastointia, tutkimusta ja kehittämistä varten sekä liikenneluvan myöntämistä, valvontaa ja peruuttamista varten muulta viranomaiselta tai julkista tehtävää hoitavalta saatavista välttämättömistä tiedoista. Taksiliikennelaissa säädetään toimivaltaisen viranomaisen tehtävästä seurata taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä toimialan kannattavuuden kehitystä alueellaan. Näitä tehtäviä varten toimivaltaisen viranomaisen on kerättävä ja seurattava varsin monenlaisia tietoja väestön kehityksestä ja tulotasosta aina majoituspaikkojen ja anniskelulupien määrään saakka. Tavaraliikennelakiin sisältyy varsin yleiseksi säädetty liikenteenharjoittajalle asetettu velvoite luovuttaa pyynnöstä toimivaltaiselle viranomaiselle liikennelupaa koskevia liikenteellisiä ja taloudellisia tietoja. Toimivaltaisella viranomaisella on myös oikeus saada muulta viranomaiselta tai julkista tehtävää hoitavalta välttämättömät tiedot liikenneluvan myöntämiseksi, valvonnan suorittamiseksi ja luvan peruuttamiseksi.

Tarkastelun alla oleviin lakeihin sisältyy rekistereiden osalta säännöksiä ainoastaan taksinkuljettajien ammattipätevyyttä koskevien tietojen tallettamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin. Lisäksi edellä mainitut säännökset toimivaltaisen viranomaisen oikeudesta saada muulta viranomaiselta tai julkista tehtävää hoitavalta tietoja liikennelupien myöntämiseen, valvonnan suorittamiseen ja peruuttamiseen sisältävät myös oikeuksia saada tietoja eri rekistereistä. Taksiliikennelaissa on myös säädetty taksinkuljettajan salassapitovelvollisuudesta asiakkaan liike- tai ammattisalaisuuksien osalta.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (1071/2009) 16 artiklassa säädetään kansallisesta sähköisestä maantiekuljetusyritysten rekisteristä, jota kunkin jäsenvaltion on ylläpidettävä. Jäsenvaltion on tallennettava kansalliseen rekisteriinsä ainakin asetuksessa mainitut tiedot kaikista niistä yrityksistä,

joille toimivaltainen lupaviranomainen on myöntänyt luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia. Asetuksessa asetetaan yhdeksi tavoitteeksi tiettyjen tietojen saattaminen myös julkisesti käytettäväksi, jotta kuljetusyrityksen asiakas voisi tarkistaa, onko kyseisellä yrityksellä asianomainen lupa.

Valtakunnallinen liikennelupajärjestelmä (VALLU) on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (jäljempänä ELY-keskus) ja muiden tieliikenteen liikennelupa-asioissa toimivaltaitten lupaviranomaisten ylläpitämä ja käyttämä yhteinen rekisteri. VALLU sisältää liikenteenharjoittaja- ja lupakohtaiset tiedot jokaisesta tavara-, taksi- ja joukkoliikenteen yrityksestä Suomessa. VALLU:n rekisterinpitäjänä toimii Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

#### *Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus*

Joukkoliikennelain 57 §:ssä säädetään liikenteenharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa toimivaltaisille viranomaisille ja Liikennevirastolle ajantasaiset reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot liikennepalveluista tiedottamista varten. Laissa tarkoitettut tiedot on luovutettava viranomaisen pyynnöstä kohtuullisessa ajassa ja maksutta. Kuitenkin liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot on luovutettava ennen liikenteen aloittamista tai liikenteen muuttamista. Jos tietoja ei anneta pyynnöstä huolimatta, viranomainen voi velvoittaa liikenteenharjoittajan korjaamaan laiminlyöntinsä ja asettaa velvoitteen tehosteeksi uhkasakon. Lakiin on kirjattu, että valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, mitä tietoja ja missä muodossa liikenteenharjoittajan tai toimivaltaisen viranomaisen tulee luovuttaa. Lisäksi laissa on mainittu, että Liikennevirasto antaa tarkemmat määräykset sen vahvistamien pysäkkitunnisteiden käytöstä sekä tietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Tätä alemman tason sääntelyä ei ole annettu.

Reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot eivät ole käsittelyrajoitusten alaisia. Liikennevirasto on muodostanut sille luovutetuista tiedoista kaikki joukkoliikennemuodot kattavan tietovaraston, niin kutsutun koontitietokannan. Se sisältää tiedot VR-Yhtymä Oy:n (jäljempänä VR) junaliikenteestä, kotimaan lentoliikenteestä, tiedot kaupunkien kuten Helsingin seudun sekä Tampereen, Turun, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lappeenrannan, Oulun, Vaasan, Kouvolan, Kajaanin ja Salon liikenteestä, tiedot ELY-keskusten järjestämästä linja-autoliikenteestä sekä tietoja eräistä kutsujoukkoliikennepalveluista. Nykyinen Koontipalvelu muodostuu tästä koontitietokannasta, johon tiedot eri toimijoilta luetaan pääosin rajapintojen kautta.

Koontipalvelua hyödyntää valtakunnallinen ”matka.fi” -reitityspalvelu. Muita vähäisiä käyttökohteita ovat muun muassa palvelutasojen tarkastelu ja suunnittelu sekä linjasto- ja aikataulusuunnittelu. Tiedot ovat kuitenkin saatavilla muiden sovellusten käyttöön avointen kyselyrajapintojen kautta. Koontipalvelu ja matka.fi ovat olleet Liikenneviraston vastuulla vuodesta 2011 lähtien.

#### *Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus*

Ensimmäiset matkakorttijärjestelmät on otettu käyttöön ennen langattomien tietoverkkojen yleistymistä, minkä vuoksi kortit on suunniteltu paperilippujen kaltaisiksi, eli tieto matkustusosoikeudesta tallennetaan kortille. Matkakortti ei siis ole yhteydessä ulkoisiin tietokantoihin, vaan se on autonominen. Myös ohjelmistopäivitykset on tehtävä jokaiselle autonomiselle laitteelle erikseen. Jokaista lippujärjestelmää varten on myös perinteisesti suunniteltu erikseen omanlaisensa matkustusosoikeuden tarkistus, eli niin sanottu validointi. Tämän johdosta esimerkiksi erilaiset siruihin ja lähilukuominaisuuksiin perustuvat matkustusosoikeuden tarkistusjärjestelmät eivät yleisesti ottaen toimi yhteen.

Suomessa on käytössä lukuisia erilaisia lippu- ja maksujärjestelmiä. Ne ovat lähtökohtaisesti toimijakohtaisia. Muun muassa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, VR, Matkahuolto, Turun seudun joukkoliikenne Föli, Tampereen joukkoliikenne, Onnibus, Finnair ja Tallink Silja käyttävät omia järjestelmiään, joiden kautta ne myyvät omat lippunsa. Linja-autoliikenteessä on pitkään ollut käytössä varsin kattava Matkahuollon tuottama taksa- ja lippujärjestelmä, jonka avulla on hoidettu lipputulojen jako järjestelmään kuuluvien liikenteenharjoittajien välillä sekä hoidettu nykyisten lipputukien maksatus kunnilta liikenteenharjoittajille. Palvelusopimusasetuksen mukaisen joukkoliikenteen järjestämistavan vauhdittamana on joukkoliikenteessä käytettävää lippujärjestelmää toteuttamaan luotu Waltti-lippujärjestelmä, joka on joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten omistama lippu- ja maksujärjestelmä. Waltti-lippujärjestelmän hallinnoimiseksi perustettu TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy on hankintalain mukainen hankintayhtiö, joka tuottaa palveluja omistajilleen, joita ovat 22 kaupunkia ja Liikennevirasto.

### *Jakamistalous*

Jakamistaloudella tarkoitetaan toimintamalleja, joissa esimerkiksi palveluita ja omaisuutta jaetaan ja vaihdetaan. Perinteisimmillään jakamistaloudella viitataan yhteisölliseen toimintaan, jossa yksittäiset ihmiset tarjoavat erilaisia resursseja toisten käyttöön joko ilmaiseksi, vaihtokaupassa tai pientä vastiketta vastaan.

Jakamistalouden avulla tavoitellaan muun ohella resurssien tehokkaampaa hyödyntämistä. Liikenteen alalla tällä tarkoitetaan esimerkiksi autojen yhteiskäyttöä, joka parantaa niiden niiden käyttöastetta. Jakamistalouden mallit pohjautuvat muun muassa kuluttajakäyttäytymisen muutokseen sekä siihen, että kaikkien käyttäjien ei välttämättä tarvitse omistaa erilaisia tuotteita, kuten autoa.

Internet ja uudet digitaaliset palvelut ovat mahdollistaneet jakamiseen perustuvien palveluiden ja liiketoimintamallien laajamittaisen leviämisen yhteiskunnan eri sektoreille. Useimmiten jakamistalouden malleissa tarvitaan sekä välittävää organisaatiota, yritystä tai yhteisöä että kyseisen tahon ylläpitämää verkkopalvelua, jonka avulla voidaan järjestää resurssien sekä kysynnän yhdistäminen tehokkaasti. Käytännössä jakamistalouden palvelut ovatkin kokonaan tai osittain digitaalisesti toimivia palveluja.

Jakamistalouden käsitteelle ei ole yksiselitteistä määrittelyä ja sitä käytetään kuvaamaan usein hyvin erilaisia palveluita. Digitaalisesti välitetystä resurssien jakamiseen ja esimerkiksi lyhyisiin keikkoihin perustuvista malleista käytetään useita erilaisia nimityksiä, kuten välitystalous, keikkatalous, joukkoistaminen tai alustatalous. Käsitteet eivät ole täysin vakiintuneita.

Koska jakamistalous kattaa niin monenlaisia ilmiöitä, ei ole myöskään lyhyesti kuvattavissa, mitä kaikkea lainsäädäntöä siihen sovelletaan. Käytännössä jakamistaloudesta puhuttaessa on olennaista tehdä erottelu ei-ammattimaisen ja ammattimaisen välitystoiminnan välillä, sillä resurssien jakoon perustuvat mallit ja palvelut voivat sisältää erilaisia ansaintalogiikoita ja olla huomattavan kokoista liiketoimintaa riippumatta varsinaisesta kuljetuspalvelusta perittävästä korvauksesta. Perinteisemmissä kimpakkyytipalveluissa välityspalvelun tulot voivat muodostua pelkästään verkkosivuston myymästä mainostilasta. Niin sanotusti puhdas jakamistalous voidaan hahmottaa ei-ammattimaisena, pääasiassa yksittäisten ihmisten välisinä tapahtumina erotuksena ammattimaisesta liiketoiminnasta.

Suomessa liikennealalle on syntynyt monia jakamiseen ja jakamistalouteen perustuvia palveluita. Verkon ja mobiilisovellusten kautta jaetaan tavanomaisia kimpakkyytejä. Lisäksi kyytejä voidaan tilata tai sopia tekstiviesteillä tai pikaviestisovelluksilla. Näiden joukkoon kuuluu vuokraus- ja

vertaisvuokrauspalveluita, yhteiskäyttöautoja tarjoavia palveluita sekä erilaisia kimpakyytisovelluksia, joiden avulla tiettyyn kohteeseen matkaava henkilö voi ottaa kyytiinsä muita samaan suuntaan matkalla olevia.

Vastaavia sovelluksia ja palveluja on käytössä myös pientavarajakelussa mukaan lukien joukkoistettua tavarankuljetusta tarjoavat palvelut. Tavarankuljetuksissa suurin osa kuljetuksista yhdistellään ja ajomatkat optimoidaan yritysten käytössä olevilla automatisoiduilla taustajärjestelmillä sekä jakeluautojen paikannukseen ja dynaamiseen reittitietoon perustuen.

Jakamistalouteen liittyvä toiminta on suhteellisen pienimuotoista verrattuna liikennemarkkinoiden vakiintuneempien toimijoiden osuuksiin. Jakamistalouteen perustuvien mallien osuuden ennakoidaan nousevan tulevaisuudessa.

*Alustatalous.* Valtioneuvoston tutkimushankkeessa (Etna, VTT, Aalto 2016) alustatalous on määritelty seuraavasti: digitaalisilla alustoilla tarkoitetaan tietoteknisiä järjestelmiä, joilla eri toimijat – käyttäjät, tarjoajat ja muut sidosryhmät yli organisaatorajojen – toteuttavat lisäarvoa tuottavaa toimintaa. Alustoille on tyypillistä, että eri toimijat luovat, tarjoavat ja ylläpitävät toisiaan täydentäviä tuotteita ja palveluita eri jakelukanaviin ja markkinoille yhteisten pelisääntöjen ja käyttäjäkokemusten puitteissa. Alustan tyypillisenä ominaisuutena on sitouttaa ja houkuttaa eri toimijoita alustoihin niiden verkostovaikutusten tuottamalla taloudellisilla hyödyillä.

### ***Markkinoillepääsy ja markkinoiden toimintaedellytykset***

#### *Henkilöliikenne*

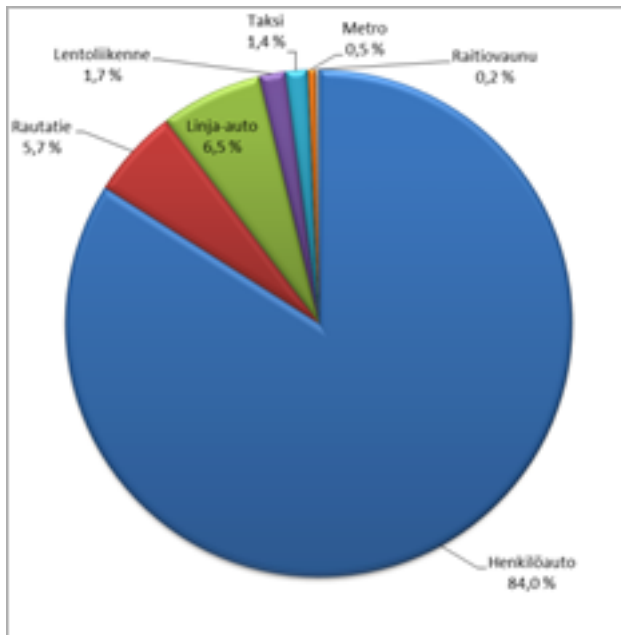
Taksiyrityksiä Suomessa on noin 9 500, ja niillä on noin 10 000 taksiautoa. Suurin osa yrittäjistä omistaa siis vain yhden auton. Nykyinen liikennelupien autokohtaisuus on käytännössä johtanut siihen, että pääosa yritysten pääomasta on sitoutunut kalustoon ja autojen omistus näkyy voimakkaasti yritysten taseissa. Leasing-kaluston käyttö tai muu kaluston kapasiteetin joustava käyttö kysynnän muuttuessa ei ole tieliikenteessä samalla tavalla mahdollista kuin esimerkiksi ilmailussa.

Taksien liikevaihto oli vuonna 2012 noin miljardi euroa. Taksiliikenteen osuus julkisen liikenteen ajokilometreistä on noin 9 prosenttia. Alan yhteenlasketusta liikevaihdosta noin 40 prosenttia tulee yksityiskysynnästä, 40 prosenttia julkisesti rahoitetusta käytöstä ja 20 prosenttia yritysten taksimatkoista. Julkisista varoista maksetaan taksimatkoja vuosittain noin 400 miljoonaa euroa. Kansaneläkelaitoksen (jäljempänä Kela) myöntämät korvaukset taksilla suoritetuista kuljetuksista olivat 136 miljoonaa euroa vuonna 2013.

Joukkoliikennemarkkinat ovat sirpaleiset ja etenkin linja-auto- ja taksiliikenne ovat hyvin pienyritysvaltaisia. Yli 40 prosenttia Linja-autoliiton jäsenyrityksistä on sellaisia, joilla on omistuksessaan korkeintaan viisi bussia. Linjaliikenneyrityksiä on yli 300.

Muissa joukkoliikennemuodoissa yrityscenttä on huomattavasti keskittyneempää. Rautatieyrityksen toimiluvan haltijoita Suomessa on kolme: VR (henkilö- ja tavarankuljetukset koko Suomen rataverkolla), Ratarahiti Oy (paikalliset tavaraliikenteen kuljetukset Imatralla) ja Fennia Rail Oy (tavarankuljetukset koko rataverkolla). Suomalaisia kaupalliseen ilmakuljetukseen oikeuttavan liikenneluvan haltijoita on 14. Metro- ja raitiovaunuliikennettä järjestää tällä hetkellä vain Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä.

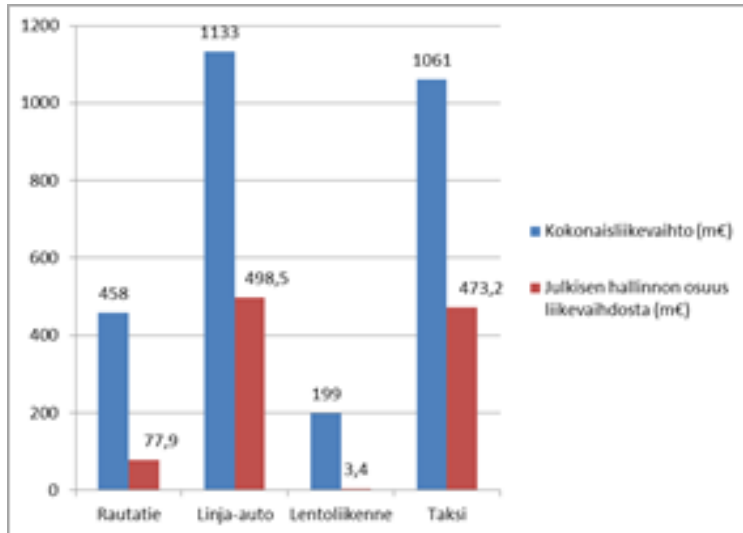
Henkilöliikenteen markkinaosuudet ovat jakautuneet Suomessa viime vuosina siten, että henkilökilometreistä 84 prosenttia tehdään henkilöautolla, 6,5 prosenttia linja-autolla, 5,7 prosenttia rautateillä, 1,7 prosenttia lentoliikenteessä ja 1,4 prosenttia takseilla. Metron ja raitiovaunun osuus jää alle prosenttiin. Julkisen liikenteen osuus tehdyistä matkoista on pysynyt viime vuosina lähes samana.



Kuva: Henkilöliikenteen markkinaosuudet henkilökilometreistä. Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013

Julkinen liikenteen suoritetilaston mukaan vuonna 2013 julkisen liikenteen liikevaihto Suomessa oli noin 2,85 miljardia euroa. Tästä bussiliikenteen osuus oli 1,13 miljardia euroa, junaliikenteen 458 miljoonaa euroa, lentoliikenteen 199 miljoonaa euroa ja taksiliikenteen 1,06 miljardia euroa. Luvuissa ei huomioida raitiovaunuliikenteen, metron ja Suomenlinnan lautan liikevaihtoja, jotka olivat yhteensä 78 miljoonaa euroa vuonna 2013.

Julkinen hallinnon osuus koko 2,85 miljardin liikevaihdosta oli 1,05 miljardia euroa. Suurimmat julkisen hallinnon osuudet ovat linja-autoliikenteessä ja taksiliikenteessä, joissa kummassakin osuudet ylittävät 40 prosenttia. Julkishallinto rahoittaa liikennettä suoraan ja matkakustannuksia korvaamalla. Tämä summa on kasvanut tasaisesti. Esimerkiksi vuonna 2001 julkinen rahoitus jäi alle puoleen miljardiin, joten reilussa kymmenessä vuodessa rahoituksen määrä on kaksinkertaistunut. Tämän lisäksi valtio ja kunnat käyttivät liikenneinfrastruktuuriin vuonna 2013 yhteensä 3,8 miljardia euroa.



Kuva: Julkisen liikenteen liikevaihdot ja julkisen hallinnon osuudet, lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013

#### *Ammattimainen ja ei-ammattimainen toiminta*

Sääntely kohdistuu ensisijaisesti ammattimaiseen toimintaan, mutta rajanveto ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan välillä ei ole kaikissa tapauksissa selkeä.

Vuonna 2007 taksilain uudistuksella otettiin käyttöön ammattimaisuuden käsite luvanvaraisuutta ja lain soveltamisalaa rajaamaan. Aiemmin soveltamisala oli laajempi ja käsitti pääsääntöisesti kaikki sellaiset henkilökuljetukset, joita tehtiin korvausta vastaan riippumatta korvauksen määrästä tai laadusta tai siitä oliko kuljetuksessa tulonhankkimistarkoitusta vai ei. Nykyinen taksiliikennelaki sen sijaan sallii esimerkiksi naapuriavun ja erilaiset muut kimppekyydit, kunhan korvaus kuljetuksesta on esimerkiksi vain bensaraha tai muu vähäinen korvaus ilman tulonhankkimistarkoitusta. Vähäistä korvausta ei ole tarkemmin laissa määritelty, mutta ansiotulosta tehtävän enimmäisvähennyksen ollessa 0,25 euroa kilometriltä voidaan katsoa, ettei tämän summan alittavalla korvaustasolla kerry verotuksen näkökulmasta lainkaan ansiotuloa.

Toisaalta lain ammattimaisuuden määritelmä on tiukka sen kieltäessä sivutoimisen kuljettamisen ilman taksilupaa ja koska se rinnastaa kuljetuspalvelujen tarjoamisen yleisölle julkisella paikalla aina ammattimaiseksi toiminnaksi. Viimeksi mainitun rinnastuksen osalta lain perusteluissa todetaan vielä, että palvelujen tarjoaminen käyttäen internet-sivuja olisi verrattavissa kuljetuspalvelujen tarjoamiseen julkisella paikalla. Tämä perustelu on aiheuttanut paljon epävarmuutta varsinkin internetin kimppekyytipalvelujen tarjoajien piirissä.

Ammattimaisuuden käsite sisältyy myös joukkoliikennelakiin, joka tuli voimaan vuonna 2009. Joukkoliikennelakia koskevan hallituksen esityksen (HE 110/2009 vp) mukaan ammattimaisen liikenteen käsite ymmärretään laajasti siten, että siihen sisältyisi varsinaisen elinkeinotoiminnan ohella myös muu ansiotarkoituksessa harjoitettu kuljetus. Hallituksen esityksen mukaan myös sivutoiminen ja toisen elinkeinon yhteydessä harjoitettu henkilöiden kuljetus korvausta vastaan katsottaisiin liikennelupaa edellyttäväksi. Taksiliikennelaista ja joukkoliikennelaista poiketen tavaraliikennelaki perustuu yhä siihen periaatteeseen, että luvanvaraisia ovat pääsääntöisesti kaikki sellaiset kuljetukset, joita tehdään korvausta vastaan.



*Taksiliikenne*

*Taksilupa.* Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään taksiliikennelaissa. Taksiliikenteen harjoittamisen edellytyksistä ei ole EU-tason sääntelyä.

Taksiliikenteen harjoittaminen vaatii pääsääntöisesti taksiluvan. Taksiluvalla saa harjoittaa tilausliikennettä ja EU:n palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä eli kaikille avointa liikennettä. Taksiliikennelain mukaan ammattimaisella liikenteellä tarkoitetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla 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.

Taksiliikennelaki sallii eräiden ammattimaisiksi katsottavien kuljetusten hoidon ilman lupaa. Näitä ovat henkilökuljetukset museoajoneuvolla, koti- tai matkailupalveluun liittyvät kuljetukset, kunnan, konsernin tai muun yhteisön sisäiset kuljetukset sekä kunnan sosiaali- ja terveystalouteen liittyvät kuljetukset kuljetuspalvelun saajalta perittävää asiakasmaksua vastaan.

Luvan saadakseen hakijan tai hakijayrityksen liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä luvan saamisen edellytykset. Edellytyksinä ovat oikeustoimikelpoisuus, hyvämaineisuus, yrittäjäkurssin ja yrittäjäkokeen suorittaminen tai käytännön kokemus, puolen vuoden kokemus taksinkuljettajana, kyky vastata taloudellisista velvoitteista ja se, ettei hakijalta tai hakijayritykseltä ole peruutettu taksilupaa viimeksi kuluneen vuoden aikana. Päätökset lupien myöntämisestä kiintiön puitteissa tekee toimivaltainen lupaviranomainen eli ELY-keskus. Taksilupa voidaan tarvittaessa sisällyttää kaluston esteettömyyttä koskevia ehtoja.

Taksiluvan hakijoita on yleensä enemmän kuin myönnettäviä lupia. Ennen taksiliikennelain säätämistä lupaviranomaisilla oli laaja harkintavalta sen suhteen, kenelle lain vaatimukset täyttävistä hakijoista luvat myönnettiin. Taksiliikennelain säätämisen yhteydessä tarveharkintaisesta lupamäärien sääntelystä luovuttiin, koska menettely oli ristiriidassa perustuslain elinkeinovapauden kanssa. Taksiliikennelaki sisältää tarkat määräykset, siitä mitä kysyntään ja tarjontaan vaikuttavia tietoja ELY-keskusten on otettava huomioon lupamääriä määriteltäessä. Kysyntään vaikuttavia tietoja ovat muun muassa väestön tulotaso, työpaikkaomavaraisuus sekä katu- ja tieverkon pituus. Tarjontaan vaikuttavista tekijöistä on otettava huomioon muun muassa voimassa olevien taksilupien määrä, taksiliikenteen liikevaihto ja tilausvälityskeskusten välittämien tilausten määrä. Kuntakohtaisen lupien enimmäismäärän lisäksi ELY-keskus määrittelee kyseisen enimmäismäärän rajoissa myös sen, kuinka moni luvista myönnetään esteettömille taksiautoille ja kuinka moni kuntaan liitetyn kunnan alueelle.

Laki sisältää yksityiskohtaiset määräykset luvanhakijoiden keskinäisestä etusijajärjestyksestä. Suuria kaupunkeja lukuun ottamatta luvat on ensisijaisesti myönnettävä hakijalle, joka hakee lupaa kuntaa pienemmälle alueelle, jos asemapaikan etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä. Muutoin luvat myönnetään kahtena peräkkäisenä luvanhakukertana ensisijaisesti ensimmäistä lupaansa hakevalle taksikuljettajakokemuksen pituuden perusteella ja kolmantena luvanhakukertana hakijoille, joilla on jo voimassa oleva taksilupa. Laki sisältää myös työkokemuksen pituuden määrittämisestä ja laskemisesta omat säännöksensä.

Taksilupaa ei voi siirtää toiselle, sillä lupien myöntämisestä voi päättää yksinomaan lupaviranomainen. Jos taksiryitys myydään, vanha lupa peruutetaan ja yrityksen saaneen on haettava uutta taksilupaa.

Suomessa toimii noin 9 500 taksiryttäjää eli taksiliikenneluvan haltijaa. Tavallisimmin liikenneluvan haltijalla on yksi lupa ja yksi auto. Taksilupien jakoperusteet ovat osaltaan vaikuttaneet siten, ettei samalle ryttäjälle ole kertynyt useamman auton ajamiseen oikeuttavia lupia. Taksiautoja on noin 10 000 eli keskimäärin yksi taksi 530 asukasta kohden.

*Kuljetusoikeuden laajuus ja asemapaikalle paluuvaikeus.* Taksiluvissa liikennealueena on koko Suomi Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Liikennöintiä rajoitetaan kuitenkin asemapaikkaa koskevalla vaikeuteella. Asemapaikkavaikeuteella tarkoitetaan sitä, että autolla ei saa jäädä toisen asemapaikan alueelle pidemmäksi aikaa odottamaan paluukyytejä, vaan auto on vietävä viivytyksettä takaisin omalle asemapaikalle ajon tai toimeksiannon jälkeen. Tästä seuraa, että takseja ajetaan paljon tyhjänä. Autoilija voi jäädä toiselle paikkakunnalle pidemmäksi aikaa vain, jos hänellä on sopimus tällaisesta ajosta.

Autoilija voi jäädä odottamaan paluukyytejä myös silloin, kun lupaviranomainen on omasta aloitteestaan tai taksiluvan haltijoiden taikka taksiluvan haltijoita edustavan yhteisön aloitteesta yhtenäistänyt kahden tai useamman kunnan taksilupien asemapaikat niin, että asemapaikat ovat joko kokonaan tai osittain samat. Yhteisliikennepäätökset ovat voineet olla rajoitettuja koskemaan vain toisen asemapaikan autoilijoiden oikeutta jäädä odottelemaan kyytejä matkustajaterminaalien edustoille.

Taksilupa oikeuttaa kuljettamaan henkilöitä vain henkilöautolla tai esteettömyysvaatimukset täyttävällä henkilöautolla. Taksiluvan nojalla saa kuljettaa henkilöiden lisäksi myös tavaraa siten kuin tavaraliikennelaissa säädetään. Tämän lisäksi tilausliikenteessä saa kuljettaa alle 100 kilon tavaralahetyksiä.

*Ajovollisuus.* Ajovollisuus tarkoittaa sitä, että pyydetystä ajosta ei saa kieltäytyä laissa erikseen mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta. Näitä poikkeuksia ovat esimerkiksi kuljettajan sairaus, sallitun työajan ylittyminen ja auton rikkoontuminen. Liikenteen saa keskeyttää lupaviranomaisen suostumuksella vain sairauden vuoksi laissa määräytyksi ajaksi.

Ajovoihetta voidaan rajoittaa muun muassa vahvistettujen ajovuorojärjestysten avulla. Ajovuorojärjestyksen vahvistaa toimivaltainen ELY-keskus taksiluvan haltijoiden aloitteesta. Lain mukaan tällaista vahvistettua ajovuorojärjestystä on noudatettava tilausliikennettä harjoitettaessa. Autoilijan ei ole kuitenkaan pakko liittyä ajovuorojärjestykseen, vaikka muut autoilijat asemapaikkakunnalla siihen kuuluisivatkin. Luvan haltijalla on oikeus olla ajossa myös ajovuoron ulkopuolella.

Maaseutumaisissa kunnissa ja sellaisilla asemapaikoilla, joiden etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä tai joiden lupa on myönnetty kuntaliitoksen vuoksi toiseen kuntaan liitetyn kunnan alueelle ja jotka eivät kuulu vahvistetun ajovuorolistan piiriin, taksiryttäjä voi rajoittaa ympärivuorokautista ajovollisuuttaan ilmoittamalla sanomalehdessä tai internetin välityksellä siitä, millaisia päivystyksiä hän itse haluaa hoitaa.

*Tilausvälityskeskukset.* Tilausvälityskeskuksella tarkoitetaan hallituksen esityksen 28/2006 vp mukaan taksiliikenteen harjoittamiseen liittyvää pysyväisluonteista toimintaa, jossa asiakkailta tulevia tilauksia vastaanotetaan ja välitetään ajossa oleviin taksiautoihin. Tilausvälityskeskustoiminnaksi ei katsota sellaista pienimuotoista välitystoimintaa, jossa esimerkiksi useamman taksiauton yritys välittää kyytejä omiin ja alihankkijoiden autoihin. Matkojen yhdistelyyn liittyvä tilausten vastaanottaminen ja niiden välittäminen ei ole hallituksen esityksen mukaan laissa tarkoitettua tilausvälitystoimintaa. Tilausvälityskeskuksen toiminnan aloittamisesta on tehtävä ilmoitus ELY-

keskukselle. Ilmoitukseen pitää sisältyä selvitys toiminnan ympärivuorokautisuudesta, ennakkotilauksien vastaanotosta ja keskukselta vastaavista henkilöistä. Jos keskus toimii epäasianmukaisesti, ELY-keskus voi määrätä keskuksen muuttamaan toimintansa tai kieltää keskusta toimimasta kunnes puutteet ja ongelmat on korjattu. Kiellon tehosteeksi voi asettaa uhkasakon.

*Enimmäishintasääntely.* Taksiliikenteen kuluttajilta perittävä enimmäishinta koostuu perusmaksusta, ajomatkamaksusta ja odotusmaksusta. Perusmaksu voidaan periä yöaikaan ja viikonloppuna korotettuna. Lisäksi voidaan periä ennakkotilausmaksu sekä avustamis-, lentokenttä- ja tavarankuljetuslisä. Enimmäishintojen, ennakkotilausmaksun ja muiden lisämaksujen tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Kustannustason muutoksia tarkastellaan taksiliikenteen kustannusindeksin perusteella. Tarkemmat säännökset taksiliikenteessä kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista ja niiden lisäksi perittävistä lisämaksuista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

*Laatuvaatimukset ja kaluston esteettömyys.* Taksiliikenteen laatuvaatimukset edellyttävät vahvistettujen ajovuorojen ajamista, kuljettajan asianmukaista pukeutumista ja käyttäytymistä asiakkaita kohtaan, auton asianmukaisuutta, avustamista autoon, mahdollisuutta maksaa käteisellä tai yleisimmillä luotto- ja maksukorteilla, liikennesääntöjen noudattamista sekä avun tarjoamista asiakkaalle. Lupaviranomainen voi antaa varoituksen luvanhaltijalle. Myös luvan peruuttaminen on mahdollista.

Taksilupien enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrätään myös siitä, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevia vaatimuksia. Taksilupiin voidaan tarvittaessa sisällyttää kaluston esteettömyyttä koskevia ehtoja. Taksilupaa ei kuitenkaan myönnetä vain tietyn ryhmän kuljetuksiin, vaan kuljetusoikeus on aina yleinen.

Esteettömyys tarkoittaa sitä, että kalusto täyttää joko invataksia tai muuta esteetöntä taksia koskevat vaatimukset, joista on säädetty ajoneuvojen rakenteista ja varusteista annetussa asetuksessa (1256/1992) sekä liikenne- ja viestintäministeriön taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksia koskevassa asetuksessa (723/2009). Lähtökohtana molemmissa autotyypeissä on, että niitä voi käyttää pyörätuolissa istuen, tilat ovat riittävät matkustukseen, pääsy autoon on tehty helpoksi ja pyörätuolin kiinnitysjärjestelmä on turvallinen. Suurin ero invataksien ja muun esteettömän taksiauton välillä on, että invataksi on tarkoitettu vähintään kahden pyörätuolia käyttävän asiakkaan kuljetukseen.

*Valvonta, seuraamukset ja muutoksenhaku.* ELY-keskus valvoo luvanhaltijan luvansaannin edellytysten täyttymistä ja ajovelvollisuuden noudattamista. Sen on vähintään kerran vuodessa tarkistettava, että liikennettä harjoitetaan. Lupa on peruutettava, jos liikennettä ei ole aloitettu luvassa mainittuna ajankohtana tai liikenteen harjoittaminen on lopetettu. Lupa on peruutettava myös, jos lupaedellytykset eivät enää täyty tai kun liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä, jotka liittyvät luvan luovuttamiseen, palvelun saatavuuteen, ajovelvollisuuden noudattamiseen, päivystysilmoituksen laiminlyöntiin, hinnoitteluun tai hinnoista ilmoittamiseen, salassapitovelvollisuuden rikkomiseen tai laatuvaatimusten rikkomiseen. Peruutuksen sijaan on annettava varoitus, jos peruutus olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset tai laiminlyönnit voi korjata tai ne ovat vähäisiä. Jos puutteet voi korjata, luvan haltijalle on annettava vähintään kolmen kuukautta aikaa korjata puute tai laiminlyönti.

Luvattomasta taksiliikenteen harjoittamisesta henkilöautolla on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Sama rangaistus on tuomittava taksiliikenteen harjoittamisesta

kuorma-autolla tai pakettiautolla. Liikenne rikkomuksesta on tuomittava sakkoon se, joka harjoittaa henkilöliikennettä ajoneuvolain 13 §:ssä tarkoitetulla kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä. Samoin on tuomittava se, joka luovuttaa taksiluvan toisen käyttöön tai laiminlyö laissa säädettyjen asiakirjojen pidon autossa.

*Kansainväliset sopimukset taksiliikenteessä.* Suomen ja Ruotsin välinen sopimus kansainvälisestä taksiliikenteestä tiellä hyväksyttiin elokuussa 2011 ja sopimus sekä laki kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta (559/2012) tulivat voimaan 25 marraskuuta 2012. Sopimus sisältää määräykset taksiryttäjien velvollisuuksista ja siitä, miten taksiliikennettä saa harjoittaa.

Suomen ja Venäjän välillä on voimassa 27 päivänä lokakuuta 1995 allekirjoitettu sopimus kansainvälisestä tieliikenteestä. Sopimus tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2001 (SopS 55-56/2001). Uusi sopimus mainitun sopimuksen muuttamiseksi allekirjoitettiin Pietarissa 16 päivänä syyskuuta 2014. Sopimuksessa käsitellään muun muassa henkilöiden noutamista toisesta maasta taksilla. Uusi sopimus ja sen voimaansaattamiseen liittyvä laki on tarkoitus saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella toukokuussa 2016.

*Taksinkuljettajien ammattipätevyys.* Taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetussa laissa (369/2014) säädetään taksiliikenteessä toimivan kuljettajan kelpoisuusvaatimuksista. Kuljettajalla on oltava taksinkuljettajan ajolupa, jonka on myöntänyt vuodesta 2016 alkaen Liikenteen turvallisuusvirasto. Ajolupa myönnetään viideksi vuodeksi tai, jos hakija on täyttänyt 68 vuotta, kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Ajoluvan tulee olla näkyvillä autossa.

Ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on voimassa oleva auton ajo-oikeus sekä tehtävässä vaadittava ammattitaito ja lupaviranomaisen arvioima henkilökohtainen sopivuus. B-luokan ajokortin on oltava myönnetty vähintään vuotta ennen luvan hakemista. Ajoluvan perusteena voi olla myös muussa EU:n tai Euroopan talousalueen (ETA) valtiossa myönnetty ajokortti. Hakijan on täytettävä ajokortin luokkaa tiukemmat raskaan kaluston kuljettajia koskevat terveysvaatimukset ja lisäksi hänellä on oltava sellainen lääkärin arvioima toimintakyky, joka on tarpeen matkustajien turvallisuuden ylläpitämiseksi ja näiden avustamiseksi.

Henkilökohtaista sopivuutta arvioitaessa otetaan huomioon hakijan edellytykset vuorovaikutukseen kuljetettavien kanssa, suomen tai ruotsin kielen taito sekä rikostausta. Hakijaa ei pidetä rikostaustan puolesta sopivana, jos hän on hakemista edeltävän viiden vuoden aikana syyllistynyt vakavaan liikenne rikokseen taikka sellaiseen muuhun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen, jonka katsotaan osoittavan ilmeistä sopimattomuutta toimia taksinkuljettajana. Myös liikennesääntöjen rikkomisesta määrätyt ajokielto määräykset voivat olla henkilökohtaisen sopivuuden esteenä.

Ammattitaidon osoittamiseksi ajoluvan hakijan on täytettävä koulutusta ja paikallistuntemusta koskevat vaatimukset. Alalle tulevalta vaaditaan 30 tunnin peruskoulutus ja taksinkuljettajan koe. Koulutukseen sisältyy taksinkuljettajan tehtävässä vaadittavia tietoja, taitoja ja osaamista koskevia oppiaineita. Paikallistuntemus on osoitettava taksilupaan asemapaikaksi merkityn kunnan osalta.

Ajolupa uusitaan, jos luvan myöntämisedellytykset täyttyvät ja hakija on saanut jatkokoulutuksen, jonka kesto on seitsemän tuntia. Ajolupa voidaan edellä tarkoitettuun rikokseen syyllistymisen

estämättä uusia, jos ajolupa on ollut sen takia peruutettuna tai henkilölle on määrätty alkolukolla valvottu ajo-oikeus, eikä teko ole ollut poikkeuksellisen vakava.

Ajolupavalvonnasta vastaa poliisi. Poliisi voi peruuttaa ajoluvan, jos sen saamisen edellytykset eivät enää täyty taikka jos lupaehtoja tai kuljettajaa koskevia määräyksiä ei noudateta. Ajolupa peruutetaan määrääjäksi, jos perusteena on rikoksiin syyllistyminen, tai sen sijaan voidaan antaa varoitus. Jos terveysvaatimukset eivät enää täyty tai kuljettajalta vaadittua lisäselvitystä ei esitetä, ajolupa peruutetaan toistaiseksi kunnes henkilö osoittaa vaatimusten täyttyvän.

*Taksien verotuki.* Vuosittain takseilla ajetaan noin 1,5 prosenttia autoliikenteen kokonaissuoritteesta eli 830 miljoonaa kilometriä. Taksiautoja Suomessa on noin 9 800. Tullin tilaston mukaan vuonna 2015 ilmoitettiin verotettavaksi 291 invataksia, 117 esteetöntä tilataksia ja 1 465 taksia.

Taksiliikenteeseen käytetystä henkilöautosta saa ensirekisteröinnin yhteydessä 4 800 euron autoverohuojennuksen autoverolain 28 §:n mukaisesti. Tätä verotukea laskettiin 9 600 eurosta 4 800 euroon maaliskuussa 2015.

Jos taksi on esteetön tai se on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä ja siinä on kuljettajan istuimen lisäksi vähintään seitsemän istuinpaikkaa, verohuojennuksen enimmäismäärä on 15 000 euroa. Invataksien, esteettömien tilataksien ja koulukuljetustaksien verotuilla kuitenkin otetaan huomioon muun muassa haja-asutusalueiden oppilas-, vanhus- ja muiden erityiskuljetusten asettamat tarpeet. Verotuki kompensoi suurten erikoisvarusteltujen taksien korkeaa hankinta- ja varusteluhintaa, koska autovero muutoin muodostuisi auton vähittäismyyntihinnan takia korkeaksi. Lisäksi näiden autojen käyttökustannukset ovat muita takseja suuremmat.

Esteettömien tila- ja koulukuljetustaksien autoverotuki oli vuonna 2015 yhteensä noin 1,6 miljoonaa euroa, invataksien noin 8,7 miljoonaa euroa ja muiden taksien noin 10,5 miljoonaa euroa. Hallinnollisesta näkökulmasta verotuet lisäävät verojärjestelmän monimutkaisuutta ja kustannuksia. Koska verotuki on tiukasti rajattu yksinomaan taksiliikenteessä käytettävään autoon, se on johtanut myös siihen, että taksiautot ovat pääsääntöisesti yrityksen omassa omistuksessa, vaikka esimerkiksi yritystoimintaa laajennettaessa tai muutoin haluttaessa varautua toiminnan joustoihin, voisi leasing-autojen käytössä olla omat etunsa.

Autoveroa on keskimäärin kaikista rekisteröidyistä uusista autoista maksettu 6 877 euroa. Koska autovero perustuu CO<sub>2</sub>-päästöihin, tavanomaiset taksit jäävät verotuen johdosta osittain autoveron ympäristöohjauksen ulkopuolelle. Kyseisen verotuen voi siten katsoa olevan tietyssä määrin ympäristölle haitallinen. Toisaalta ammattiliikenteestä poistuvat taksit saattavat lievästi nopeuttaa ajoneuvokannan uudistumista, millä on ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta positiivisia vaikutuksia. Autoveron tasoa on laskettu pienipäästöisimmiltä autoilta. Tämä vähentää tavallisten taksien tukitarvetta.

Rahallisesti autoverohuojennusta suurempi euromääräinen vaikutus on tällä hetkellä ammattimaisen taksitoiminnan hyödynnettävissä oleva auton hankintaan sisältyvän arvonlisäveron vähennysoikeus (24 prosenttia). Tätä vähennystä ei ole rajattu koskemaan vain yhtä ajoneuvoa, mutta ajoneuvolla ei saa suorittaa lainkaan yksityisajaja tai vähennysoikeus menetetään. Yritysmuotoisessa toiminnassa myös yrityksen elinkeinotoiminnan harjoittamiseen liittyvät autokulut saa vähentää elinkeinotoiminnan tuloksesta, mikä vaikuttaa myös tuloksesta maksettavaan veroon.

*Ajoneuvolaki ja sen nojalla annetut säännökset.* Ajoneuvolaki sisältää muun muassa ajoneuvojen rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevan säännöksen (25 §), jonka mukaan henkilöautossa,

jota käytetään luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen, on oltava taksamittari. Taksamittaria ei saa lain mukaan olla muussa ajoneuvossa.

Taksamittaria koskevat tekniset vaatimukset perustuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin mittauslaitteista (2004/22/EY), joka on pantu täytäntöön ajoneuvolain nojalla autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1248/2002). Direktiivi sallii tietyin edellytyksin myös muun kuin direktiivin vaatimukset täyttävän taksamittarin käytön.

Taksamittari asennetaan aina tiettyyn ajoneuvoon, eikä sitä voi siirtää ilman katsastusta. Taksamittarin luotettavuuden varmistamiseksi on säädetty myös menettelyistä ajoneuvossa käytettävien renkaiden muutoksille ja taksamittarin kalibroinnille.

Taksamittarista saadaan tarvittaessa tietoa ammattimaisesta ajosta, yksityisajosta, ajetuista kilometreistä, kuljettajan työajasta, käytetyistä taksoista, odotusajoista sekä maksutavoista koko yrityksen tilikauden ajalta.

*Luvanvaraisuutta koskeva käytäntö taksijärjestelmässä.* Vuonna 2007 taksiliikennelain uudistuksella otettiin käyttöön ammattimaisuuden käsite luvanvaraisuutta ja lain soveltamisalaa rajaamaan. Aiemmin soveltamisala oli laajempi ja käsitti pääsääntöisesti kaikki sellaiset henkilökuljetukset, joita tehtiin korvausta vastaan riippumatta korvauksen määrästä tai laadusta tai siitä oliko kuljetuksessa tulonhankkimistarkoitusta vai ei. Nykyinen taksiliikennelaki sen sijaan sallii esimerkiksi naapurivun ja erilaiset muut kimppakyydit, kunhan korvaus kuljetuksesta on esimerkiksi vain bensaraha tai muu vähäinen korvaus ilman tulonhankkimistarkoitusta. Vähäistä korvausta ei ole tarkemmin laissa määriteltä. Toisaalta lain ammattimaisuuden määritelmä on tiukka sen kieltäessä sivutoimisen kuljettamisen ilman taksilupaa ja koska se rinnastaa kuljetuspalvelujen tarjoamisen yleisölle julkisella paikalla aina ammattimaiseksi toiminnaksi. Viimeksi mainitun rinnastuksen osalta lain perusteluissa todetaan vielä, että palvelujen tarjoaminen käyttäen internetsivuja olisi verrattavissa kuljetuspalvelujen tarjoamiseen julkisella paikalla.

Helsingin käräjäoikeus on huhtikuussa 2016 antamassaan päätöksessä (asianumero R 15/10146) arvioinut ammattimaisuuden käsitettä välityspalvelun kautta kuljetustoimintaa ilman taksilupaa harjoittaneen kuljettajan osalta. Käräjäoikeus katsoi, että kyseinen kuljettaja oli syyllistynyt luvattomaan taksiliikenteen harjoittamiseen. Perusteluissa käräjäoikeus toteaa, että kuljettajan ajopäivien lukumäärä ja saamat ansiot (bruttotulo 12 250 euroa kolmen ja puolen kuukauden ajalta) puoltavat käsitystä, että kysymys olisi ansiotoiminnasta. Lisäksi käräjäoikeus on arvioinut, että kysymys ei ole naapurivuksi katsottavasta toiminnasta ja perustelee tätä muun muassa sillä, ettei kuljettaja ollut tuntenut kyydittäviään.

*Taksilupahallinto.* Vuoden 2016 alusta lähtien taksilupahallinnosta on vastannut enää neljä ELY-keskusta (Etelä-Pohjanmaan, Lapin, Pohjois-Savon ja Uudenmaan ELY-keskukset).

Lupien kokonaismäärä on säilynyt lähes ennallaan jo useita vuosikymmeniä. Taksiliikennelain kiintiön laskentaperusteita koskevat vaatimukset ovat olleet omiaan pitämään lupamäärät entisellään. Pienillä paikkakunnilla lupamäärät ovat hitaasti vähentyneet ja suuremmilla lupamäärien lisäys on ollut erittäin hidasta.

Tyypilliset paikkakunnat, joihin lupia ei lainkaan enää haeta, ovat kuntia, joissa on vain vähän asukkaita, kaukainen sijainti ja ei juuri lainkaan elinkeinotoimintaa. Tällaisia kuntia on vuonna 2014 ollut Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Pohjois-Savon, Kaakkois-Suomen, Lapin ja Keski-Suomen,

sekä Kanta- ja Päijät-Hämeen alueilla. Osa näistä luvista olisi ollut tarkoitettuja liikenteeseen, jota hoidettaisiin esteettömällä kalustolla.

Taksilupia on myönnetty luvanmyöntämiskertoina keskimäärin seuraavasti:

- Kunnille, joissa asukkaita on alle 10 000, jaettavana on ollut keskimäärin yksi lupa, jota on hakenut keskimäärin 1-3 hakijaa.
- Kaupunkeihin, joissa on asukkaita 10 000 - 25 000, jaossa on ollut keskimäärin 1-3 lupaa, joita on hakenut 1-5 hakijaa.
- Kaupunkeihin, joissa on asukkaita 25 000 - 90 000, jaossa on ollut keskimäärin 3-8 lupaa, joita on hakenut 5-15 hakijaa.
- Kaupunkeihin, joissa on asukkaita vähintään 100 000, jaossa on ollut keskimäärin 10-40 lupaa, joita on hakenut keskimäärin 50-200 hakijaa.

Käytännössä kiintiöiden valmistelu ja lupa-asiat vievät suuren osan ELY-keskuksissa työskentelevien taksiasiantuntijoiden työajasta. Karkean arvion mukaan taksiasioihin käytetty työaika jakaantuu tasaisesti kiintiönmäärittämisprosessin, luvanmyöntämisprosessin ja yksi valvonnan kesken. Etelä-Pohjanmaan ja Uudenmaan ELY-keskusten alueella luvan myöntämiseen liittyvän ajan on kuitenkin arvioitu vievän huomattavasti enemmän aikaa (40 prosenttia työajasta). Tässä yhteydessä aikaa vie varsinkin Uudenmaan ELY-keskuksessa erilaisten yhtiöjärjestelyjen selvittäminen sen osalta, katsotaanko luvanhakija ensimmäistä kertaa lupaansa hakevaksi hakijaksi vai katsotaanko hänellä jo olevan taksilupa.

Kiintiöpäätösten osalta tuomioistuimet ovat edellyttäneet päätösten kunnollista perustelemista, mikä on ollut käytännössä hyvin vaikeaa. Kaikkia lain vaatimia tietoja ei ole saatavissa, tilastotiedot ovat ilmestyessään jo vanhentuneita ja kerättävien tietojen analyysimenetelmää ei ole olemassa. Tämän lisäksi jatkuvat valitukset vuosittain päätettävistä kuntakiintiöistä aiheuttivat varsinkin taksiliikenneläin ensimmäisinä vuosina joillain paikkakunnilla koko lupien myöntämisen keskeytymisen useiksi vuosiksi. Tämä puolestaan vaikeutti esimerkiksi koulukyytien järjestämistä.

Myös etusijajärjestystä koskeissa asioissa tehdään valituksia ELY-keskusten päätöksistä, mutta nämä eivät ole yleensä johtaneet päätösten kumoamiseen.

Luvanhaltijoiden toiminnan valvominen on osoittautunut käytännössä vaikeaksi. Valvonta perustuu osittain säännölliseen tiedon hankintaan luvanhaltijoilta ja osittain keskuksiin tietoon tullessiin kanteluihin. Kanteluja taksiluvanhaltijoiden lainvastaisista toimista tekevät yleensä toiset taksiluvanhaltijat. Ajovelvollisuuden noudattamatta jättämistä koskevat asiat tulevat yleensä vireille kanteluina, esimerkiksi tapauksissa, joissa autoilija liikennöi joko väärällä paikkakunnalla eli rikkoo asemapaikkamääräyksiä tai hän ei päivystä tai liikennöi lainkaan.

ELY-keskukset ovat voineet antaa valvonnassa ilmenneiden epäkohtien perusteella varoituksia taksiluvanhaltijoille. Varoituksilla on kuitenkin ollut käytännössä vain vähäinen vaikutus luvanhaltijoiden toimintaan.

Varoitusta huomattavasti tehokkaampana keinona on pidetty luvan peruuttamista. Yleisimmät syyt lupien peruuttamisiin ilman luvanhaltijan omaa pyyntöä ovat 1) vakavaraisuuteen liittyvät muutokset (velkojen määrä ulosotossa), 2) muutokset hyvämaineisuudessa kuten rikokset, joista yleisimpänä törkeä rattijuopumus, pahoinpitelyrikokset, huumausainerikokset ja talousrikokset, 3) muut syyt kuten

esimerkiksi asemapaikkamääräyksen rikkominen, luvan luovuttaminen ja ajovelvollisuuden laiminlyönti.

ELY-keskukset ovat ajoittain antaneet huomautuksia taksiliikennelain mukaisten laatuvaatimusten laiminlyönneistä. Laatuvaatimusten laiminlyönnit eivät ole johtaneet luvan peruuttamisiin.

Vuodesta 2007 lähtien ELY-keskukset ovat poliisin sijasta vahvistaneet autoilijoiden itsensä esittämiä ajovuorojärjestyksiä. Kaikilla alueilla ajovuorojärjestystä ei ole pyydetty vahvistettavaksi, jolloin sitä ei myöskään ole ollut velvollisuutta noudattaa.

### *Joukkoliikenne*

*Palvelusopimusasetus.* Joukkoliikenteen sääntely Suomessa perustuu EU:n oikeuteen. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta, jäljempänä palvelusopimusasetus, on keskeisin joukkoliikenteen markkinoihin liittyvä säädös.

Palvelusopimusasetuksen myötä Suomessa on siirrytty linjaliikennelupajärjestelmästä kilpailutukseen sekä käyttöoikeussopimuksiin ja bruttosopimuksiin perustuvaan järjestelmään.

Palvelusopimusasetuksessa säädetään toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaisten viranomaisten on sovellettava turvatessaan kansalaisille riittävät, laadukkaat ja varmat julkisen henkilöliikenteen palvelut. Lähtökohtaisesti kaikki liikenne, johon käytetään julkista rahaa, on kilpailutettava. Asetuksessa määritellään menettelyt, joita jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää turvatessaan julkisen liikenteen palveluita. Julkisen liikenteen harjoittamisesta voidaan maksaa korvauksia tai yhdistää korvauksiin yksinoikeus tietyn alueen liikenteen harjoittamiseen.

Lisäksi asetuksessa mahdollistetaan niin sanotun yleisen säännön käyttö julkisen liikenteen tukimekanismina. Yleisellä säännöllä tarkoitetaan toimenpidettä, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin samantyyppisiin julkisiin henkilöliikennepalveluihin tietyllä maantieteellisellä alueella. Yleisen säännön tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille. Kyse on hintavelvoitteiden täyttämistä aiheutuvia kustannuksia ja niistä kertyviä tuloja koskevien positiivisten ja negatiivisten taloudellisten nettovaikutusten korvaamisesta niin, että vältetään liiallisia korvauksia. Suomessa yleistä sääntöä ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena välineenä eikä sitä ole otettu käyttöön.

Suomessa joukkoliikennelain mukaiset toimivaltaiset viranomaiset - yhdeksän ELY-keskusta ja 26 kunnallista viranomaista - päättävät, miten joukkoliikenne niiden alueella järjestetään. Jos viranomainen katsoo, että alueen joukkoliikennepalvelut tulee järjestää monilukuisempina, luotettavampina, korkealaatuisempina tai edullisemmin kuin markkinaehtoisesti syntyisi, tekee viranomainen päätöksen siitä, että joukkoliikennepalvelut järjestetään PSA:n mukaisesti kilpailuttamalla.

Joukkoliikennepalvelut voidaan kilpailuttaa joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti käyttöoikeussopimuksella tai hankintalain mukaisesti niin sanotulla bruttomallilla. Bruttomalli erilaisine sovelluksineen on käytössä pääosassa kaupunkien paikallisliikennettä ja kuntien sisäisessä liikenteessä ja reittipohjainen käyttöoikeussopimus taas ELY-keskusten liikenteessä.



*Joukkoliikennelaki.* Joukkoliikennelaki tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 samaan aikaan kuin EU:n palvelusopimusasetus. Joukkoliikennelaissa säädetään palvelusopimusasetuksen mukaisesta tuetusta liikenteestä ja markkinaehtoisesta liikenteestä.

Joukkoliikennelaissa alalle tulon edellytyksenä on joukkoliikennelupa tai yhteisön liikennelupa. Alalle tuloa koskeva lupasääntely perustuu pitkälti EU:n lainsäädäntöön. Kansallisesti on lisäksi säädetty, että markkinaehtoisesti toimivan reittiliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen harjoittaminen edellyttää alalletuloluvan lisäksi reittiliikennelupaa tai kutsujoukkoliikennelupaa. Palvelusopimusasetuksen mukaista julkisesti tuettua liikennettä harjoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisen sopimuksen perusteella.

Joukkoliikennelupien määrää ei ole rajoitettu, vaan lupa myönnetään kaikille lain edellytykset täyttävälle hakijoille.

Joukkoliikennelaissa säädetään joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä. Lähtökohtana tältä osin on unionilainsäädäntö. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus, mukaiset maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset, on täysi-ikäinen, hänen toimintakelpoisuuttaan ei ole rajoitettu eikä hänelle ole määrätty edunvalvojaa. Hakija ei myöskään saa olla konkurssissa. Hakijalla ei saa olla erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin. Hakijaa ei saa olla määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Jos hakijana on oikeushenkilö, sen liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaiset edellytykset hyvämaineisuudesta, vakavaraisuudesta ja ammatillisesta pätevyydestä. Myös hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten tulee olla hyvämaineisia.

Joukkoliikennelupa on voimassa viisi vuotta. Reittiliikennelupa myönnetään lain mukaan hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä laissa tarkoitetun laatulupauksen mukaisesti.

Palvelusopimusasetuksen lähtökohtana on, että viranomainen ei puutu yritysten väliseen kilpailuun tai rajoita tarjonnan määrää. Markkinaehtoisen liikenteen harjoittamista voidaan kuitenkin rajoittaa niin sanotulla minimisääntelyllä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että markkinaehtoisen liikenteen aloittamiselle asetetaan ehtoja. Näiden ehtojen tarkoituksena voivat olla viranomaisen ja matkustajien tiedontarpeen tyydyttäminen, tarjotun palvelun laadun ja jatkuvuuden varmistaminen tai turvallisuuden parantaminen.

Joukkoliikennelaissa on lisäksi kansallisesti säädetty kolme perustetta, joilla reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä sen vuoksi, että lupaa haetaan viranomaiselta, joka päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle tai harjoitettavalle liikenteelle.

Kutsujoukkoliikennelupa myönnetään hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä laissa tarkoitetun yrityksen toimintaa varten laatimansa laatulupauksen mukaisesti.

Reittiliikennelupa on voimassa enintään kymmenen vuotta. Siinä on vahvistettava luvan voimassaoloaika, liikenteen reitti, pysäkit, aikataulu sekä ajankohdat, jolloin liikenne on aloitettava ja jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa, sekä tarvittaessa liikenteen luonne.

Kutsujoukkoliikennelupa on voimassa enintään viisi vuotta. Siinä on vahvistettava luvan voimassaoloaika, toiminta-alue, kuvaus matkojen yhdistelystä sekä ajankohta, jolloin liikenne on aloitettava ja jolloin sen aikaisintaan saa lopettaa.

Joukkoliikennelain mukaiset toimivaltaiset viranomaiset järjestävät oman toimivalta-alueensa joukkoliikenteen. Toimivaltaiset viranomaiset määrittävät alueelleen palvelutason ja arvioivat, syntykö haluttu palvelutaso markkinaehtoisesti, järjestetäänkö liikenne palvelusopimusasetuksen mukaisesti kilpailuttaen vai markkinaehtoisena ja kilpailutetun liikenteen yhdistelmänä. Tyypillisesti pitkänmatkainen, kaupunkikeskusten välinen liikenne on markkinaehtoista ja kaupunkiseutujen sisäinen liikenne kilpailutettua.

Lakiin sisältyy 10 vuoden siirtymäaika vanhoille linjaliikenneluville. Joukkoliikennelain voimaantulon yhteydessä linjaliikenneluvat muutettiin siirtymäajan sopimuksiksi, jotka päättyvät portaittain vuosien 2014 ja 2019 välillä. Joukkoliikennelain toimeenpano on edellyttänyt liikenteenharjoittajilta ja lain mukaisilta toimivaltaisilta viranomaisilta sekä valtion keskushallinnolta uusien toimintatapojen omaksumista.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus myöntää joukkoliikenneluvat sekä valvoo vuosittain sitä, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen luvan myöntämisen edellytykset. Joukkoliikennelaki sisältää lisäksi joukkoliikenteeseen kohdennettavan valtionrahoituksen käyttötarkoitukset. Yksityiskohtaisemmin valtionrahoituksen myöntämisen perusteista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

### *Tavaraliikenne*

*Liikennelupavaatimus.* EU:n liikenteenharjoittaja-asetus ja asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, jäljempänä EU:n tavaraliikennelupa-asetus, sisältävät säännöksiä maanteiden tavaraliikenteen liikenneluvan pakollisuudesta, voimassaolosta ja sen saamisen ehdoista sekä luvan antamista oikeuksista kuljettaa tavaraa kansainvälisessä liikenteessä.

Liikennelupa on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaan oltava, kun harjoittaa tavaraliikennettä toisen lukuun tai palkkiota vastaan. Oman tavaran kuljettamiseen lupaa ei vaadita.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen nojalla liikennelupapakosta voidaan vapauttaa sellainen liikenne, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Asetus sallii poikkeuksen myös kokonaisuutensa enintään 3,5 tonnin ajoneuvoille ja ajoneuvoyhdistelmille sekä moottoriajoneuvoille, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa. Suomessa poikkeuksista luvanvaraisuuteen on säädetty tavaraliikennelain 7 §:ssä, jossa luvanvaraisuuden kynnys on matalammalla kuin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa.

*Markkinoille pääsy.* Liikenneluvan myöntämisen edellytyksinä ovat ammattitaitoisuus, hyvämaineisuus, oikeustoimikelpoisuus ja vakavaraisuus. Ammattitaitoisuus osoitetaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä, viraston järjestämän tutkinnon hyväksytyin tuloksen seurauksena

saatavalla todistuksella. Tutkintoon pääsyn edellytyksenä on lähtökohtaisesti pakollinen 140 tunnin mittainen yrittäjäkoulutus. Yrittäjäkoulutuksesta on kuitenkin voinut vapautua henkilö, joka on voinut osoittaa kaksi vuotta jatkuneen käytännön työkokemuksen hallinnon, talouden tai operatiivisen toiminnan osalta vastuullisista kuljetusalan tehtävistä.

Hyvämaineisuus tarkoittaa liikenneluvan haltijana toimivan oikeushenkilön tai liikenneluvan liikenteestä vastaavan henkilön hyvää mainetta. Hyvän maineen voi menettää käytännössä tulella rangaistuksi neljästi kahden vuoden aikana muun muassa liikenneturvallisuutta, ajo- ja lepoaikoja tai työ- ja palkkasuhdetta koskevista rikkomuksista.

Hyvämaineisuutta edellytetään myös harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2007) tarkoittamalta organisaatiohenkilöltä. Lain 2 §:n mukaan organisaatiohenkilöllä tarkoitetaan liiketoimintakiellosta annetun (1059/1985) lain 2 §:ssä tarkoitettua henkilöä tai sellaista omistajaa, joka yksin tai yhdessä ylenevässä tai alenevassa sukulaissuhteessa olevan henkilön, aviopuolison, rekisteröidyssä parisuhteessa toisen osapuolen tai samassa taloudessa asuvan henkilön kanssa omistaa vähintään 10 prosenttia yhteisön pääomasta tai heillä on vastaava osuus yhteisön äänimäärästä.

Oikeustoimikelpoisuus tarkoittaa liikenneluvan liikenteestä vastaavan henkilön tai liikenneluvan oikeushenkilön oikeustoimikykyä. Vakavaraisuus puolestaan tarkoittaa riittävää määrää varallisuutta aloittaa luvanvarainen liikenteen harjoittaminen. EU:n tavaraliikenneasetuksen mukaan tämä tarkoittaa 9 000 euroa varoja ensimmäiseltä ajoneuvolta ja 5 000 euroa seuraavilta. Varat tarkoittavat joko omavelkaista takausta, pankkitalletusta tai vähintään yhden tilikauden toimihistorian omaavilta yrityksiltä KHT-, HTM- tai JHTT-tilintarkastajan lausuntoa.

Vakavaraisuutta pidetään kokemusten mukaan tärkeimpänä kuljetusalan elinkeinonharjoittamiseen liittyvänä luvan myöntämisen edellytyksenä, jotta vahvasti pääomavaltaisella alalla yrityksellä on jonkinlainen suunnitelma osoittaa olevansa kykenevä kassavirran hallintaan. Kuljetusalalla liike- ja konkurssiriskit ovat suuret, pienistä liiketoiminnan katteista ja suuresta liiketoimintaan sitoutuneesta pääoman määrästä johtuen.

*Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne.* Poikkeuksia liikennelupapakosta voidaan perustella sillä, että muiden alojen yrittäjiltä ei saisi vaatia oman toiminnan mahdollisesti edellyttämän pätevyyden lisäksi myös kuljetusyrittäjän pätevyyttä. Lisäksi on huomioitava EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen asettama raja. Asetuksen mukaan jäsenvaltiot voivat jättää asetuksen kaikkien tai joidenkin säännösten soveltamisalan ulkopuolelle vain ne maantieliikenteen harjoittajat, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

Oman tavaran kuljettamisen lisäksi myös sellaiset tavarat, joihin sisältyy ennen kuljetusta tapahtuvaa työtä, on tavaraliikennelain nojalla vapautettu luvasta. Sanamuodoltaan samalla tavalla on EU:n tavaraliikenneasetuksessa yhteisöluvasta vapautettu kansainväliset kuljetukset. Kohtaan sisältyy erityisesti maa-aineskuljetuksia, jotka muodostivat Suomen kuljetusvolyymista tonneissa laskettuna tilastokeskuksen mukaan vuonna 2010 noin kolmanneksen. Osa näistä kuljetuksista on kuitenkin oman tavaran kuljetusta. Yleisten sopimusehtojen mukaan esimerkiksi ylijäämämaa siirtyy urakoitsijan omaisuudeksi. Rekisteröintitilastojen mukaan vuoden 2011 lopussa maansiirtoon yleisimmin käytettäviä 3- ja 4-akselisia kuorma-autoja oli noin 5300 ja näistä runsas neljännes, vajaat 1500, oli yksityisessä käytössä

Tavaraliikennelain 7 §:ssä säädetään kansallisista poikkeuksista tavaraliikenteen luvanvaraisuusvaatimuksissa. Suomessa lupaa ei tarvita kaupallisissa tavarankuljetuksissa, kun

ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä on kokonaismassaltaan enintään 2 000 kiloa. Lisäksi suuri joukko kuljetusmarkkinoiden kannalta vaikutukseltaan vähäisiä kuljetuksia on jätetty lupavaatimuksen ulkopuolelle. Lähtökohtana näissä poikkeuksissa on, että kuljetustoiminnan on oltava vähäistä tai toissijaista yrityksen muuhun elinkeinotoimintaan nähden.

Muut kuvatut poikkeukset koskevat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisesti liikennettä, jolla on kuljetusmarkkinoihin vähäinen vaikutus. Myös kaikilta traktoreilta on vuodesta 2013 alkaen vaadittu liikennelupa, traktoriliikennelupa. Traktorin käyttäminen muuhun elinkeinotoimintaan kuin maatilatalouteen parantaa maatalouden kannattavuutta. Kuljetusalalla siihen kuitenkin on katsottu sisältyvän kilpailua vääristävää ja jonkin verran liikenneturvallisuutta vähentävää vaikutusta. Suurimmat erot liikenneturvallisuuteen ja kustannuksiin syntyvät siitä, että traktoreita ja niiden perävaunuja ei katsasteta eikä niillä ole autoihin verrattavia jarrumääräyksiä. Koska traktorilla tapahtuvien kuljetusten salliminen ilman liikennelupaa olisi lisännyt traktorin käyttämistä kuljetuksiin, liikennelupapakko katsottiin tarpeelliseksi säilyttää. Vuoden 2016 alusta käytössä on myös b-luokan traktoreita, joiden nopeus ylittää 40 kilometriä tunnissa. Jos nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, traktorissa edellytetään kuorma-autoihin verrattavia jarrujärjestelmiä.

Toisaalta traktorilla suoritetaan kuljetuksia, joihin on vaikeata saada muuta sopivaa kuljetuskalustoa ja joissa kilpailun vääristymää muun kuljetusalan kanssa ei juuri ole. Tällaisia kuljetuksia on usein niin vaikeakulkuisessa maastossa, ettei niihin autolla pääse. Liikenneluvasta on vapautettu ne traktorit, jotka ovat maa- ja metsätalouskäytössä. Polttoainemaksu- ja liikennelupavapaus on määritelty samoin perustein.

*Ulkomaisen ajoneuvon käyttö tavaraliikenteessä.* Ajoneuvon rekisteröinti luo perustan sille, minkä valtion säännöksiä sovelletaan sen verottamiseen, katsastamiseen ja vakuuttamiseen. Ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon käyttäminen on mahdollista myös Suomessa myönnetyn liikenneluvan nojalla toimivalle yritykselle. Lähinnä Virossa olevien tytäryritysten ajoneuvoja on jonkin verran käytetty Suomen sisäisessä liikenteessä.

Tavaraliikennelaissa on säädetty Suomen sisäisessä liikenteessä kaupallisesti käytetyn ajoneuvon rekisteröinnistä. Sen mukaan liikenteessä käytettävä ajoneuvo on ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi. Muussa Euroopan talousalueen valtiossa rekisteröity ajoneuvo on ilmoitettava mainittuun rekisteriin seitsemän vuorokauden kuluessa ajoneuvon maahantuonnista, sellainen ajoneuvo, josta ei makseta autoveroa, on rekisteröitävä Suomessa 30 päivän kuluttua maahantuonnista. Jos ajoneuvosta on suoritettava autoveroa, aikaa on seitsemän vuorokautta. Kuorma-autoja autoveroa ei koske.

Ulkomaisten ajoneuvojen Suomeen saapumisen ajankohdat voidaan tarkastaa rekisteritunnusten perusteella tullin vilkkaimmilla rajanylityspaikoilla ja satamissa ylläpitämien kameroiden avulla. Tullin itsensä lisäksi myös poliisilla ja rajavartiolaitoksella on oikeus saada näitä tietoja käyttöönsä. Lisäksi ulkomaisiin ajoneuvoihin kohdistetaan tienvarsivalvontaa.

*Harmaan talouden torjunta.* Harmaa talous voidaan käsitteellisesti määritellä eri tavoin. Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:n 3 kohdan mukaan harmaalla taloudella tarkoitetaan organisaation sellaista toimintaa, josta aiheutuvia lakisääteisiä velvoitteita laiminlyödään verojen, lakisääteisten eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksujen taikka tullin perimien maksujen suorittamisen välttämiseksi tai perusteettoman palautuksen saamiseksi. Eduskunnan tarkastusvaliokunnan harmaata taloutta koskevan selvityksen (eduskunnan tarkastusvaliokunnan

julkaisu 1/2014, s. 47) mukaan edellä mainitun lain mukainen käsite ei kuitenkaan pidä sisällään yksityishenkilöiden välillä tapahtuvaa harmaata taloutta. Selvityksessä tuodaan myös esille, että Suomessa perinteisesti käytetyn fisikaalisen määritelmän mukaan harmaalla taloudella tarkoitetaan sinänsä laillista taloudellista toimintaa, joka tapahtuu viranomaisilta salassa tai jonka tulo salataan siitä menevien verojen ja maksujen välttämiseksi.

Kuljetusalalla harmaata taloutta torjutaan erityisesti yleisen, sektoririippumattoman lainsäädännön keinoin. Harmaata taloutta torjutaan muun muassa verolainsäädännön keinoin, kuten verotarkastuksin sekä verotuksen yhteydessä tehtävällä ohjauksella ja valvonnalla. Verotusmenettelystä annetussa laissa (1558/1995) säädetään muun muassa siitä, että jokaisen on toimitettava Verohallinnolle verotusta varten tarpeelliset tiedot maksamistaan tai välittämistään rahanarvoisista suorituksista, niiden oikaisuista, saajista ja suoritusten perusteista. Verohallinto voi antaa myös tarkempia määräyksiä annettavista tiedoista, tietojen antamisen ajankohdasta ja tavasta. Verohallinto voi siten verotusmenettelystä annetun lain mukaisesti velvoittaa määräyksellään myös liikennemarkkinoiden toimijoita toimittamaan verotustietoja ja Verohallinto voi muutoinkin antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten, millä tavoin ja kuinka usein tietoja tulee toimittaa.

Harmaan talouden torjuntaa varten on annettu myös muun muassa laki kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa (658/2013), joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2014. Laki edellyttää, että elinkeinotoiminnassa myyjällä on eräin poikkeuksin velvollisuus tarjota ostajalle kuitti, jos maksu tapahtuu käteisellä tai käteismaksuun rinnastettavalla tavalla. Kuitti on mahdollista tarjota myös sähköisesti. Laissa säädetään lisäksi kuitin tietosisällöstä. Verohallinto, poliisi ja aluehallintovirastot vastaavat lain valvonnasta. Jos elinkeinonharjoittaja laiminlyö kuitintarjoamisvelvollisuuden, valvontaviranomainen voi määrätä seuraamuksena laiminlyöntimaksun.

Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä (1233/2006), jäljempänä tilaajavastuulaki, on myös säädetty harmaan talouden torjumiseksi. Lailla pyritään edistämään laillisten velvoitteiden, erityisesti työehtojen noudattamista ja tasavertaisia kilpailun edellytyksiä. Laki on voimassa muun muassa maarakennuskuljetuksissa. Tilaajavastuulaki tulee sovellettavaksi myös kuljetuksissa silloin kun kuljetukset ovat osa muuta alihankintasopimusta, yleisintä tämä on rakennustoiminnassa.

Tilaajavastuulakia sovelletaan tilaajan tavanomaiseen toimintaan liittyviin kuljetuksiin. Se edellyttää määrättyjen sopimuskumppanin tietojen selvittämistä. Lakia ei sovelleta pienissä tilauksissa eli tilauksissa, joiden arvo ilman arvonlisäveroa on alle 9000 euroa tai työskentely kestää enintään 10 työpäivää. Tilaajavastuulain 5 § edellyttää, että tilaajan on pyydettävä sopimusosapuolelta ja tämän on annettava tilaajalle muun muassa kaupparekisteriote, todistus verojen maksamisesta ja eläkevakuutuksen ottamisesta, selvitys työhön sovellettavista työehdoista sekä työterveyshuollon järjestämisestä. Myös ulkomaisen alihankkijan on toimitettava tilaajalle vastaavat tiedot oman lainsäädäntönsä mukaisella tavalla.

Tilaajavastuulain 9 §:ssä on säädetty laiminlyöntimaksusta. Maksu määrätään, jos tilaus on tehty liiketoimintakiellossa olevan kanssa tai yrityksen kanssa, jonka yhtiömies, toimitusjohtaja tai siihen rinnastettavassa asemassa oleva henkilö on määrätty liiketoimintakieltoon. Maksu määrätään lisäksi, jos tilaaja on tehnyt sopimuksen vaikka hänen on täytynyt tietää, että sopimuksen toisella osapuolella ei ole tarkoitus täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan.

Lisäksi tilaajavastuulaissa on rakentamistoimintaa koskevat erityissäännöksiä, joilla tehostetaan lain toimivuutta sekä tarjotaan tilaajille paremmat mahdollisuudet varmistaa sopimuskumppaneidensa

luotettavuutta. Rakennustoimintaa koskee myös kuukausittainen raportointivelvollisuus työntekijöistä verohallinnolle, siihen liittyvä henkilörekisteri ja pakollinen kuvallinen veronumerokortti työntekijöille. Rakentamistoiminnassa on harmaan talouden torjumiseksi siten säädetty pääurakoitsijalle useita hallinnollista taakkaa lisääviä selvitys- ja raportointivelvollisuuksia. Liikenneluvan kohdalla samoja tietoja saa luvan myöntäjä velvoitteidenhoitoselvityksistä. Tilaajavastuulain valvonnasta vastaa Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue.

Laissa liiketoimintakiellosta (1059/1985) säädetään, että sopimattoman ja vahingollisen liiketoiminnan estämiseksi sekä liiketoimintaan kohdistuvan luottamuksen ylläpitämiseksi voidaan määrätä liiketoimintakielto. Liiketoimintakieltoon määrätty henkilö ei saa harjoittaa liiketoimintaa. Liiketoimintakiellon sisällöstä säädetään lain 4 §:ssä. Henkilö voidaan määrätä liiketoimintakieltoon, jos hän on liiketoiminnassa olennaisesti laiminlyönyt siihen liittyviä lakisääteisiä velvollisuuksia, tai jos hän on liiketoiminnassa syylistynyt rikolliseen menettelyyn, jota ei voida pitää vähäisenä, ja hänen toimintaansa on kokonaisuutena arvioiden pidettävä velkojen, sopimuskumppaneiden, julkisen talouden taikka terveen ja toimivan taloudellisen kilpailun kannalta vahingollisena.

Arvioitaessa liiketoiminnan lakisääteisten velvollisuuksien laiminlyöntien olennaisuutta on otettava huomioon erityisesti laiminlyöntien suunnitelmallisuus, niiden kesto ja toistuvuus, sekä laiminlyönneistä aiheutuneiden vahinkojen määrä. Laiminlyöntiä on aina pidettävä olennaisena, jos henkilö on laiminlyönyt kirjanpitovelvollisuuden niin, ettei kirjanpitovelvollisen taloudellista tulosta ja asemaa, tai kirjanpitovelvollisen liiketoiminnan kannalta olennaisia liiketapahtumia kyetä selvittämään ilman kohtuutonta vaivaa.

*Harmaan talouden torjunta yrityksissä, joilta edellytetään liikennelupaa.* Vuonna 2013 tehdyllä tavaraliikennelain muutoksella (HE 193/2012 vp) lisättiin harmaan talouden torjuntaa. Lain 8 §:n hyvämaineisuuden vaatimukseen lisättiin vaatimus, että lupa voidaan peruuttaa, jos luvanhaltija on olennaisesti laiminlyönyt työehtosopimuksen mukaisen palkan maksamisen tai muiden lakiin perustuvien työsuhde-etuksien suorittamisen. Verojen maksamattomuus oli jo aiemmin otettu huomioon. Lisäksi ketjukonkurssien estämiseksi vaadittiin luvanhaltijalta ja myös kuljetusyrityksen osaomistajilta tai siltä, joka omistamatta yhtiötä sitä tosiasiallisesti johtaa, ettei heillä ole konkurssia edeltäneen vuoden ajalta. Rikkomusten ja laiminlyöntien suunnitelmallisuus otettiin erityisesti huomioon luvan peruuttamista harkittaessa.

Harmaan talouden torjunta tapahtuu pääasiassa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa verohallinnolta tavaraliikennelain nojalla saatavien velvoitteidenhoitoselvitysten avulla. Selvityksiin verohallinnon harmaan talouden yksikkö kokoaa omien yhteyksiensä avulla 8 §:ssä mainittuja tietoja. Selvityksessä on tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä. Tiedot maksujen laiminlyönneistä koskevat myös eläke-, tapaturma- ja työttömyysvakuutusmaksuja sekä tullin maksuja. Tiedot saadaan paitsi omistajista, myös kuljetusyrityksen liikenteestä vastaavasta henkilöstä, toimitusjohtajasta ja vastuunalaisista yhtiömiehistä. Näiden lisäksi tiedot saadaan harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain tarkoittamista, edellä mainituista organisaatiohenkilöistä eli yhtiön osaomistajista ja omistajan lähipiiristä. Viimeksi mainitulla tähdätään erityisesti ketjukonkurssien estämiseen.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus voi selvityksen saatuaan ja annettuaan rikkomuksista epäillylle aikaa vastata, peruuttaa luvan. Luvan peruutus eli sen poissaolo on nähtävissä jäljempänä selostettavalta internetsivustolta.

*Tavarankuljetuksen tilaajan vastuu.* Koska kuljetuksen tilaajalla on mahdollisuus ennakkoon tarkastaa eräitä laillisen kuljetuksen edellytyksiä, tätä koskeva vastuu lisättiin tavaraliikennelain 5 a §:ään vuonna 2011. Vastuu koskee liikenneluvan selvittämistä ja on rajattu kaupparekisteriin merkittyihin tilaajiin. Säännös tuli voimaan vuoden 2013 alussa. Samana vuonna pykälään lisättiin velvollisuus selvittää oikeus kabotaasiin.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ylläpitämään tavana-, joukko- ja taksiliikenteen liikenneluparekisteriin (VALLU) merkitään muun muassa tavaraliikenneluvan haltijat ja voimassaolo. Selvitysvelvollisuuden helpottamiseksi rekisterin rekisteriselostetta ja tiedonhallintajärjestelmää muutettiin niin, että kaupparekisteriin merkitty kuljetuksen tilaaja saa ELY-keskuksen internetsivuilta selville luvan haltijan ja luvan voimassaolon lupanumerolla tai yritysnimellä. Yleisessä tilaajavastuulaissa ei ole vastaavaa liikenneluvan selvitysvelvollisuutta.

Lain 32 §:n rangaistussäännöksen nojalla kuljetuksen tilaaja ei myöskään saa tehdä kuljetussopimusta, jos hän selvitysten nojalla tai muutoin tietää, että kuljetusyritys ei noudata lainmukaisia velvollisuuksiaan työnantajana. Säännös vastaa siis yleisen tilaajavastuulain 9 §:n säännöstä. Sillä on ollut tarkoitus puuttua alipalkkaukseen muun muassa kabotaasissa. Kabotaasin osalla palkkauksen valvontaa yleisesti vaikuttaa se, että ulkomaisen kuljetusyrityksen palkanmaksutietoja ei pysty Suomessa tarkistamaan. Tilaajan vastuun avulla valvontamahdollisuus jonkin verran paranee. Vastaava velvoite on myös joukkoliikennelain 56 §:ssä.

Kuljetuksen tilaajan vastuun noudattamisen valvonta kuuluu lain nojalla poliisille, tullille ja ELY-keskuksille.

*Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys.* Raskaan kaluston ajoneuvoa kuljettavalta vaaditaan kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (ammattipätevyyslaki) tarkoitettu ammattipätevyys. Vaatimuksen taustalla on Euroopan neuvoston ja parlamentin direktiivi 2003/59/EY. Ammattipätevyys vaaditaan, kun ajoneuvon kuljettaminen edellyttää kuorma-auton eli C1- tai C-luokan tai linja-auton eli D1- tai D-luokan ajokorttia, eikä kuljetukseen soveltuvaa poikkeusta ole.

Vuoden 2016 alusta tuli voimaan lain muutos (1615/2015), jonka mukaan ammattipätevyysvaatimusta sovelletaan traktorin kuljettajaan, jos traktorin kuljettaminen edellyttää kuorma-auton ajokorttia. Kysymyksessä on traktori, jonka rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa ja kokonaismassa on yli 3 500 kiloa. Muutoksen yhteydessä kumottiin vaatimus liikennetraktorin kuljettajan ammattipätevyydestä.

EU:n lainsäädäntöön perustuvista soveltamisalan poikkeuksista säädetään ammattipätevyyslaissa. Osa poikkeuksista liittyy yhteiskuntajärjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen tai jollakin nimetyllä toimialalla, kuten huolto- ja korjaamotoiminnassa, tehtäviin kuljetuksiin. Momentin kohdissa 6–8 olevat poikkeukset koskevat yleisemmin ajoneuvon kuljettajia, koska kuljettaminen ei silloin ole sidottu tiettyyn toimialaan. Poikkeusten soveltamisessa on ollut ongelmia.

Direktiivin mukaan ammattipätevyysvaatimuksia sovelletaan kuljetustoimintaan ja kuljettajiin, jotka suorittavat maantiekuljetuksia ajoneuvoilla, joiden kuljettamiseen vaaditaan kuorma- tai linja-auton ajokortti. Direktiivissä ei määritellä sitä, mitä kuljetustoiminnalla tarkoitetaan, vaan vaatimusten soveltamista rajataan poikkeuksin. Perustelujen mukaan poikkeusten tarkoituksena on vapauttaa säännösten soveltamisalasta sellaiset kuljettajat, joiden kohdalla säännösten soveltamisella on vain vähäinen vaikutus tieturvallisuuteen tai joille direktiivin vaatimukset asettaisivat kohtuuttoman taloudellisen tai sosiaalisen rasituksen. Poikkeusten ohjaava vaikutus direktiivin soveltamisalassa jää

kuitenkin heikoksi eikä jäsenvaltiolle anneta toimivaltaa kansallisiin poikkeuksiin. Suomessa käytössä olevat poikkeukset ovat pääasiassa direktiivin mukaiset.

### ***Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen***

#### *Matkustajanoikeudet*

##### *Kuluttajansuojalain soveltuvuus liikennepalveluihin*

Kaikkiin liikennepalveluihin sovelletaan kuluttajansuojalain 2 lukua markkinoinnista ja menettelyistä asiakassuhteissa (lukuun ottamatta sen 8 a §:ä ennen sopimuksen tekemistä annettavista tiedoista), 3 lukua sopimusehtojen sääntelystä, 4 lukua sopimuksen sovittelusta ja tulkinnasta ja etämyynnin osalta 6 luvun 12 §:n 2 ja 3 momenttia (jos sähköisesti tehtävässä sopimuksessa maksuvelvollisuus, kuluttajan hyväksyttävä se nimenomaisesti, muuten sopimus ei sido, ennakkotietoina annettava pääominaisuudet, hinta, sopimuksen kesto, päättämistä koskevat ehdot).

Kaikkiin liikennepalveluihin sovelletaan siten esimerkiksi hyvän tavan vastaisen markkinoinnin ja sopimattoman menettelyn kieltoa. Lain mukaan menettelyä pidetään sopimattomana, jos se on elinkeinotoiminnassa yleisesti hyväksyttävän asianmukaisen menettelytavan vastainen ja omiaan heikentämään kuluttajan kykyä tehdä perusteltu ostopäätös. Lisäksi liikennepalveluihin sovelletaan muun muassa kieltoa antaa totuudenvastaisia ja harhaanjohtavia tietoja markkinoinnissa tai asiakassuhteessa.

Sen sijaan kuluttajansuojalain 8 lukua eräistä kuluttajapalvelussopimuksista, jossa ovat keskeiset säännökset muun muassa palvelun virheestä, ei sovelleta sellaisenaan, koska luvun soveltamisala koskee palveluksia, joiden sisältönä on irtaimen esineeseen, rakennukseen, muuhun rakennelmaan tai kiinteään omaisuuteen kohdistuva työ tai muu suoritus. Luvussa ilmenevät oikeusperiaatteet ilmentävät kuitenkin kuluttajaoikeuden yleisiä periaatteita.

##### *EU-sääntely ja sen täytäntöönpano Suomessa*

Kuluttajan oikeudet yksittäisen vuoron peruutus-, viivästys-, ylivaraus- ja matkustusluokan muutostilanteissa määräytyvät kuljetusmuotokohtaisesti EU-asetusten perusteella (EY 261/2004, EY 1107/2006, EY 1371/2007, EU 181/2011 ja EU 1177/2011), paitsi taksiliikenteessä, josta ei ole EU-tason matkustajan suojaa koskevia säännöksiä, eikä sellaisessa liikenteessä tiellä ja rautateillä, joka on suljettu EU-säädösten soveltamisalan ulkopuolelle.

Taksiliikenteessä, jossa erityisiä matkustajien oikeuksia ei ole, voidaan pääosin soveltaa markkinointia ja sopimusehtoja koskevaa sääntelyä, jota kuluttaja-asiamies valvoo. Yksittäinen kuluttajamatkustaja voi myös taksiryttäjää tai tilausvälityskeskusta koskevassa sopimusrikkomusasiassa pyytää kuluttajariitalautakunnalta ratkaisusuositusta.

Oikeudet sopimusrikkomustapauksessa, kuten matkan viivästyessä tai suorituksen ollessa virheellinen, määräytyvät taksiliikenteessä yleisten sopimusoikeuden periaatteiden mukaan. Esimerkiksi viivästystapauksissa matkustajalla on tapauksesta riippuen käytettävissään seuraavat seuraamukset: oikeus pidätyä maksusta, oikeus vaatia sopimuksen täyttämistä, oikeus vaatia vahingonkorvausta ja oikeus purkaa sopimus. Matkustajalle viivästyksestä aiheutunut vahinko on korvattava, ellei liikenteenharjoittaja osoita menetelleensä huolellisesti. Virhetapauksissa matkustajalla on puolestaan oikeus pidätyä maksusta, oikeus vaatia virheen oikaisua tai uutta suoritusta, oikeus hinnanalennukseen, oikeus vahingonkorvaukseen ja oikeus purkaa sopimus.



Kuluttaja-asiakas voi taksiliikenteessä yksittäisessä riita-asiassa pyytää ratkaisusuositusta kuluttajariitalautakunnalta. Sen sijaan matkustaja, joka matkustaa taksilla työnantajansa lukuun, ei voi hyödyntää kuluttajariitalautakunnan palveluja vaan hänen on pyydettävä ratkaisua suoraan yleiseltä alioikeudelta.

Kuluttajansuojan kannalta on huomioitava, että kuluttajansuojalain määritelmä on kapeampi kuin EU-asetusten: kuluttajansuojalaki suojaa vain kuluttajia, kun EU-asetukset suojaavat matkustajia, eli myös liikematkustajia.

#### *Esteettömyys*

Kaikkien liikennemuotojen osalta EU-asetuksissa on myös kiinnitetty erityistä huomiota vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuteen matkustaa ja heidän oikeuteensa saada avustusta. Säädökset eroavat jonkin verran eri liikennemuodoissa.

Taksiliikennelaki sisältää lupaviranomaisille asetetun velvoitteen huolehtia esteettömien taksien määrästä lupia myönnettäessä. Lisäksi lakiin sisältyy laatuvaatimuksia, joiden mukaan kuljettajalla on velvollisuus ottaa huomioon matkustajien erityiset tarpeet. Lailla taksinkuljettajien ammattipätevyydestä säädetään taksinkuljettajan koulutusvaatimuksista yleisellä tasolla. Vaatimuksista säädetään yksityiskohtaisemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Pakolliseen yrittäjäkoulutukseen sisältyy vammaisten henkilöiden palvelua koskevaa koulutusta. Yrittäjäkoulutuksen lisäksi myös kuljettajakoulutuksessa on kiinnitettävä erityistä huomioita vammaisten asiakkaiden palveluun ja apuvälineiden käyttöön. Esteettömien taksien teknisistä vaatimuksista samoin kuin invataksien teknisistä vaatimuksista säädetään erikseen kansallisissa asetuksissa (asetus 723/2009 ja 1256/1992).

Linja-autopalvelujen hankinta ja järjestäminen pohjautuu pääosin palvelusopimusasetukseen ja tätä täydentävään joukkoliikennelakiin. Paikallisliikenteen palveluhankinnoissa voidaan kiinnittää laadun osana erityistä huomiota palvelun soveltuvuuteen vammaisille henkilöille. Uuden linja-autokaluston valmistusta koskeva tekninen sääntely on myös harmonisoitu unionitasolla, joten kaikkien uusien kaupunkibussien on oltava esteettömiä, mutta muiden linja-autojen osalta sääntely on jätetty jäsenmaan harkintaan. Tietävästi jäsenmaat ovat pääsääntöisesti pidättäytyneet laajentamasta sääntelyä koskemaan muitakin kuin kaupunkilinja-autoja. Joukkoliikennelaki ei sisällä erillisiä esteettömyyteen liittyviä velvoitteita markkinaehtoiselle (kaukoliikenteen) linja-autoliikenteelle, mutta käytännössä joukkoliikennelaki on tuonut markkinoille aivan uusia yrittäjiä, joilla on ollut huomattavaa omaa kiinnostusta esteettömyyden edistämiseen sekä kaluston että muun palvelun suhteen, mikä on ollut omiaan luomaan esteettömien kaukoliikenteen linja-autojen verkoston Suomeen.

Joukkoliikennelakiin sisältyy kuitenkin velvoite alueen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden asettamisesta sekä linja-auto-operaattoreita koskeva laatulupausvelvoite. Laatulupausvelvoite tarkoittaa sitä, että liikenteenharjoittaja ilmoittaa, mitä esteettömiä palveluja sillä on tarjolla. Esteettömien palvelujen tarjoamiseen ei ole kuitenkaan velvoitetta.

Liikennevirasto vastaa muun muassa junalaiturialueiden esteettömyydestä osana Suomen rataverkon kehittämistä ja Liikenteen turvallisuusvirasto eri liikennemuotoja (lentoliikenne, rautatieliikenne, vesiliikenne- ja linja-autoliikenne) koskevien, yksityiskohtaisten EU:n matkustajien oikeuksia koskevien asetusten valvonnasta mukaan lukien vammaisten matkustajien avustamisen ja syrjinnän ehkäisyn toteutumisesta. Uuden käyttöönotettavan rautatiekaluston ja asemien on täytettävä EU:n yhteiset tekniset esteettömyysmääräykset. Näiden teknisten määräysten toteutusta valvoo Liikenteen

turvallisuusvirasto. VR on toistaiseksi Suomessa ainoa rautateiden henkilöliikennepalveluja tarjoava yritys. Valtio ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä hankkivat sopimuksin rautatieliikennettä VR:ltä. Näihin ostosopimuksiin sisältyy myös esteettömyyttä koskevia ehtoja.

#### *Julkisesti tuetut henkilökuljetukset*

Valtion ja kuntien eri toimialat sekä Kela käyttävät vuosittain yhteensä noin miljardi euroa julkisesti hankittuihin tai korvattuihin henkilökuljetuksiin. Julkisesti hankittujen henkilökuljetusten kustannukset ovat kasvaneet noin 10 prosentin vuosivauhtia. Kustannusten kasvua selittävät muun muassa terveystalouden keskittämistä aiheutunut matkojen pidentyminen sekä laitoshoidon purkamisesta aiheutunut kuljetusten lisääntyminen. Joukkoliikenteen vähentyminen on lisäksi haja-asutusalueilla lisännyt erilliskuljetusten tarvetta ja määrää.

Julkisen varoin rahoitettuun liikenteeseen kuuluvat valtion, kuntien ja Kelan maksamat kuljetukset. Julkisesti tuotettujen henkilöliikennepalveluiden suunnittelu, hankinta ja rahoitus ovat hajaantuneet monelle eri viranomaistaholle. Näihin tahoihin kuuluvat ministeriöt, ELY-keskukset, kuntien eri toimialat sekä Kela.

Kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestäminen ei ole valtion eikä kuntien lakisääteinen tehtävä. Sen sijaan muiden hallinnonalojen substanssilainsäädännössä säädetään tiettyjen erityisryhmien oikeuksista kuljetuspalveluihin.

Sosiaalihuoltolaki (1301/2014) tuli voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2015. Se sisältää säännöksen (23 §) liikkumista tukevista palveluista. Säännöksen mukaan esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen. Liikkumista tukevia palveluja järjestetään henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi.

Liikkumisen tukea voidaan järjestää viidellä tavalla: julkisten liikennevälineiden käytön ohjauksella ja ohjatulla harjoittelulla, saattajapalveluna, ryhmäkuljetuksina, korvaamalla taksilla, invataksilla tai muulla vastaavalla ajoneuvolla tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset tai muulla soveltuvalla tavalla tai edellä mainittujen eri toteuttamistapojen yhdistelmillä.

Vammaispalveluasetuksen mukaan kunta voi järjestää kuljetukset sosiaali- ja terveydenhuollon suunnittelusta ja valtionavustuksesta annetun laissa (733/92) tarkoitetulla tavalla tai korvaamalla vammaiselle henkilölle taksilla, invataksilla tai vastaavalla ajoneuvolla tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset.

Perusopetuslaissa (628/1998) on säädetty kuntien velvollisuudesta järjestää oppivelvollisuusikäiselle koulukuljetus maksutta, mikäli perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on yli viisi kilometriä. Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa suoraan esiopetukseen tai päivähoitosta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai päivähoitoon. Perusopetusta, lisäopetusta tai esiopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen myös silloin, kun edellä tarkoitettu matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävä riittävä avustus.

Perusopetuslain mukaisesti päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia.

#### *Julkisen rahoituksen kohdentuminen*

Valtio tukee joukkoliikenteen liikennepalveluiden järjestämistä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista vuosittain noin 85 miljoonalla eurolla.

Valtio ostaa junaliikennettä vuosittain noin 30 miljoonalla eurolla. Junaliikenteen ostoilla tyydytetään tarpeelliseksi arvioituja alueellisia ja valtakunnallisia matkustustarpeita siltä osin kuin näitä palveluja ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti.

ELY-keskukset rahoittavat maaseudun peruspalveluluonteista linja-autoilla ja takseilla harjoitettavaa joukkoliikennettä. Lisäksi ne hankkivat alueensa liikennettä kilpailutetuilla sopimuksilla, joiden rahoitukseen kunnat voivat osallistua. ELY-keskusten myöntämän tuen perusteet määritellään valtioneuvoston asetuksessa joukkoliikenneavustuksista. Joukkoliikenteen tuella kompensoidaan myös seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujen hintavelvoitetta liikenteessä, jota liikennöidään siirtymäajan sopimuksilla.

Valtio avustaa 9,75 miljoonan euron määrärahalta Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen joukkoliikennettä edellyttäen, että rahoitus nostaa seutujen joukkoliikenteen palvelutasoa ja siten lisää joukkoliikenteen käyttöä ja markkinaosuutta sekä parantaa sen kilpailukykyä. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että valtion rahoitus on kytketty MAL-aiesopimuksessa sovittuihin kehittämistoimiin, joilla voidaan varmistaa rahoituksen vaikuttavuus ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Valtio avustaa suuria kaupunkiseutuja enintään 50 prosentilla hyväksyttävistä kustannuksista.

Valtio avustaa lisäksi keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä yhteensä 8 miljoonan euron määrärahalta edellyttäen, että ne ovat laatineet aiesopimuksen joukkoliikenteen kehittämishjelman toteuttamisesta ja että ne osallistuvat vähintään 50 prosentilla hyväksyttävistä kustannuksista.

Koko maan tasolla joukkoliikenteen suorarahoitukseen käytettiin vuonna 2013 yhteensä 368,7 miljoonaa euroa. Matkakustannusten korvauksiin käytettiin 672,4 miljoonaa euroa, josta yhteissummasta edelleen sairausvakuutuslain mukaisiin matkakorvauksiin 177,8 miljoonaa euroa. Suurimmasta osasta suorarahoituskustannuksista vastaavat kuitenkin edelleen kunnat ja kaupungit.

Kelan maksamat matkakorvaukset ovat olleet pitkään nousussa, mutta viime vuonna korvausten määrä kääntyi laskuun. Vuonna 2014 Kela maksoi 5,1 miljoonasta matkasta matkakorvauksia yhteensä 305 miljoonaa euroa, joista taksimatkojen osuus oli 174 miljoonaa euroa. Matkakustannukset ovat kasvaneet muun muassa terveystalvelujen päivystysten keskittämisen sekä laitoshoidon purkamisen vuoksi. Haja-asutusalueilla vähentynyt joukkoliikenne on niin ikään lisännyt erilliskuljetusten tarvetta ja näin nostanut matkakustannuksia. Vuonna 2015 sairausvakuutuslain mukaan korvattujen taksimatkojen korvaukset olivat laskeneet 163 miljoonaan euroon. Säästöihin ovat vaikuttaneet kyytien yhdistely ja omavastuuosuuden korottaminen. Kelan korvaamista taksimatkoista valtaosa liittyy erityissairaanhoidon kuljetuksiin. Puolet taksimatkojen korvauksista maksettiin kaupunkimaisissa kunnissa asuville, 27 prosenttia maaseutumaisissa kunnissa asuville ja 23 prosenttia taajaan asutuissa kunnissa asuville. Asukasmäärään suhteutettuna korvaukset kohdentuvat pieniin kuntiin.

Opetushallituksen koko maata koskevien tilastojen mukaan koulukuljetusten vuotuiset kustannukset ovat kasvaneet vuosittain keskimäärin 5 prosenttia. Vuonna 2013 kustannukset olivat noin 182,3 miljoonaa euroa. Kuljetettavien oppilaiden osuus kaikista oppilaista on pysynyt varsin vakaana, noin 23 prosentissa kaikista perusopetusoppilaista. Lisäksi Kelan kautta on maksettu ammatillisessa oppilaitoksessa ja lukiossa opiskeleville koulumatkatukea 52,4 miljoonaa euroa.

#### *Palvelusopimusasetus ja hankintalainsäädäntö*

Julkisen liikenteen palveluiden on katsottu olevan niin välttämättömiä ja yhteiskunnan kehitykseen myönteisesti vaikuttavia, että palveluiden saatavuus on haluttu turvata. EU:n palvelusopimusasetuksessa säädetään menettelyistä, joita viranomaisten on noudatettava puuttuessaan julkisen henkilöliikenteen markkinoiden toimintaan silloin, kun halutaan turvata esimerkiksi monilukuisemmat, edullisemmat tai laadukkaammat palvelut kuin mitä pelkästään markkinoiden ehdoilla syntyisi. Asetus antaa viranomaisille mahdollisuuden maksaa liikennöitsijöille korvauksia julkisen palvelun velvoitteen täyttämistä tai asettaa yksinoikeuksia taikka hintavelvoitteita. Edellytyksenä on muun muassa liikenteenharjoittajien yhdenvertainen kohtelu ja avoimuus.

Joukkoliikenne on järjestettävä puhtaana markkinaehtoisesti ilman julkista tukea tai hankintalainsäädännön ja joukkoliikennelainsäädännön mukaisesti kilpailuttaen, jos palveluihin käytetään yhteiskunnan varoja.

Myös muut kuin joukkoliikennelain mukaiset henkilöliikennepalvelut on kilpailutettava hankintalain mukaisesti, jos ne rahoitetaan julkisista varoista. Esimerkiksi kunnat kilpailuttavat ostamansa henkilöliikennepalvelut.

Korkein hallinto-oikeus (jäljempänä KHO) antoi huhtikuun alussa 2016 vuosikirjapäätöksen (KHO:2016:37) koskien Kelan sairausvakuutuslain (1224/2004) mukaisia matkakustannusten suorakorvauksia. KHO:n päätöksen mukaan Kelan taksiryttäjien kanssa tehdyt sopimukset olisi pitänyt kilpailuttaa, koska kyse on käyttöoikeussopimuksesta.

Päätöksen taustalla on se, että Kela allekirjoitti helmikuussa 2010 Taksiliiton kanssa runkosopimuksen, jonka mukaan matkojen tilausvälityskeskukseen toiminnasta vastasi yksi taksiyhtiö kunkin vakuutuspiirin alueella. Sopimus tehtiin ilman kilpailutusta. KHO:n mukaan Kela ei kuitenkaan joudu maksamaan korvauksia vuosina 2010–2012 taksiryttäjien kanssa solmimistaan sopimuksista.

Markkinaoikeus teki alempana oikeusasteena vuonna 2012 samasta asiasta päätöksen, jonka mukaan Kela oli menetellyt hankintalain vastaisesti ja sopimukset olisi pitänyt kilpailuttaa. Valittajina olivat Oulun Taksipalvelut, Suomen Palvelutaksit ja Turun Seudun Invataksit ja valitusperusteena oli nimenomaan se, ettei palveluntarjoajia ollut kilpailutettu. Samalla Kela edellytettiin jatkossa kilpailuttamaan taksimatkat 200 000 euron uhkasakon nojalla.

KHO:n mukaan tehdystä päätöksestä huolimatta hyvitysmaksun määräämiseen Kelalle ei hankintalain perusteella ollut edellytyksiä. Päätös koskee vuosina 2010–2012 tehtyjä sopimuksia. Sen jälkeen tehdyt Kelan taksisopimukset on kilpailutettu.

#### *Kuljetusten suunnittelu, hankinta ja yhdistely*

*Suorakorvausmenettely.* Taksimatkojen suorakorvausmenettelyssä taksimatkojen tilaukset on keskitetty sairaanhoitopiireittäin yhteen tilausvälityskeskukseen, joka on tehnyt Kelan kanssa sopimuksen suorakorvausmenettelystä. Kelalla on tällainen sopimus yhteensä 18 välityskeskuksen kanssa. Keskitetyn tilausvälityskeskuksen kautta välitetään Kelan korvaamat taksimatkat

suorakorvausmenettelyyn liittyneille autoilijoille. Noin 90 prosenttia alueiden taksiautoilijoista on liittynyt suorakorvausmenettelyyn.

Vuoden 2015 säästölaskelman mukaan kyytien yhdistelyllä saavutettiin 16 miljoonan euron säästöt. Yhdistelyllä saavutetut säästöt ovat kasvaneet joka vuosi niiden aloittamisen jälkeen. Säästöön ei ole laskettu mukaan omavastuun korottamisesta aiheutuneita säästöjä.

Suorakorvausmenettelyä on laajennettu asteittain siten, että vuoden 2014 lopussa se tuli käyttöön koko maahan lukuun ottamatta Ahvenanmaata. Matkojen yhdistelyä tehdään nykyään sekä kunnallisissa matkojen yhdistelykeskuksissa että Kelan korvaamia taksikuljetuksia yhdistelevisissä taksien välityskeskuksissa. Kunnallisia matkojen yhdistelykeskuksia on 12 kappaletta.

Missään yhdistelykeskuksessa ei tällä hetkellä yhdistellä sekä kuntien että Kelan korvaamia matkoja. Matkojen yhdistelykeskukset ovat aikaansaaneet säästöjä sekä tiheämmin asutuille alueille että haja-asutusalueille. Kaupunkiseuduilla yhdistelyn säästöt perustuvat suuriin volyymeihin, kun taas maaseudulla säästöt syntyvät pitkien ja siten kalliiden matkojen yhdistelystä.

## 2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

### *Digitalisaatio ja uudet toimintamallit*

#### *Euroopan komission strategia digitaalisista sisämarkkinoista*

Euroopan komission vuonna 2015 julkaisemassa strategiassa digitaalisista sisämarkkinoista linjataan ne keskeiset toimenpiteet, joita tarvitaan digitaalisten sisämarkkinoiden loppuunsaattamiseksi. EU:n arvion mukaan toimivat digitaaliset sisämarkkinat voisivat toteutuessaan tuottaa vuosittain 415 miljardia euroa lisää kasvua sekä satoja tuhansia uusia työpaikkoja. Strategia sisältää kaikkiaan 16 lainsäädäntö- ja muuta aloitetta toteutettavaksi vuoden 2016 loppuun mennessä. Strategian tavoitteena on parantaa kuluttajien ja yritysten digitaalisten tuotteiden ja palvelujen saantia, luoda suotuisat ja tasapuoliset olosuhteet digitaaliverkoille ja innovatiivisille palveluille, sekä maksimoida digitaalitalouden kasvupotentiaali.

Monilla strategian toimenpiteillä on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia liikennesektoriin. Strategian toimilla on keskeinen rooli luotaessa edellytyksiä liikenteen digitalisaation, automaation sekä uusien, asiakaslähtöisten liikkumisen palvelujen kehitykselle. Liikenteen näkökulmasta tarkasteltuna keskeisessä asemassa ovat erityisesti alustatalouden kehittämiseen, tietoturvaan ja -suojaan, tiedon vapaaseen liikkuvuuteen sekä standardointiin ja yhteentoimivuuden parantamiseen tähtäävät toimet.

Komissio on julkaisemassa selvityksen jakamis- ja alustataloudesta vuoden 2016 aikana. Tarkoitus on kehittää jakamistalouden eurooppalainen agenda, joka pitää sisällään ohjeet siitä, kuinka olemassa olevaa EU-lainsäädäntöä sovelletaan jakamistalouden liiketoimintamalleihin ja arvioi samalla mahdolliset jakamis- ja alustatalouden sääntelytarpeet. Myös Euroopan parlamentti korosti 19 tammikuuta 2016 digitaalisten sisämarkkinoiden toimenpidepaketista antamassaan päätöslauselmassa jakamistalouden tuomia uusia mahdollisuuksia ja kehotti tarkastelemaan jakamistaloutta koskevia lainsäädäntöesteitä.

Tiedon vapaata liikkuvuutta käsittelevällä toimenpiteellä puututaan muihin kuin henkilötietojen suojeluun liittyviin tiedon liikkuvuuden esteisiin EU:ssa sekä perusteettomiin datan sijaintia koskeviin

rajoituksiin datan varastoinnin ja käsittelyn yhteydessä. Tavoitteena on digitaalitalouden kasvuedellytysten parantaminen. Tällä hetkellä markkinat ovat hajanaiset pilvipalveluiden, massadatan ja esineiden internetin suhteen.

*Liikennepalvelujen tietojärjestelmien yhteentoimivuutta koskeva kehitys EU:ssa*

Euroopan komission syyskuussa 2001 julkaisemaa valkoista kirjaa Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010 voidaan pitää ensimmäisenä unionin tason linjapaperina, jossa otetaan kantaa toimiin, joiden kautta olisi mahdollista edistää matkustamisen helppoutta eri liikennemuotojen välillä koko unionin laajuisesti muun muassa yhdistettyjen lipunkirjoitusjärjestelmien käyttöönottoa kehittämällä. Lisäksi komission valkoisessa kirjassa painotetaan tarvetta kehittää älykkäiden liikennejärjestelmien avulla matkustajien tarvitsemia kuljetuspalveluja koskevia tietoja. Komission vuonna 2001 julkaisema valkoinen kirja ei kuitenkaan johtanut suoriin käytännön toimiin, jotka olisivat edistäneet eri liikennemuotojen välisten yhdistettyjen lipunkirjoitusjärjestelmien käyttöönottoa Euroopassa.

Vuosina 2004 - 2005 toteutettu EU:n talouskehityksen ja kilpailukyvyn vahvistamiseen tähänneen Lissabonin strategian välitarkastelu nosti voimakkaasti esille uuden tieto- ja viestintäteknologian entistä tehokkaamman hyödyntämisen. Tämä antoi myös sysäyksen liikennesektorille, jonka vaikutukset heijastuivat erityisesti vuonna 2006 toteutetussa komission liikenteen valkoisen kirjan välitarkastelussa. Liikennesektorin kehittämistarpeiden joukossa oli ensimmäistä kertaa huomioitu erittäin merkittävällä tavalla toimet, jotka liittyivät älykkään liikkuvuuden edistämiseen sekä älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämiseen. Vastatakseen näihin edellytettyihin EU-tason kehittämistarpeisiin komissio antoi vuonna 2008 toimintasuunnitelman älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottamisesta Euroopassa. Toimintasuunnitelman keskeisenä tavoitteena oli nopeuttaa sekä koordinoita älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoa tieliikenteessä, mukaan luettuina niiden rajapinnat muiden liikennemuotojen kanssa. Toimintasuunnitelma loi pohjan vuonna 2010 hyväksytylle tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien puitteista annetulle direktiiville (2010/40/EU, jäljempänä ITS-direktiivi).

ITS-direktiivin tavoitteena on nopeuttaa älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitua käyttöönottoa ja käyttöä tieliikenteessä kaikkialla Euroopassa. Direktiiviä sovelletaan kaikkiin tieliikennealan älykkäisiin liikennejärjestelmiin sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välisiin rajapintoihin. Direktiivissä korostetaan eurooppalaista älyliikennearkkitehtuuria, jolla voidaan edistää myös multimodaalista, eli eri liikennemuodot yhdistävää lipunmyyntiä. ITS-direktiivi sisältää säännöksen, jonka nojalla Euroopan komissiolle on siirretty säädösvalta antaa delegoituja asetuksia niiden teknisten määritysten osalta, jotka ovat tarpeen ITS-järjestelmien käyttöönoton ja operatiivisen käytön yhteensopivuuden, yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi koko unionin alueella.

Vuonna 2011 julkaistu komission liikenteen valkoinen kirja asettaa selkeän tavoitteen: ”Luodaan edellytykset, joiden avulla voidaan edistää älykkäiden järjestelmien kehittämistä ja käyttöä yhteentoimivien eri liikennemuodot yhdistävien aikataulu-, matkustajatiedotus- ja verkkovarausjärjestelmien sekä älykkäiden lippupalvelujen luomiseksi”. Tähän liittyen Euroopan komissio käynnisti vuonna 2014 valmistelutyöt multimodaalisia matkatietopalveluja koskevan EU-sääntelyn laatimiseksi. Valmistelutyö on rajattu siten, että valmisteltavana oleva komission delegoitu asetus sisältäisi ainoastaan eri liikennemuodot yhdistävien matkatietopalvelujen tarjoamiseen tarvittavien liikenne- ja liikkumistietojen saatavuutta ja käyttöä koskevia määräyksiä sekä eräitä velvoitteita jo olemassa olevien reitityspalvelujen yhteenlinkittämisestä EU:n alueella. Valmistelutyön piirissä ei ole määräyksiä, jotka suoraan koskisivat matkojen tai matkalippujen varaus- tai maksupalveluja.

Euroopan parlamentti on kesällä 2015 antamassaan multimodaalista lipunkirjoittamista koskevassa päätöslauselmassaan edellyttänyt Euroopan komissiolta toimenpiteitä, joilla voidaan tukea unionin alueella rajat ylittävien integroitujen matkalippupalvelujen kehitystä.

Parlamentti katsoo, että matkustajien olisi voitava hankkia yksi lippu matkaketjua varten. Lisäksi varaus- ja maksujärjestelmissä olisi selkeästi ilmoitettava lipun kokonaishinta sekä muut hintaan liittyvät tiedot, esimerkiksi verot.

Komissio ei ole toistaiseksi ilmoittanut, millä konkreettisilla toimilla rajat ylittävien integroitujen matkalippujen kehitystä voitaisiin unionin alueella edistää. ITS-direktiivin uudelleentarkastelu on tarkoitus toteuttaa ennen vuoden 2017 syksyä. On mahdollista, että komissio tulee esittämään direktiivin uudelleentarkastelun yhteydessä ehdotuksia toimista, joilla pyrittäisiin luomaan yhdenmukaiset puitteet integroitujen matkalippupalvelujen kehitykselle EU:ssa.

Rautaliikenteen yhteentoimivuutta on edistetty EU:ssa muun muassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 2008/57/EY. Sen mukaisesti telemaattisten sovellusten osalta on varmistettava, että tiedostot, ohjelmat ja tiedonsiirtokäytännöt suunnitellaan siten, että niillä taataan suurin mahdollinen tietojenvaihto eri sovellusten ja eri liikenteenharjoittajien välillä sulkien pois liiketoimintaan liittyvät luottamukselliset tiedot, sekä että tiedot ovat helposti käyttäjien saatavilla. Direktiivi on implementoitu Suomessa osaksi rautatielakia sekä valtioneuvoston asetusta rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta (372/2011). Lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 1371/2007 edellytetään, että tiedottamista ja lippujen toimittamista rautatieliikenteen matkustajille on helpotettava sovittamalla tietokonepohjaiset järjestelmät yhteisten vaatimusten mukaisiksi.

#### *Yhteentoimivuuden kehitys eräissä maissa*

Joissakin maissa, kuten esimerkiksi Alankomaissa ja Tanskassa, on tehty päätös yhdestä maanlaajuisesta matkakorttijärjestelmästä. Nämä järjestelmät perustuvat yhden kortin periaatteeseen. Näissä ratkaisuisa maksujärjestelmän kehittäminen ja hallinnointi ovat käytännössä yhden organisaation käsissä. Tällainen hanke kestää usein kauan ja saatetaan kokea varsin raskaaksi, minkä lisäksi tekniikka saattaa prosessin kuluessa ehtiä vanhentumaan.

Viime vuosina kansainvälinen kehitys on alkanut viedä kohti lippu- ja maksujärjestelmiä, joissa älykkyys ei enää ole korttiin tallennetuissa suljetuissa järjestelmissä vaan internetin yli toimivissa taustajärjestelmissä. Eri maissa on viime vuosina saatu aikaan järjestelmiä, joissa on saumattoman yhteentoimivuuden kannalta kiinnostavia ominaisuuksia. Esimerkiksi Tallinnassa on otettu käyttöön 2012 maailman ensimmäinen reaaliaikaisesti verkkopohjaiseen taustajärjestelmään yhteydessä oleva lippujen matkustusoikeuksia tarkistava taustajärjestelmä. Lontoon metrossa puolestaan on kokeiltu pankki- ja luottokorttien NFC (Near Field Communication) -siruihin perustuvaa lippujen validointia. EU:n Horizon 2020 rahoituksen tuella on käynnistetty 4,5 miljoonan euron kehityshanke neljän maan kesken tavoitteena luoda maiden kesken yhteiset menettelyt lippujen yhteentoimivuuden luomiseksi ja testaamiseksi. Iso-Britanniassa keskeiset joukkoliikenteen toimijat ovat valtion rahoituksen tuella asettaneet tavoitteeksi yhteentoimivuuden lippujärjestelmissä 2022 mennessä. Ruotsissa Samtrafiken kehittää omistajayritystensä kanssa valtakunnallisesti yhteentoimivaa lippuratkaisua, joka hyödyntää kehitettyä ohjelmointirajapintaa. Joulukuusta 2015 alkaen on ollut mahdollista hankkia valtakunnallisesta reittioppaasta koko matkaketjulle myös lippu. Tavoite on, että myös uudet liikennepalvelut saataisiin osaksi saumatonta matkaketjua.

Eurooppaan on muodostunut viime vuosina erityisiä yhteenliittymiä kuten Smart Ticketing Alliance ja Open Ticketing Institute, jotka pyrkivät rakentamaan asiakkaan asuinpaikasta riippumatonta lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta. Taustajärjestelmäpohjaiset lipputuotteet luovat teknisen mahdollisuuden yhteentoimivuuden kehittämiseksi sekä alueiden välisten asiakkaan käyttämien liikkumispalvelujen vastavuoroisen käytön (roamingin) mahdollistamiseksi.

Ranskassa vuonna 2015 hyväksytyssä laissa on veloitettu liikenne- ja liikkumispalveluiden tarjoajat jakamaan sähköisesti avoimessa muodossa toisille operaattoreille tietoja muun muassa pysäkeistä, hinnoista, suunnitelluista aikatauluista ja erityisryhmien palveluista vapaasti uudelleen käytettäväksi. Lakia täydentävän asetuksen mukaan tiedot toimitetaan tai annetaan saataville ohjelmointirajapinnan välityksellä helposti käytettävässä vakio muodossa. Tiedot on annettava heti, kun ne ovat palveluista vastaavan tahon saatavilla. Päivittämisen on tapahduttava sellaisella tiheydellä, jonka ansiosta palveluista vastaavat tahot voivat järjestää parhaimmalla tavalla kuljetus- ja liikkumispalvelut sekä matkustajille suunnatun tiedottamisen.

#### *Jakamistalouden ja digitaalisten välityskeskusten sääntely eri maissa*

Jakamistalouteen perustuvien uusien toimijoiden ja palvelumallien lisääntyminen on useissa maissa johtanut oikeudenkäynteihin ja aiheuttanut kysymyksiä palveluiden oikeudellisesta asemasta sekä kilpailuvaikutuksista. Erityisesti haasteita on ollut majoitus- ja liikennealalla. Kuitenkin samanaikaisesti useissa maissa on käynnissä lainsäädäntöhankkeita, joilla pyritään selkeyttämään jakamistalouden palveluiden toimintaympäristöä.

Kuljetusten välittämistä ei ole tyypillisesti nähty sellaisena toimintana, josta tulisi säätää laissa. Uudet välityspalvelut kuitenkin hämärtävät rajaa perinteisen taksi- ja välityskeskustoiminnan välillä, etenkin kun ne ovat kasvaneet taloudellisesti merkittäväksi osaksi liikennealaa. Erityisesti kysymykset vastuiden jakautumisesta ja verotuksesta aiheuttavat tulkintaongelmia monessa maassa.

*Viro.* Nykyistä paremmin digitaalisen välitystoiminnan mahdollistava lainsäädäntö on parhaillaan suunnitteilla Virossa. Lakiehdotuksessa kyytienjakopalveluista tehtäisiin uusi liikkumispalvelukategoria. Tilaamisen tulisi kyytienjakopalveluiden osalta tapahtua aina sähköisen alustan kautta. Kyytienjakopalvelut olisi erotettu takseista. Ne eivät saisi käyttää esimerkiksi joukkoliikennekaistoja tai odottaa kyytiä taksitolpilla. Kyytienjakopalvelualustoja kohtaan kohdennettaisiin velvollisuuksia muun muassa tietojen luovuttamisen ja sähköisen kuitin suhteen. Samassa yhteydessä kevennettäisiin perinteistä taksitoimintaa koskevia vaatimuksia. Viron verohallinto on lisäksi kehittänyt kansainvälisen kyytienvälityspalvelun kanssa yhteisessä pilottiprojektissa jakamistalouden alustojen kautta saadun tulon verottamista helpottavan tiedonvaihtoratkaisun. Verottaja saa tiedot kuljettajien tuloista automaattisesti kyytienvälityspalvelun alustan kautta, kuljettajan annettua luvan tietojen luovuttamiseen. Tiedot luonnollisen henkilön verotettavasta tulosta menevät vuosittain helmikuun ensimmäisenä päivänä automaattisesti suoraan verottajalle. Verottaja taas täyttää tietojen perusteella henkilön veroilmoituksen. Järjestelmän tarkoituksena on helpottaa ja verojen keräämistä ja maksamista erityisesti jakamistalouden palveluiden osalta. Tulot on pystytty ilmoittamaan järjestelmän kautta 2016 helmikuusta lähtien. Viron verohallinto jatkaa parhaillaan järjestelmän kehittämistä ja laajentamista myös muihin palveluihin.



*Yhdysvallat.* Yhdysvalloissa eri alueiden lainsäätäjät ovat pyrkineet kontrolloimaan digitaalisten välityspalveluiden toimintaa. Esimerkiksi New Yorkissa digitaalisen kyytienvälityspalvelun toiminta estettiin siihen asti, kun se oli hankkinut luvan ja asettanut toiminnalleen alueellisia rajoituksia. Kalifornia oli ensimmäinen osavaltio, jossa säädettiin erityistä lainsäädäntöä digitaalisille välityspalveluille ja moni osavaltio on myöhemmin ottanut mallia tästä sääntelykehikosta. Kaliforniassa tällaisia palveluita tarjoavat yritykset määritellään sellaisiksi, jotka tarjoavat ennalta tilattuja kuljetuksia maksua vastaan yhdistämällä omaa autoa käyttävän kuljettajan ja asiakkaan toisiinsa sovelluksen tai online-alustan avulla.

Alalle on asetettu huomattavasti kevyemmät vaatimukset kuin tavalliselle taksitoiminnalle. On katsottu, että välityspalveluiden tarjoama kattava informaatio vähentää sääntelyn tarvetta. Kaliforniassa osavaltion julkisten palveluiden komissio myöntää erillisen luvan digitaaliseen välityspalveluun (Transportation Network Company Permit). Luvassa määrätään muun muassa, että yritys huolehtii matkan vakuutuksista, hoitaa vain ennakkoon tilattuja kuljetuksia eikä harjoita toimintaansa lentokenttien yhteydessä. Yritys ei myöskään saa itse omistaa kuljetuksissa käyttämiään autoja. Taksamittareiden käyttö autoissa on kielletty. Yrityksen tulee varmistua kuljettajan hyvästä maineesta ja siitä, että kuljettajat ovat riittävän ammattitaitoisia kuljettamaan matkustajia turvallisesti. Kuljettajilla tulee olla ajokortti ja vähintään vuoden ajokokemus. Yrityksen tulee suorittaa käyttämilleen autoille 19-kohtainen tarkistus. Osavaltio myös edellyttää yritystä toimittamaan raportteja toiminnastaan useita kertoja vuodessa. Hinnoittelu on yrityksen vapaasti päätettävissä. Luvan hakemisen yhteydessä yrityksen on esiteltävä suunnitelmansa sen suhteen, miten se aikoo edistää turvallisuutta sekä esteettömyyden ja syrjimättömyyden toteutumista.

*Iso-Britannia.* Isossa-Britanniassa on tehty viime aikoina jakamistalouteen liittyviä aloitteita. Hallitus julkisti kevään 2016 budjetissaan jakamistaloutta edistävän verohuojennuksen. Huhtikuusta 2017 lähtien erilaisten palveluiden ja tuotteiden myynnistä, esimerkiksi kyytien jaosta saaduista tuloista tai vuokratuloista ei tarvitse tehdä veroilmoitusta tai maksaa veroja ensimmäisen tuhannen punnan osalta. Rajan yli menevistä tuloista voi tehdä vastaavan vähennyksen. Ison-Britannian hallitus perusteli verohelpotusta digitaalisen talouden ja jakamistalouden nousulla. Yhä useamman on samalla helpompi ryhtyä mikroyrittäjäksi. Tätä pyritään kannustamaan helpottamalla ja selventämällä pienimuotoisen toiminnan verotuksellista asemaa. Lontoon liikenneviranomaiset hyväksyivät maaliskuussa 2016 uudet kyytienjakopalveluita koskevat säännökset. Säännösten mukaan muun muassa hinnan pitää olla matkustajan tiedossa etukäteen. Lisäksi säännöksiin kuuluu tiedonsäilyttämistä koskevia veloitteita sekä muun muassa kuskin vaatimus vakuutustodistuksen esilläpidosta

*Ranska.* Ranskassa reagoitiin digitaalisten välityspalveluiden saapumiseen markkinoille säätämällä laki, Loi Thévenoud. Ranskassa on tehty lainsäädännöllinen erottelu vain kustannusten jakamiseen ja omaan ajotarkoitukseen tähtäävän kyytien jakamisen sekä asiakkaat ja ansiotarkoituksessa tehtyyn kuljettamiseen. Ensin mainittu on sallittua, jälkimmäinen ei. Niinpä esimerkiksi ranskalainen kimppekyytipalvelu toimii lain puitteissa, mutta kyytienjakopalvelu on kielletty. Laissa kiellettiin, että taksiautot voisi maantieteellisesti paikantaa esimerkiksi älypuhelinsovelluksen avulla ennen tilaamista. Lisäksi laki velvoittaa kuljettajat palaamaan takaisin asemapaikalle, ellei heillä ole tilattuja kuljetuksia. Nämä säännökset tekevät usean digitaalisen kyytienvälityspalvelun toiminnasta käytännössä mahdotonta.

Ranskassa on tällä hetkellä suunnitteilla järjestelmä joka automatisoi veroilmoitukset jakamispalveluiden ansioiden osalta. Lisäksi maassa keskustellaan 5 000 euron rajan asettamisesta verovapaudelle jakamistalouden palveluiden suhteen.

*Eräät muut maat.* Belgian pääkaupungissa Brysselissä kyytienjakopalvelu katsottiin lainvastaiseksi, sillä se välitti kyytejä, joiden ajamiseen olisi tarvittu taksilupa. Kauppa-oikeus on kuitenkin pyytänyt tapauksesta ennakkopäätöstä siitä, onko päätös ristiriidaton muun muassa EU:n perusoikeuksien kanssa. Brysselin alueen hallinto kehittää samalla myös vaihtoehtoisille kuljetuspalveluille lainsäädäntökehikkoa.

Saksassa kyytienjakopalvelu on kielletty useiden muun muassa Berliinissä ja Frankfurtissa käytyjen oikeudenkäyntien jälkeen. Sen katsottiin välittävän luvattomia taksikyytejä. Kyytienjakopalvelu on jatkanut toimintaansa muiden palveluiden osalta. Käytännössä esimerkiksi Berliinissä luvalliset taksit käyttävät tilausten vastaanottamiseen useita eri kyytienjakosovelluksia.

Hollannissa kyytienjakopalvelu on katsottu taksipalveluksi, jolloin kyytien ajamiseen tarvittaisiin taksilupa. Useille kuljettajille sekä kyytienvälityspalvelulle on maan lakien nojalla myös annettu sakkorangaistus.

Espanjassa tuomari on saattanut kansallisen jutun Euroopan unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi. Käsitteilypyyntö koskee kyytienjakopalvelun roolin määrittelyä joko alustana vaiko liikennepalveluna. Tuomioistuimen päätöstä odotetaan vuoden 2016 aikana.

### ***Markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen***

#### *Ammattimainen ja ei-ammattimainen toiminta*

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksella säännellään maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä ja tämän ammatin harjoittamista. Asetuksen soveltamisala-artikloista ilmenee, mitä toimintaa pidetään ammatin harjoittamisena. Maantieliikenteen harjoittajan ammatilla tarkoitetaan sekä maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattia että maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia. Maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatilla puolestaan tarkoitetaan yrityksen harjoittamaa toimintaa joko suuren yleisön tai tiettyjen käyttäjäryhmien kuljettamiseksi matkustajan tai kuljetuksen järjestäjän suorittamaa maksua vastaan yli yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen rakennetulla ja varustetulla sekä tähän käyttöön tarkoitettulla ajoneuvolla. Maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatilla puolestaan tarkoitetaan yrityksen moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä toisen lukuun tai palkkiota vastaan harjoittamaa tavarankuljetusta. Ammattimaisen toiminnan raja näyttää edelleen olevan näiden määritelmien pohjalta suhteellisen matalalla.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetus sulkee kuitenkin lähtökohtaisesti asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yritykset, jotka harjoittavat tavaraliikennettä yksinomaan sellaisilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, yritykset, jotka harjoittavat ei-kaupallista maanteiden henkilöliikennettä tai joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen sekä yritykset, jotka harjoittavat maantieliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan moottoriajoneuvoilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Asetus sallii jäsenvaltioiden vapauttaa asetuksen kaikkien tai joidenkin säännösten soveltamisalan ulkopuolelle ne maantieliikenteen harjoittajat, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä,

jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen vuoksi tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

Jäsenvaltiot eivät voi jättää muuta toimintaa asetukseen sisältyvän markkinasääntelyn ulkopuolelle.

### *Taksijärjestelmä*

Taksiliikenteestä ei ole unionitasoista sääntelyä. Taksiliikenne on varsin säänneltyä niin Euroopassa kuin muuallakin maailmassa. Viime vuosikymmeninä suunta on kuitenkin ollut kohti vapaampia järjestelmiä, ja kansainväliset sääntelysuositukset peräänkuuluttavat nykyään voimakkaasti taksisääntelyn vapauttamista. Ohessa on käyty läpi havaintoja kilpailun vapauttamisesta eräiden maiden esimerkkeihin peilaten. Lisäksi esitellään taksisääntelyä koskevia kansainvälisiä sääntelysuosituksia.

Taksiliikennettä ja siinä tapahtuneita muutoksia on vaikea verrata eri maissa, koska sääntely on kansallista ja lähtökohdat hyvin erilaiset. Taksiliikenteellä voidaan myös tarkoittaa eri asioita eri maissa. Toisin kuin Pohjoismaissa, esimerkiksi Isossa-Britanniassa varsinaisena taksiliikenteenä pidetään vain sellaista ammattimaista henkilöautoliikennettä, jota harjoitetaan taksiasemilta tai kadulta. Useassa maassa ennakkoon tilattuja palveluja, kuten välityskeskusten kautta välitettyjä kyytejä, kohdellaan lainsäädännössä eri tavoin kuin niin sanottua katutaksitoimintaa. Tyypillisesti ennakkoon tilattuja palveluja säännellään katutakseja kevyemmin sekä alalle tulon että hinnoittelun osalta. Myös taksiliikenteessä käytetyn kaluston määritelmät ja vaatimukset eroavat toisistaan eri maissa.

Taksiliikennettä ei käytetä Pohjoismaita lukuun ottamatta hyödyksi yhteiskunnan järjestämissä kuljetuksissa kuin hyvin harvoissa maissa. Useassa maassa yhteiskunnan järjestämiin kuljetuksiin ei kuitenkaan tarvita taksilupaa ja varsinkin vaikeavammaisten kuljetuksia hoidetaan paljon yhteiskunnan omalla kalustolla.

Taksimarkkinoita on perinteisesti säännelty lupien määrää rajoittamalla, taksikaluston laatua ja henkilöstön ammattipätevyyttä koskevilla vaatimuksilla, hintasääntelyllä ja taksimarkkinoiden palvelutoimintaa eli esimerkiksi ajovelvoitteita koskevalla sääntelyllä. Tässä esityksessä on keskitytty pääasiassa taksilupien määrää ja hintasääntelyä koskevan sääntelyn vertailuun.

Suomen taksilupajärjestelmä on moneen muuhun maahan verrattuna raskas. Suomen järjestelmää täysin vastaavaa kiintiöjärjestelmää etusijajärjestelyineen ei ole muualla käytössä, vaan määränsääntely perustuu useimmiten vapaaseen tarveharkintaan. Maissa, joissa lupamääriä yhä säännellään, lupaviranomaiset voivat yleensä suhteellisen vapaasti päättää siitä, kenelle ja miten luvat jaetaan ja mitä velvoitteita liikenteen harjoittamiselle asetetaan. Suomen taksilupien kiintiöjärjestelmä ja lupavelvoitteet ovat rajoituksia perustuslain elinkeinovapaudelle, minkä vuoksi niistä on jouduttu sääntelemään hyvin tarkkaan ja täsmällisesti laissa. Suomen kiintiöjärjestelmä on siten sekä hakijoille että viranomaiselle muihin maihin verrattuna merkittävä hallinnollinen rasite. Muissa maissa toimijoiden on ollut helpompi laajentaa toimintaansa ja saavuttaa mittakaavaetuja, kun luvansaanti ei ole ollut etusijajärjestyksellä rajoitettua.

Useimmissa maissa taksilupaan sisältyy maantieteellisiä rajoituksia, kun taas Suomessa liikennealue kattaa aina koko maan Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Suomessa asemapaikkavelvoite rajaa kuitenkin toimintaa alueellisesti.

Järjestelmien erilaiset lähtökohdat ja taksiliikenteen yleisen merkityksen vaihtelut eri maiden liikennejärjestelmissä vaikeuttavat johtopäätösten tekemistä eri maissa saaduista kokemuksista.

Esteettömyyteen eli lähinnä palvelun ja kaluston soveltavuuteen myös toimintarajoitteisille henkilöille on kiinnitetty tyypillisesti enemmän huomiota säännellyillä markkinoilla, mutta viime aikoina ainakin Yhdysvalloissa on pyritty kiinnittämään siihen erityistä huomiota myös uudessa digitaalisia välityskeskustoja koskevassa lainsäädännössä. On myös nähtävissä, että erilaiset välityspalvelut ovat alkaneet kehittää esteettömyyden huomioivia sovelluksia ja palveluita.

Ne maat, jotka sääntelyä ovat vapauttaneet, ovat pitäytyneet vapaassa järjestelmässä, eivätkä ole palanneet tiukasti säänneltyyn malliin. Lainsäädäntöön on tyypillisesti tehty joitakin täsmennyksiä sitä mukaa, kun vapauttamisen vaikutuksista saadaan tarkempaa käsitystä. Täsmennykset ovat usein liittyneet kuluttajana asemaan ja epäsymmetriseen informaatioon – kuljettajalla on ennen matkan aloittamista usein huomattavasti parempi tieto tarkoituksenmukaisimmasta reitistä, matkaan kuluvasta ajasta ja sen hinnasta kuin matkustajalla. Kuluttajan neuvotteluvoima on tyypillisesti nähty huonona, minkä vuoksi esimerkiksi hintatietojen saatavuudesta on katsottu tarpeelliseksi. Digitalisaation myötä kuluttajan neuvotteluaseman uskotaan kohenevan merkittävästi.

### *Taksien saatavuus*

Lupien enimmäismäärien sääntelystä luopuminen on kaikkialla saanut aikaan sen, että taksipalvelujen saatavuus on parantunut, kun alalle on tullut uusia yrityksiä ja vanhat ovat laajentaneet toimintaansa. Palveluiden saatavuus on parantunut erityisesti suurissa kaupungeissa. Maaseudulla lupien määrä ei ole juuri muuttunut, etenkin maissa, joissa on yhteiskunnan maksamia kuljetuksia.

*Ruotsissa* taksisääntelyä liberalisoitiin voimakkaasti vuonna 1990. Nykyisten markkinatietojen valossa Ruotsissa näytetään saavutetun sääntelyn purkamisella tavoitellut vaikutukset.

VTI:n (Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, rapport 774 revision 1, Regelförändringar i transportsektorn – Effekter av omregleringar inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning, 2013) sekä Svenska Taxiförbundetin (2014 Branschläget – en rapport från svenska taxiförbundet, 2014) selvitysten mukaan sääntelyn purkamisen jälkeen Ruotsissa taksien määrä on lisääntynyt merkittävästi, asiakkaiden odotusajat ovat lyhentyneet ja markkinoilla toimii erikokoisia yrityksiä erilaisilla liiketoimintamalleilla. Takseja on hyvin saatavilla haja-asutusalueillakin koko maan keskimäärään nähden. Taksiautojen kokonaismäärä väkilukuun suhteutettuna on kasvanut vuoden 1990 tasosta 12 prosenttia. Läänikohtaisesti taksien määrä suhteessa asukasluukuun on sääntelyn purkamisen jälkeen kasvanut erityisesti tiheään asutuissa lääneissä, mutta vuoden 2013 tietojen mukaan monissa harvemmin asutuissa lääneissä on edelleen suhteellisesti enemmän takseja kuin tiheimmin asutuissa lääneissä. Ruotsin taksimarkkinoille tyypillistä on julkisesti tuettujen matkojen suuri osuus.

Tulokset ovat vuosien kehityskulun seurausta. Taksialan sääntely poistettiin aluksi kokonaan, mutta vuosien mittaan Ruotsissa on lisätty erityisesti palvelun laatuun liittyvää sääntelyä esiintyneiden lieveilmiöiden hallitsemiseksi. Sääntelyä on tiukennettu luvanhaltijaa, kuljettajaa, ajoneuvoa, hinnoittelua ja asiakkaan tiedonsaantia koskevilla vaatimuksilla.

*Irlannissa* taksimarkkinat jakautuvat tavallisiin takseihin ja yksityisiin vuokra-autoihin. Niin sanotut tavalliset taksit voivat ottaa vastaan tilauksia kadulta ja ennakkotilauksena sekä odottaa tilausta taksitolpalla. Yksityiset vuokra-autot voivat ottaa vastaan vain ennakkotilauksia. Lupasääntely jakautuu tämän seurauksena kahteen osaan, ja lupa on voimassa rajoitetulla alueella. Irlannissa lupien määränsääntelystä luopumisella oli merkittävä vaikutus maan taksimarkkinoihin, sillä yksityisten

vuokra-autojen lupamäärä väheni merkittävästi ja tavallisten taksien lupien määrä puolestaan kasvoi muutamassa vuodessa jopa nelinkertaiseksi. Kokonaisuudessaan erilaisten lupien määrä koko maassa on kaksinkertaistunut, Dublinissa yli kolminkertaistunut. Moni palkattu kuljettaja päätti ryhtyä taksiryttäjäksi. Muutoksella saavutettiin tavoite matkustajien odotusaikojen lyhentymisestä. Aluksi lupien määräsääntelyn purkamisen yhteydessä ei tehty muita sääntelytoimenpiteitä, mutta muutamaa vuotta myöhemmin asetettiin lisävaatimuksia. luvansaannille ja palvelun laadulle.

*Alankomaissa* taksiliikenteen sääntelystä on luovuttu vaiheittain. Tarkoituksena oli alentaa kuluttajahintoja ja lisätä yleisesti taksien käyttöä. Alalle tulon kynnystä pyrittiin madaltamaan ja kilpailua lisäämään. Uudistus aloitettiin vuonna 1999 lupamenettelyn yhtenäistämällä ja eräiden kuljettajaa koskevien määräysten tiukentamisella. Seuraavaksi lisättiin ja tarkennettiin asiakkaan oikeuksia muun muassa siten, että asiakas saa valita taksijonosta haluamansa auton ja sai ottaa taksin lennosta. Taksiluvista tuli kansallisia ja liikenneöiminen tehtiin mahdolliseksi koko maan alueella. Vuonna 2001 säädettiin luvanhaltijoille velvollisuus pitää asiakkaiden valituksista rekisteriä ja liittyä valituksia käsittelevään organisaatioon. Lupien määräsääntelyssä siirryttiin ensin vähemmän tiukkaan tarveharkintaan ja vuonna 2002 siitä luovuttiin kokonaan.

Esimerkiksi Amsterdamin lentokentän alueelle vaaditaan erikoislupa matkustajien noutamiseen ja jättämiseen. Vuonna 2013 otettiin käyttöön paikalliset säännöt siitä, että kaikkien luvanhaltijoiden tulee kuulua hyväksytyyn tilausvälityskeskukseen, jossa on vähintään 50 ajoneuvoa ja 100 kuljettajaa. Ensimmäisinä vuosina sääntelyn vapauttamisen jälkeen taksien määrä lisääntyi selkeästi ja takseilla ajettujen ajokilometrien määrästä oli nähtävissä hienoista nousua.

*Uudessa-Seelannissa* taksimarkkinat kokivat suuren mullistuksen 1900-luvun lopulla, jolloin maa siirtyi hyvin tiukasta sääntelystä lähes täysin vapaisiin markkinoihin. Ennen sääntelyn vapauttamista alalle tuloa säänneltiin tarveharkintaan perustuvalla lurasääntelyllä alueellisesti ja uusia lupia myönnettiin vain harvoin. Vuonna 1989 lupien määräsääntelystä luovuttiin. Vaatimukset palvelun laadun suhteen pysyivät ennallaan ja joiltakin osin vaatimuksia tiukennettiin. Jokaisen luvanhaltijan täytyy kuulua välityskeskukseen tai muuhun organisaatioon, joka tarjoaa ympärivuorokautista tilausvälitystä ja kirjaa asiakasreklamaatioita. Tämä vaatimus luo jonkin verran estettä alalle tuloon, sillä välityskeskukset voivat periä huomattavia maksuja uusilta yrityksiltä. Tämän vuoksi on pyritty synnyttämään kilpailua välityskeskusten ja taksioorganisaatioiden välille ja kannustamaan hintakilpailuun.

Vapauttamisen seurauksena yritysten ja taksiautojen määrä lisääntyi voimakkaasti. Kasvu tapahtui pääasiassa suurien asutuskeskusten yhteydessä ja harvaan asutuilla alueilla tarjonta hiukan laski. Palveluiden tarjonta näytti myös monipuolistuneen vapauttamisen seurauksena, kun yritykset pystyivät tarjoamaan eri laatuista palveluita.

#### *Vaikutus hintoihin*

Kuluttajahintojen osalta vapauttamisen seuraukset ovat vaihdelleet riippuen erityisesti valitusta kokonaisratkaisusta. Useassa maassa sääntelyn vapauttamisen tavoitteena on ollut pysäyttää hintojen nousu. Tyypillisesti hinnat ovat jatkaneet nousua vapauttamisesta huolimatta, tosin yleensä kuluttajahintaindeksin kehitystä vastaavaa vauhtia. Kuitenkin esimerkiksi Uudessa-Seelannissa vapauttamisen seurauksena kuluttajahinnat laskivat. Suoria vaikutuksia hintoihin on ollut vaikea määrittellä, sillä alan vapauttaminen on johtanut tyypillisesti hinnoitteludynamiikan ja palvelun laadun osalta uudenlaisten palveluiden syntymiseen. Siten esimerkiksi matkojen keskihinnan seuraaminen ei

ole kovin luotettava mittari hintojen seuraamiseen ja tutkijoilla onkin ollut vaikeuksia selvittää todellisia vaikutuksia hintoihin. Palvelun laadun muuttuessa hinnatkaan eivät ole vertailukelpoisia.

Monessa maassa on ollut ennen vapauttamista käytössä määrähinnoittelu, jolloin hinnat on voitu asettaa todellista markkinahintaa alemmalle tasolle. Hinnoittelun vapautuessa luonnollinen seuraus on tällöin hintojen nousu. Tähän viittaisi se, että maissa, joissa määrähinnoittelusta on luovuttu, hinnat ovat aluksi hiukan nousseet ja tämän jälkeen asettuneet vakiintuneelle tasolle. Joissakin maissa hintojen määrä sääntely jäi voimaan, vaikka lupasääntelyä vapautettiin. Monessa maassa taksiliikenteen kysyntä on myös hiljalleen kasvanut, millä on luonnollisesti hintoja nostava vaikutus. Markkinoiden vapauttamisen vaikutuksia yhteiskunnan maksamien kuljetusten hintoihin ei ole juurikaan tutkittu.

Markkinoiden vapauttamisen yhteydessä on ilmennyt joitakin ongelmakohtia, kuten ajoittaista ylihinnottelua ja ajoista kieltäytymisiä. Näihin on tyypillisesti reagoitu säätämällä tarkempia vaatimuksia esimerkiksi hinnan ilmoittamisesta ja esilläpidosta.

*Ruotsissa* hinnat eivät kilpailun avaamisen jälkeen laskeneet alkuun odotusten mukaisesti. Osaltaan tähän vaikutti se, että taksikuljetukset saatettiin samassa yhteydessä arvonlisäverotuksen piiriin. Hintasääntely oli myös johtanut siihen, etteivät palvelujen hinnat olleet päässeet kehittymään markkinahintaa vastaavaksi. Enimmäishinnoittelun poistussa erityisesti turisteilta perittiin kohtuuttoman suuria maksuja. Tämän vuoksi hintojen ilmoittamisen osalta on myöhemmin annettu tarkempia säännöksiä, mikä on parantanut tilannetta. Ruotsin Transportstyrelsenin tilauksesta laaditun tutkimuksen (Intermetra Business & Market Research Group AB, Uppföljande mätning angående prissättning och prisinformation vid taxiresor, 2014) mukaan vain 1 % kyselyyn vastanneista Ruotsin taksiasiakkaista piti matkan hintaa niin korkeana, että epäili tulleensa huijatuksi. Valtaosa, 74 % kyselyyn vastanneista, piti hintatasoa kohtuullisena. Lisäksi on hyvä huomata, että kuluttajatytyväisyysmittauksissa taksiala on saanut keskimääräistä parempia arvosanoja koko Ruotsin liikennealaa verrattuna.

*Norjassa* määrä sääntelystä johtuen alalla ei ole ollut juurikaan kilpailua ja taksimatkan keskimääräisen hinnan on todettu nousseen hinnoittelun vapauttamisen jälkeen. Hintojen nousu on tapahtunut pääasiassa viikonloppujen ja yöaikojen taksoissa. Toisaalta hintakehityksessä on havaittu suuria alueellisia eroavaisuuksia. Norjan taksiluvat myöntää alueellinen viranomainen (fylkeskommun) ja se myös arvioi, kuinka monta taksilupaa kunkin kunnan alueella saa olla. Käytössä ei kuitenkaan ole kiintiöitä, vaan perinteinen tarveharkinta. Norjassa säännellään myös tilausvälityskeskustoja. Tilausvälityskeskusten määrästä päättävät paikalliset viranomaiset, ja jokaisen taksin on kuuluttava johonkin keskukseseen. Norjassa hintakilpailun on ajateltu toteutuvan välityskeskusten kautta, ja siksi hinnoittelu on vuodesta 2000 ollut vapautettu niillä alueilla, joissa on kilpailevia keskuksia. Alueilla, joissa on vain yksi keskus, on määritelty enimmäishinnat. Näyttäisikin, että todellista hintakilpailua ei saada aikaan mallissa, jossa on määrä sääntelyä. Tällä hetkellä myös Norjassa pohditaan uusien sovelluspohjaisten palveluiden, jakamistalouden ja digitalisaation aiheuttamia muutostarpeita lainsäädäntöön.

*Irlannissa* hintasääntelyä sovelletaan edelleen, muttei kuitenkaan vuokra-autoihin. Säädetyt taksat ovat enimmäishintoja tai määrä hintoja, joita voidaan muuttaa kahden vuoden välein. Hintasääntelyn pysyessä ennallaan määrä sääntelyn vapauttamisella ei havaittu vaikutusta kuluttajahintoihin.

*Alankomaissa* uudistuksen myötä kiinteistä hinnoista siirryttiin maksimihinnoitteluun. Hintataso lähti vähitellen nousuun, inflaatiota hiukan nopeampaan tahtiin. Tämän seurauksena taksaperusteet päätettiin uusiksi vuonna 2008. Tavoitteena oli lisätä hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja lopullisen hinnan ennakoitavuutta. Taksan perusmaksun määritettiin kattavan kahden ensimmäisen kilometrin matka, ja odotusmaksua sai periä vain asiakkaan kyytiin nousua edeltävästä odotuksesta, ei esimerkiksi ruuhkassa seisomisesta. Muutoksella ei saavutettu haluttuja vaikutuksia ja perusmaksussa palattiin vanhaan malliin vuonna 2012. Vuonna 2013 Amsterdamissa otettiin käyttöön paikalliset säännöt, joiden mukaan kaikkien luvanhaltijoiden on kuuluttava hyväksytyyn tilausvälityskeskukseen, jossa on vähintään 50 ajoneuvoa ja 100 kuljettajaa. Tilausvälityskeskuksesta tilattujen kyytien hintoja ei säädellä erikseen. Kaikkien tilausvälityskeskukseen kuuluvien on noudatettava samaa taksarakennetta. Hintojen on oltava autossa nähtävillä. Autoissa tulee olla taksamittari, jos asiakkaita otetaan kyytiin kadulta tai matka tilataan puhelimella tai internetistä. Suoritetusta kuljetuksesta tulee antaa kuitti, josta ilmenevät kuljettajan nimi, taksiyhtiö, sovellettu taksa, aika ja matkan pituus sekä kuluttajavalitusosoite. Julkisrahoitteisissa sopimustilauksissa taksamittari ei ole pakollinen.

*Uudessa-Seelannissa* markkinoiden vapautuksen yhteydessä vuonna 1989 taksirytykset saivat oikeuden määrittellä itsenäisesti taksarakenteensa. Enimmäishinnat on kuitenkin ilmoitettava viranomaisille ja asiakkaille, ja taksamittari on autoissa pakollinen. Hinnoittelun täytyy olla yrityksen sisällä yhtenäinen. Hinnat laskivat suurissa kaupungeissa 15–25 prosenttia, mutta harvaan asutuilla alueilla vaikutukset eivät ole yhtä hyvin tiedossa.

#### *Kansainvälisiä sääntelysuosituksia*

Erityisesti taksisääntelyä koskevassa Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön (jäljempänä OECD) vuoden 2007 raportissa koskevassa raportissa todetaan, että taksilupien määrällinen rajoittaminen rajoittaa perusteettomasti kilpailua, johtaa varallisuuden siirtymiseen kuluttajilta tuottajille, vääristää markkinoita ja johtaa yhteiskunnan hyvinvointitappioon. OECD katsoo, että eri maissa tehdyistä taksijärjestelmän vapauttamisista on seurannut poikkeuksetta positiivisia vaikutuksia. Raportissa myös todetaan, että määrä sääntely ja laatusääntely on erotettava toisistaan ja että laatusääntelyä tarvitaan myös vapaiden markkinoiden järjestelmissä. Huolellisesti toteutetulla laatusääntelyllä edesautetaan toivottujen positiivisten vaikutusten toteutumista. Laatusääntelyä ei kuitenkaan OECD:n mukaan tule toteuttaa siten, että se aiheuttaa kohtuuttoman alalasketun kynnyksen uusille innovatiivisille toimijoille.

International Transport Forumin (ITF) vuonna 2015 valmistuneessa International Experiences on Public Transport Provision in Rural Areas -raportissa todetaan myös taksien määrällisen sääntelyn olevan perusteetonta kilpailun rajoittamista ja vähentävän yhteiskunnan taloudellista hyvinvointia. ITF:n mukaan kansainväliset esimerkit osoittavat, ettei määrä sääntelyn purkaminen ole juurikaan lisännyt tai vähentänyt kilpailua haja-asutusalueilla, mutta on kuitenkin parantanut julkisen sektorin mahdollisuuksia kilpailuttaa kuljetuksia näillä alueilla. Suomen ongelmaksi taksijärjestelmän osalta ITF näkee puutteellisen kilpailun sekä viranomaisten rajallisen osaamisen ja yhteistyön henkilökuljetusten järjestämisessä. Raportissa arvioitiin erityisesti Suomen, Yhdysvaltojen, Iso-Britannian ja Ranskan taksimarkkinoita.

OECD toteaa vuoden 2015 Suomea koskevassa maaraportissaan, että Suomen tulisi avata kilpailua ja helpottaa markkinoille pääsyä liikenteen alalla. Kilpailua olisi mahdollista vapauttaa erityisesti taksiliikenteessä ja rautateiden henkilöliikenteessä. Aihe on ollut esillä jo aiempien vuosien maaraporteissa ja OECD toteaa, että Suomen aiemmat toimet kilpailun edistämiseksi eivät ole

olleet riittäviä. (OECD: Economic Survey of Finland 2016.  
<http://www.oecd.org/eco/surveys/economic-survey-finland.htm>).

### *Joukkoliikenne*

EU:n alueella linja-autoliikennettä koskevat yhdenmukaiset säännöt. Euroopan komissio toteaa palvelusopimusasetusta koskevista tulkitsevista suuntaviivoista annetussa tiedonannossaan (2014), että julkisen liikenteen alan lisäarvo ja työpaikat vastaavat noin prosentin osuutta EU:n bruttokansantuotteesta ja kaikista työpaikoista. Komissio toteaa lisäksi, että hyvin toimiva julkisen liikenteen ala on yksi tehokkaan sosiaali-, talous- ja ympäristöpolitiikan kulmakivistä. Tämän takia palvelusopimusasetuksen yhtenäinen soveltaminen on tärkeää.

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen linja-autolla edellyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaan lupaa. Lisäksi unionin oikeudessa säädetään keinoista, joilla viranomaiset voivat puuttua markkinoiden toimintaan. Palvelusopimusasetusta sovelletaan yleishyödyllisiin liikennepalveluihin, kun julkisen henkilöliikenteen toimivaltaiset viranomaiset haluavat varmistaa markkinaehtoisia paremmat julkisen liikenteen palvelut. Palvelujen parantaminen voi liittyä palvelutarjonnan määrään, laatuun, varmuuteen, luotettavuuteen ja matkustajahintoihin. Palvelusopimusasetuksessa säädetään niistä menettelytavoista, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset korvaavat liikenteenharjoittajille julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvat kustannukset ja myöntävät yksinoikeuksia julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen. Asetus tuli voimaan vuonna 2009 ja sen siirtymäaika jatkuu vuoteen 2019 asti, joten jäsenvaltioiden käytännöt ovat edelleen vaihtelevia.

Ruotsissa markkinoillepääsy on täysin avointa. Ruotsissa EU:n palvelusopimusasetusta on tulkittu siten, että toimivaltaisille viranomaisille ei välttämättä tarvitse antaa mahdollisuutta myöntää yksinoikeuksia, joten Ruotsin joukkoliikennelaissa on yksinoikeuksien myöntämisen kieltö. Vuonna 2012 voimaan tulleen lakimuutoksen myötä markkinaehtoista, kaikille avointa joukkoliikennettä saa harjoittaa rajoituksetta. Ainoana edellytyksenä on, että toiminnanharjoittaja ilmoittaa aikataulut ja pysäkit alueelliselle viranomaiselle kolme viikkoa ennen toiminnan aloittamista. Lakimuutoksen myötä uutta markkinaehtoista liikennettä on syntynyt etenkin työmatkaliikenteeseen ja matkailupalveluiden yhteyteen.

### *Tavaraliikenne*

EU-alueella maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsy on edellyttänyt lupaa 4.12.2011 alkaen, kun EU:n liikenteenharjoittaja-asetus tuli voimaan. Tätä ennen luvanvaraisuudesta säädettiin EU-alueella kansallisesti.

OECD:n alaisen Kansainvälisen liikennefoorumin, ITF:n, maaliikenneryhmän laatujärjestelmän täytäntöönpano tulee ulottamaan liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaista markkinoillepääsäsääntelyä EU- ja ETA-alueiden ulkopuolisiin valtioihin. Esimerkiksi Venäjä on ilmoittanut sisällyttävänsä laatujärjestelmän mukaiset säännökset kansalliseen lainsäädäntöönsä.

Liikenteenharjoittaja-asetus pitkälti harmonisoi EU-alueen lupakäytännöt tavaraliikenteen osalta, mutta jätti myös jonkin verran kansallista liikkumavaraa. Kansallisesti on voitu säätää alhaisemmasta painorajasta luvanvaraisuuden osalta sekä rajata soveltamisalan ulkopuolelle sellaisia kansallisia kuljetuksia, joilla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.



EU-komissio on ollut huolissaan siitä, että säännösten soveltamisen erot jäsenmaissa voivat johtaa kuljettajien kannalta tarpeettomaan normitilkkutäkkiin. Sääntöjen yhtenäistämällä onkin pyritty siihen, että eri jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien välinen kilpailutilanne olisi reilu eikä kenellekään syntyisi tarpeetonta kilpailuetua EU:n sisämarkkinoilla. Samoin yhtenäiset säännöt parantavat palvelun laatua ja liikenneturvallisuutta sekä vaikeuttavat valvonnan välttämiseksi tarkoitettujen niin sanottujen postilaatikkoyritysten perustamista.

Unionin yhteisten kriteerien - kuten hyvän maineen ja ammatillisen pätevyyden - lisäksi jäsenmaat voivat yhä asettaa luvansaannille muita kohtuullisia vaatimuksia, kunhan ne eivät ole syrjiviä. Esimerkiksi kuljetuksiin oikeuttavan luvan hinnoissa on vaihtelua eri jäsenmaiden välillä: luvan hinta vaihtelee noin tuhannesta eurosta muutamaa kymmeneen euroon. Espanja on puolestaan asettanut luvan vaatimukseksi sen, että yrityksellä on oltava vähintään tietty määrä ajoneuvoja. Samoin kansallista liikkumavaraa painorajoissa hyödynnetään eri tavoin: esimerkiksi Alankomaissa lupa kuljetuksille täytyy olla, jos kuorma painaa yli 500 kilogrammaa.

Iso-Britanniassa puolestaan ei ole poikettu EU:n asettamasta kokonaispainorajasta, vaan lupaa edellytetään vain kuljetuksilta, joissa kuljetuksen kokonaispaino on yli 3,5 tonnia. Lupa kuitenkin tarvitaan, jos auton omapaino ylittää 1,525 tonnia, vaikkei kokonaispaino ylittäisi 3,5 tonnia. Myös luvanvaraisuudesta vapautetuista kuljetusmarkkinoihin vähäisesti vaikuttavista kuljetuksista on annettu kansallisia säännöksiä. Lupaa ei tarvita esimerkiksi silloin, jos kuljetetaan tavaraa viikon aikana alle kuuden mailin matkan sellaisten kiinteistöjen välillä, jotka on saman henkilön omistuksessa kuin kuljetuksessa käytetty ajoneuvo. Lisäksi esimerkiksi sotilasajoneuvot, lumiaurat, hälytysajoneuvot, ruumisautot ja traktorit on rajattu lupavaatimuksen ulkopuolelle.

### ***Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen***

EU:ssa palvelusopimusasetuksessa määritellään keinot, joilla viranomaiset voivat turvata julkisen liikenteen palveluiden saatavuuden ja laadun.

Maa- ja liikennealan laajuisesti julkisen liikenteen järjestämiseen käytetään lähes aina julkista rahaa, mutta markkinoillepääsyn avoimuus, julkisen tuen osuus ja rahoituskeinot vaihtelevat laajasti. Esimerkiksi Ranskassa yrityksiltä ja organisaatioilta on jo useiden vuosikymmenten ajan kerätty joukkoliikennevero, jolla parannetaan julkisen liikenteen tarjontaa, alennetaan lippujen hintoja ja rahoitetaan infrastruktuuri-investointeja. Julkista liikennettä voidaan rahoittaa myös esimerkiksi tienkäyttömaksuin.

### ***Esteettömyys***

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksista New Yorkissa vuonna 2006 tehdyn yleissopimuksen tarkoituksena on edistää, suojella ja taata vammaisille henkilöille täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti kaikki ihmisoikeudet ja perusvapaudet sekä edistää vammaisten henkilöiden ihmisarvon kunnioittamista. Syrjintäkielto sekä esteettömyys ja saavutettavuus ovat yleissopimuksen johtavia periaatteita. Yleissopimus edellyttää, että sopimuspuolet toteuttavat tarvittavat lainsäädännölliset tai muut toimenpiteet, joilla mahdollistetaan vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuus yhteiskunnassa. Yleissopimuksessa korostetaan vammaisten henkilöiden itsemääräämisoikeutta sekä osallisuutta heitä koskevaan päätöksentekoon sekä pyritään edistämään tietoisuutta vammaisten henkilöiden oikeuksista. Liikenteen esteettömyyttä koskevat määräykset sisältyvät yleissopimuksen 9 artiklaan, minkä lisäksi ja 20 artiklassa on määräyksiä henkilökohtaisen liikkumisen edistämiseksi.

Komissio antoi 2. joulukuuta 2015 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (2015/0278/EU) tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksia koskevien jäsenvaltioiden lakien,

asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä eli ehdotuksen niin sanotuksi esteettömyysdirektiiviksi. Direktiivin soveltamisala olisi erittäin laaja ja se kattaisi muun muassa lento-, linja-auto-, rautatie- ja vesiliikenteen palvelut, verkkosivut, mobiilipohjaiset palvelut, älykkään lipunmyynnin, tosiaikatiedot, itsepalvelupäätteet, matkalippuautomaatit ja lähtöselvitysautomaatit, joita käytetään henkilöliikennepalvelujen tarjoamiseen. Lisäksi direktiivi kattaisi muun muassa kaiken verkkokaupan, puhelinpalvelut ja audiovisuaaliset mediapalvelut. Tarkemmin direktiivissä on mainittu muun muassa, että lento-, linja-auto-, rautatie- ja vesiliikenteen palveluista tiedotettaessa olisi tietosisällön oltava saatavissa useamman aistikanavan kautta.

## 2.3 Nykytilan arviointi

### *Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit*

#### *Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus*

Liikennetiedon yhteentoimivuuden aste on matala. Ainoa lainsäädännön tuntema tietojen yhteentoimivuutta koskeva säännös on joukkoliikennelain 57 §:n vaatimus reitti-, pysäkki- ja aikataulutietojen luovuttamisesta viranomaisille. Vaatimuksen toteutumisessa on tiedon hyödyntäjän ja loppukäyttäjän näkökulmasta kuitenkin vielä merkittäviä puutteita, ja syvemmälle menevä yhteentoimivuus on toistaiseksi vasta hyvä tavoite. Liikkumispalveluiden käyttäjillä ei vielä ole käytössään yhteiskäyttöistä lippua tai mahdollisuutta sellaisen hankintaan, ja myös mobiilimaksamisen mahdollisuudet ovat rajalliset. Tämä kuvastaa sitä seikkaa, että nykytilassa tietoa ja sen käsittelyn merkitystä liikenteen palveluissa ja kysynnän synnyttämisessä ei ole vielä toimijoiden keskuudessa riittävästi tiedostettu.

Julkisella sektorilla tiedon avaamista on myös Suomessa edistetty määrätietoisesti, ja monet julkisen sektorin tietovarannot ovat jo auki koneluettavassa muodossa rajapintojen kautta. Yksityisten toimijoiden osalta tällaisesta toiminnasta on olemassa lähinnä yksittäisiä esimerkkejä. Samaan aikaan varsin yleinen käsitys on, että rajapintojen avoimuus edistäisi selkeästi yhteentoimivuuden aikaansaamista.

Tulevaisuudessa perinteisen joukkoliikenteen ohelle syntyy uusia, tietoon perustuvia liikkumispalveluja sekä digitaalisia tapoja jakaa ja yhdistellä nykyistä tarjontaa uudella asiakasta paremmin houkuttelevalla tavalla. Tietoa koskevalla sääntelyllä pyritään parantamaan edellytyksiä uusille palveluille ja takaamaan se, että uusilla tulokasyrityksillä olisi aito mahdollisuus päästä markkinoille. Lainsäädännöllä pyritään siihen, että perinteinen joukkoliikenne ja uudet liikkumispalvelut muodostavat mahdollisimman saumattoman kokonaisuuden. Tähän kokonaisuuteen olisi mahdollista yhdistää muitakin palveluita kuin liikkumista ja siihen sisältyisi myös mahdollisuus kansainvälisistä matkaketjuista ja -paketeista.

Saumattomat matkaketjut tarvitsevat tuekseen suuren määrän laadukasta tietoa liikenteenharjoittajilta. Koneluettavaa ja reaaliaikaista tietoa yhdistelemällä joukkoliikenteestä syntyy kokonaiskuva, jonka voi koota jokin muukin taho kuin viranomainen. Kokonaiskuvan perusteella viranomaiset osaavat suunnitella järjestelmää paremmin ja asiakkaat puolestaan saavat lisätietoa eri kulkumahdollisuuksista. Tämä tekee joukkoliikenteestä entistä houkuttelevamman ja kasvattaa siten myös liikenneyritysten asiakasmääriä

Hieman kauempana tulevaisuudessa olevat keskustelevat ajoneuvot sekä liikenteen automaation lisääntyminen edellyttävät suurten tietomassojen käsittelyä ja nopeaa tiedonsiirtosiirtoa. Täysautomaattisten ajoneuvojen on saatava tietoja muun muassa liikennemerkeistä ja muusta

liikenteen ohjauksesta, säästä ja tieolosuhteista sekä erilaisista vaaratilanteista tietoliikennejärjestelmien kautta. Lisäksi tienpitäjät ja liikenteen ohjauspalvelut tarvitsevat jatkuvaa ajantasaisista tiedoista ajoneuvoista ja erilaisista infrastruktuuriin liittyvistä sensoreista. Tällaisen toiminnan mahdollisesti edellyttämä sääntely ei kuitenkaan ole toistaiseksi tarkastelun alla.

#### *Henkilötietojen käsittely*

Tulevaisuudessa sekä ajoneuvot että infrastruktuuri keräävät suuren määrän tietoja. Varsin suuri osa kerättävistä tiedoista tulee olemaan yhdistettävissä johonkin luonnolliseen henkilöön, eli kyse on henkilötietojen käsittelystä. Lisäksi kyse tulee olemaan yleisesti suurten tietomassojen eli massadatan käsittelystä.

Henkilötietolaki (523/1999) on henkilötietojen käsittelyä koskeva yleislaki, jolla on pantu täytäntöön EU:n henkilötietodirektiivi (95/46/EY). Lain tarkoituksena on muun muassa toteuttaa yksityiselämän suojaa ja edistää hyvän tietojenkäsittelytavan kehittämistä ja noudattamista. Henkilötietolain velvoitteet pitää huomioida aina, kun käsitellään henkilötietoja. Tietosuojasäännösten tehtävänä on muuttuvassa tietojenkäsittely-ympäristössä yksityisyyden suojan ja muiden perusoikeuksien turvaaminen sekä luottamuksen rakentaminen ja ylläpito, kun samalla tarjotaan asianmukaiset edellytykset tietojen käsittelylle.

Huhtikuussa 2016 lopullisesti hyväksytty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (yleinen tietosuojasetus) tulee merkittävästi vaikuttamaan massadatan hyödyntämistä koskevaan sääntelykehykseen. Asetuksessa on asetettu kahden vuoden siirtymäaika, joten sitä sovelletaan vuodesta 2018. Asetus sisältää säännökset muun muassa henkilötietojen käsittelyä koskevista periaatteista, käsittelyn lainmukaisuudesta, rekisteröidyn suostumuksen edellytyksistä ja arkaluonteisten tietojen käsittelystä. Massadatan hyödyntämisen näkökulmasta merkityksellisiä ovat muun muassa profilointia, tietojen käsittelyn läpinäkyvyyttä, rekisteröidyn informointia tai rekisteröidyn oikeutta tulla unohdetuksi koskevat artikkelit. Asetuksen kohde ja tavoitteet vastaavat pitkälti voimassa olevan henkilötietodirektiivin tavoitteita.

Tietojen käsittelystä säädetään myös tietoyhteiskuntakaareissa (917/2014). Tietoyhteiskuntakaareen on koottu keskeiset sähköistä viestintää koskevat säädökset. Massadatan näkökulmasta merkityksellisiä ovat etenkin tietoyhteiskuntakaaren välitystietojen käsittelyä koskevat säännökset, jotka osaltaan pohjautuvat henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2002/58/EY) (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi) säännöksiin.

#### *Tietoturva*

Tiedon ja tiedonsiirron merkityksen lisääntyessä myös tietoturvan merkitys liikennepalveluiden tarjoamisessa korostuu. Liikennepalvelut on jatkossa suunniteltava niin, että tietoturva, samoin kuin tietosuojat, on niissä sisään rakennettuna (security and privacy by design). Hallitusohjelman mukaisena kärkihankkeena Suomeen rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö ja yhtenä hankkeen keskeisenä toimenpiteenä valmistellaan ja toimeenpannaan luottamusta internetiin sekä digitaalisiin toimintatapoihin lisäävä kansallinen tietoturvastrategia. Liikenne- ja viestintäministeriön 10.3.2016 hyväksymän Suomen tietoturvasstrategian yhtenä tavoitteena on, että Suomessa on digitaalisen liiketoiminnan kannalta kilpailukykyinen ja edistyksellinen lainsäädäntö. Strategialla tavoitellaan muutosta, jonka tuloksena tietoturva on sisäänrakennettuna erilaisiin järjestelmiin, palveluihin ja päätelaitteisiin.

Euroopan komissio on antanut ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietoturvan varmistamiseksi koko unionissa (verkko- ja tietoturvadirektiivi, KOM(2013) 48 lopullinen). Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on kansallisesti tunnistettava muun muassa keskeisiä liikennepalvelun tarjoajia ja velvoitettava ne tekemään riskienhallintatoimenpiteitä sekä raportoimaan palveluitaan vaarantavista tietoturvatapahtumista viranomaisille. Direktiiviehdotuksen on kevään 2016 aikana määrä tulla virallisesti hyväksyttäväksi neuvostossa ja parlamentissa. Liikennepalveluiden tietoturvallisuuteen ja riskienhallintaan liittyviä vaatimuksia arvioidaan tämän jälkeen saatettaessa direktiivi kansallisesti voimaan. Suomen tietoturvallisuusstrategian mukaan verkko- ja tietoturvadirektiivin voimaansaattamisen yhteydessä turvataan yritysten mahdollisuudet sovittaa tietoturvariskien hallintaan liittyvät uudet velvoitteet osaksi muiden liiketoiminnallisten riskiensä hallintaa.

#### *Reitti- pysäkki- ja aikataulutietojen yhteentoimivuus*

Vaikka nykyinen säännös joukkoliikennelain 57 §:ssä on yhtä velvoittava kaiken kokoisille toimijoille, ei käytännössä tätä vaatimusta ole kaikilta osin noudatettu. Liikennevirasto on tuottanut Koontipalvelun, koska tietojen yhdistämistä ei ole saatu aikaan markkinoiden toimesta. Toimijoiden keskuudessa Koontipalvelua on pidetty hyvänä lähtökohtana, joskin tulevaisuuden tarpeiden kannalta riittämättömänä.

Jatkossa tätä tietoa voi tuottaa useampi kuin yksi toimija, eikä toiminnan tarvitse lähtökohtaisesti olla viranomaisen tehtävää. MaaS-palveluntarjoajan syntymisen myötä myös tällaisten palveluiden tarjoaminen markkinaehtoisesti käy liiketoiminnan kannalta mielekkääksi.

Viranomaisen tehtäväkenttää voidaan vastaavasti pienentää, ja Liikenneviraston roolina voisi olla etenkin pienten toimijoiden toimittamien tietojen muuntaminen koneluettavaan muotoon ja tämän tiedon saatavuudesta huolehtiminen avointen rajapintojen kautta. Muutoin reitti-, pysäkki- ja aikataulutietojen saatavuus ja laajempi yhteentoimivuus voidaan varmistaa rajapintojen avaamisen kautta.

EU:n multimodaalista matkatietoa koskevissa suunnitelmissa on myös mukana ajatus kansallisesta yhteyspisteestä, jonka tehtävänä olisi ylläpitää eräänlaista puhelinluetteloita saatavilla olevista rajapinnoista ja tiedoista. Myös tämä näkemys tukee toimintamallia, jossa tietoa tuotetaan ja jaetaan hajautetusti.

#### *Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus*

Yhdistetyt lipputuotteet, yhden lipun matkakaketjut ja mobiililiput eivät ole yleistyneet palveluiden käyttäjien kannalta toivotulla tavalla. Liikenteen harjoittajat eivät ole ryhtyneet vapaaehtoisesti tekemään merkittävää yhteistyötä luodakseen yhteisiä ja avoimia lippujärjestelmiä. Hajautuneisiin lippujärjestelmiin on ohjannut myös se, että aiempi kehittämistyö yhteiskäyttöisyyden lisäämisessä on viime vuosiin asti keskittynyt ainoastaan kaupunkiseutujen sisäisten järjestelmien integraatioon. Valtakunnalliset matkakaketjut ja laajempi digitalisaation mahdollistama liiketoimintamallien muutos ei ole ollut reunaehtona kehittämistyössä.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudessa on kolme kriittistä kohtaa. Näistä ensimmäisessä kyse on palveluntarjoajien tietovarantoihin liittyvien rajapintojen avaamisesta, toisessa rajapintojen päälle niitä yhdistämään syntyvistä välityspalveluista tai -alustoista ja kolmannessa käyttäjien pääsystä näin syntyviin palveluihin sekä matkustusoikeuden toteamisesta helppokäyttöisesti. Näiden kaikkien kolmen osalta pääpainon tulee olla markkinaehtoisissa toimissa, jolloin julkisen sektorin rooli on mahdollistava.

Tavoitteena on, että käyttäjät voisivat lopulta matkustaa koko matkaketjun yhdellä lipulla tai tunnisteella, mikä tarkoittaa tapaa osoittaa matkustusosoikeus esimerkiksi älypuhelimella. Matkustajan näkökulmasta ei pitäisi olla merkitystä sillä, kuka tiettyä joukkoliikennevälinettä operoi ja kuka on toimivaltainen viranomainen. Nämä tavoitteet edellyttävät sitä, että tieto lipputuotteista ja matkustusosoikeudesta tulisi olla taustajärjestelmässä eikä fyysisille matkakorteille tallennettuna.

Rajapintoja yhdistävän teknisen välityskerroksen toiminta on vasta aluillaan. Esimerkkejä muutamista kokeiluista on lähinnä ulkomailta. Myös välityspalveluita ja -alustoja voi syntyä ja pitäisikin syntyä useita. Siksi myös kysymys niiden yhteentoimivuudesta nousee esille mahdollisena sääntelykysymyksenä.

### *Jakamistalous*

Liikennesektorilla markkinaehtoista toimintaa on mahdollista hyvin täydentää jakamistalouden mallien avulla. Esimerkiksi harvaan asutuilla alueilla olisi saavutettavissa merkittäviä tehostuksia ja säästöjä, jos jaetut kyydit ja ei-ammattimainen henkilökuljetustoiminta yleistyvät. Pienimuotoista ja ei-ammattimaisia henkilökuljetuspalveluja voitaisiin tarjota esimerkiksi oman toiminnan ohella ja näin lisätä käytettävissä olevia kuljetus- ja reittivaihtoehtoja. Ei-ammattimainen toiminta olisi perusteltua sallia nykyistä laajemmassa mittakaavassa.

Pienessäkin ansaitsemistarkoituksessa harjoitettu henkilöiden kuljettaminen on tällä hetkellä luvanvaraista toimintaa, mikä aiheuttaa sivutoimiseen kuljetukseen suhteetonta hallinnollista taakkaa, korottaa kynnystä ei-ammattimaiseen kuljetukseen ja vaikeuttaa uusien palveluiden kehittämistä. Esteiden poistamisen odotetaan näkyvän uusien, jakamistalouden malleihin perustuvien palveluiden lisääntyneenä tarjontana.

Kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla palvelutuotannon monipuolistuminen ja kimppakyytien parantuminen vaikuttaisivat potentiaalisesti eniten vilkkaimmin liikennöidyillä reiteillä ja tiheimmin asutuilla alueilla. Vilkkaimmilla asiointiväleillä kimppakyydit voisivat toimia palvelutasoaukkojen täydentäjänä, kun markkinaehtoinen vuoroliikenne hoitaisi pääosan kuljetustarpeesta. Tämä vaikuttaisi suoraan autottomien kotitalouksien palvelujen tarjontaan ja yksityisautoilutarpeeseen.

Palvelujen tarjonta paranisi maaseutualueilla, joissa avointa joukkoliikenteen palvelutarjontaa on varsin rajallisesti ja markkinaehtoista henkilöliikennettä ei koulukuljetusten ulkopuolella ole. Ammattimaiset liikenteen harjoittajat näkevät paikallisyhteisöjen tuottamat liikennepalvelut uhkana, koska ne arvioivat niiden pienentävät ammattimaisen liikenteen osuutta maaseudun rajallisista liikennemarkkinoista. Kuitenkin, säännöllisen ja riittävän korkeatasoisen linja-autoliikenteen puuttuessa arjen asiointimatkojen hoitaminen taksilla on valtaosalle maaseudun asukkaista taloudellisesti mahdotonta. Tämän vuoksi kunnat ovat vapaaehtoisesti rahoittaneet maaseudun asiointiliikennettä säännöllisten liikkumistarpeiden turvaamiseksi. Käyttäjämäärät näillä palveluilla vaihtelevat kohtuullisesta hyvin vähäiseen. Kimppakyydit, kyläbussit ja vastaavat eivät välttämättä vähentäisi taksikysyntää, vaan oman auton käyttöä.

Jakamistalouteen liittyy myös keskustelu harmaasta taloudesta ja sen torjunnasta. Uusiin toimintamalleihin kohdistuu velvoitteita muualta lainsäädännöstä. Harmaan talouden torjuntakeinoja on kuvattu tarkemmin edellä nykytilan kuvauksessa.

Uusien kyytienvälityspalveluiden osalta on tarkasteltu sitä, voiko kyydin tilaaja päätyä työnantajan asemaan, jos hän maksaa kyydistä kuljettajalle, joka ei ole minkään yrityksen palveluksessa. Työsuhteeseen sovelletaan työsopimuslakia ja muita työlakeja, kun taas yrittäjän ja toimeksiantajan välistä suhdetta työlainsäädäntö ei sääntele. Jotta työsuhteen tunnusmerkistö täyttyy, on tiettyjen

perustunnusmerkkien täytyttävä. Työsuhteen tunnusmerkit ovat työn tekeminen työnantajan lukuun vastiketta vastaan työnantajan johdon ja valvonnan alaisena sopimuksen perusteella. Työsopimuslain ja muun työolainsäädännön soveltaminen edellyttää, että kaikki nämä mainitut tunnusmerkit täyttyvät samanaikaisesti. Arvio tehdään kokonaisuarkinnalla, jossa otetaan huomioon sopijapuolten tarkoitus, sopimuksen nimike, työsopimuksella sovitut ehdot sekä työnteon tosiasialliset olosuhteet.

Työ voi olla kokoaikaista tai osa-aikaista, vakituista (työsopimus on tällöin toistaiseksi voimassa oleva) tai määräaikaista tai vuokratyötä. Jos työsuhteen tunnusmerkistö täyttyy, työnantajan on maksettava esimerkiksi eläkemaksut. Jos työsopimuksen tunnusmerkistö ei täyty, kysymys on yritystoiminnasta, jolloin työntekijän on itse huolehdittava muun muassa eläkkeestään eikä hänellä ole muun muassa oikeutta vuosilomalain mukaiseen vuosilomaan eikä lomapalkkaan.

Työsuhteen tunnusmerkistön ei katsota täyttyvän kyytienvälityspalveluiden osalta, koska työtä ei tehdä työnantajan lukuun vastiketta vastaan työnantajan johdon ja valvonnan alaisena sopimuksen perusteella. Näin ollen kyydin tilaaja ei ole työnantaja-asemassa kuljettajaan eikä hänelle synny työsuhteeseen liittyviä velvoitteita.

Elinkeinotoiminnan, liiketoiminnan, elinkeinonharjoittajan ja ammattimaisen toiminnan määritelmiä on useissa säädöksissä (arvonlisäverolaki, AVL), elinkeinoverolaki (EVL), toiminimilaki, kuluttajansuojalaki, kilpailulaki, laki sopimattomasta menettelystä elinkeinotoiminnassa sekä toimialakohtaiset lait, kuten majoitus- ja ravitsemistoiminnassa). Kaupparekisterilaissa tai elinkeinolaissa ei ole näitä määritelty. Kuluttajaturvallisuuslaissa puolestaan on määritelty toiminnanharjoittaja. Elinkeinoverolain mukaan elinkeinotoiminnalla tarkoitetaan liiketoimintaa ja ammattitoimintaa.

Arvonlisäverovelvollisia ovat kaikki, jotka harjoittavat liiketoiminnan muodossa tavaroiden tai palveluiden myyntiä, vuokrausta tai niihin rinnastettavaa toimintaa. Liiketoiminnan käsitettä ei ole erikseen määritelty AVL:ssa, mutta käytännössä liiketoimintana pidetään ansiotarkoituksessa tapahtuvaa, jatkuvaa, ulospäin suuntautuvaa ja itsenäistä toimintaa, johon sisältyy tavanomainen yrittäjäriski. Liiketoiminnan tunnusmerkkien täyttymistä arvioidaan kokonaisuutena. Vähäinen liiketoiminta on jätetty arvonlisäverotuksen ulkopuolelle (vuotuinen liikevaihto enintään 10 000 euroa).

Välityspalvelu ei ole luvanvaraista toimintaa. Tunnetuimman kansainvälisen kyytienvälityspalvelun ensisijaisen toimintamallin mukaan mallissa kyydit voidaan välittää kenelle tahansa auton omistajalle, joka on tehnyt sopimuksen palvelusta ja suostuu noudattamaan sen ehtoja esimerkiksi kuljettajan nuhteettomuudesta ja palautejärjestelmästä. Toisessa toimintamallissa kyytienvälityspalvelu välittää kyytitilauksia vain taksiluvan omaaville yrittäjille ja taksinkuljettajille. Sellaisten kuljettajien, joilla ei ole ollut asianomaisia taksilupia, toimintaan on voitu puuttua poliisin toimesta epäiltynä luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta. Tavaraliikenteen joukkoistamispalvelu edellyttää, että ajoneuvot, joilla sen välittämiä kuljetuksia tehdään, ovat joko kokonaisuutensa alle kaksi tonnia tai että ajoneuvon kuljettajalla on asianmukainen lupa. Rekisteröityessään käyttäjän edellytetään sitoutuvan siihen, ettei hän käytä palvelua hyvän tavan tai lain vastaiseen toimintaan.

Verohallinto on vuonna 2015 ottanut kantaa tällaisten kyytienvälityspalveluiden verotukseen. Kannanoton mukaan myös ilman taksilupaa ajetuista kyydeistä saatu tulo olisi kuljettajan veronalaista tuloa, joka kuljettajan tulisi ilmoittaa veroilmoituksella. Jos kuljetus olisi pienimuotoista eivätkä elinkeinonharjoittamisen tunnuspiirteet täyty, pidettäisiin näin saatua tuloa ansiotulona, josta voi tehdä tavanomaiset tulonhankkimisvähennykset. Kimpakyytien osalta tulonhankkimiseen

kohdentuvan vähennyksen on katsottu olevan enintään 0,25 euroa kilometriä kohden. Kyytien ajamisen Verohallinto on katsonut kuuluvan arvonlisäverovelvollisuuden piiriin, jos vuotuinen liikevaihto ylittää 10 000 euroa tai jos toiminta muutoin edellyttää arvonlisäverovelvolliseksi rekisteröitymistä.

Kyydin tilaajalle voi kuitenkin nykyinsäädännön mukaan tulla joitain velvollisuuksia, jos henkilökuljetuspalvelun harjoittaja ei ole enakkoperintärekisterissä oleva yrittäjä tai yritys. Henkilön ostamista kyydeistä ei kuitenkaan tarvitse toimittaa ennakonpidätystä, mikäli samalle ei-ammattimaiselle henkilökuljetuspalvelun harjoittajalle maksettu vastike ei ylitä vuodessa 1 500 euroa. Luonnollisen henkilön ostamaan kuljetuspalveluun sovelletaan tältä osin enakkoperintäasetuksen (1124/1996) 13 §:ää. 1 500 euron rajan yli mentäessä täytyy kuitenkin tilaajan kuitenkin toimittaa ennakonpidätys.

Kimppakyytejä ei tällä hetkellä säädellä taksiliikennelaissa. Lakia sovelletaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen. Kimppakyytejä ja tavanomaista naapuriapua ei lasketa ammattimaiseksi toiminnaksi, sillä niissä ei ole varsinaista ansaitsemistarkoitusta. Toistaiseksi ammattimaisen toiminnan raja siis on matalalla, mikä ilmenee myös Liikenneviraston vuonna 2013 julkaisemasta selvityksestä Omakyyti - Kimppakyytipalveluiden kysyntä-, markkina- ja lainsäädäntöselvitys (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 50/2013, [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts\\_2013-50\\_omakyyti\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2013-50_omakyyti_web.pdf)).

### ***Markkinoiden toimintaedellytykset***

#### *Taksiliikenne*

Nykyinen taksilupien enimmäismäärien määrittely kerran vuodessa ja lupien myöntäminen erikseen tietyssä etusijajärjestyksessä on alalletuloa voimakkaasti rajoittava, kankea ja lupaviranomaisia paljon työllistävä järjestelmä. Järjestelmä otettiin Suomessa käyttöön vuonna 2007, jolloin vapaasta tarveharkintaisesta järjestelmästä luovuttiin. Tarveharkintainen järjestelmä ei täyttänyt sääntelyn tarkkarajaisuutta ja täsmällisyyttä koskevia vaatimuksia, jotka sääntelyn on täytettävä puututtaessa perustuslain takaamiin perusoikeuksiin, kuten elinkeinovapauteen.

Taksiliikennelailla tarveharkintaan perustuvaa lupien myöntämistä täsmennettiin, mutta viranomaisen tarkoituksenmukaisuusharkinta kuitenkin edelleen säilytettiin. Henkilöautoja koskeva taksilupa on ainoa edelleen viranomaisen tarkoituksenmukaisuusharkintaan perustuva lupa henkilöliikenteessä. Linja-autoja ja pienoibusseja koskevasta joukkoliikenneluvasta poistui tarveharkinta vuonna 1995. Linja-autojen linjaliikenneluvasta poistui tarveharkinta joukkoliikennelain myötä vuodesta 2009 alkaen, ja ala vapautuu sitä mukaa kuin linjat avautuvat kilpailulle. Ambulansseja tai muita sairaankuljetusautoja koskevasta sairaankuljetusluvasta poistettiin tarveharkinta vuonna 2010. Muutosten myötä liikenneluvan saa jokainen, joka täyttää henkilöä koskevat edellytykset.

Voimassa olevaan taksiliikennelakiin sisältyvää kuntakohtaisten kiintiöiden määrittelyyn vaadittavien kriteerien selvittämistä pidetään epätarkoituksenmukaisena ja aikaa vievänä työnä. Monet lain vaatimat taksikysyntää osoittavat tilastotiedot julkaistaan viiveellä, jolloin ne eivät välttämättä anna luotettavaa kuvaa kysynnästä kiintiöiden päättämishetkellä. KHO ja hallinto-oikeudet ovat kuitenkin korostaneet kriteerien merkitystä päätöksissään, joita ne ovat tehneet taksiyrittäjien tekemiin valituksiin.

Luvan saannin rajoittaminen on johtanut siihen, että hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää. Tällaisia tapauksia silmällä pitäen on taksiliikenneläissa säädetty luvansaajien etusijajärjestyksestä. Käytännössä lupaviranomaiset panostavat huomattavan osan työstään siihen, kenelle hakijoista lupa myönnetään. Tällöin merkitystä on muun muassa sillä, onko hakijalla aiemmin ollut lupa vai ei ja kuinka pitkä työkokemus hakijalla on. Käytännössä etusijajärjestys on estänyt tai merkittävästi vaikeuttanut taksiyhtiöiden laajentumisen ja mittakaavaetujen tavoittelun toiminnassaan.

Yhden auton yritys rakenne on myös ollut omiaan estämään hintakilpailun syntymistä ja uusien, kilpailevien tilausvälitysjärjestelmien ja digitaalisten välitysjärjestelmien hyödyntämistä. Rajoitukset ovat johtaneet keinotteluun hakijan aseman parantamiseksi etusijajärjestyksessä erilaisten yhtiöjärjestelyiden avulla. Tällaisten järjestelyiden selvittäminen on myös työllistänyt voimakkaasti lupaviranomaisia. Hakijoiden keskinäistä paremmuutta pitää myös arvioida sen perusteella, minne lupaa kunnassa haetaan. Tämä sääntely, jonka tarkoituksena oli turvata syrjäseutujen taksipalveluja, on osoittautunut enemmänkin uudeksi keinoksi hankkia lupa muita helpommin ilman aikomusta harjoittaa liikennettä kyseisellä syrjäseudulla vaan kuntakeskuksessa.

Sääntelyn yksityiskohtaisuus, täsmällisyys ja tarkkarajaisuus ei ole johtanut selkeyteen, vaan päinvastoin mahdollisuuksiin kiertää lupaviranomaisten lupapäätöksiä. Keinottelua on pyritty estämään säätämällä aina vain enemmän rajoituksia muun muassa rajoituksia liikenteessä käytettävään kalustoon ja lupien toisen käyttöön luovuttamiseen.

Linja-autoalalle pyrittäessä liikennelupien määrää ei rajoiteta, joten lupa on huomattavasti helpompi saada kuin taksilupa. Joukkoliikennelaki sisältää kuitenkin tarkat rajoitukset siitä, miten pienoislinja-autoa saa käyttää niin, ettei liikennöinti kilpailisi taksiliikenteen kanssa.

Taksilupien enimmäismäärien sääntelyä on perusteltu sillä, että sen ja ajovelvoitteen avulla voidaan ylläpitää taksipalveluja koko maassa kellon ympäri. Kilpailun rajoittaminen lisää yksittäisten yritysten kannattavuutta ja täten sen on toivottu houkuttelevan alalle tuloon myös niillä seuduilla, jossa kysyntää on vähän. Kiintiöjärjestelmästä huolimatta lupia haetaan enemmän paikkakunnille, joissa kysyntä on vilkkainta ja yhä vähemmän syrjäseuduille. Lain muutokset, joiden avulla syrjäseutujen ja liitettyjen kuntien palveluja on pyritty turvaamaan, eivät ole vaikuttaneet kehitykseen toivotusti.

Useilla paikkakunnilla on ilmennyt, että autoilijat eivät halua noudattaa ajovelvoitetta. Tällaisilla paikkakunnilla autoilijat eivät ylläpidä ympärivuorokautista päivystystä, mutta eivät myöskään halua antaa ajovuorojärjestyksiä vahvistettaviksi. Maaseudulla on myös yhä tavallisempaa, että autoilija hoitaa vain pakolliset sopimusajot ja sairausvakuutuslain nojalla hoidettavat, Kelan korvaamat ajot. Lupaviranomaisen on ollut vaikea valvoa ajovelvoitteen noudattamista. Luvan peruuttaminen ei tällaisissa tapauksissa myöskään ratkaisisi ongelmaa, sillä tarjolla olevat palvelut heikkenisivät entisestään.

Kelan sairausvakuutuslain nojalla korvaamissa kuljetuksissa säädettyä enimmäishintaa käytetään pääsäännön mukaan suoraan korvauksen perusteena, koska kuljetuksia ei kilpailuteta ja ne maksetaan suorakorvauksella. Tämä on luonnollisesti johtanut enimmäishintojen perimiseen näissä kuljetuksissa. Kuntien kuljetusten hintojen tulisi perustua sopimuksiin, jotka on saatu aikaan kilpailuttamalla palveluntarjoajia. Käytännössä useat kunnat kuitenkin hyödyntävät asetuksen mukaisia hintoja ainakin tarjousten vertailussa. Esimerkiksi koululaiskuljetuksissa taksikuljetusten hinnat ovat nousseet jatkuvasti. Asiasta tehtyjen tutkimusten mukaan (Suomen Kuntaliitto, Koulukuljetuskysely 2014) suurimpana ongelmana koulukuljetuksissa pidetään vähäistä kilpailua ja kuljetusten kustannuksia.



Moneen muuhun elinkeinon verrattuna taksialasta poikkeuksellisen tekee se, ettei asiakas pysty hinnanmuodostuksen monimutkaisuudesta johtuen käytännössä luotettavasti arvioimaan matkan hintaa ennen matkan päättymistä. Lisäksi erityisesti katutaksien tapauksessa erityistä on, ettei asiakas käytännössä pysty erottelemaan kuljettajia ja yrittäjiä ja täten kokemus saadun palvelun laadusta ei kohdistu yksittäiseen yritykseen, vaan taksialaan kokonaisuutena ja siten hyvän palvelun tarjoamiseen ei muodostu kannustinta. Satunnaisen taksinkäyttäjän, joka tilaa matkan suoraan kadulta tai soittamalla välityskeskukseen, on melko epätodennäköistä päätyä uudestaan saman yrittäjän kuljetukseen. Siten asiakas ei pysty kulutuskäyttäytymisellään osoittamaan, mitkä yrittäjät ovat tarjonneet hinta-laatu-suhteeltaan parasta palvelua.

Yrittäjille ei ole muodostunut todellista kannustinta ryhtyä hintakilpailuun. Tilausvälityskeskuksia voi perustaa vapaasti, mutta käytännössä olemassa olevilla tilausvälityskeskuksilla on alueellaan monopoliin verrattava asema. Nykyisten tilausvälityskeskusten voimakas rooli itsenäisiä taksiryttäjiä kohtaan on viime vuosina entisestään korostunut, kun keskuksille on keskitetty Kelan sairausvakuutuslain mukaisten ajojen välitys Suomen Taksiliiton ja Kelan suorakorvausta koskevan sopimuksen perusteella.

Nykyinen taksiliikennelaki on omiaan estämään myös jakamistalouden uudet mahdollisuudet. Esimerkiksi vähäistä korvausta vastaan tehtyjä, laillisia kimpapakyytejä on jo useita vuosia välitetty internetin kautta, mutta laki on koettu tältä osin epäselväksi. Lain soveltamisalan raja ammattimaisuusmäärittelyineen vaatii täsmennyksiä. Täsmennyksistä ovat entisestään huomattavasti lisääntyneet sen jälkeen, kun erilaiset mobiilisovellukset kuljetusten välittämisessä ovat ilmestyneet alalle ja kasvattaneet kyytien tarjoamisen suosiota. Ammattimaisuuden selkeämpi määrittely olisi tärkeää paitsi erilaisten mobiilisovellusten tarjoajien ja käyttäjien kannalta myös harmaan talouden valvonnan vuoksi.

Taksiliikennelakiin sisältyviä säännöksiä alalle tulijoiden henkilökohtaisista edellytyksistä hyvämaineisuus- ja ammattitaitovaatimuksineen voidaan pitää monelta osin hyvinä. Taksien kalustoa ja palvelua koskeva sääntely on ollut omiaan helpottamaan vaikeavammaisten henkilöiden lakisääteisten kuljetuspalveluiden järjestämistä, ja myös yleisesti iäkkäiden ja esimerkiksi satunnaisesti vammautuneiden henkilöiden turvallista liikkumista.

Suomessa kaikki lakisääteiset kuljetuspalvelut, kuten koulukuljetukset, vammaiskuljetukset ja sairausvakuutuslain mukaan korvattavat kuljetukset, on hoidettu käytännössä julkisesti rahoitetulla liikenteellä. Taksirytykset ovat pääosin hoitaneet vaikeavammaisille tarkoitetut lakisääteiset kuljetuspalvelut ja suuren osan sairausvakuutuslain mukaista kuljetuksista, toisin kuin useissa muissa maissa. Myös linja-autoyritykset ovat osallistuneet näiden kuljetusten hoitamiseen. Taksikuljetukset on hoidettu yksilökuljetuksina tai yhdistettyinä kuljetuksina. Näitä kuljetuksia ei ole Suomessa hoidettu kuntien omalla kalustolla tai tähän tarkoitukseen erikseen tarkoitetuilla palveluilla.

#### *Kilpailu- ja kuluttajaviraston aloite 2014*

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (jäljempänä KKV) on esittänyt vuonna 2014, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistäisi selvityksen taksilainsäädännön uudistamiseksi. KKV:n esityksessä ehdotetaan, että alan lainsäädäntöä olisi perusteltua uudistaa siten, että terveen ja toimivan kilpailun roolia alan suorituskyvyn parantamiseksi vahvistettaisiin. KKV:n mukaan ensisijaisesti tulisi luopua taksiliikennelain tarveharkintaan perustuvasta taksilupien enimmäismäärän sääntelystä. Viraston mukaan taksiliikennelain sääntelyn lieventäminen parantaisi taksien saatavuutta, loisi kannusteita yrittäjyyteen perustuvien uusien palvelumuotojen kehittämiseen ja alentaisi hintoja. Valtion ja kuntien

kokonaisrahoitusosuus taksiliikenteestä on yli 400 miljoonaa euroa, mikä sekin puoltaa alan sääntelyn uudelleenarviointia julkisten menojen säästämiseksi.

KKV tuo myös esille, että määräsääntelyn vuoksi taksialalla ei voida varmistua siitä, että rajoitettu tarjonta riittää myös ajallisiin kysyntävaihteluihin. Tähän tarpeeseen on kehitetty ajovuorojärjestelmä, jonka käytännön toteutus antaa kuitenkin samalla myös mahdollisuuden rajoittaa entisestään tarjontaa ja elinkeinoharjoittamisen vapautta. Sääntelyn avulla ei ole mahdollista riittävällä tavalla määrittää taksilupien oikeaa määrää. Näkemystä tukevat kokemukset niistä maista, joissa taksien määräsääntely on purettu. Määräsääntelyn purkamisen jälkeen taksien määrä on merkittävästi kasvanut. Tarjonnan rajoittaminen vähentää kannusteita myös muiden kilpailukeinojen, kuten hinta- ja laatukilpailun käyttöön.

KKV katsoo, että tarveharkintaiseen määräsääntelyyn perustuva taksiala on tyypillinen esimerkki markkinoista, joilla kannusteet hinta- ja laadulliselle kilpailulle ovat alhaiset. Tällaisilla markkinoilla jopa hinta- ja muita kartelleja on mahdollista ylläpitää, koska uudet alalle tulijat eivät muodosta kilpailullista uhkaa alalla jo toimiville elinkeinoharjoittajille. Tutkimusten mukaan kartellien esiintyminen on todennäköisintä alalla, jolla on rajoitettu määrä toimijoita ja joilla alalle tulo on vähäistä tai rajoitettua. Lisäksi tällaiselle toimialalle on tyypillistä, että kysyntä on tasaista ja helposti ennustettavaa, hankinnat ovat luonteeltaan toistuvia, palvelut ovat lähes identtisiä ja toimialajärjestöllä on vahva rooli. KKV:n mukaan taksialan kohdalla monet näistä tunnusmerkeistä toteutuvat, ja erityisesti julkisen sektorin asiakkailta on jatkuvasti vaikeuksia kilpailuttaa elinkeinoharjoittajia hankintalainsäädännöstä huolimatta. Määrällisestä lupasääntelystä luopuminen säästäisi julkisen sektorin menoja lisääntyvän kilpailupaineen ansiosta.

Nykytilanteessa taksien tarjonnan määrä ja hinnoittelu määräytyvät käytännössä välittömästi sääntelyn kautta, minkä vuoksi tavanomaiset markkinamekanismit eivät toimi alalla. Asiakkaiden kysyntä ei ohjaa alan resursseja mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön eikä yritysten välinen kilpailu kaikilta osin kannusta uusien tuotteiden kehittämiseen eikä kilpailijoita edullisempien hintojen tarjoamiseen asiakkaille.

KKV katsoo, että voimassa oleva taksisääntely luo otollisen ympäristön kilpailunrajoituksille. Samalla se tekee usein tehottomaksi kilpailunrajoituskieltojen toimeenpanon ja johtaa korkeaan hintatasoon. KKV:n kilpailuvastuualue ja aiemmin Kilpailuvirasto on tutkinut lukuisia taksialaa koskevia asioita, joiden yhteydessä on arvioitu sääntelyn vaikutusta markkinoiden toimintaan. Varsinaisten toimenpidepyyntöjen lisäksi virastoon tulee puhelimitse viikoittain yhteydenottoja taksiryrittäjiltä, jotka tuovat esille taksialan toimintaan liittyviä ongelmia. KKV:n mukaan virastoon on vuosittain saapunut kymmenestä kahteenkymmeneen taksialaan liittyvää toimenpidepyyntöä, mikä on selvästi enemmän verrattuna muihin toimialoihin. KKV:ssä ja aluehallintovirastoissa on tutkittu useita epäiltyjä taksiryrittäjien kartelleja nimenomaan kuntien järjestämissä tarjouskilpailuissa. Niille on ollut yleistä, että alueen autoilijat eivät osallistu kilpailutukseen lainkaan tai pyrkivät sivuuttamaan hankintalain mukaisen kilpailutusmenettelyn.

Taksien tilausvälitystä hoitavien yritysten poissulkevista ja syrjivistä menettelytavoista on tullut virastolle useita toimenpidepyyntöjä. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on taksiliikennelain valmistelua koskevassa mietinnössään todennut, että kaikilla autoilla tulee olla oikeus hyödyntää asemapaikkansa tilausvälityskeskusten palveluita tasapuolisesti ja syrjimättömästi. Tilausvälityskeskuksilla ei tule myöskään olla oikeutta kieltäytyä ottamasta taksiautoa tarjoamiensa palveluiden piiriin. KKV:n saamien yhteydenottojen perusteella taksimarkkinoiden tilausvälitystä koskeva toiminta ei siten toimi tällä hetkellä toivotulla tavalla.

KKV toteaa myös, että koska keskeiset kilpailukeinot on alalla säännelty, viraston suorittamalla tutkinnalla ja siitä saatavilla tuloksilla ei ole olennaista merkitystä kilpailulain perustavoitteen eli terveen ja toimivan taloudellisen kilpailun turvaamisen kannalta. Virasto toteaa, että vaikka se tutkisi ja sen perusteella mahdollisesti puuttuisi taksialalla esiintyviin kilpailunrajoituksiin, puuttuminen ei todennäköisesti johtaisi siihen, että terve taloudellinen kilpailu taksimarkkinoilla toteutuisi. Pääsääntöisesti kilpailulainsäädännön keinoin ei voida varmistaa alan tehokkuutta eikä torjua alan aikaansaamia kilpailunrajoituksia.

KKV toteaa, että kuljetustoiminnan liberalisointi on tarpeen, jotta alalla mahdollistetaan uudet palvelumallit ja kustannustehokkaat toimintamuodot. Muuttamalla lupa valtakunnalliseksi ja toimijakohtaiseksi helpotetaan merkittävästi henkilökuljetusten yhdistämistä tavarankuljetukseen. Lupasääntelyn keventäminen lisäisi kilpailua taksimarkkinoilla, mikä puolestaan toisi markkinoille laadukkaampia palveluita ja kustannustehokkaampia toimintamalleja sekä erikoistunutta palvelutarjontaa erityisiin kuljetustarpeisiin.

Markkinoiden kehittymisen kannalta on hyvin tärkeää, että nykyisestä ajoneuvoluokkiin sidotuista lupakäytänteistä siirrytään malliin, jossa henkilö- ja tavaraliikennettä saisi harjoittaa millä tahansa ajoneuvoluokalla, kunhan viranomaisten asettamat edellytykset muun muassa laadun ja turvallisuuden osalta täyttyvät. Tällainen malli mahdollistaisi liikennöitsijöille joustavan kaluston käytön, paremman kuljetusten yhdistelyn, laskisi kustannustasoa, ja toisi siten yhteiskunnalle merkittäviä kustannussäästöjä alemman hintatason muodossa.

KKV katsoo, että määrä sääntelyn purkaminen ei tarkoita laadullisen sääntelyn vähentämistä. Sen mukaan kohtuulliselle tasolle asetettu laadullinen sääntely on edellytys sille, että potentiaaliset hyödyt määrä sääntelyn purkamisesta toteutuvat myös käytännössä. KKV:n mukaan oikein mitoitettu laadullinen sääntely ei estäisi taksialan kehitystä, innovaatioita eikä palvelujen monipuolistumista. Määrä sääntelyn poistamisen myötä kuluttajien parantuneet valinnanmahdollisuudet todennäköisesti korjaisivat taksimarkkinoiden ongelmat, koska markkinoille jäisivät kilpailun myötä vain kustannustehokkaat ja uudistuskykyiset toimijat.

KKV arvioi taksimarkkinoita aloitteessaan myös kuluttajan näkökulmasta. KKV:n toiminta kuluttaja-asioiden valvontatehtävissä perustuu kuluttaja-asiamiehen laajaan yleistuoimivaltaan kuluttajansuojalainsäädännön nojalla. KKV:n liikenne- ja viestintäministeriölle osoittamassa aloitteessa Kuluttaja-asiamies katsoo, että nopeasta tietoteknisestä kehityksestä huolimatta taksipalvelu poikkeaa vielä monin tavoin sellaisista valintatilanteista, joissa kuluttaja voi harkiten valita eri vaihtoehdoista itselleen sopivimman. Taksipalvelu on myös useiden kuluttajaryhmien kannalta tärkeä osa joukkoliikennettä ja siksi sen käyttömahdollisuus on turvattava myös taajamien ulkopuolella ja harvaan asutuilla alueilla.

Kuluttaja-asiamies katsoo, että saatavuuden ohella on kuluttajansuojan näkökulmasta tärkeää, että taksipalvelu on kuluttajalle turvallinen ja hyvälaatuinen, hinnan määräytymisen perusteet ovat lainsäädännön edellyttämällä tavalla selkeästi tiedossa ennen palvelun alkamista ja että hinnoittelu ja muut ehdot täyttävät kohtuullisuusvaatimukset koko maassa ja erilaisissa olosuhteissa. Kuluttaja-asiamies katsoo, että nykyjärjestelmään sisältyvä enimmäishinnoittelu on turvannut kuluttajille yhteiskunnan arvioiman kohtuuhintaisen palvelun kaikissa tilanteissa. Kuluttaja-asiamiehen mukaan enimmäishinnoittelusta luopuminen saattaisi aiheuttaa taloudellista turvattomuutta tilanteissa, joissa tarjonta on vähäistä tai olosuhteet muutoin ovat kuluttajan valintojen tekemisen kannalta hankalat. Kuluttaja-asiamies toteaa myös, että enimmäishinnoittelun sisältävä mutta sääntelyä muutoin poistava järjestelmä toisi tarjolle todennäköisesti myös halvempia vaihtoehtoja.

Kuluttaja-asiamiehen näkemyksen mukaan sääntelyn purkaminen enimmäishinnoittelu säilyttäen olisi kuluttajan kannalta tässä vaiheessa turvallisin ratkaisu viedä taksialan kehittämistä eteenpäin palvelemaan paremmin yhteiskunnan ja kuluttajien tarpeita. Kuluttaja-asiamies katsoo myös, että joka tapauksessa kuluttajansuojan ja kuluttajien taksipalveluihin kohdistuvan luottamuksen turvaaminen edellyttää uudistuksen valmistelutyössä vaikutusten arvioimista ja ratkaisujen löytämistä moniin käytännön ongelmiin, joista useat liittyvät hinnoitteluun ja hinnan ilmoittamiseen.

#### *Taksisääntelyn määräsääntelyn perusteltavuus*

OECD:n Kilpailukomiteassa tehtiin vuonna 2007 taksialaa koskeva selvitys, jossa tarkasteltiin taksialan sääntelyn taloudellisia perusteluja. Taksien määrän rajoittamisen arvioitiin olevan taloudellisesti perusteetonta ja johtavan tulonsiirtoon kuluttajilta palvelujen tuottajille.

Selvityksen mukaan määräsääntelystä ei seuraa saatavuuden tai taksien toiminnan kannattavuuden paranemista. Lisäksi raportissa todetaan, että taksilupien määrälliseen sääntelyyn ei ole olemassa sellaista mallia, jolla viranomaiset voisivat edes teoriassa määrittää taksitarjonnan optimimäärän kaikissa eri markkinatilanteissa. Viranomaisilla ei voi olla riittävää informaatiota kaikista kysyntään ja tarjontaan vaikuttavista tekijöistä tai käyttäytymismalleista eikä niiden keskinäisistä suhteista. Markkinoilla toimivien yritysten lukumäärä sekä kysynnän ja tarjonnan tasapaino voivat määräytyä optimaalisesti vain vapaasti toimivilla markkinoilla, jolloin markkinoilta ajoittain poistuu tai niille tulee yrityksiä.

Kokemukset määräsääntelyä purkaneista OECD-maista osoittavat, että taksien saatavuus on parantunut, odotusajat ovat lyhentyneet ja kuluttajien tyytyväisyys on lisääntynyt. Selvityksessä korostetaan, että määräsääntelyn purkaminen ei tarkoita laadullisen sääntelyn vähentämistä.

#### *Markkinoillepääsy joukko- ja tavaraliikenteessä*

Suomessa on kansallisesti säännelty toimivaltaisille viranomaisille oikeus puuttua markkinoilletuloon tietyissä tapauksissa. Markkinaehtoiseen liikenteeseen edellytetään joukkoliikenneluvan lisäksi reittiliikenne- tai kutsujoukkoliikennelupaa. Lupahakemus voidaan hylätä silloin, jos haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa viranomaisen järjestämälle liikenteelle. Nämä luvat eivät ole välttämättömiä toimivaltaisten viranomaisten palvelusopimusasetuksen mukaisten toimivaltuuksien käyttämiselle, mutta ne aiheuttavat toimijoille ylimääräisiä kustannuksia ja työtä.

Palvelusopimusasetuksessa ei oteta kantaa siihen, millaisella menettelyllä yksinoikeudet kansallisesti asetetaan. Reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikenneluvat aiheuttavat alan yrityksille hallinnollista taakkaa ja vaikeuttavat kysynnän ja tarjonnan kohtaamista. Kun liikenteenharjoittaja joutuu hakemaan lupaa liikenteen aloittamiseen usean kuukauden etukäteen ja lukkiutumaan myönnettyyn reitti- ja vuorotarjontaan, sen on vaikeampi jatkuvasti arvioida kysyntää ja sopeuttaa palveluitaan vastaamaan todellisia asiakastarpeita. Lisäksi reittiliikennelupahakemusten käsittelystä tehdyt päätökset - sekä myöntävät että hylkäävät - ovat aiheuttaneet valituksia ja ratkaisuita on käsitelty ylimmissä oikeusasteissa asti. Tuomioistuimet eivät ole pystyneet muodostamaan vakiintunutta tulkintakäytäntöä reittiliikennelupahakemuksen hylkäämisen perusteena olevan jatkuvan ja vakavan haitan käsitteen merkityksestä. Reittiliikennelupavaatimuksen poistaminen edistäisi yrittämisen mahdollisuuksia ja vähentäisi yritysten hallinnollista taakkaa.

Nykyjärjestelmässä uusien toimijoiden tulo erityisesti henkilöliikenteen markkinoille on vaikeaa. Suurissa kaupungeissa markkinoille pääsy näyttäisi edellyttävän useimmiten hyvin laajamittaista palveluntarjontaa. Uudentyyppisten, pienten tai täydentävien palvelujen tarjoajien on vaikea löytää jalansijaa.

Tavaraliikenteessä on Suomessa asetettu merkittäviä tiukennuksia EU-lainsäädännön vähimmäisvaatimukseen verrattuna, jotka nostavat markkinoilletulokynnystä. OECD:n Suomea koskevassa talousraportissa todetaan, että maantierahtiliikenteessä markkinoille pääsy on hankalaa. Raportissa esitetään, että Suomen tulisi avata kilpailua ja helpottaa markkinoille pääsyä liikenteen alalla. (OECD, 2016)

### *Kuljetusten yhdistäminen*

Liikenteen markkinoita koskevaa lainsäädäntöä laadittaessa kuljetusten yhdistämismahdollisuuksien tukeminen on toistaiseksi jäänyt vähemmälle huomiolle. Kutakin liikennemuotoa koskien on kehittynyt hyvinkin pitkälle menevä lainsäädäntö, jonka puitteissa kyseisen liikennemuodon elinkeinonharjoittajien on toimittava. Eri liikennemuotoja koskevat säännökset ovat vaikuttaneet ja vaikuttavat siihen, millaiseksi kunkin liikennemuodon sisällä toimivien yritysten välinen kilpailu sekä eri liikennemuotojen välinen kilpailu on muodostunut. Henkilöliikenteen eri lohkoja (esim. taksiliikenne, bussiliikenne, henkilöraide liikenne) voidaankin tarkastella siten, että jokaisessa eri lohossa toimivat yritykset pyrkivät taloudellisesti rationaaliseen käyttäytymiseen lainsäädännön asettamissa rajoissa.

Eri liikennemuotoja koskeva pitkälle viety sääntely on myös johtanut keinotekoisien raja-aitojen muodostumiseen eri liikennemuotojen välille. Taksien määrä sääntely estää uusien taksiyrittäjien ja uusien toimintamallien vapaan alalle tulon ja edesauttaa säädetyn enimmäishinnan pysymistä yhtenä ainoana hintana. Pienoisbussissa ei saa olla taksamittaria toisin kuin tilataksissa. Reittiliikenneluvan myöntävä viranomais voi hylätä joukkoliikennettä harjoittavan yrityksen hakemuksen, jos luvan myöntävä viranomais päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelu palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi em. viranomaisen näkemyksen mukaan jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle liikenteelle. Näin voi tapahtua silloinkin, kun markkinaehtoisesti toimiva joukkoliikenteen harjoittaja pystyisi tarjoamaan kuluttajille sellaista uudenlaista palvelua, jota palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetty liikenne ei tarjoa. Liikennemuotokohtainen sääntely on näin johtanut markkinoiden jäykistymiseen, joka on haitannut toimivalle kilpailulle ominaista markkinoiden itseohjautuvuutta ja joka voi pahimmillaan estää uusien innovatiivisten ratkaisujen käyttöönoton ja kehittymisen henkilöliikenteessä ja jopa uusien henkilöliikennemuotojen syntyminen.

Vuonna 2015 laaditussa Liikennemarkkinat Suomessa -tutkimuksessa on todettu yhdeksi taksiliikenteen ongelmaksi taksien matala käyttöaste, joka osittain johtuu taksien lupakiintiöiden ja hintasääntelyn myötä korkeista hinnoista ja osittain potentiaalisten käyttäjien määrästä, mikä korostuu etenkin harvaan asutulla maaseudulla. Matkojen yhdistely on lainsäädännön puitteissa mahdollista jo nyt, mutta käytännössä se ei toteudu, koska viranomaisyhteistyö ei toimi kuntien ja Kelan tai edes kuntien eri yksiköiden (esimerkiksi koulumatkojen ja vammaiskuljetusten yhdistäminen) välillä. Yhteiskunnan korvaamat taksimatkat ovat suuri menoerä ja väestön ikääntyessä kustannukset kasvavat entisestään. Kilpailun avaaminen voisi tuoda alalle uusia toimintamalleja, joiden myötä kuljetusten täyttöastetta voitaisiin parantaa kyytejä yhdistelemällä ja näin tarjota edullisempia kuljetuksia. (Liikenteen markkinat Suomessa, Trafin tutkimuksia 16/2015).

Kuljetusten yhdistämismahdollisuuksien parantaminen olisi tärkeää erityisesti harvaanasuttujen alueiden osalta. International Transport Forum on julkaisussaan “International Experiences on Public Transport Provision in Rural Areas”

([http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/15CSPA\\_RuralAreas.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/15CSPA_RuralAreas.pdf)) katsonut, että eri liikennepalvelujen välistä yhteistyötä olisi lisättävä. Liikennepalveluja hallinnoivat, rahoittavat ja

tilaavat yleensä useat eri viranomaiset. Paremmalla yhteistyöllä voidaan sekä säästää rahaa että tehostaa ajoneuvokapasiteetin käyttöä.

Valmistelun yhteydessä on esitetty näkemyksiä, että olisi tarve kehittää lainsäädäntöä niin, että kuljetusten yhdistäminen olisi helpompaa ja alalla mahdollistettaisiin uudet palvelumallit ja kustannustehokkaat toimintamuodot. Yhdistelyn kannalta olisi tärkeää, että lupakäytännöt taksiliikenteessä ja muussa henkilöliikenteessä sekä tavaraliikenteessä olisivat linjassa keskenään ja kohtelevat toimijoita tasapuolisesti. Markkinan kehittymisen kannalta olisi tärkeää, että nykyisestä ajoneuvoluokkiin sidotuista lupakäytänteistä siirrytään malliin, jossa henkilö- ja tavaraliikennettä saisi harjoittaa millä tahansa ajoneuvoluokalla, kunhan viranomaisten asettamat edellytykset muun muassa laadun ja turvallisuuden osalta täyttyvät. Tällainen malli mahdollistaisi liikennöitsijöille joustavan kaluston käytön, paremman kuljetusten yhdistelyn, laskisi kustannustasoa, ja toisi siten yhteiskunnalle merkittäviä kustannussäästöjä alemman hintatason muodossa.

#### *Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys*

Raskaan kaluston ajoneuvoa kuljettavalta vaaditaan kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (ammattipätevyyslaki) tarkoitettu ammattipätevyys. Ammattipätevyysvaatimuksesta aiheutuvia kustannuksia pidetään yleisesti kohtuuttomina, mitä kansalliset lisävaatimukset ja poikkeusten soveltamisessa koetut epäselvyydet korostavat. Perustason pätevyys edellyttää 280 tai 140 tunnin koulutusta ja vain pitemmällä koulutuksella voidaan C- ja D-luokan ajokortin vähimmäisikää alentaa. Pätevyyden ylläpitäminen edellyttää 35 tunnin jatkokoulutusta viiden vuoden välein. Silloin, kun ammattipätevyys vaaditaan, vaatimuksista aiheutuvat kustannukset kohdistuvat samalla tavoin niin ammattikuljettajiin kuin vain satunnaisesti kaupallisia kuljetuksia suorittaviin.

Ammattipätevyyslain 2 §:n 3 momentin 7 kohdassa säädetään linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä koskevasta poikkeuksesta. Vaatimus on tiukempi kuin mitä EU:n lainsäädännössä edellytetään ja tiukempi kuin 6 kohdassa oleva kuorma-auton kuljettajan poikkeus. Kummassakin tapauksessa ammattipätevyysvaatimuksesta voidaan poiketa, jos ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin kuljetuksiin. Linja-auton kuljettamiselle asetetussa kansallisessa kuljetettavia ja ajoneuvoa koskevassa lisävaatimuksessa edellytetään, että kuljetettavien on asuttava kuljettajan kanssa samassa taloudessa ja linja-auton on oltava jonkun asukkaan omistama. Lisävaatimus asetettiin eduskuntakäsittelyssä ja sen taustalla oli huoli etenkin lasten ja nuorten kouluretkien ja urheiluseurakuljetusten turvallisuudesta ilman ammattipätevyysvaatimukset täyttävää kuljettajaa. Käytännössä rajausta on aiheuttanut ongelmia myös perhekuljetuksissa, koska osa perheestä voi asua eri taloudessa eikä säännös mahdollista esimerkiksi muiden omaisten tai sukulaisten mukana kuljettamista. Perus- ja jatkokoulutuksesta aiheutuvia kustannuksia on erityisesti tässä tapauksessa pidetty kohtuuttomina.

Ammattipätevyyslain 2 §:n 3 momentin 8 kohdan poikkeus koskee henkilöä, joka joutuu kuljettamaan mukanaan työnteossa eri kohteissa käyttämiään materiaaleja ja laitteita, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa. Kysymyksessä on esimerkiksi putkimies, joka kuljettaa asennuskohteessa tarvitsemiaan työvälineitä ja laitteita. Poikkeuksen soveltamisen edellytyksenä on, että henkilö itse käyttää kuljettamiaan tavaroita eikä kysymys ole esimerkiksi tavaroiden toimittamisesta asiakkaalle tai kuljettamisesta toisen henkilön työsuorituksessa käytettäväksi. Käytännön soveltamisongelmat tämän poikkeuksen kohdalla liittyvät usein vaatimukseen kuljetettavien tavaroiden käyttämisestä kuljettajan työsuorituksessa, rajanvetoon tällaisten tavaroiden ja pelkän tavaroiden perille toimittamisen välillä sekä muiden henkilöiden tai näiden tavaroiden mukana kuljettamiseen.

Ammattipätevyyslain 2 §:n 4 momenttiin sisältyy ulkomailta tulevia kuljettajia koskevia säännöksiä, koska Suomessa käytössä olevat linja-auton kuljettamista koskevat kansalliset vaatimukset ovat EU:n vaatimuksia tiukemmat. Tästä syystä lain säännökset eivät mainitun momentin mukaan koske ulkomailta vakinaisesti asuvia kuljettajia, jotka tuovat maahan tilapäistä käyttöä varten ulkomailta rekisteröidyn linja-auton ja käyttävät sitä muihin kun kaupallisiin henkilökuljetuksiin ajoneuvon mukana tulleiden matkustajien kuljettamiseksi täällä edellyttäen, että kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä siinä EU- tai ETA-valtiossa, josta kuljetus on lähtöisin tai johon sijoittuneen yrityksen palveluksessa kuljettaja on.

Lisäksi 4 momenttiin sisältyy säännös, jonka mukaan laissa säädetty ensimmäisen jatkokoulutuksen määräaika ei koske ulkomailta vakinaisesti asuvaa kuljettajaa, jos siinä EU- tai ETA-valtiossa, josta kuljetus on lähtöisin tai johon sijoittuneen yrityksen palveluksessa kuljettaja on, on käytössä laissa säädettyä pitempi määräaika ja kuitenkin enintään seitsemän vuotta. Säännöksen taustalla on direktiivin 8 artiklan säännös, joka antaa jäsenvaltiolle oikeuden päättää ensimmäisen jatkokoulutuksen ajankohdasta määräämällä se tapahtuvaksi vähintään kolmen ja enintään seitsemän vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta. Siinä tapauksessa, että määräaika ylittää Suomessa käytössä olevan viiden vuoden määräajan, kuljettajalla ei ilman säännöstä olisi meillä vaadittavaa kelpoisuutta. Säännöksen taustalla on komission vaatimus siitä, että muiden jäsenvaltioiden on tunnustettava jäsenvaltioille annettu oikeus ensimmäisen jatkokoulutusjakson määräajan lyhentämiseen tai pidentämiseen viidestä vuodesta ilman, että sieltä tuleville kuljettajille määrättäisiin rangaistusseuraamuksia sellaisessa jäsenvaltiossa, jossa ensimmäinen jatkokoulutusjakso vaaditaan aikaisemmin suoritettavaksi. Mainittu seitsemän vuoden määräaika umpeutuu syyskuussa niiden kuorma-auton kuljettajien kohdalla, joille perustason ammattipätevyys luetaan hyväksi ennen direktiivin voimaantuloa suoritettuna ajokortin perusteella. Tämän jälkeen näidenkin kuljettajien on osoitettava ammattipätevyytensä ammattipätevyyskorttiin tai ajokorttiin tehdyllä merkinnällä.

### ***Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen***

Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistamiseen tarvitaan Suomen kaltaisessa maassa laajaa keinovalikoimaa. Haasteet ja niihin liittyvät ratkaisut ovat erilaisia kaupunkiseuduilla ja harvaan asutuilla alueilla, taikka lyhyen tai pidemmän matkan kulkemistarpeiden osalta.

Erityisesti maaseudulla ja muilla harvaanasutuilla alueilla henkilöliikennemarkkinoiden ongelmana ovat vähäiset käyttäjämäärät ja pitkät välimatkat. Perinteinen isoilla linja-autoilla tehtävä liikennöinti ei ole yhteiskunnan kannalta järkevää, koska täyttöasteet jäävät hyvin alhaisiksi ja linjavuorojen karsiminen puolestaan laskisi palvelutasoa. Maaseudun henkilöliikennemarkkinoilla olisi tarve kehittää uusia toimintamalleja, joilla asiakkaita pystytään palvelemaan dynaamisemmin reaaliaikaiseen kysyntään perustuen esimerkiksi Kutsuplus-tyyppisillä toimintamalleilla. Dynaamisen ja mahdollisimman reaaliaikaisen palvelun lisäksi liikennöitsijöiden tulisi pystyä optimoimaan kuljetuskaluston koko niin, että täyttöasteet ja täten myös kuljetuspalvelujen tehokkuus voitaisiin maksimoida (Liikennemarkkinat Suomessa, Trafín tutkimuksia 16/2015).

Liikennevirasto on selvittänyt joukkoliikenteen kilpailutuksia ja markkinoita (Joukkoliikenteen kilpailutuksia ja markkinoita koskeva tutkimus 2014 ([http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts\\_2015-01\\_joukkoliikenteen\\_kilpailutuksia\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2015-01_joukkoliikenteen_kilpailutuksia_web.pdf))). Tutkimuksen mukaan paikallis- ja seutuliikenteessä on linja-autoliikenteellä selkeitä kasvumahdollisuuksia. Linja-autoliikenteen kilpailijana on henkilöautoliikenne. Parempi palvelutaso, laadukkaampi kalusto ja matkustajien informaatiopalvelut ovat alan sisäisiä keinoja houkutellessa uusia

asiakkaita joukkoliikenteeseen. Reittioppaat, uusien lippujärjestelmien tarjoamat mahdollisuudet uusiin lipputuotteisiin sekä kutsuliikenne voivat helpottaa siirtymää joukkoliikenteen ja yksityisautoilun sekakäyttäjäksi. Nykyvauhdilla linja-autoliikennetoimialan kokonaisliikevaihdosta kaksi kolmasosaa syntyy tulevaisuudessa viranomaisten kilpailuttamasta ja hankkimasta sopimusliikenteestä. Euromääräisesti viranomaisten tekemien hankintojen arvo toimialalle nousee arvion mukaan noin 800 miljoonaan euroon vuodessa.

Markkinaehtoinen reittiliikenne on Suomessa murrosvaiheessa. Muutos alkoi kaukoliikenteessä, jossa Onnibus toi lentoliikenteestä tutun dynaamisen hinnoittelun mallin linja-autoliikenteeseen. Kilpailu matkustajista on levinnyt myös juna- ja lentoliikenteeseen. Vielä ei voida sanoa, kuinka paljon tämä on vaikuttanut yksityisautoilun määrään näillä reiteillä. On kuitenkin oletettavaa, että joukkoliikenne voittaa uusia asiakkaita myös yksityisautoilulta. Murros on linja-autoliikenteelle mahdollisuus ja uusia innovatiivisia yrittäjiä voi tulla markkinoille. Alan on kuitenkin kyettävä houkuttelemaan lisää asiakkaita henkilöautoilijoista.

#### *Julkisesti rahoitetut henkilökuljetukset*

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla vuosina 2013 - 2015 toiminut henkilökuljetusten uudistamista valmistellut poikkihallinnollinen työryhmä osoittaa loppuraportissaan (LVM:n julkaisuja 9/2015), että julkisesti rahoitettuihin henkilökuljetuksiin käytettävät rahausumat ovat kasvaneet huomattavasti ja että tämän kehityksen pysäyttämiseksi tarvitaan välittömiä toimenpiteitä. Ohjausryhmä toteaa, että säästöpotentiaali henkilökuljetusten osalta on merkittävä. Ohjausryhmän loppuraportin mukaan jatkotoimenpiteissä on keskityttävä erityisesti lainsäädännön kehittämiseen, kuljetuspalveluiden suunnittelun ja hankinnan kehittämiseen sekä digitalisaation hyödyntämiseen täysimääräisesti.

Julkisin varoin toteutettujen vammaiskuljetusten ja koululaiskuljetusten rahoitukseen käytetään vuosittain yhä enemmän määrärahoja samalla kun harkinnanvaraisen joukkoliikenteen määrärahoja vähennetään. Yhteensä julkisia varoja henkilöliikenteeseen käytetään jo noin miljardi euroa. Jotta näitä kuljetuspalveluja voitaisiin tarjota myös jatkossa ilman, että esimerkiksi lakisääteisiin oikeuksiin tarvitsisi puuttua, olisi puututtava paitsi näiden kuljetusten rahoituksen järjestämiseen ja rahoituslähteiden hajautuneisuuteen, myös henkilökuljetusten suunnitteluun ja hankintaan.

Kuljetusten tehostaminen edellyttäisi, että takseilla hoidettavien erityiskuljetusten suunnittelu ja hankinta olisi integroitu osaksi yleisen joukkoliikenteen suunnittelua ja hankintaa. Nykyinen lainsäädäntö estää kuitenkin monin eri tavoin sen, että henkilökuljetuspalvelujen järjestämis- ja tuotantoprosessit toimisivat tehokkaasti ja että taksikuljetukset saataisiin integroitua osaksi muun henkilöliikenteen hankintaa. Henkilökuljetusten uudistamisen ohjausryhmä toteaa, että jos taksiliikenne olisi integroidumpi osa yleistä henkilöliikennejärjestelmää, yhteiskunta voisi huolehtia nykyistä paremmin myös siitä, että henkilöliikennepalvelut säilyisivät kohtuuhintaisina haja-asutusalueilla, jossa liikenne ei muuten ole kannattavaa. Tämä integraatio edellyttää sitä, että taksi- ja linja-autoliikenteen alalle tulon ja hinnoittelun erot poistetaan mahdollisimman pitkälle. Linja-autoliikenteessä sääntely perustuu pääosin EU-lainsäädäntöön, mutta taksiliikenteessä sääntely on lähes kokonaan kansallista. Näin ollen olisi puututtava erityisesti taksiliikenteen sääntelyyn.

*Julkisesti rahoitettujen kuljetusten yhdistelystä.* Toiminnan ja rahoituksen hajautumisesta johtuen liikenteen järjestämisen systemaattinen suunnittelu on vaikeaa samoin kuin kustannusten systemaattinen liikennemuotokohtainen seuranta. Ratkaisujen löytämisestä on osaltaan vaikeuttanut esimerkiksi se, että kuljetuskustannuksista ei aina ole kunnista saatavilla vertailukelpoista tietoa. Tilannetta on pyritty parantamaan ohjeistamalla kuntia keräämään yhteismitallisempia tietoja.



Julkisin varoin rahoitetun liikenteen kustannuksia lisää väestön ikääntymisen aiheuttama lisääntyvä palvelutarve sekä palvelujen keskittyminen yhä suurempiin kuntakeskuksiin. Avoimen, tuetun joukkoliikenteen supistuessa rahoituksen tai matkustajien vähetessä, matkustajat joutuvat käyttämään kalliimpia liikennepalveluja. Niiden henkilöiden kuljetukset, joilla on oikeus yhteiskunnan maksamiin tai tukemiin matkoihin ja jotka voisivat käyttää avointa joukkoliikennettä, joudutaan hoitamaan kalliina yksilökuljetuksina. Tämän seurauksena yhteiskunnan tukeman henkilöliikenteen kuljetuskustannukset jatkavat kasvuaan, jos nykyiseen kehitykseen ei puutua. Kustannusten kasvu johtaa vääjäämättä palvelutason laskuun ja omavastuiden nousuun.

Yksi suurimmista kustannusten nousun syistä on kuljetusten yhdistelyn vaikeus. Avoin tuettu joukkoliikenne ei sovellu riittävän hyvin kaikille matkustajille. Lisäksi lakisääteisiä kuljetuksia hoidetaan erikseen ilman yhteyttä joukkoliikenteeseen tai joukkoliikenne on loppunut kokonaan rahoituksen tai matkustajien vähennyttyä. Lakisääteiset kuljetukset joudutaan tällöin hoitamaan kalliina yksilökuljetuksina.

Monet lakisääteiset kuljetukset, kuten koululaisten kuljetukset, paluukuljetukset sairaalasta ja useat vammaisten henkilöiden kuljetukset voitaisiin kuitenkin hoitaa tehokkaammin ja silti laadukkaasti, jos ne olisi koordinoitu paremmin joukkoliikenteeseen. Samalla helpotettaisiin sellaisten henkilöiden liikkumista, joilla ei ole lakisääteisiä oikeuksia kuljetuspalveluihin, kuten ikääntyneet tai autottomat henkilöt.

Rahoituksen hajanaisuus aiheuttaa ongelmia varsinkin tilanteessa, jossa joukkoliikenteen rahoitusta on paineita edelleen vähentää. Kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestäminen ei ole lakiin perustuva velvollisuus kunnille eikä valtiolle. Joukkoliikenteen rahoituksen vähentäminen lisää kalliita erilliskuljetuksia.

Kansalaisten tasa-arvoinen kohtelu liikkumismahdollisuuksissa edellyttää henkilöliikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä suunnittelun, järjestämisen ja käytännön toteutuksen alueilla. Tarvitaan hallinnolliset rajat ylittävää yhteistyötä ja eri asiakasryhmien tarpeiden tunnistamista. Liikkumisessa tulee siirtyä kokonaisvaltaisempaan ajatteluun sektorikohtaisen lähestymistavan sijaan.

Henkilökuljetusten uudistamisen ohjausryhmän mukaan joukkoliikenteen ja yksittäisten liikennevälineiden käytön välimaastoon tulee edelleen kehittää mukautettuja joukkoliikennepalveluja, jotka ottavat huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet, mutta myös yksilöllisen toimintakyvyn rajoitteiden edellyttämät erityisvaatimukset. Näitä mukautettuja joukkoliikennepalveluja ovat yksilöllisten liikkumistapojen ja perinteisen joukkoliikenteen välimaastossa olevat ratkaisut, kuten kutsujoukkoliikenne, palvelulinjat ja nykyistä laajempi matkojenyhdistely.

Henkilökuljetusten uudistamistyössä havaittiin myös, että terveydenhuollon sitouttaminen matkojen yhdistelyn onnistumiseksi olisi ensiarvoisen tärkeää, jotta yhdistely saataisiin vielä toimivammaksi. Kelan korvaamissa matkoissa suurin hyöty yhdistelystä saadaan pitkistä sairaalamatkoista, jotka tehdään haja-asutusalueilta kaupunkiin. Ongelmalliseksi tilanteen tekee se, että tilausvälityskeskukset ovat taksiryttäjien omistamia, jolloin tilausvälityskeskusten välitön kaupallinen intressi ei ole taksikuljetusten mahdollisimman tehokas yhdistäminen.

Vammaiset ja muut liikuntarajoitteiset henkilöt tarvitsevat esteetöntä ja käyttäjien määrään nähden riittävää joukkoliikennettä. Yleisten palveluiden puuttuessa liikkumista on tuettava myös erityisratkaisulla, kuten esimerkiksi taksiliikennettä hyödyntävillä kuljetuspalveluilla ja tilausliikenteellä.

### 3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

#### 3.1 Tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

##### *Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit*

Digitalisaatio luo mahdollisuuksia vastata entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin uusilla liikenteen ja liikkumisen palvelu- ja liiketoimintamalleilla. Hankkeen tavoitteena onkin purkaa voimassaolevaan sääntelyyn sisältyneet esteet digitalisaatiolle, automaatiolle ja uusien innovaatioiden käyttöönotolle. Esityksen tavoitteena on tuottaa mahdollisimman kevyt, johdonmukainen ja teknologianeutraali sääntely kumoamalla useampaan eri säädökseen jakautuneet tieliikenteen markkinoita koskevat säädökset ja kokoamalla niistä keskeiset elementit uuteen lakiin. Hankkeen seuraavassa vaiheessa myös muita liikennemuotoja koskeva markkinasääntely on tarkoitus koota ehdotettuun liikennekaareen.

Liikennepalveluiden käytön kannalta on olennaista tietojen yhteentoimivuus. Liikkumispalveluiden kannalta olennaisten tietojen saatavuutta on tarpeen vahvistaa velvoittamalla tällaisten palveluiden tarjoajat avaamaan olennaiset tietonsa koneluettavassa muodossa avoimen rajapinnan kautta. Kysyntää edistää asiakkaiden informoiminen saatavilla olevista palveluista helposti ja laajasti. Lain tasolla ei ole tarkoituksenmukaista luetella tyhjentävästi niitä tietoja, jotka ovat liikkumispalveluiden käytön kannalta olennaisia. Näitä ovat ainakin aikataulu, reitti-, pysäkki-, hinta- ja saatavuustiedot. Tulevaisuudessa niihin voi kuulua esimerkiksi ajantasainen tieto liikennevälineen liikkumisesta reitillään. Olennaiset tiedot vaihtelevat eri palveluissa. Tämän johdosta tarvittavien tietorajapintojen määrittely tapahtuisi tarkemmin valtioneuvoston asetustasolla.

Jatkossa tietoja ei olisi pakko toimittaa erikseen viranomaisen ylläpitämään järjestelmään, vaan liikennepalvelujen tuottajat voisivat valita, avaisivatko ne itse omien järjestelmiensä rajapinnat koneluettavassa muodossa. Vaihtoehtoisesti tarjolla olisi mahdollisuus käyttää tietojen jakamiseen Liikenneviraston tarjoamia työkaluja. Vaatimus ei näin ollen asettaisi kohtuuttomia rasitteita etenkin pienille yrityksille, ylläpidon ympärille. muttei myöskään estäisi markkinoiden kehittymistä tällaisen tiedon jakamisen ja

*Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus.* Esityksen tavoitteena on, että yksittäiset liikennepalvelujen tuottajat ja välittäjät voivat tulevaisuudessa tarjota joko erillisiä kertamatkoja tai palveluun integroidun yhdistelyn tuloksena omien asiakkaidensa käyttöön erilaisia ketjutettuja tai paketoituja liikkumispalveluja. Kilpailussa markkinatilanteessa asiakkaalla pitäisi siten olla mahdollisuus hankkia ja käyttää liikkumispalveluja ja matkaketjuja oman palvelutuottajansa kautta. Tällaisia palveluja ostavien tai myyvien toimijoiden maantieteellisellä sijainnilla ei myöskään saisi olla merkitystä.

Esityksessä ehdotetaan, että tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan sekä näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava muille liikkumispalvelujen tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan. Velvoite kohdistuu mahdollisuuteen varata yksittäinen matka, joka maksetaan jälkikäteen sekä vähintään kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen hankkimiseen. Velvoite

mahdollistaa ehjien matkaketjujen rakentamisen. Pääpaino jää kuitenkin jatkossakin toimijoiden väliseen yhteistyöhön ja sopimuksin sovittavaksi. Veloitteesta ovat vapaat rajatulla alueella toimivat pienet toimijat. Kuljetuspalvelun tarjoajan ei myöskään tarvitse järjestää rajapinnan avaamista sellaisen kuljetuspalvelun osalta, joka on mukana välityspalvelussa, koska rajapintojen avaaminen tapahtuu välityspalvelun kautta.

Lippu- ja maksujärjestelmien kehitystä kohti yhteentoimivuutta pyritään voimakkaasti edistämään myös julkisten hankintojen kautta. Toimivaltaisten viranomaisten tekemissä julkisissa hankinnoissa tulisi jatkossa edellyttää, että matkustusoikeus liikennevälineessä todennetaan taustajärjestelmästä internetin avulla. Julkista rahaa voisi kanavoida siten vain sellaisiin liikkumispalveluihin, jotka käytännössä mahdollistavat avoimiin rajapintoihin perustuvat lisäarvopalvelut ja matkojen yhdistelyn. Taustajärjestelmiä matkustusoikeuden todentamiseen odotetaan markkinoilla syntyvän useita, ja on syytä varmistaa, että myös näiden välinen tiedonvaihto tukee yhteentoimivuutta.

Tiedon saantia koskevan järjestelmätason ja rajapintojen yhteentoimivuuden lisäksi on tärkeää varmistaa, etteivät tiedon siirrosta tai avoimen rajapinnan ylläpidosta perittävät maksut muodostu kilpailua vääristäväksi tai eri toimijoita syrjiväksi. Vaikka järjestelmän piirissä olisikin erikokoisia toimijoita, tulisi avointen rajapintojen mahdollistama pääsy tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittaviin tukipalveluihin tarjota oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin eri toimijoiden kesken.

Rajapintojen avaamista koskeviin ehdotuksiin liittyy 12 kuukauden siirtymäaika lain voimaan tulosta.

Digitaalisaation hyödyntämiseen liittyy myös ehdotettu muutos joukkoliikenteen palveluiden ostoihin ja kehittämiseen tarkoitetun valtion talousarvion momentin määrärahan käyttötarkoituksiin. Muutoksella mahdollistettaisiin hallitusohjelman mukaisesti määrärahan käyttäminen liikennepalvelun asiakkaan tukemiseen eli niin sanottuun (digitaaliseen) palveluseteliin.

### ***Markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen***

Liikennejärjestelmän käyttäjien näkökulmasta tavoitteena on luoda säädöskehys, joka mahdollistaa heidän tarpeitaan vastaavat, laadukkaat, edulliset ja tehokkaasti tuotetut palvelut. Palveluntarjoajille halutaan luoda säädöskehys, joka antaa tilaa kehittää palvelujaan teknisen kehityksen mukanaan tuomien mahdollisuuksien, toimintaympäristön muutosten ja asiakastarpeiden valossa.

Esityksellä halutaan tukea uusia jakamistalouden toimintamalleja sekä yhteisöllisiä ratkaisuja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Sillä halutaan myös madaltaa liikennealalle tulon kynnyksiä. Tämän vuoksi esitetään uutta rajanvetoa ammattimaiselle ja ei-ammattimaiselle toiminnalle. Ei-ammattimaisena toimintana pidettäisiin vähäistä toimintaa, jossa henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamisesta saatavien korvausten jäisivät 12 kuukauden tarkastelujaksolla alle 10 000 euron. Tällainen ei-ammattimainen toiminta ei kuuluisi henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen, jolloin se ei kuuluisi luvanvaraisen toiminnan piiriin.

### ***Tavara- ja henkilöliikenne mukaan lukien taksiliikenne***

Tavara- ja henkilöliikenteessä mukaan lukien taksiliikenteessä tavoitteena on sääntelyn keventäminen ja sääntelyn yhdenmukaistaminen. Tämä helpottaa alalletuloa ja alalla toimimista, luo edellytyksiä uusille liiketoimintamalleille ja uusien innovaatioiden hyödyntämiselle. Sääntelyn yksinkertaistaminen ja yhtenäistäminen tukee kuljetusten yhdistämismahdollisuuksia, ja tehostaa sekä toimijoiden että viranomaisten toimintaa. Matkustajaturvallisuudesta ja saavutetusta esteettömien palvelujen tasosta ei haluta kuitenkaan tinkiä.

Voimassa olevan lainsäädännön mukainen joukkoliikennelupa esitetään muutettavaksi nimeltään henkilöliikenneluvaksi, koska se oikeuttaisi jatkossa sekä nykymuotoisen joukkoliikenteen että taksiliikenteen harjoittamiseen. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen henkilöliikenneluvan myöntämisedellytykset ovat vaativammat kuin taksiliikenneluvan myöntämisedellytykset muun muassa vakavaraisuuden sekä pakollisen tutkinnon osalta. Kotimainen taksiliikennelupa esitettäisiin säilytettäväksi niitä toimijoita varten, jotka harjoittaisivat henkilökuljetuksia tiellä vain ajoneuvolaissa tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä taikka raskaalla nelipyörällä.

Suurimpia muutoksia esitetään nykyiseen taksijärjestelmään ja taksiliikenteeseen: kiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintasääntelystä luovuttaisiin, autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja taksiluvan saamisedellytyksiä kevennettäisiin. Kuten edellä todetaan, taksiliikennettä saisi harjoittaa myös henkilöliikenneluvan nojalla. Taksiliikenteen harjoittamista koskevat vaatimukset olisivat samat siitä riippumatta, harjoitetaanko toimintaa taksiliikenneluvan vai henkilöliikenneluvan nojalla. Vastuu taksipalvelun laadusta osoitettaisiin selkeästi liikenteen harjoittajalle.

Edelleen ehdotetaan, että taksinkuljettajalta ei enää edellytettäisi erillistä ajolupaa, vaikka taksinkuljettajalta edelleenkin edellytettäisiin ajotaitoa koskevien tarkempien vaatimusten täyttämistä ja henkilökohtaista soveltuvuutta. Taksinkuljettajana toimimisen estäisivät teot, jotka estävät työskentelyn lasten kanssa. Lisäksi taksinkuljettajana toimimisen estäisivät eräät liikenneerikokset.

Teknologisten innovaatioiden mahdollistamiseksi taksiliikenteen taksamittarivaatimuksesta ehdotetaan siirryttäväksi teknologianeutraalimpaan sääntelyyn.

Linja-auto- ja kuorma-autoliikenteen ammattimaisissa henkilö- ja tavarakuljetuksissa esitetään osin luvanvaraisuuden poistamista, osin lupavaatimusten keventämistä karsimalla kansallisesti asetettuja lisävaatimuksia toiminnassa, joka on EU-lainsäädännön piirissä. Yrittäjäkoulutusvaatimuksista luovuttaisiin sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Henkilöliikenteessä ei edellytettäisi lupaa yrityksiltä, joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen.

Lisäksi luovuttaisiin reittiliikenne- ja kutsuliikenneluvista. Reittiliikenneluvan käsittelyn yhteydessä kerätty tieto reiteistä ja niillä liikennöinnistä olisi viranomaisten saatavilla jo sen seurauksena, että liikkumispalvelujen tarjoajien edellytetään julkaisevan palvelukuvauksensa sähköisesti. Esitetyn taksiliikenteen vapauttamisen myötä, kutsuliikenneluvulle ei olisi enää perusteita. Tavaraliikenteessä luovuttaisiin luvanvaraisuudesta pakettiautoilla tapahtuvissa kuljetuksissa, kun kokonaismassaraja lupavaatimukselle nostettaisiin 2 tonnista 3,5 tonniin. Luvanvaraisuuden ulkopuolelle jäisi myös toiminta yksinomaan moottoriajoneuvoilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi myös kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettua lakia. Lain soveltamisalaa selkeytettäisiin ja kansallisia lisävaatimuksia poistettaisiin. Vaikka ammattipätevyysvaatimukset on tarkoitus ottaa laajemmin tarkasteluun liikennekaari-hankkeen toisessa vaiheessa, ehdotettavien muutosten katsottiin olevan niin selkeitä ja toimijoiden edun mukaisia, että niitä esitetään jo tässä liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimus rajattaisiin koskemaan tieliikenteen tavara- ja henkilökuljetuksia ajoneuvoilla, joiden kuljettamiseen vaaditaan kuorma- tai linja-auton ajokortti. Ammattipätevyyttä ei vaadittaisi yksityisissä ei-kaupallisissa kuljetuksissa ja kuljettaessa ajoneuvoa muussa kuin tavara- tai henkilökuljetuksessa. Linja-auton kuljettajalta ei vaadittaisi

ammattipätevyyttä yksityisissä ei-kaupallisissa kuljetuksissa. Poikkeuksen soveltaminen yhdenmukaistettaisiin EU-lainsäädännön kanssa ja kansallisista kuljetettavia ja ajoneuvoa koskevista lisävaatimuksista luovuttaisiin.

Ulkomailta tulevien kuljetusten kuljettajia koskevaa sääntelyä kumottaisiin siltä osin, kuin erillissääntely olisi tarpeeton linja-auton kuljettajien ammattipätevyysvaatimukseen ehdotetun muutoksen johdosta ja jäsenvaltioiden käytettävissä olleen ensimmäisen jatkokoulutuksen ajankohtaa koskevan siirtymäkauden päättyessä syyskuussa 2016.

Välityspalvelun tarjoajalle ehdotetaan asetettavan selvitysvelvollisuus siitä, onko kuljetustoiminnan harjoittajalla liikennelupa tai etteivät kuljetustoiminnan harjoittajalle maksettavat korvaukset ylitä 10 000 euroa siinä tapauksessa, että kuljetustoiminnan harjoittaja ei ole esittänyt liikennelupaa.

### ***Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen***

Taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijan veloitteena olisi asettaa sähköisessä muodossa saataville riittävä tieto käytössä olevasta palvelusta. Näin matkustaja voisi vertailla palveluiden eri ominaisuuksia ennen kuljetussopimuksen syntymistä. Velvoite kohdistuu myös välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajiin. Taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijat voivat poiketa vaatimuksesta, jos se ei ole luvan haltijan toiminnan koon tai toiminta-alueen kannalta kohtuullista.

Taksipalvelun laatua koskevat keskeiset vaatimukset säilytettäisiin. Liikenneluvan haltija vastaisi siitä, että kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua, kuljettaja ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet, matkustajan nähtävillä on taksiliikenneluvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi, valitsee tarkoituksenmukaisen reitin ja voi maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei ole selkeästi määritelty muuta maksutapaa, jonka asiakas on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt.

Esityksessä ehdotetaan parannettavaksi kuluttajan mahdollisuuksia saada etukäteen tietoa taksipalvelun hinnoittelusta. Hinta tai hinnan määräytymisen perusteet olisi ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä ja havaittavalla tavalla. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä hinnan ilmoittamisesta, hintatietojen esilläpidosta sekä kuluttajalle tarjottavan taksipalvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksipalvelusta on sovittava nimenomaisesti. Taksipalvelun hinnoittelua koskevat vaatimukset kohdistuisivat luvan haltijan ohella myös välityspalvelun tarjoajaan.

Ehdotetulla sääntelyllä pyritään siten ehkäisemään ne haittavaikutukset, joita muissa maissa on esiintynyt taksimarkkinoiden vapauttamisen yhteydessä ja joiden osalta sääntelyä on myöhemmin lisätty näissä maissa.

*Palvelutason määrittäminen tarvittaessa.* Joukkoliikenteen palvelutasosta säädetään EU:n palvelusopimusasetuksessa, eikä sen kattamista kysymyksistä ole tarvetta säätää kansallisesti tarkemmin. Joukkoliikennelain mukaisesta kansallisesta reittiliikennelupamenettelystä esitetään luovuttavaksi. Silloin kun toimivaltainen viranomais näkisi tarpeelliseksi täydentää markkinaehtoisen liikenteen palveluntarjontaa, sillä olisi käytössä palvelusopimusasetuksen mukaiset menettelyt. Toimivaltainen viranomais voisi jatkossakin turvata hankkimansa liikenteen tarjonnan asettamalla palvelusopimusasetuksen mukaisen yksinoikeuden erillisellä hallintopäätöksellä. Liikennekaareissa säädettäisiin, että päätöksen tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko.

*Viranomaistehtävien uudelleenjärjestelyt.* Ammattimaisen liikenteen harjoittamisessa edellytettävien liikennelupien myöntäminen esitetään keskitettäväksi Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirastolle myönnettäisiin uusia määräyksenantovaltuuksia, osin kysymyksissä, joista on aiemmin säädetty valtioneuvoston asetuksella. Liikenneviraston tehtävä liikennepalvelujen kysyntää ja tarjontaa seuraavana ja markkinoiden kehittämistyötä yhteensovittavana viranomaisena säilyisi pitkälti ennallaan, mutta sille esitetään eräitä tietojen avaamiseen liittyviä palvelutehtäviä.

Palvelutason määrittäisivät ja palvelusopimusasetuksen mukaiset palvelusopimukset tekisivät ne viranomaiset, joille tämä tehtävä on joukkoliikennelaisissa tällä hetkellä annettu. Maakuntaudistus otetaan huomioon tämän esityksen ja koko säädöshankkeen jatkovalmistelussa. Maakuntahallinnon ja valtion aluehallinnon yhteensovittamislinjauksessa huhtikuussa 2016 on esitetty maakuntien tehtäväksi joukkoliikenteen alueellinen suunnittelu ja järjestäminen sekä joukkoliikenteen valtionavustustehtävät.

### **3.2 Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia**

Valmistelun aikana on eri toteuttamisvaihtoehtoja arvioitu heijastamalla niitä hallitusohjelman sekä esitettävää lakia koskeviin tavoitteisiin. Hallituksen esityksen tavoitteena on muun muassa edistää uusien liikenteen ja liikkumisen palvelu- ja liiketoimintamallien syntymistä ja näin vastata paremmin käyttäjien tarpeisiin. Tavoitteena on myös edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena, helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteentoimivuutta. Esitettävä laki on osa hallituksen kärkihanketta, jossa rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö. Esityksellä toteutetaan myös hallituksen norminpurun kärkihanketta. Lisäksi esityksellä toteutetaan hallitusohjelman mukaista henkilö- ja tavaraliikennelainsäädännön kokonaisuudistusta ja tuetaan tavoitetta kuntien kustannusten vähentämisestä.

Hallitusohjelman norminpurun kärkihankkeen mukaisesti valmistelussa ja vaihtoehtojen arvioinnissa on tarkasteltu mahdollisuuksia sääntelyn keventämiseen ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen muiden keinojen kuin sääntelyn avulla. Lähtökohtana on siten ollut myös se, että eri vaihtoehtoja arvioitaessa perustellaan sääntelyn tarve verrattuna sellaiseen toimintaympäristöön, jossa ehdotettavaa sääntelyä ei olisi. Samoihin tavoitteisiin, joita varten sääntelyä harkitaan, voidaan päästä sääntelyn sijasta kevyemmin keinoin. Esimerkiksi parantamalla toiminnan läpinäkyvyyttä edellyttämällä sitä koskevien tietojen julkaisemista voidaan saavuttaa tilanne, jossa asiakkaiden laatutietoisuus ja valinnat ohjaavat toimintaa tehokkaammin kuin viranomaisvalvonta. Samoin julkisesti rahoitetussa toiminnassa hankintasopimusten ehdot voivat toimintaa täsmällisemmin ja paremmin paikallisiin olosuhteisiin soveltuvasti kuin yleisesti sovellettava lainsäädäntö. Sääntelyä on haluttu pitää viimesijaisena keinona turvata tavoitteen saavuttaminen.

Valmistelun aikana arvioitiin erilaisia toteuttamisvaihtoehtoja, joista järjestettiin myös avoimet sidosryhmätilaisuudet. Arvioinnin kohteena olivat muun muassa matkustajan oikeudet, taksipalvelun hinnoittelua koskevat vaatimukset, toimivaltaiset viranomaiset liikennepalvelujen järjestämisessä, palvelusopimusasetuksen mukainen suoja, taksinkuljettajan ammattipätevyys ja vähäisen toiminnan harjoittaminen.

### ***Markkinoilletulo ja luvanvaraisuuden rajaaminen***

Taksijärjestelmän uudistamisen osalta on tarkasteltu vaihtoehtoa, jossa nykyjärjestelmä säilytettäisiin, mutta sitä yksinkertaistettaisiin. Nähtiin kuitenkin, että nykyinen järjestelmä asettaa palveluntarjonnalle niin tiukat reunaehdot, ettei se tarjoa palvelujen kehittämislle ja uusille toimintamalleille ja ratkaisuille tilaa. Tämän vuoksi päädyttiin esittämään samankaltaista mallilla, jota sovelletaan jo muussa henkilöliikenteessä ja tavaraliikenteessä. Tämä osaltaan edistää resurssien tehokasta käyttöä ja helpottaa kuljetusten yhdistämistä.

Osa tavaraliikenteen toimijoista suhtautuu kriittisesti esitykseen nostaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kokonaismassaan liittyvä tavaraliikenteen luvanvaraisuuden raja 2 tonnista 3,5 tonniin, koska muutos heidän arvionsa mukaan saattaisi aiheuttaa esimerkiksi pääkaupunkiseudun pakettiautokuljetusten siirtymistä ulkomaisiin käsiin. Tämän seurauksen todennäköisyyttä voi arvioida tarkastelemalla vertailukelpoista markkinaa, kuten jo nyt luvanvaraisuudesta vapaata pienkuljetustoimintaa. Verkkokaupan volyymin kasvaessa pakettiliikenteen määrä on kasvanut, mikä on tuonut Suomen kuriirimarkkinoille uusia toimijoita. Markkinoille on tullut myös kansainvälisiä toimijoita, jotka ovat kuitenkin useissa tapauksissa perustaneet Suomeen tytäryhtiön. Luvanvaraisuuden rajan nostamisella tavoitellaan uudentyyppisten palvelujen markkinoiden kehittymistä, ja halutaan keventää erityisesti pienten toimijoiden hallinnollista taakkaa. Tämä on myös kansallisen lisäsääntelyn poistamista koskevan tavoitteen mukaista.

On myös esitetty huoli siitä, että lupavaatimuksen poistuminen johtaisi harmaan talouden kasvuun. Tavaraliikenteen osalta liikenneluvan myöntänyt ELY-keskus ja Ahvenanmaalla Ahvenanmaan valtionvirasto ovat osaltaan myös harmaan talouden valvojia. Niiden valvonnan piirissä ovat vain liikenneluvalliset yritykset. Kuljetusyrityksiin kohdistuu muutakin valvontaa: poliisin valvonta tiellä kohdistuu meneillään olevaan kuljetukseen, työsuojelutarkastajien valvontatoimet yrityksissä kohdistuvat työ- ja ajoaikoihin sekä muun muassa palkkoihin. Merkittävänä harmaan talouden valvojana toimii verohallinto, joka valvoo elinkeinotoimintaa. Liikennelupajärjestelmä on täydentävä keino puuttua toimintaan.

Palveluntarjonnan siirtyessä yhä enenevässä määrin sähköiseen muotoon kaikista tilauksista jää digitaalinen jälki, joka on jälkikäteen todennettavissa. Yritysten välisessä palvelujen kaupassa palveluja hankkivan yrityksen mahdollisuus vähentää palvelun hintaan sisältyvä arvonlisävero tekee toiminnasta verottajalle näkyvää. Kotitalousvähennysmahdollisuus on tuonut myös kuluttajille suunnatut erilaiset palvelut, joiden yhteydessä tarjotaan myös kuljettamista paremmin veroviranomaisten tarkasteluun. Näillä keinoin pakettiautoyrittäjät ovat helpommin tunnistettavissa ja heidän liiketoimintansa jäljitettävissä.

Luvanvaraisuuden poistaminen alle 3,5-tonnisilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä harjoitettavalta tavaraliikenteeltä madaltaisi merkittäväällä tavalla alalletulokynnystä ja mahdollistaisi uutta liiketoimintaa, mikä parantaisi alan työllisyyttä ja liikevaihtoa. Pakettiautojen vuokrauksen suosio kertoo osaltaan kuluttajakysynnästä, jota pakettiautokuljetuksiin kohdistuu.

### ***Palvelusopimusasetuksen soveltaminen Suomessa***

Voimassaolevaa joukkoliikennelakia valmisteltaessa on selvitetty perusteellisesti, voidaanko joukkoliikenteen palvelut järjestää jotenkin muuten kuin puhtaasti markkinaehtoisella liikenteellä tai palvelusopimukseen perustuvalla liikenteellä (HE 110/2009 vp). Valmistelussa ilmeni, että muita vaihtoehtoisia liikenteen järjestämistapoja ei ole. Ratkaisua perusteltiin muun muassa palvelusopimusasetuksen 1 artiklan sanamuodolla, unionin tuomioistuimen ratkaisulla tapauksessa

Altmark (Asia C-280/00, jossa tuomioistuin totesi palvelusopimusasetusta edeltäneen asetuksen 1191/69 mukaisen järjestelmän olevan pakottava) sekä sillä, että jäsenvaltioiden omien järjestelmien soveltaminen asetuksen rinnalla johtaisi nopeasti siihen, että asetusta menettäisi merkityksensä eikä sääntelyllä tavoiteltua oikeusvarmuutta saavutettaisi. Tämän johtopäätöksen tueksi on saatu myös komission vahvistus vuonna 2008.

Edellä kuvatusta syystä ei ole mahdollista turvata julkisen liikenteen palveluiden saatavuutta esimerkiksi säätämällä yleispalveluvelvoitetta, siten että jokin yritys nimettäisiin yleispalveluyritykseksi, joka olisi velvollinen tarjoamaan liikennepalveluita keskimääräisen käyttäjän kannalta kohtuullisella hinnalla.

Palvelusopimusasetuksessa jätetään toimivaltaisille viranomaisille laaja harkintavalta sen suhteen, mitä asetuksen mukaisia keinoja ne käyttävät turvatakseen julkisten liikennepalveluiden saatavuuden. Esitystä valmisteltaessa asetusta on tulkittu siten, että tätä harkintavaltaa ei pääsääntöisesti ole mahdollista rajoittaa kansallisesti. Toisaalta olisi mahdollista tulkita asetusta myös siten, että siinä vain määritellään, millä tavoin toimivaltaisten viranomaisten on toimittava puuttuessaan markkinoiden toimintaan, mutta ei edellytettäisi, että kaikkien asetuksen mahdollistamien keinojen, kuten yksinoikeuksien myöntämisen, olisi oltava toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä. Ruotsissa asetusta on tulkittu näin ja kielletty yksinoikeuksien asettaminen. Joka tapauksessa asetuksessa ei määritellä sitä, miten asetuksen mukaan myönnettyt yksinoikeudet vahvistetaan. Komission palvelusopimusasetusta koskevan tiedonannon (2014/C 92/01) mukaan tällainen oikeus voidaan vahvistaa lainsäädäntövälineellä, sääntelyvälineellä tai hallinnollisella välineellä.

Esityksen valmistelussa on päädytty siihen, että kansallisesti säädetyistä, markkinaehtoista liikenteen alalle tuloa rajoittavasta reittiliikennelupavaatimuksesta luovutaan. Vaatimuksen on todettu muodostavan tarpeettoman raskaan etukäteiskontrollin. Reittiliikennelupavaatimus koskee myös reittejä alueilla, joille ei ole palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestettyä liikennettä. Nämä reittiliikenneluvat eivät tuo järjestelmään lisäarvoa, ottaen huomioon palveluntarjoajien velvollisuus muutoinkin tiedottaa liikenteestään. Toimivaltaiset viranomaiset voisivat kuitenkin edelleen tarvittaessa myöntää palvelusopimusasetuksen mukaisia yksinoikeuksia ja kieltää niiden vastaisen toiminnan. Palvelusopimusasetuksen mukaisia menettelyitä käyttäessään toimivaltaisten viranomaisten on kuitenkin huomioitava, että palvelusopimuksen tavoitteena on markkinoiden mahdollisimman vapaa toiminta.

### ***Taksiliikenteen hinnoittelu***

Taksiliikenteen hinnoittelussa on tavoiteltu ratkaisua, joka parhaiten edistäisi kilpailua, kysynnän ja tarjonnan kohtaamista sekä toisaalta suojaisi myös riittävällä tavalla kuluttajaa. Kevein sääntelyvaihtoehto on, että taksiliikenteen hintasääntelystä luovutaan kokonaan. Taksiliikenteen hinnoittelu toteutuisi tässä tapauksessa markkinaehtoisesti, mikä edistäisi parhaiten taksialan kilpailua. Se voisi myös johtaa hintojen alenemiseen erityisesti kaupunkialueilla, joissa tarjonnan voidaan olettaa kasvavan määräsääntelystä luovuttaessa. Lisäksi se mahdollistaisi erilaisten hinnoittelumallien käytön ja siten edistäisi uudenlaisten palvelumallien syntymistä. Määräsääntelystä luopumisen myötä enimmäishintasääntelystä luopumista pidetään yleisesti perusteltuna, jotta taksimarkkinat olisivat aidosti kilpaillut ja toimisivat kysynnän ja tarjonnan mukaisesti.

Mahdollisuus hinnoitella kustannusvastaavasti takaa palveluntarjonnan koko maassa. Enimmäishintasääntelystä luopuminen voisi johtaa hintojen nousuun harvaan asutuilla alueilla, jos palveluntarjoajia ei olisi riittävästi kilpailun syntymiseksi. Hintojen nousuun harvaanasutuilla alueilla voi vaikuttaa myös se, että maaseudulla luokseajokorvauksia koskeva hintasääntely poistuu. Toisaalta



kuitenkin hintoihin voisi vaikuttaa alentavasti päivystysvelvoitteen poistuminen ja toiminnan tehostamismahdollisuudet. Yleisesti toimialoilla kilpailun aidon avaamisen seurauksena on se, että oligopolistisille markkinoille, joilla esiintyy ylisuuria voittoja, tulee voittojen houkuttelemana uusia palveluntarjoajia.

Taksilupien määrä sääntelystä luovuttaessa tarjontaa voi jatkossa helpommin syntyä myös osaaikaisesti ja niihin vuorokaudenaikoihin, jolloin tällä hetkellä on ollut puutetta taksipalvelujen tarjonnasta. Kunnat voivat myös edelleen halutessaan järjestää omassa kunnassaan päivystysvelvoitteen hankkimalla sen erikseen palveluntarjoajalta, jos kunnassa ei ole riittävästi muutoin taksipalveluja tarjolla ja niiden tarjoamista pidetään välttämättömänä.

Nykytilassa säädetystä enimmäishinnasta on käytännössä muodostunut taksimarkkinoilla myös vähimmäishinta. Enimmäishinnan asettamisella puututaan merkittävästi markkinoiden toimintaan sekä palveluntarjoajien elinkeinovapauteen. Enimmäishintasääntelyllä on haluttu suojata kuluttajaa riistohinnoittelulta. Hintasääntelystä luovuttaessa paras keino suojata kuluttajaa on tarjota riittävä informaatio hinnoista ja hintojen määräytymisen perusteista, mikä lisää taksipalvelujen hinnoittelun ennakoitavuutta ja mahdollistaa eri taksipalvelujen hintojen vertailemisen nykyistä paremmin. Tarjolla on jo keinoja esittää matkan arvioitu kokonaishinta myös ennen matkan alkua.

Hinnoittelun läpinäkyvyyttä voidaan edistää velvoittamalla palveluntarjoajaa ilmoittamaan palvelun hinta tai hinnan määräytymisen perusteet. Velvoitetta voidaan vahvistaa edellyttämällä, että palveluntarjoajan tulisi antaa hintatieto kuluttajalle selkeästi ja ymmärrettävästi. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten hinta on ilmoitettava sekä hintojen esilläpidosta, mikä mahdollistaisi paremmin hintojen vertailukelpoisuuden. Tämä on tärkeää erityisesti otettaessa taksi kadulta, jolloin hintojen etukäteinen vertailu on hankalaa, jos hinnat ilmoitetaan eri tavoin. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle voisi tarvittaessa antaa määräyksen myös kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän hinnasta olisi sovittava nimenomaisesti.

Useimmiten taksi on mahdollista ottaa taksiasemalta tai suoraan kadulta tiheästi asutuilla kaupunkialueilla, joissa on riittävästi kysyntää taksipalveluille. Sen sijaan haja-asutusalueilla tai muuten tilattaessa taksi etukäteen tilauskeskuksen tai sähköisen palvelun kautta kuluttajalla on paremmat edellytykset vertailla palvelujen hintoja. Enimmäishintasääntelystä luopumista pidetään mahdollisena myös sen vuoksi, että yhä useammin taksipalvelu tilataan etukäteen erilaisten digitaalisten sovellusten kautta, joissa taksipalvelujen hintojen vertaileminen on helppoa. Vuoden 2015 marraskuussa Tilastokeskuksen mukaan noin 69 prosentilla suomalaisista oli älypuhelin. Älypuhelimien määrä ja niiden aktiivinen käyttö tulee todennäköisesti lisääntymään entisestään tulevina vuosina. Voidaan siten arvioida, että puhelimitse ja digitaalisten sovellusten kautta hankittujen taksipalvelujen määrä tulee lisääntymään ja vastaavasti suoraan kadulta tai taksiasemalta hankittujen palvelujen määrä tulee todennäköisesti vähenemään. Tämä tarkoittaa, että kuluttajalla on tulevaisuudessa yhä paremmat mahdollisuudet etukäteen kilpailuttaa haluttu palvelu ja määrittellä muutoinkin vaatimukset haluamalleen taksipalvelulle. Enimmäishintasääntelyn perusteita ei enää olisi, kun kuluttajilla olisi yhä paremmat mahdollisuudet saada tietoonsa palvelun hinta tai hinnan määräytymisen perusteet etukäteen.

Enimmäishinnoittelua koskevaa sääntelyä ei pidetä tarpeellisena myöskään sen vuoksi, että kohtuuttomiin sopimusehtoihin voidaan lisäksi jo voimassa olevalla sääntelyllä puuttua. Kuluttajansuojalain 3 luvun 1 §:n mukaan kuluttajille ei saa asettaa kohtuuttomia sopimusehtoja. Käytännössä tämä tarkoittaa, että jos taksipalvelujen hinnat ovat olleet kohtuuttomia, niistä voisi

valittaa normaaliin tapaan kuluttajaviranomaiselle. Valvonta olisi näin ollen jälkikäteistä ja asia ratkaistaisiin yksittäistapauksittain. Kuluttajansuojalain 4 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan kuluttajan kannalta kohtuutonta sopimusehtoa voidaan sovittelua tai jättää se huomioon ottamatta.

Esitystä valmisteltaessa on selvitetty tarvetta säätää matkustajan oikeuksista ja palvelun virheestä taksiliikenteessä, kuten myös EU-lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle jäävässä linja-auto- ja rautatieliikenteessä. Valmistelussa päädyttiin siihen, että tällaisen sääntelyn kokonaisuutta on pohdittava liikennekaarihankkeen myöhemmässä vaiheessa kaikkien liikennemuotojen osalta yhtenevästi. Tätä koskeva arviointi on luontevaa tehdä lakihankkeen myöhemmissä vaiheissa, kun liikennekaareen otetaan mukaan kaikki liikennemuodot. Sopimusoikeuden yleiset periaatteet soveltuvat joka tapauksessa taksipalvelun virhetilanteisiin. Valmistelun yhteydessä tunnistetut todennäköisimmät taksipalvelun virhetilanteet koskevat hinnoittelua ja hinnan ilmoittamista. Näistä asioista liikennekaareen ehdotetaan nimenomaista sääntelyä.

### ***Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus***

Liikennekaaren valmistelun yhteydessä järjestettyjen sidosryhmätilaisuuksissa on haettu vaihtoehtoisia ratkaisuja lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden aikaansaamiseksi.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden aikaansaamiseksi tarkasteltiin erilaisia skenaarioita keinoista, jolla tavoitetta voitaisiin edistää. Vähiten velvoittavuutta sisältäneessä sääntelyvaihtoehdossa säädettäisiin vain syrjimättömyydestä eri käyttäjien kesken.

Ratkaisuvaihtoehtoa ei kuitenkaan pidetty riittävänä keinona jouduttua yhteentoimivuuden mahdollistavien ratkaisujen käyttöä, koska vaatimus olisi kohdistunut vain osaan toimijoita. Lisäksi katsottiin, että tällainen sääntely voisi pahimmillaan johtaa siihen, että edelläkävijäyrityksiin, jotka vapaaehtoisesti avaavat rajapintojaan, kohdistuisi raskaampaa sääntelyä ja enemmän velvoittavuutta yhteistyön suhteen kuin muille toimijoille. Siksi johtopäätöksenä katsottiin, että jonkinlainen velvoittavuus tulisi kohdentaa myös rajapintojen avaamiselle.

Koska julkisella rahoituksella on liikennejärjestelmässä iso rooli, katsottiin yleisesti hyväksytyksi asettaa voimakkaimpia velvoitteita verovaroin tuotetuille palveluille, jotta niiden käytettävyyttä ja hyödynnettävyyttä olisi mahdollisimman laajaa. Myös matkaketjun kannalta kriittisille markkinaehtoisille toimijoille velvoittavuutta yhteistyöhön pidettiin pienimpiä toimijoita lukuunottamatta tärkeänä.

Esitettyyn sääntelyratkaisuun päädyttiin, koska sen katsotaan parhaiten toteuttavan lippu- ja maksujärjestelmien tavoitetta asiakkaan koko matkaketjun mahdollistavan lipun minimiyhteentoimivuudesta. Yleiskäyttöinen teknologia, jolla yhteentoimivuus toteutetaan jää palveluntarjoajien mietittäväksi. Laajempi velvoittavuus siirtymisestä laajasti yhteentoimivuuden mahdollistavaan taustajärjestelmäpohjaisuuteen kohdennettaisiin julkisesti hankittuihin palveluihin.

### ***Välityspalvelun tarjoajan ja yhdistämispalvelun tarjoajan vastuut***

Esityksen tavoitteena on keventää sääntelyä ja luoda toimijoille tasapuoliset toimintaedellytykset riippumatta siitä, miten ja missä muodossa palveluja tarjotaan. Valmistelun aikana on pohdittu laajasti sitä, onko sääntelyä joiltain osin tarpeen laajentaa koskemaan myös uudentyyppisiä toimijoita. Lähtökohdana on, että sääntelyä kevennetään kautta linjan, eikä uusia velvoitteita säädettäisi, ellei se ole tasapuolisten toimintaedellytysten luomiseksi välttämätöntä. Edellä on kuvattu tarkemmin rajapintojen avaamiseen ja tiedon saantiin liittyvien velvoitteiden tarkoituksenmukaisuutta. Nämä velvoitteet voivat kohdistua yhdistämispalvelun tarjoajaan, liikkumispalvelun tarjoajaan, välityspalvelun tarjoajaan sekä liikenneluvan haltijaan. Tavoitteena on edistää erityisesti palvelujen

digitalisaatiota ja uusien palvelujen syntymistä liikennemarkkinoille. Edellä mainittujen velvoitteiden ohella välityspalvelun tarjoajaan ehdotetaan kohdistettavaksi muita velvoitteita. Seuraavassa kuvataan tarkemmin velvoitteiden kohdistumista välityspalvelun tarjoajaan ja yhdistämispalvelun tarjoajaan, joihin kohdistuu rajapintojen avaamisen ohella myös muita velvoitteita.

Henkilökuljetusten välityspalvelun tarkoituksena on helpottaa kuljetustoiminnan harjoittajien ja asiakkaiden kohtaamista ja palvelusta sopimista. Esimerkiksi nykyisin taksimarkkinoilla toimii useita erilaisia välityspalvelujen tarjoajia, joiden kautta asiakkaat tilaavat taksipalveluja. Välityspalvelujen tarjoaja voi vastata siitä, miten hinnat ilmoitetaan asiakkaalle, tarjoaa väylän asiakaspalautteen antamiseen ja huolehtii muutoinkin tiedon siirrosta kuljettajan ja asiakkaan välillä. Kuljetusten välityspalvelun tarjoajalla on myös tiedot välitetyistä matkoista, maksetuista korvauksista ja kaikista kuljettajista, joiden kuljetuksia välityspalvelussa välitetään. Välityspalveluissa yksittäisten kuljetuspalvelujen tarjoajien mahdollisuudet vaikuttaa esimerkiksi siihen, miten hinnat ilmoitetaan tai miten asiakaspalautte annetaan, voivat olla käytännössä vähäiset. Lisäksi yksittäisen kuljetuspalvelun tarjoajan mahdollisuudet neuvotella siitä, että välityspalvelussa noudatetaan esitetyn lain säännöksiä esimerkiksi taksipalvelun hinnoittelusta tai muiden tietojen antamisesta, voivat olla käytännössä vähäiset.

Edellä mainituin perustein on tarkoituksenmukaista edellyttää, että välityspalvelun tarjoajan omassa toiminnassaan huolehtii siitä, että se ottaa huomioon tämän lain veloitteet kuljetuspalveluja välittäessään siltä osin kuin se voi omalla toiminnallaan vaikuttaa kuljetukseen ja esimerkiksi siitä annettavaan informaatioon. Välityspalvelun tarjoajaan kohdistuisivat vaatimus palvelua koskevien tietojen antamisesta sähköisessä muodossa asiakkaalle sekä taksipalvelun hinnoittelua koskevat vaatimukset.

Lisäksi välityspalvelun tarjoajan olisi varmistettava, että kuljetustoiminnan harjoittajalla on liikennelupa tai etteivät kuljetustoiminnan harjoittajalle maksetut korvaukset ylitä 10 000 euroa eli ei-ammattimaiselle kuljetustoiminnalle määriteltyä rajaa, jos liikennelupaa ei ole. Välityspalvelun tarjoajalle asetettava velvollisuus varmistaa toimijan liikennelupa tai maksettujen korvausten määrä on täydentävä keino huolehtia kustannustehokkaasti harmaan talouden torjunnasta kuljetusalalla. Välityspalvelujen tarjoajan edun mukaista on jo liiketaloudellisin perustein huolehtia siitä, että välitetyissä palveluissa noudatetaan ehdotettavan lain säännöksiä, joten veloitetta ei voida pitää välityspalvelun tarjoajan kannalta kohtuuttomana. Välityspalvelun tarjoajalle asetettu selvitysvelvollisuus toimii samalla keinona viestiä lain velvoitteista sellaisille kuljetustoimintaa aloitteleville toimijoille, jotka vasta suunnittelevat alalle tuloa ja ottavat yhteyttä välityspalvelun tarjoajaan kuljetustoiminnan aloittamiseksi.

Esityksessä ehdotetaan uusia velvoitteita myös yhdistämispalvelun tarjoajille. Yhdistämispalvelun tarjoaja on välityspalvelun tarjoajasta poiketen matkaketjujen yhdistäjä, jolla ei välttämättä ole välityspalvelun tarjoajan tavoin tietopankkia kuljetuksista ja yksittäisistä kuljettajista. Lisäksi yhdistämispalvelun tarjoaja saattaa käyttää hyvin laajaa kirjoa kuljetuspalvelujen tai muiden liikkumispalvelujen tarjoajia matkaketjuja laatiessaan. Tällöin ei ole tarkoituksenmukaista, että palveluntarjoaja olisi velvollinen tarkistamaan kaikkien kuljetustoimintaa harjoittavien toimijoiden liikenneluvan. Edellä mainitusta syystä sillä ei myöskään olisi lippu- ja maksujärjestelmiä koskevia tietoja, joita se voisi saattaa muiden saataville. Yhdistämispalvelun tarjoajaan ei kohdistettaisi myöskään taksiliikenteen hinnoittelua koskevaa sääntelyä, sillä taksipalveluja saatetaan tarjota yhdistämispalvelussa osana laajempaa palvelukokonaisuutta, jolloin yksittäisen taksimatkan hinnan ilmoittaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Yhdistämispalvelun tarjoaja voi kuitenkin toimia myös välityspalvelun tarjoajana, jos se täyttää välityspalvelua koskevan määritelmän luonnehdinnan.

Tällöin myös siihen kohdistuisivat välityspalvelun tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset. Lisäksi yhdistämispalvelun tarjoajaan kohdistuisi velvoite avata matkustusoikeuden todentamista koskeva rajapinta.

## 4 Esityksen vaikutukset

### 4.1 Taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset palvelutasoon

#### 4.1.1 Vaikutukset kansantalouteen

Ehdotettujen muutosten suurimmat myönteiset vaikutukset kansantaloudelle syntyisivät niiden vaikutuksista liikennemarkkinoiden tehokkuuteen. Ehdotukset tukisivat uusien liiketoimintamallien kehittymistä, uusien yritysten syntymistä ja nykyisten toimijoiden mahdollisuutta kehittää toimintaansa.

Markkinoiden avaamisen myötä resurssit kohdentuvat niitä parhaiten hyödyntäville. Toimilupien määrällisistä rajoituksista luopuminen poistaisi alan yrityksiltä mahdollisuuden monopoli- ja kartellihinnoitteluun ja epätäydellisen kilpailun mukanaan tuoman kannustimen rajoittaa tuotantoaan. Näin edellä mainituista monopolihinnoittelusta ja tuotannon rajoittamisesta seuraava yhteiskunnan hyvinvointitappio poistuisi. Hyvinvointitappiota aiheuttavia kilpailua rajoittavia elementtejä on nykyisin etenkin taksiliikenteessä, mutta jossain määrin myös joukkoliikenteessä.

Kilpailun vapautuessa palveluiden tarjonta todennäköisesti lisääntyy, millä on työllisyyttä edistävä vaikutus. Asiakkaiden tarpeisiin paremmin vastaavan palveluvalikoiman myötä syntyisi myös uutta kysyntää palveluille, millä myös on positiivisia työllisyysvaikutuksia. Kilpailullisessa taloudessa työvoimaa siirtyy alalta toiselle, ja optimaalisessa tilanteessa taantuvilta aloilta paremman tuottavuuden aloille. Kilpailu myös luo vastustuskykyä taloudellisia shokkeja vastaan ja edistää siten työllisyyttä. Shokkien vastustuskyky seuraa kilpailullisen talouden kyvystä joustaa palkoissa sekä työvoiman joustavuudesta siirtyä alalta toiselle. Kansantalous, jossa tuottavuus on liiallisen sääntelyn ja vähäisen kilpailun vuoksi alhaisella tasolla, jää ennen pitkää jälkeen kansainvälisessä kilpailussa, millä voi olla pitkällä aikavälillä huomattavan kielteiset työllisyysvaikutukset.

Uusista palveluista arvioidaan seuraavan positiivisia vaikutuksia muun muassa sitä kautta, että ne alentavat transaktiokustannuksia ja vähentävät informaation epäsymmetriaa. Transaktiokustannusten alenemisella tarkoitetaan tässä esimerkiksi sitä, että digitaalinen tieto tarjotuista liikennepalveluista voi vähentää merkittävästi asiakkaiden liikennepalvelujen selvittämiseen käyttämää aikaa ja kustannuksia, samoin kuljetussopimuksen tekemisen jälkeen ilmeneviä erimielisyyksiä. Etenkin matkaketjuja tarjoavat palvelut säästävät aikaa ja kustannuksia. Sovellusten kautta kuluttajien mahdollisuudet vertailla hintoja paranevat. Erityisesti taksipalveluissa palveluntarjoajan ja asiakkaan välillä vallitsee nykyään usein informaation epäsymmetria, sillä palveluntarjoajalla on ennen matkaa huomattavasti asiakasta parempi käsitys matkan hinnasta, tarkoituksenmukaisimmasta reitistä ja matkaan käytettävästä ajasta. Digitaalisten palveluiden yleistyessä asiakkaan mahdollisuus arvioida palvelun ominaisuuksia etukäteen paranee. Lakiehdotuksessa veloitetaan myös muita kuin digitaalisten palvelujen tarjoajia informoimaan kuluttajia palveluiden sisällöstä ja hinnoista. Informaation symmetrisyys ja alhaiset transaktiokustannukset lisäävät kilpailua ja edistävät resurssien tehokasta allokoitumista, mikä koituu yhteiskunnan hyväksi.

Liikenteelle tyypillisiä negatiivisia ulkoisvaikutuksia ovat muun muassa melu, päästöt sekä teiden kuluminen. Esityksen arvioidaan vaikuttavan ennen kaikkea olemassa olevan ajoneuvokapasiteetin tehokkaampaan hyödyntämiseen. Kyytien jakaminen ja lisääntynyt joukkoliikenteen käyttö vähentävät ulkoishaittoja aiheuttavien kulkuneuvojen määrää liikenteessä, minkä seurauksena nämä liikenteen negatiiviset vaikutukset vähenevät. Toisaalta tarjonnan arvioitu lisääntyminen lisääisi jossain määrin haitallisia vaikutuksia. Kaikkineen liikenteen kysynnän jatkuvasti lisääntyessä uusien palveluiden hyödyntämisellä arvioidaan kokonaisuutena päästävän haitallisten vaikutusten suhteen edullisempaan tilanteeseen kuin nykyisenkaltaisilla liikennepalveluilla. Liikennemuotokohtaisten raja-aitojen madaltuminen sekä kysynnän ja tarjonnan parempi kohtaaminen edesauttavat sitä, että kuljetuksiin käytetään tarkoituksenmukaisinta ajoneuvoa. Tarkkoja vaikutuksia ulkoisvaikutuksista ei voida tässä yhteydessä tehdä, sillä etenkin melun ja päästöjen kustannuksia on vaikea arvioida täsmällisesti.

Lupahallinnon keventäminen alalla säästää sekä toimijoiden että julkishallinnon resursseja ja mahdollistaa niiden kohdentamisen tuottavampaan toimintaan. Tällä hetkellä käytetään suuri määrä resursseja ennakkolliseen valvontaan, josta seuraavat hyödyt eivät arvion mukaan ylitä aiheutuvia kustannuksia. Valvonnan siirtyminen nykyistä enemmän jälkikäteiseen ja riskiperusteiseen suuntaan mahdollistaa sen kohdentamisen sellaiseen toimintaan, jossa todella on ongelmia. Nykyiset valvontamekanismit ovat monin paikoin päällekkäisiä ja liian raskaita, mikä on omiaan rajoittamaan taloudellista toimeliaisuutta.

Liikennekaareissa on kyse mahdollistavasta lainsäädännöstä, jonka konkreettisia vaikutuksia kansantalouteen on vaikea täsmällisesti arvioida etukäteen. Uusien innovaatioiden ja kilpailukykyisten toimintamallien luominen on ensisijaisesti yritysten tehtävä. Sääntelyn avulla tulisi luoda ympäristö, jossa yritykset voivat uusilla innovatiivisilla ratkaisuillaan ja uusilla menetelmillään tuottaa kuluttajille uutta lisäarvoa tuottavia palveluita ja edesauttaa näin tuottavuuden kasvua.

Uusien palveluiden syntyminen riippuu toimijoiden valmiudesta ja halusta tarttua lainsäädännön avaamiin mahdollisuuksiin. Uusien palvelujen vaikutukset eivät ilmene välittömästi, eikä ole mahdollista tarkasti arvioida, missä vaiheessa niistä seuraavat positiiviset vaikutukset alkavat näkyä käytännössä.

#### *Vaikutukset verokertymään*

Selkeä raja ei-ammattimaisen ja ammattimaisen toiminnan välillä sekä ammattimaisen toiminnan lupien määräsääntelystä luopuminen lisää yritysmuotoista arvonlisäverotuksen alaista toimintaa. Myös ei-ammattimaisesti toimivilta kertyvien ansiotuloverojen odotetaan lisääntyvän, kun tulon ilmoittaminen verotuksessa ei lisää riskiä joutua lupavaatimuksen valvontatoimien kohteeksi.

Liikenne palveluna -toimintamallin kautta voidaan osa kotitalouksien liikkumismenoista, joista tällä hetkellä pääosa kohdistuu tuontiautojen hankintaan, saada kanavoitua kansallisesti tuotettujen palvelujen piiriin, kun liikkumispalveluista tulee todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Tällä voi olla suuri heijastevaikutus kauppataseeseen sekä palvelujen työllistävyyden ja veropohjan laajentamisen kannalta.

Taksiliikennelupa ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvokohtaisesta luvasta toimijakohtaiseen lupaan ja samalla taksiluvan saamista helpotetaan huomattavasti. Taksiliikenteessä käytettävä auto on oikeutettu verohuojennukseen kuitenkin vain tietyin ehdoin ja rajattu vain yhteen autoon lupaa kohden. Kun lupa ei olisi autokohtainen, vaikeutuisi mahdollisuus osoittaa, mitkä autot todella ovat taksiliikennekäytössä. Yritykset, jotka hakevat taksiliikenneluvan, olisivat jatkossakin oikeutettuja

verohuojennukseen autoja hankkiessaan. Tämän arvioidaan kannustavan myös muiden toimialojen yrittäjiä hakemaan taksiliikenneluvan ja hyödyntävän verohuojennusta ajoneuvoja hankkiessaan. Tämän muutoksen arvioidaan alentavan autoveron verokertymää.

#### **4.1.2 Vaikutukset kotitalouksille**

*Uudistuksen vaikutuksista yleisesti.* Liikenne on merkittävä kuluerä kotitalouksille. Tilastokeskuksen tuoreimman kotitalouksien kulutustutkimuksen mukaan vuonna 2012 Suomen kotitaloudet käyttivät liikenteeseen 19 miljardia euroa, joka on 17 prosenttia kotitalouksien kulutusmenoista. Ajanjaksolla 1985–2012 tarkasteltuna liikenteen ja elintarvikkeiden osuudet ovat säilyneet koko 27 vuoden jakson ajan asumisen jälkeen suurimpina kulutuserinä. Liikennemenojen kasvu on ollut nopeampaa kuin elintarvikemenojen.

Kotitalouksien liikennemenoista ehdottomasti suurimman osan muodostaa oman auton hankinta ja käyttö. Henkilöauton omistuksen ja käytön kustannukset Suomessa vuonna 2012 olivat 15,1 miljardia euroa. Muuhun liikenteeseen Tilastokeskuksen kotitalouksien kulutustilastojen mukaan käytettiin 3,89 miljardia euroa. Tästä esimerkiksi linja-automatkoihin käytettiin 0,66 miljardia euroa, taksimatkoihin 0,17 miljardia euroa sekä junamatkoihin 0,39 miljardia euroa. Kuitenkin omaa autoa käytetään vain viisi prosenttia ajasta, 95 prosenttia ajasta se on käyttämättömänä. Kotitalouksien näkökulmasta kaikki toimet, jotka vähentävät tarvetta oman auton hankkimiselle ja käytölle taikka tehostavat sen käyttöä muun muassa jakamistalouden kautta, merkitsevät mahdollisuuksia säästöihin.

Kansainvälisesti tarkasteltuna Suomessa liikennemenojen osuus on suuri. Liikenteen markkinat Suomessa -tutkimuksen (2015) mukaan EU-maissa liikenteen osuus on keskimäärin 12 prosenttia kotitalouksien kulutusmenoista ja OECD-maissa osuus on pääosin ollut 10–15 prosenttia välillä vuodesta 1970 lähtien. Euroopan maista vain Islannissa, Itävallassa, Luxemburgissa, Maltalla ja Norjassa liikenteen osuus oli vuonna 2005 Suomea suurempi. Liikennemenojen osuus kulutusmenoista näyttää kansainvälisesti nousevan asukasta kohti lasketun bruttokansantuotteen kasvaessa. Suomessa liikennemenojen osuus on trendiin nähden selvästi suurempi. Suomen korkean liikennemenojen osuuden taustalla on todennäköisesti keskimääräistä suurempi liikenteen määrä (pitkät etäisyydet), henkilöautoilun suurempi rooli ja tähän liittyvä liikennepalvelujen pienempi osuus kulutuksesta.

Julkisen liikenteen suoritetilaston mukaan henkilöliikenteen markkinaosuudet ovat jakautuneet Suomessa viime vuosina siten, että henkilökilometreistä 84 prosenttia tehdään henkilöautolla, 6,5 prosenttia linja-autolla, 5,7 prosenttia rautateillä, 1,7 prosenttia lentoliikenteessä ja 1,4 prosenttia takseilla. Metron ja raitiovaunun osuus jää alle prosenttiin. Julkisen liikenteen osuus tehdyistä matkoista on pysynyt viime vuosina lähes samana.

Liikennekaaren tavoitteena on mahdollistaa uudenlaiset palvelut sekä edistää jakamistalouden toimintamallien hyödyntämistä. Näiden arvioidaan vähentävän oman auton käytön tarvetta erityisesti suuremmissa kaupungeissa. Maaseutumaisessa asumisessa oma auto säilyttäneen pitkään asemansa, mutta uudet mahdollisuudet voivat pidemmällä tähtäimellä vähentää yksittäisten kotitalouksien tarvetta omistaa useampia henkilöautoja. Liikennekaareissa ehdotetaan markkinoille tulon helpottamista, minkä odotetaan lisäävän tarjontaa ja kilpailua. Kilpailun lisääntymisen arvioidaan laskevan kuluttajahintoja.

Lisäksi ei-ammattimaisen kuljetustoiminnan salliminen mahdollistaa kotitalouksille pienimuotoisen tulonhankinnan. Selkeämmän rajan ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan välillä arvioidaan

kannustavan yksityishenkilöitä tarjoamaan kuljetuksia nykyistä useammin. Lisäksi digitalisaation uskotaan edesauttavan tätä suuntausta.

Uuden teknologian ja jakamistalouden hyödyntämisen vaikutuksia julkiseen liikenteeseen ja liikenteen käyttäjille on selvitetty mm. Yhdysvalloissa juuri tehdyssä selvityksessä (Shared mobility and the transformation of public transit, 2016). Keskeisinä havaintoina todettiin, että mitä enemmän ihmiset käyttävät jakamistaloutta hyödyntäviä liikkumispalveluita, sitä todennäköisemmin he käyttävät myös julkista liikennettä, omistavat vähemmän autoja ja säästävät liikenteeseen käytetyissä kustannuksissa. Erityisesti paljon yhteiskäyttöautoja, pyöräilyä ja kävelyä hyödyntävien liikkumiskustannukset vähenivät. Jakamistalouden liikkumispalveluiden todettiin täydentävän julkista liikennettä ja parantavan siten kaupunkien liikennejärjestelmää kokonaisuudessaan. Erityisesti jaettu kyytejä käytettiin yöaikaan, jolloin julkisia palveluita on vähemmän saatavilla. Jaetut kyydit myös korvasivat enemmän henkilöautomatkoja kuin julkisen liikenteen matkoja. Jakamistaloutta hyödyntävien liikkumispalveluiden arvioidaan kasvavan tulevaisuudessa, minkä vuoksi julkisten toimijoiden tulisi tarkastella sen tarjoamia mahdollisuuksia, jotta hyödyt jakaantuvat laajalle ja tasapuolisesti. Julkisen ja yksityisen yhteistyönä sekä estävää lainsäädäntöä purkamalla voidaan kehittää parempaa palvelutasoa, informaatio- ja maksujärjestelmiä ja sitä kautta parantaa matkustuskokemusta.

Markkinaehtoisen linja-autoliikenteen vapauttaminen reittiliikenne- tai kutsujoukkoliikennelupavaatimuksesta lisäisi todennäköisesti jonkin verran markkinaehtoisen linja-autoliikenteen tarjontaa ja kiristynyt kilpailu saattaisi laskea lippujen hintoja kaupunkiseutujen suosituilla vuoroilla. Mahdollisuus käyttää kalustoa ja yhdistellä erilaisia kuljetuksia entistä joustavammin voi myös vaikuttaa kuluttajahintoihin laskevasti. Esityksen arvioidaan johtavan markkinaehtoisen kutsujoukkoliikenteen määrän kasvamiseen (LVM:n julkaisu 32/2014). Siten kotitalouksien käytössä olevan palveluvalikoiman arvioidaan laajenevan ja henkilöliikennepalveluihin kulutettavan rahan osuuden kasvavan.

Hinnoittelun osalta reittiliikennelupavaatimuksen poistamisen keskeinen vaikutus nykytilanteen jatkumiseen verrattuna olisi todennäköisesti hinnoittelujärjestelmien monimuotoistuminen.

Taksien enimmäishintasääntely on johtanut yhdessä välityskeskusten toiminnan ja julkisesti rahoitettujen kuljetusten korvausperusteiden seurauksena siihen, että enimmäishinnasta on muodostunut käytännössä vähimmäishinta. Lupien määrä sääntelyn ja enimmäishintasääntelyn poistamisen arvioidaan johtavan alan lisääntyneeseen kilpailuun ja tätä kautta alentuneisiin kuluttajahintoihin erityisesti siellä, missä kysyntää on paljon. Hinnoittelun vapauttaminen myös mahdollistaa uudenlaisten palvelumallien syntymisen, joissa kuluttajat voivat valita laadultaan ja hinnaltaan toisistaan eroavia kuljetuksia. Nykylainsäädännön mukainen enimmäishinta on voinut estää hinnoittelun ylilyöntejä. Enimmäishinnoittelusta luopuminen saattaa johtaa yksittäisiin ongelmatapauksiin, mutta digitaaliset sovellukset, hintaa koskeva etukäteinen tiedonantovelvollisuus sekä mahdollisuudet viranomaiselle edellyttää erillistä hinnasta sopimista kalliimpien taksimatkojen osalta lieventävät haitallisten vaikutusten riskiä. Erilaistuneiden palveluiden, hinnoittelurakenteen muuttumisen ja yrityksille syntyvien uusien mahdollisuuksien kokonaisvaikutusta taksipalveluiden kuluttajahintoihin on vaikea yksiselitteisesti arvioida.

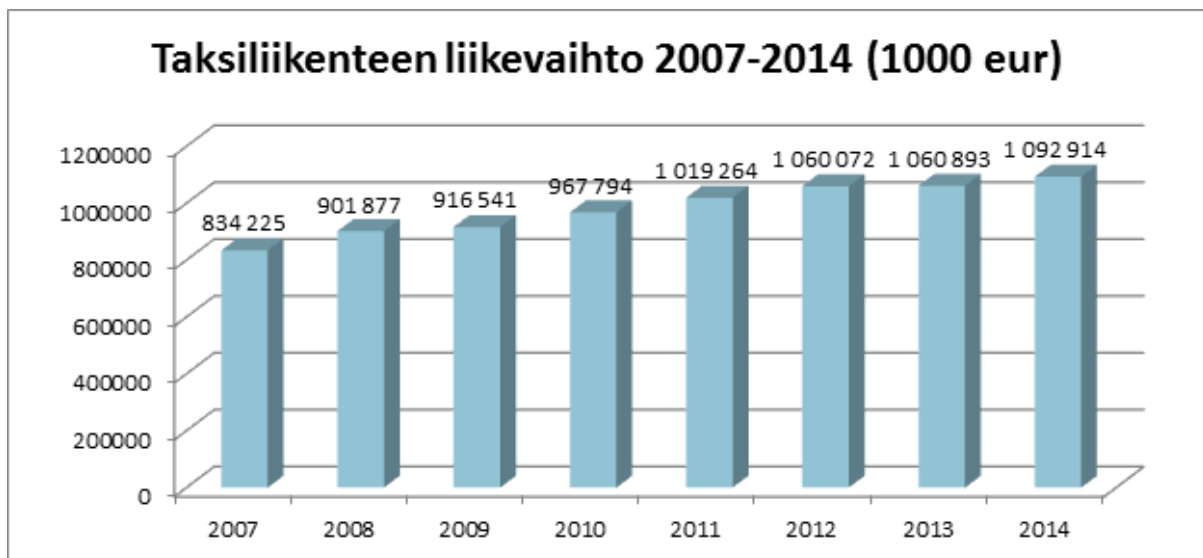
#### **4.1.3 Vaikutukset elinkeinoelämälle**

Liikennepalvelut muodostavat merkittävät markkinat Suomessa ja globaalisti tarkasteltuna markkinoiden koko on tuhansia miljardeja. Suomalaiselle elinkeinoelämälle jakelukanavat vientiä ja tuontia varten ovat tärkeitä. Tuotteiden liikuttamisesta aiheutuvat kustannukset muodostavat

merkittävän menoerän. Koko suomalaisen elinkeinon kannalta monipuoliset ja kustannustehokkaat liikennepalvelut ovat keskeisessä asemassa.

Vuonna 2012 Suomessa käytettiin arviolta 26,04 miljardia euroa liikkumis- ja kuljetuspalveluihin (henkilö- ja tavarapalvelut yhteensä). Kotitalouksien henkilöliikenteeseen kohdentuva kysyntä oli 19 miljardia euroa ja yritysten kuljetuspalveluiden osuus oli noin kuusi miljardia euroa. Julkinen sektori tuki julkista liikennettä miljardilla eurolla. Näissä ei ole huomioitua yritysten sisäisesti tuottamia kuljetus ja logistiikkapalveluita, jotka sisältävät niin liikennettä kuin varastointia. Myöskään liikenteen uusia palveluita, joita ei ole vielä tilastoitu, ei sisälly lukuihin. Merkittävä osa eli noin 15 miljardia euroa markkinoista koostuu kotitalouksien henkilöautoihin kohdistuvasta kulutuksesta.

Julkisen liikenteen suoritetilaston mukaan vuonna 2013 julkisen liikenteen liikevaihto Suomessa oli noin 2,85 miljardia euroa. Tästä bussiliikenteen osuus oli 1,13 miljardia euroa, junaliikenteen 458 miljoonaa euroa, lentoliikenteen 199 miljoonaa euroa ja taksiliikenteen 1,06 miljardia euroa. Luvuissa ei huomioida raitiovaunuliikenteen, metron ja Suomenlinnan lautan liikevaihtoja, jotka olivat 78 miljoonaa euroa vuonna 2013. Julkisen hallinnon osuus koko liikevaihdosta oli 1,05 miljardia euroa. Suurimmat julkisen hallinnon osuudet ovat linja-autoliikenteessä ja taksiliikenteessä, joissa kummassakin osuudet ylittävät 40 prosenttia. Julkishallinto rahoittaa liikennettä suoraan ja matkakustannuksia korvaamalla. Tämä summa on kasvanut tasaisesti. Esimerkiksi vuonna 2001 julkinen rahoitus oli alle puoli miljardia, joten reilussa kymmenessä vuodessa rahoituksen määrä on kaksinkertaistunut. Tämän lisäksi valtio ja kunnat käyttivät liikenneinfrastruktuuriin vuonna 2013 yhteensä 3,8 miljardia euroa.



Kuva: Taksiliikenteen liikevaihdon kehitys 2007 – 2014. Lähde Tilastokeskus.

Merkittäviä kasvuodotuksia kohdistuu koko liikenteen palvelusektoriin. Palveluiden osuus koko liikennemarkkinoista on tällä hetkellä hyvin pieni. Liikkuminen perustuu vielä pitkälti itsepalveluun (henkilöautoilun osuus henkilöliikenteen jakaumasta on 84 %). Palvelumarkkinoilla on sen vuoksi paljon hyödyntämätöntä kysyntäpotentiaalia. Uusien palveluiden markkinoille tulolla ei jaeta olemassa olevia markkinoita uudelleen, vaan asiakkaiden tarpeisiin paremmin vastaavilla palveluilla on mahdollista synnyttää myös aivan uutta kysyntää. Uusien palveluiden myötä on odotettavaa, että kulutus siirtyy oman auton käytöstä liikenteen palveluihin. Liikkumisen kulkumuotojakaumasta ilmenevän kysyntäpotentiaalın lisäksi on olemassa myös piilevää kysyntää eli liikkumistarpeita, joista nykyinen palvelutarjonta ei lainkaan kata. Kasvua odotetaan myös digitaalisten liikenteen palvelujen



ja tiedon käsittelyn ympärille syntyvän liiketoiminnan kehittämiseen ja vientiin, jossa Suomella on vahvaa osaamista.

Tieto- ja viestintäteknologia-ala muodostaa merkittävän osan Suomen bruttokansantuotteesta. Toimialan yritysten liikevaihto vuonna 2013 oli 43,4 miljardia euroa. Sekä teknologian kehitys että internetin luonne niin sanottuna rajattomana tuotannon tekijänä ovat avanneet Suomessa toimiville yrityksille mahdollisuuksia osallistua maailman markkinoille ja skaalata liiketoimintaansa uusille markkina-alueille erittäin nopeasti ja verrattain pienin muuttuvien kustannuksien. Myös digitaalisen tiedon hyödyntämiseen perustuvia palveluita kehittämällä ja tarjoamalla voidaan luoda ja kiihdyttää talouskasvua. Suomalaisyriyten osuus EU:n datatalouden 247 miljardin euron kokonaisarvosta oli 833 miljoonaa euroa vuonna 2014. Pienet ja keski-suuret yritykset kattavat yli 70 prosenttia alan liikevaihdosta. Ennusteissa Suomi sijoitetaan EU:n kärkeen, kun verrataan kasvuskenaariossa liikevaihdon kasvuprosentteja jäsenmaittain.

#### *Yleistä sääntelyn vapauttamisen vaikutuksista*

Jokaista liikennemuotoa koskien on kehittynyt hyvinkin pitkälle menevä lainsäädäntö, jonka puitteissa kyseisen liikennemuodon elinkeinonharjoittajien on toimittava. Eri liikennemuotoja koskevat säännökset ovat vaikuttaneet ja vaikuttavat siihen, millaiseksi kunkin liikennemuodon sisällä toimivien yritysten välinen kilpailu sekä eri liikennemuotojen välinen kilpailu on muodostunut. Henkilöliikenteen eri osia (esimerkiksi taksiliikenne, linja-autoliikenne, henkilöraide liikenne) on tarkasteltu olettaen, että yritykset pyrkivät taloudellisesti rationaaliseen käyttäytymiseen lainsäädännön asettamissa rajoissa.

Eri liikennemuotoja koskeva pitkälle viety sääntely on johtanut keinotekoisien raja-aitojen muodostumiseen eri liikennemuotojen välille. Liikennemuotokohtainen sääntely on johtanut markkinoiden jäykistymiseen, joka on haitannut toimivalle kilpailulle ominaista markkinoiden itseohjautuvuutta ja joka voi estää uudet innovaatiot.

Elinkeinovapaudella tarkoitetaan oikeutta ilman ennalta asetettuja esteitä harjoittaa mitä tahansa toimintaa taloudellisen hyödyn saavuttamiseksi. Vastineena toiminnan vapaudelle elinkeinonharjoittajalla on riski toimintansa epäonnistumisesta. Poikkeuksia elinkeinovapauden periaatteesta eri toimialoilla on säädetty tärkeiden yhteiskunnallisten intressien vuoksi. Toisaalta valtion tulisi kannustaa elinkeinoelämää dynaamisuuteen ja toimintansa kehittämiseen. Tavoitteena olisi luoda ympäristö, jossa eri alojen vakiintuneet ja uudet yritykset voisivat ottaa käyttöön omia innovaatioitaan, kehittyneempää tekniikkaa ja uusia menetelmiä. Jos sääntelyllä pyritään ainoastaan säilyttämään vakiintuneiden elinkeinonharjoittajien vakiintuneet asemat eri aloilla, ei luoda edellytyksiä uudistuksille tai tuottavuuden kasvulle.

Kun toteutetaan tämän esityksen kaltaisia mahdollistavia lainsäädännön uudistuksia, aiemman lainsäädännön suojaama tapa järjestää tuotantoa ja tämän tuotannon eteen tehdyt investoinnit eivät välttämättä enää tuota entisellä tavalla. Tällaiset menetykset on tyyppillisesti mahdollista arvioida etukäteen.

Markkinoiden vapauttamisen seurauksena markkinoille syntyy tilaa uusille ratkaisumalleille, jotka ovat sisällöltään ja laadultaan erilaisia. Markkinoiden avautuminen tuottaa pitkällä aikavälillä monin tavoin enemmän arvoa asiakkaalle, minkä seurauksena alalla toimivien yritysten liikevaihto voi kasvaa. Markkinoita avattaessa ei voida yksityiskohtaisesti tietää, kuinka kauan kuluu aikaa asiakkaalle lisäarvoa antavien uusien ratkaisumallien syntymiselle, ja minkälaisia täsmällisiä toteuttamismuotoja ne tulevat saamaan. Osa uusista vaihtoehdoista voi myös epäonnistua.

Markkinoiden avaamista koskevan lainsäädännön vaikutusarvioinnissa on siis perustavanlaatuinen asymmetria: markkinoiden avaamisesta seuraavat perinteisen toiminnan menetykset ovat arvioitavissa, mutta hyödyt näkyvät taloudellisen kehitysprosessin tuloksena pitkällä aikavälillä, ja näitä hyötyjä ei voida etukäteen todistaa. Lainsäädännön uudistaminen vaatii tämän ymmärtämistä ja ennakkoluulottomuutta.

Myös nykyiset toimijat voivat toimintaa kehittämällä osallistua uutta arvoa tuottavien vaihtoehtojen tuottamiseen ja tätä kautta hyötyä uudistuksesta. Nämä hyödyt ovat pitkällä aikavälillä todennäköisesti merkittävämpiä kuin välittömät menetykset.

Valtion tehtävänä ei ole luoda uusia innovaatioita ja kilpailukykyisiä toimintamalleja henkilöliikenteessä tai muillakaan toimialoilla, vaan se on ensisijaisesti yritysten tehtävä. Valtion tehtävänä on luoda sääntelyn avulla ympäristö, jossa yritykset voivat uusilla innovatiivisilla ratkaisuillaan ja uusilla menetelmillään tuottaa kuluttajille uutta lisäarvoa tuottavia palveluita ja edesauttaa näin tuottavuuden kasvua. Valtion harjoittaman sääntelyn ja markkinoiden välillä tulisi saavuttaa tasapaino, jotta sääntely turvaa riittävässä määrin kuluttajien oikeudet ja muut yhteiskunnallisesti tärkeät intressit.

#### *Vaikutukset liikenteen toimijoille*

Liikenteen toimiala muuttuu ja kansainvälistyy nopeasti. Erilaisten rajat ylittävien liikennepalvelujen myötä kilpailu kovenee. Kansainvälistyvässä toimintakentässä yhä tärkeämmäksi nousevat tasapuoliset toimintaedellytykset kotimaisten ja ulkomaisten toimijoiden kesken. Muita tiukemmat vaatimukset kotimaisille toimijoille heikentävät niiden kansainvälistä kilpailukykyä. Vastaavasti sääntelyn keventäminen parantaa kilpailukykyä.

Suomessa henkilöliikennemarkkinoilla alalle tulokynnys on ollut korkea. Taksimarkkinat ovat olleet lupakiintiöiden kautta tiukasti säännellyt, ja linja-autoliikenteessäkin uusien toimijoiden alalle tulo on useimmissa suurissa kaupungeissa säänneltyä. Liikennemarkkinoita on jo vapautettu esimerkiksi vuoden 2009 joukkoliikennelailla. Markkinaehtoisessa pitkänmatkan linja-autoliikenteessä kilpailu on lisääntynyt merkittävästi. Uusien operaattorien alalle tuoma kilpailu on näkynyt uusina reitteinä, kilpailuna palvelutasossa ja hintakilpailuna. Markkinaehtoisien liikennöinnin lisääntyminen on johtanut siihen yhteiskunnan kannalta positiiviseen tilanteeseen, että liikennöidyillä yhteysväleillä joukkoliikenteellä matkustaminen on monessa tapauksessa edullisempaa kuin henkilöautolla matkustaminen. Samalla joukkoliikenne pystyy kilpailemaan matka-ajassa henkilöauton kanssa kaupunkien välisessä liikenteessä. (Liikenteen markkinat Suomessa, Trafín tutkimuksia 16/2015).

#### *Vaikutukset taksisektorilla*

Taksialan kokonaisliikevaihto on nykyisin noin miljardi euroa vuodessa. Takseilla kuljetetaan vuosittain noin 50 miljoonaa matkustajaa ja ajetaan noin 830 miljoonaa kilometriä. Taksien kyydeistä 40 prosenttia on yksityishenkilöiden matkoja, 40 prosenttia yhteiskunnan rahoittamia ajoja ja 20 prosenttia yritysten hankkimia ajoja. Tilastokeskuksen mukaan kotitaloudet käyttävät taksipalveluihin keskimäärin 66 euroa vuosittain. Maaseutumaisissa kunnissa summa on keskimäärin 49 euroa ja kaupunkimaisissa kunnissa 77 euroa vuodessa.

Nykyinen sääntely aiheuttaa taksimarkkinoille sen, että määrä sääntely ja asemapaikkavelvoite rajoittavat alalle tuloa sekä nykyisten toimijoiden mahdollisuutta laajentaa toimintaansa. Nykyinen sääntely rajoittaa kilpailua ja estää yrityksiä tavoittelemasta mittakaava- ja laajuusetuja (autot ja niiden huolto sekä korjaus, tilausvälitysjärjestelmät ja tilausvälitystoiminta, hallinto, jne.). Toisaalta asemapaikkavelvoite on voinut jossain tilanteissa taata tarjontaa myös haja-asutusalueille.

Hintasääntely yhdessä määräsääntelyn kanssa ohjaa hinnoittelun enimmäishintojen tasolle, ja hintakilpailua taksien välillä ei käytännössä ole. Toisaalta säännelty enimmäishinta on voinut estää hinnoittelun ylilyöntejä. Samalla hintakatto estää kuitenkin myös high-end -palveluiden tarjoamisen korkeammalla hinnalla. Markkinoilta puuttuu ylipäätään hinnoitteludynamiikka, sillä kaikki taksitoimintaa harjoittavat perivät kysyntätilanteesta riippumatta saman säännellyn aloitusmaksun ja taksan muuttuvan osan – kilpailua ei ole hintatasossa eikä tariffirakenteissa. Välytyskeskusten välille ei ole syntynyt kilpailua, vaikka se on vapautettu kilpailulle jo vuonna 1995. Lisäksi välytyskeskukset pystyvät markkina-asemassaan rajoittamaan autoilijoiden välistä kilpailua. On myös nähtävissä, että julkisen sektorin asiakkailta on vaikeuksia kilpailuttaa taksielinkeinonharjoittajia hankintalainsäädännöstä huolimatta.

Lainsäädäntöehdotuksessa esitettyjen toimenpiteiden seurauksena alalle tulijoiden määrä todennäköisesti kasvaa, koska sitä on nyt keinotekoisesti rajoitettu alalla, jossa alalle tulon kynnyksien pitäisi luontaisesti olla matalia. Tämä taas helpottaa taksien saatavuusongelmia sekä ruuhka-aikoina että tietyillä katvealueilla, joihin taksiyrittäjillä ei nykyisin ole kiinnostusta. Taksien toimintakonseptit myös todennäköisesti monipuolistuvat, jolloin kaikki taksiyrittäjät eivät enää vain odottelisi ”tolpalla” tulevia ajoja. Tämä taas osaltaan torjuu myös haja-asutusalueiden saatavuusongelmia (jos samalla taksiautolla voisi tehdä monenlaista liiketoimintaa). Mikäli asemapaikkavelvoitteen poistuminen ja muut taksimarkkinoita vapauttavat toimenpiteet tulisivat aiheuttamaan merkittäviä ongelmia taksien saatavuudelle syrjäseuduilla, on tällaisilla syrjäseuduilla mahdollista järjestää taksipalveluita palvelusopimusasetuksen perusteella.

Hinnoittelun vapauttamisen arvioidaan johtavan lisääntyvään kilpailuun sekä hinnoittelussa että palveluiden laadussa. Voidaan myös odottaa, että palveluiden monipuolistuessa ja hinnoittelumallien muuttuessa kotitaloudet tulevat käyttämään nykyistä enemmän rahaa taksipalveluiden ostoon.

Taksien määräsääntelyn purkaminen ylipäätään yhdistyessään myös muihin uudistuksiin mahdollistaa monipuolisempien palvelukokonaisuuksien rakentamisen (uudenlaisten liikenneoperaattoreiden syntymisen). Tällä on onnistuessaan myönteisiä vaikutuksia sekä markkinoiden toimivuuden että joukkoliikenteen käyttöasteen että ilmastotavoitteiden näkökulmasta. Määräsääntelyn purkamisella ja asemapaikkavelvoitteen poistumisella on todennäköisesti myönteisiä vaikutuksia myös hintoihin, kun alalle voi päästä tehokkaampia toimijoita ja tehokkaat toimijat voivat laajentaa toimintaansa. Käytännössä tämä tarkoittaa ainakin hintajoukon lisääntymistä siten, että esimerkiksi ruuhka-aikojen ulkopuolella tarjotaan hiukan halvemmalla. Toisaalta hintojen laskun tasoa on vaikea arvioida, koska toimivat markkinat myös karsivat pois kaikkein kannattamattomimpia palveluita. Yhteenvetona lyhyellä aikavälillä sääntelyn purkaminen näkyisi ennen muuta tarjonnan lisääntymisenä, palvelujen monipuolistumisena sekä hintajoukon lisääntymisenä. Perustavanlaatuisemmat muutokset edellyttävät myös kokonaan uudenlaisia teknologisia toimintamalleja ja operaattoreita.

Autokohtaisesta taksiluvasta siirtyminen toimijakohtaiseen taksiliikennelupaam mahdollistaa huomattavasti joustavamman yritystoiminnan taksialalla. Nykytilanteessa taksialalla on pääsääntöisesti yhden auton yrityksiä, joiden laajentumista ja investointihalua lupa- ja kiintiömenetelmät ovat voimakkaasti rajanneet. Jatkossa yritysten koon arvioidaan kasvavan, kun sääntely ei estä mittakaavaetujen tavoittelemista. Lisäksi toimijakohtaiseen taksiliikennelupaam siirtyminen voinee kannustaa erilaisiin auton omistajuus- ja hallintamalleihin.

Asemapaikkavelvoitteesta luopuminen mahdollistaa kaluston tehokkaamman hyödyntämisen, kun taksin ei tarvitse palata asemapaikalle odottamaan tilausta. Taksien toimintamallien arvioidaan monipuolistuvan, kun taksien ei tarvitse odottaa seuraavaa ajoa asemapaikalla ja kalustoa voidaan

hyödyntää muussa liiketoiminnassa. Tätä helpotetaan myös alalle tulon kynnystä madaltamalla. Paikannusjärjestelmiin perustuvat tilausvälityspalvelut pystyvät ohjaamaan lähimpänä olevan auton asiakkaan luo, mikä tehostaa kapasiteetin käyttöä. On odotettavissa, että välityspalvelut monipuolistuvat ja niiden määrä lisääntyy palveluiden tarjonnan lisääntyessä ja yritysten koon kasvaessa. Lisäksi sähköisten kyytien välityspalveluiden yleistyessä kilpailun välitystoiminnassa arvioidaan lisääntyvän.

Erilaiset digitaaliset kyydinvälityspalvelut ovat eri maissa vähentäneet perinteisten taksimarkkinoiden kysyntää. Yhteenlaskettuna perinteisten ja uusien palveluiden kysyntä on kuitenkin poikkeuksetta kasvanut. On arvioitu, että digitaaliset kyydinvälityspalvelut toimivat vaihtoehtona perinteisille katutakseille ja erityisesti henkilöauton käytölle ja omistamiselle. Kokonaisuutena uusien palveluiden arvioidaan vähentävän oman auton käyttöä ja lisäävän liikennepalveluiden kysyntää.

Taksinkuljettajalle aiheutuvat kustannukset laskisivat luovuttaessa ajoluvasta ja siihen liittyvistä koulutusvaatimuksista. Tämä myös lisäisi yritysten näkökulmasta työvoiman tarjontaa.

#### *Vaikutukset linja-autosektorilla*

Linja-autoalan markkinat ovat vahvasti jakautuneet. Valtaosa alan yrityksistä on pieniä, muutaman auton yrityksiä. Esimerkiksi suurimmat viisi prosenttia yrityksistä omistavat noin 50 prosenttia kaikista linja-autoista Suomessa ja vastaavasti tuottavat noin puolet alan liikevaihdosta. Ehdotettu muutos kehittäisi arvion mukaan pienempien yritysten mahdollisuuksia tarjota palveluita, ja tätä kautta lisäisi toimialan yritysten dynamiikkaa. Pitkänmatkan linja-autoliikenteen markkinat on jo käytännössä kokonaan vapautettu kilpailulle.

Reittiliikennelupavaatimuksesta luopuminen mahdollistaisi käytännössä markkinaehtoisen liikenteen syntyminen myös kaupunkiseuduille, joilla liikenne on tyypillisesti järjestetty palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Voimassa olevan lain mukaan reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä, jos haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan järjestetylle liikenteelle. Jatkossa markkinaehtoisen toiminnan harjoittaminen ei vaatisi erillistä lupaa, mutta myönnettyjen yksinoikeuksien vastainen toiminta voitaisiin kieltää. Sen sijaan sellaisia palvelusopimusasetuksen mukaisia sopimuksia, joihin ei liittyisi yksinoikeutta, ei jatkossa suojattaisi kilpailevalta toiminnalta. Siten muutoksen vaikutus riippuu viimekädessä paljon siitä, millaisia ratkaisuja toimivaltaiset viranomaiset tekevät alueensa liikennepalveluiden järjestämisestä.

Arvion mukaan reittiliikennelupavaatimuksesta luopuminen lisäisi markkinaehtoisen liikenteen määrää jonkin verran parhaille reiteille ja keralippumatkustusta houkutteleviin kohteisiin. Joukkoliikennelain myötä uutta pitkänmatkaista markkinaehtoista liikennettä syntyi runsaasti ja asiakashinnat laskivat. Yhtä suuria hyötyjä ei kuitenkaan arvioida saavutettavan suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteessä. Kaupunkiseuduilla matkustaminen on säännöllistä ja pääosin tuettuihin edullisiin kausilipputuotteisiin perustuvaa.

Reittiliikennelupavaatimuksesta luopuminen johtaisi todennäköisesti nykyistä nopeammin muuttuvaan linja-autoverkostoon, jossa reittejä perustettaisiin ja lopetettaisiin tiheämmällä tahdilla kuin mihin viranomaisen järjestämässä liikenteessä on totuttu. Markkinaehtoisen liikenteen paremmat mahdollisuudet suurissa kaupungeissa ja muilla kaupunkiseuduilla saattaisivat monipuolistaa tarjontaa reittien ja kaluston osalta. Lopullisiin toteutuviin vaikutuksiin vaikuttavat keskeisesti toimivaltaisten viranomaisten tulevat päätökset kilpailutetun liikenteen järjestämisestä uudessa tilanteessa. Toimivaltainen viranomainen päättää esimerkiksi asiakkailta perittävän hinnan sekä reittiverkoston laajuuden. Nämä ovat hallinnollisia ja poliittisia päätöksiä, joita on vaikea ennakoita. Maaseudulla

ehdotettu muutos tuskin vaikuttaisi merkittävästi linja-autopalveluiden tarjontaan, koska tarvittavat markkinaehtoiset liikenteen tarvitsemat matkustajavolyymit puuttuvat, eikä kilpailua siten arvioida syntyvän merkittävästi.

#### *Vaikutukset tavaraliikennesektorilla*

Logistiikkaselvityksen (2014) mukaan logistiikkakustannusten osuus kaupan ja teollisuuden yritysten liikevaihdosta oli puolestaan 13 prosenttia vuonna 2013. Logistiikkamarkkinoiden koko oli noin 8,8 miljardia euroa ja yritysten itse järjestämät logistiikkapalvelut ja varastoon sitoutunut pääoma mukaan laskien yhteensä 22,9 miljardia euroa. Tästä teollisuuden ja kaupan markkinoilta ostamat kuljetuspalvelut Suomessa olivat kuusi miljardia euroa.

Tavaraliikenteen luvanvaraisuuden poistuminen toimijoilta, joiden kalusto on massaltaan alle 3,5 tonnia, mutta yli kaksi tonnia (pakettiautoliikenne) madaltaisi alalle tulon kynnystä ja arvion mukaan houkuttelisi alalle uusia toimijoita. Luvanvaraisuuden rajan laskemisen arvioidaan houkuttelevan alalle pienimuotoista ja sivutoimista yritystoimintaa harjoittavia toimijoita, joiden uskotaan lisäävän erityisesti harvaan asuttujen alueiden tarjontaa.

Luvanvaraisuuden poistumisen ja lisääntyneen kilpailun arvioidaan alentavan kuljetusten hintoja. Kuljetuskustannusten alenemisen arvioidaan lisäävän kuluttajien halukkuutta tilata kuljetuksia ja parantavan muiden toimialojen kilpailukykyä. Uutta kysyntää kuljetuksiin seuraa muun muassa verkkokaupan vahvasta kasvusta.

Alalletulon kynnyksen madaltuessa myös muuta yritystoimintaa harjoittavat yritykset voivat tarjota kuljetuspalveluita huomattavasti nykyistä helpommin.

Liikenneluvan saamisen edellytysten yhtenäistyessä ja keventyessä sekä liikennöimisoikeuden laajentuessa useampiin liikennemuotoihin, voivat yritykset tehostaa kaluston käyttöä ja laajentaa palveluntarjontaansa merkittävästi.

#### *Tietoon liittyvien ehdotusten vaikutukset elinkeinoelämälle*

Ehdotetussa liikennekaareissa tavoitellaan teknologianeutraalisuutta, mikä poistaisi esteitä uusien innovaatioiden ja toimintamallien käyttöönotolta. Hallitusohjelman mukaan tavoitteena on, että Suomi ottaa käyttöön kokeilukulttuurin, jossa tavoitellaan uusia ratkaisuja ja haetaan esimerkiksi liikenteen digitaalisissa ratkaisuissa asemaa suunnannäyttäjänä. Sääntelyn vapautuminen tuo liikennesektorin toimijoille uusia mahdollisuuksia kehittää toimintaansa ja hyödyntää innovaatioita, kuten sähköisten alustojen käyttöä.

Liikkumispalveluiden tarjoajiin kohdistuva tietorajapintojen avaamisvelvoite mahdollistaa uusien toimijoiden, liiketoimintamallien ja palveluiden kirjon syntymisen. Perinteisiin liikenteeseen liittyviin palveluihin voidaan myös jatkossa yhdistää monenlaisten lisä- ja oheispalveluiden tarjontaa, mikä myös lisää kilpailun ohessa liiketoimintamahdollisuuksia. Tietorajapintojen avaamisella on mahdollisesti myönteisiä vaikutuksia kokonaismarkkinoihin. Tietorajapintojen avaamisesta aiheutuu kustannuksia. Niiden määrä saattaa vaihdella varsin voimakkaasti riippuen esimerkiksi käytetyistä tietojärjestelmistä ja toimijoiden valmiuksista hyödyntää digitaalisia työkaluja. Monet isoista toimijoista ovat jo avanneet tietorajapintojaan tai tehneet avaamista valmistelevaa työtä, joten ehdotetusta muutoksesta ei katsota aiheutuvan niille merkittäviä kustannuksia. Muiden toimijoiden osalta velvoitteen täyttämistä helpottaa mahdollisuus käyttää Liikenneviraston tarjoamia työkaluja tai mahdollisuus avata rajapintoja kuulumalla jonkin välityspalvelun tarjoajan yhteistyöpiiriin.

Kertamatkan oikeuttavan matkustusoikeuden myyntirajapintojen avaaminen tai yksittäisen vaihtuvahintaisen matkan varaaminen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuuden edistäminen julkisten hankintojen kautta ovat edellytyksiä uusien liiketoimintamallien syntymiselle. Muutoksen arvioidaan edistävän tavoitetta synnyttää Suomessa palveluja, joita voidaan hyödyntää maailmanlaajuisesti vientituotteina. Uudet palvelut voisivat toimia kansainvälisenä mallina yhteen toimivuuden rakentamiselle. Uusien toimijoiden markkinoille tulo helpottuu, mutta vakiintuneet toimijat saattavat kokea rajapintojen avaamisen vaikutukset kielteisiksi. Rajapintojen avaamisesta aiheutuu myös kustannuksia, jotka lippu- ja maksujärjestelmärajapintojen osalta saattavat olla merkittävämpiä kuin edellä tietorajapintojen avaamisessa. Pienten toimijoiden osalta on olemassa poikkeusmahdollisuus, minkä lisäksi avaaminen voi tapahtua välityspalvelun kautta.

Julkisten hankintojen kautta tuleva kannuste kehittää lippu- ja maksujärjestelmiä suljetuista maksujärjestelmistä taustajärjestelmäpohjaisiksi aiheuttaa toimijoille kustannuksia. Asia on tunnistettu myös kansainvälisesti ja se voi mahdollistaa maiden rajat ylittävien lippu- ja maksujärjestelmien syntymisen. Monet toimijat ovat jo suunnitelleet järjestelmiensä kehittämistä ja havainneet sen mukanaan tuomat mahdollisuudet. Säännös ei suoraan pakota yrityksiä kehittämään lippu- ja maksujärjestelmäänsä. Julkisen sektorin kannalta on luonnollista, että rahoitusta ei haluta antaa sellaisten järjestelmien käyttöön ja kehitykseen, jotka eivät tue markkinoiden toimintaa ja uusien palveluiden syntyä.

Välityspalvelun tarjoajaan kohdistettaisiin edellä mainitun liikkumispalvelun tarjoajaan kohdistuvien vastuiden ohella velvoite huolehtia siitä, että kuljetustoiminnan harjoittajalla on liikennelupa tai ettei kuljetustoiminnan harjoittajalle maksetut korvaukset ylitä 10 000 euroa. Lisäksi välityspalvelun tarjoajaan kohdistuu tiedonantovelvollisuus asiakkaille sekä taksipalvelun hinnoittelua koskeva sääntely. Edellä mainitut velvoitteet aiheuttavat välityspalvelun tarjoajalle jonkin verran hallinnollista taakkaa, mutta eivät kuitenkaan aiheuta sille merkittäviä kustannuksia.

#### ***4.1.4 Vaikutukset harmaan talouden torjuntaan***

Luvanvaraisuus on nykyisin kytketty harmaan talouden torjuntaan. Luparekisteristä on helposti saatavilla toimintaa harjoittavien yritysten tiedot. Lupajärjestelmää voidaan kuitenkin pitää turhan raskaana menettelynä tähän tarkoitukseen. Kaikki vastaavat tiedot on saatavilla myös muun lainsäädännön vaatimuksista tehtävien erilaisten ilmoitusten kautta. Yrittäjien on joka tapauksessa rekisteröidyttävä yritysrekisteriin ja tuloista on tehtävä ilmoitus verottajalle. Verohallinto on merkittävä harmaan talouden valvoja. Liikennesektoria ei voida pitää niin poikkeuksellisena alana muuhun elinkeinotoimintaan nähden, että sille erityisesti tarvittaisiin kaikkea toimintaa kattava lupajärjestelmään perustuva mekanismi.

Siirtyminen digitaalisesti välitettyjen kuljetusten ja korvausten käsittelyyn sähköisesti vähentää käteismaksamiseen liittyviä ongelmia. Tulevaisuudessa entistä suurempi osa maksuista on sellaisia, joista jää merkintä maksamisesta. Tämäkin helpottaa yritysten valvontaa ja vähentää harmaata taloutta. Digitaalisuus myös mahdollistaisi esimerkiksi Virossa parhaillaan kokeiltavan ratkaisun, jossa sovelluksen kautta suoraan välitetään informaatiota verottajalle.

Harmaan talouden torjuntamekanismeja on tarpeen arvioida uudelleen, jos ne rajoittavat taloudellista toimeliaisuutta ja torjuntaan käytetyt resurssit ylittävät saavutetut hyödyt. Yritteliäisyyden tukeminen, kilpailukykyyn parantaminen, työllisyyden edistäminen ja alan kokonaisvolyymin kasvu puoltavat luvanvaraisuuden kaventamista. Tällä arvioidaan olevan valtion kokonaistalouden kannalta positiivisia vaikutuksia.

#### 4.2 Sääntelyn ja hallinnollisen taakan keveneminen

Esityksellä poistettaisiin ja kevenettäisiin merkittävästi toiminnan harjoittamista koskevia lupavaatimuksia taksi-, henkilö- ja tavaraliikenteessä. Taksilupajärjestelmä kevenisi merkittäväällä tavalla, jos lupakiintiöistä luovuttaisiin, ajoneuvokohtaisesta luvasta siirryttäisiin toimijakohtaiseen lupaan ja taksinkuljettajan ajolupavaatimuksesta luovuttaisiin. Tavara- ja henkilöliikenneluvan varaisen toiminnan ala supistuisi eli toiminnan harjoittaminen olisi mahdollista joissain tapauksissa myös ilman erillistä liikennelupaa. Reittiliikenne- ja kutsuliikenneluvista luovuttaisiin. Nämä uudistukset keventäisivät toimijoiden hallinnollista taakkaa.

Esityksellä kevenetään hallinnollista taakkaa keskittämällä valtakunnallinen lupaviranomaisuus Liikenteen turvallisuusvirastoon. Toiminnan harjoittamisen näkökulmasta lupien hakeminen yksinkertaistuisi, kun luvat haettaisiin jatkossa yhden luokun periaatteen mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Olisi myös huomioitava, että luvat olisivat jatkossa toimija- eivätkä autokohtaisia, mikä useamman auton yrityksessä pienentää lupakustannuksia ja hallinnollista taakkaa.

Tiedon avaamista koskevat säännökset lisääntyisivät aiempaan verrattuna. Tiedon avaaminen vaatii uutta sääntelyä, koska on kyse toiminnasta, jollaista ei liikennepalvelujen näkökulmasta ole aiemmin säännelty.

#### 4.3 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisen toimintaan

Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut, mitä tieliikenteen alalle tulolupien (taksilupa, tavaraliikennelupa, joukkoliikennelupa) siirtäminen sille merkitsisi, jos luvanvaraisuuden kevennykset toteutettaisiin täysimääräisesti ja siirryttäisiin sähköisiin palveluihin. Henkilötyövuosissa on arvioitu, että tavara- ja henkilöliikennelupien myöntämisessä voitaisiin muutoin saavuttaa pieniä säästöjä (15 henkilötyövuoden sijasta tehtävä edellyttäisi 13 henkilötyövuotta). Taksilupien osalta henkilötyövuosisäästö olisi merkittävämpi, jos uudistukset toteutuvat esitetyllä tavalla (25 henkilötyövuoden sijasta viisi henkilötyövuotta). Myös taksinkuljettajien ajoluvista sekä niiden myöntämisestä ja uusimisesta luopuminen vähentäisi lupaviranomaisen työtä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut, että sen tietojärjestelmien kehittämiseen olisi varattava noin 1,5 kalenterivuotta ja tietojärjestelmäinvestointi olisi noin 600 000 euroa. Siirtoprosessi digitalisointineen työllistäisi 3–4 henkilötyövuotta. Lupien hintoja ei investoinneista huolimatta tarvitsisi välttämättä korottaa, tai korotukset jäisivät vähäisiksi.

Reittiliikennelupavaatimuksesta luopuminen vähentäisi alueellisten toimivaltaisten viranomaisten työtä, kun markkinoille tuloa ei enää kontrolloitaisi. Yksinoikeuksien vastaisen toiminnan kieltäminen ja mahdollisen uhkasakon asettaminen ovat uusia menettelyitä, mutta niistä aiheutuvia tehtäviä olisi lukumäärällisesti vähemmän kuin reitti- ja kutsujoukkoliikennelupahakemusten käsittelytehtäviä.

ELY-keskusten työmäärä vähenisi merkittävästi ehdotettujen muutosten seurauksena. Taksilupahallinto työllistää tällä hetkellä noin 15 henkilötyövuotta. Erityisesti taksilupakiintiöiden määrittämisen ja etusijajärjestykseen liittyvän selvitystyön poistuminen vähentäisi merkittävästi niitä käsittelevien ELY-keskusten työtaakkaa. Asemapaikkavelvoitteen ja ajovelvoitteen noudattamatta jättäminen on ollut nykyjärjestelmässä yleistä ja näiden johdosta on aiheutunut toisilta liikenteenharjoittajilta lukuisia kanteluita ELY-keskuksille, joiden käsittely on ollut työlästä. Kyseisten velvoitteiden valvominen on ollut vaikeaa. Jos näistä velvoitteista luovuttaisiin, vähenisi ELY-keskusten työtaakka myös niiltä osin merkittävästi. Myös reittiliikenneluvista luopuminen vähentää ELY-keskusten työtaakkaa.

Liikenneviraston tehtäviin kuuluisi jatkossa tarjota tekniset työkalut, joiden avulla liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot voidaan toimittaa, ellei palveluntarjoaja itse avaa rajapintaansa. Virastolla on olemassa Koontipalvelu ja RAE-työkalu, joita voitaneen hyödyntää. On todennäköistä, että sitä joudutaan kehittämään edelleen tietoryhmien ja palveluntarjoajien lisääntyessä ja monipuolistuessa. Tästä aiheutuu jonkin verran kustannuksia. Säännöksen voimaantuloon on 12 kuukauden siirtymäaika, jonka puitteissa kehittämistyötä voidaan tehdä.

Poliisin ajolupiin kohdistuva valvonta lakkaisi taksinkuljettajien valvonnan siirtyessä kaikilta osin työnantajana toimivan taksiyrittäjän vastuulle. Liikenteessä poliisin toimivalta rajoittuisi ajokorttivalvontaan. Poliisilta jäisivät pois ajolupavalvontaan liittyvät ajolupien haltijoiden kuulemisiin ja ajolupien peruuttamiseen toimenpiteet, mikä vähentäisi poliisin työtä.

Siirtyminen rikostaustaotteen käyttämiseen sopivuuden osoittamisessa lisäisi Oikeusrekisterikeskukseen saapuvien toimituspyyntöjen määrää.

Jatkossakin joukkoliikenneviranomaisilla säilyy mahdollisuus määritellä omalla toimivalta-alueellaan edellytettävä palvelutaso ja hankkia liikennettä, jos asetettua palvelutasoa ei markkinoilla synny. Tavoitteena on, että sääntelyn uudistaminen johtaisi olemassa olevien toimintamallien tarkasteluun ja julkisen liikenteen hankintojen toteuttamista kehitettäisiin niin, että erilaisia palveluja ja palvelutarpeita voitaisiin mahdollisimman joustavasti yhdistää ja että julkisen liikenteen ostot eivät sulkisi markkinoita uusilta tulijoilta.

Julkisen liikenteen subventioaste on varsin korkea. Julkisten hankintojen velvoittamana rajapintojen avaaminen ja siirtyminen sähköisen viestintäverkon kautta taustajärjestelmästä tehtävään matkustusosoikeuden tunnistamiseen toteutuisi käytännössä valtakunnallisesti kattavasti. Ongelmana on tällä hetkellä käytettävän lipputeknologian perustuminen järjestelmiin, joihin yhteen toimivuutta ei ole mahdollista suoraan kytkeä. Toimivaltaisten viranomaisten järjestämät lippu- ja maksujärjestelmät eivät vielä ole taustajärjestelmäpohjaisia Turun Föliä lukuun ottamatta.

Järjestelmien kehittäminen aiheuttaa kustannuksia, jotka järjestelmästä ja siihen liittyvistä toimitussopimuksista riippuen voivat olla merkittäviä. Joidenkin järjestelmien osalta kaikista suurimmat lisäkustannukset aiheutuvat siitä, jos niiden nykyiset, suljettuihin järjestelmiin perustuvat tuoteversiot otetaan laajasti käyttöön, ja joudutaan laajoihin päivitystöihin.

Järjestelmien kehittäminen taustajärjestelmäpohjaiseksi antaa jatkossa mahdollisuudet kehittää niitä edelleen kustannustehokkaammin, kun sen osat voidaan hankkia kilpailuttamalla markkinoilta, eikä niitä enää räätälöidä jokaista järjestelmää varten erikseen. Lisäksi järjestelmien yhteen toimivuus lisää myös toimivaltaisten viranomaisten toiminta- ja valinnanmahdollisuuksia tulevaisuutta ajatellen.

#### **4.4 Ympäristövaikutukset**

Merkittävimpiä ympäristöön liittyviä haasteita liikennesektorilla ovat ilmastonmuutos, ilmanlaadun heikkeneminen ja melu. Liikenteessä kuluu noin 20 prosenttia Suomessa käytetystä energiasta ja liikenteen osuus energiankulutuksesta on ollut hienoisessa kasvussa viime vuosina. Liikenteen kasvu lisää liikenteen energiankulutusta, vaikka autojen energiatehokkuus paranee jatkuvasti. Kotimaan liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes, josta 90 prosenttia syntyy tieliikenteessä.

Suomessa liikenteen melualueilla arvioidaan asuvan noin miljoona ihmistä. Liikennemuodoista tieliikenne aiheuttaa eniten melua. Melulle altistuneiden määrän kasvamiseen ovat vaikuttaneet



väestön kasvu, kaupungistuminen, asumisen tiivistyminen, teollistuminen, teknistyminen ja erityisesti liikenteen lisääntyminen.

Liikenne lisää ilman epäpuhtauksia, kuten katupölyä, myös mekaanisesti. Liikenteen melu ja värinä heikentää elinympäristön laatua ja viihtyisyyttä sekä vaikuttaa haitallisesti ihmisten hyvinvointiin. Liikenneväylien rakentaminen ja kunnossapito kuluttavat luonnonvaroja ja tuottavat jätteitä. Lisäksi väylät ja muut liikenteen vaatimat rakennelmat vaativat huomattavan määrän tilaa.

Hallitusohjelma asettaa kunnianhimoisia tavoitteita liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Hallitusohjelman mukaan kotimainen öljyn käyttö tulisi puolittaa vuoteen 2030 mennessä, ja liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus tulisi samassa ajassa nostaa 40 prosenttiin. Alustavien arvioiden mukaan nämä tavoitteet ovat vähintään yhtä kunnianhimoisia kuin EU:ssa sovitettavat Suomea koskevat velvoitteet.

Tärkeimmät keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat liikenteen energiankulutuksen pienentäminen (energiatehokkuuden parantaminen) ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen muilla vaihtoehtoilla. Liikenteen ympäristötyön keskeiset tavoitteet ja toimintalinjat kaikille liikennemuodoille on kirjattu vuonna 2013 valmistuneeseen liikenteen ympäristöstrategiaan (LVM:n Julkaisuja-sarja 43/2013).

Pidemmillä aikavälillä liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuden kasvattaminen ei riitä liikenteen ainoaksi päästövähennyskeinoksi. Liikenteen kuluttamat energiamäärät ovat vuositasolla niin suuria, että koko energiantarpeen kattaminen uusiutuvilla raaka-aineilla ei ole mahdollista. Siksi tarvitaan myös liikenteen energiankulutusta vähentäviä toimenpiteitä.

Uudet digitaaliset palvelut ja jakamistalouden ilmiöt kasvattavat kiinnostusta muun muassa autojen yhteiskäyttöön. Kansallisten ja kansainvälisten tutkimusten perusteella yhteiskäyttöauto korvaa jopa 8-25 yksityisomisteista autoa, minkä lisäksi se kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. Muun muassa Turun kaupungin teettämässä selvityksessä listataan yhteiskäyttöautojen ympäristönsuojelullisesta näkökulmasta merkittävimpinä vaikutuksina vähäisempi ajosuorite johtaen alhaisempiin päästöihin ja ruuhkien vähentymiseen, vähäisempään kaupunkitilan tarpeeseen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien lisäykseen, kaluston nopeampaan uudistumiseen sekä yleisesti liikkumistapojen monimuotoistumiseen muun muassa matkaketjuajattelun vuoksi. Päästövaikutukset ovat myös huomattavia. Lisäksi kimppekyydit nostavat tehokkaasti autojen täyttöastetta, joka on perinteisesti ollut hyvin alhainen.

Joustavampien, kutsuohjattuun liikenteeseen ja jakamistalouteen perustuvien palveluiden arvioidaan olevan tehokas keino vastata niin sanotun ensimmäisen ja viimeisen kilometrin ongelmaan. Useat kansainväliset tutkimukset ovat osoittaneet jakamistalouteen perustuvien liikkumispalveluiden merkittävän kasvun viime vuosina etenkin mobiiliyhteyksien sekä -sovelluksien kehittyessä. Tämän vuoksi ehdotuksilla voidaan olettaa olevan vaikutuksia liikenteen tehostamiseen, autokannan uudistumiseen ja kulkumuotojakaamaan ja siten myönteisiä ympäristövaikutuksia.

Liikenne- ja ilmastopoliittisissa tavoitteissa lähtökohtana on harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluiden ja liikkumisen kestävyuden parantaminen. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi nykymuotoisten kimppekyytien ja systeemisen joukko- ja henkilö- liikenteen väliin tarvitaan vaikuttavia, houkuttelevia, toisiaan täydentäviä ja yhteen sovitettavia palveluita.

Lisääntyneen valinnanvaran ja uudentyypisten palveluiden voidaan arvioida nostavan liikennepalveluiden kiinnostavuutta ja joustavuutta kulkumuotona. Siten on mahdollista, että

liikennepalveluiden käyttöön siirtyy kokonaan uusia käyttäjiä, mikä puolestaan vähentää yksityisautoilua ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöjä. Ehdotetut muutokset mahdollistavat joustavamman ja dynaamisemman kaluston käytön. Markkinaehtoisessa liikenteessä on yrittäjän intressissä pyrkiä ajamaan mahdollisimman täydellä kalustolla, jolloin yksikkökustannukset ja matkustajakohtaiset kasvihuonekaasupäästöt ovat pienempiä.

Nykytilassa, kun kaupunkiseutujen joukkoliikenne on järjestetty pääasiassa viranomaisen kilpailuttamana, linja-autoliikenteessä käytettävää kalustoa voidaan säädellä sopimuksin. Joukkoliikenteen hankinta-asiakirjoissa edellytetään monin paikoin erittäin vähäpäästöisen kaluston käyttöä. Markkinaehtoisesta linja-autoliikenteen vapauttaminen reittiliikenne- tai kutsujoukkoliikennelupavaatimuksesta lisäksi todennäköisesti jonkin verran markkinaehtoisesta linja-autoliikenteen tarjontaa ja vähentäisi vastaavasti hieman viranomaisen hankkiman liikenteen määrää. Koska markkinaehtoisessa liikenteessä yritykset määrittelevät itse tarjoamansa palvelun, on mahdollista, että liikenteeseen tulisi vanhempaa ja siten suuripäästöisempää kalustoa. Ei voida kuitenkaan olettaa, että tämä olisi väistämätön seuraus markkinaehtoisesta toiminnasta. On nähtävissä, että useat uudet toimijat ovat keskittyneet osana strategiaansa tarjoamaan palveluita esimerkiksi vain vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävillä ajoneuvoilla. Myös linja-autoliikenteen uudet, markkinaehtoiset toimijat ovat investoineet huomattavasti uuteen kalustoon. Lisäksi monet alusta- ja jakamispalvelutoimijat edellyttävät, että palvelun kautta välitettävä kalusto on maksimissaan tietyn ikäistä, mikä osaltaan takaa uudemman ja siten useimmiten vähäpäästöisemmän kaluston käytön.

Toinen kasvihuonekaasupäästömääriin vaikuttava tekijä on matkustajien mahdollinen siirtyminen raideliikenteestä linja-autoihin ja pienoislinja-autoihin. On mahdollista, että markkinaehtoisesta liikenteen vapautuessa entisestään esimerkiksi kaupunkiseutujen työmatkaliikenteeseen tulee markkinaehtoista tarjontaa, joka on asiakkaille houkuttelevampaa kuin esimerkiksi vaihdollinen matkaketju. Kokonaisuutena vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan kasvihuonekaasupäästöjä vähentäviä, koska parempi julkisen liikenteen tarjonta ja muut liikennepalvelut, kuten jakamistalouspalvelut, vähentävät pitkällä aikavälillä yksityisautoilun määrää kaupunkiseuduilla. Tätä tukevat muun muassa viimeaikaiset kansainväliset tutkimukset, jotka näyttäisivät eri jakamis- ja alustatalouteen pohjautuvien palveluiden tukevan joukkoliikennettä, paikaten palveluita siellä, missä niitä ei ole tarjolla sekä kasvattaen joukkoliikenteen käyttäjien määrää mm. syöttöliikenteen ominaisuudessa.

Kaupunkialueiden tavaraliikenteen osalta esitetty pakettiautotavaraliikenteen luvanvaraisuudesta luopuminen voisi vähentää kuorma-autoliikennettä ja siten typpipäästöjä esimerkiksi kaupunkien keskustoissa. Yrittäjiä voi kannustaa kuorma-auton käyttöön tällä hetkellä kuorma-autojen verovapaus, kun lupavaatimukset ovat kummallakin ajoneuvotyypillä toimittaessa samat. Pakettiautoihin siirtymiseen voisi houkuttaa esityksen mukainen lupavaatimuksesta luopuminen.

Taksilupien määrä sääntelyä on tyypillisesti perusteltu liikenneuhkien vähentämisellä. Määräsääntelyn poistamisella ei arvioida olevan liikenneuhkia lisäävää vaikutusta, sillä taksiautoilun lähin korvaaja on henkilöautoilu. Oman auton käytöstä takseihin siirtyminen ei lisää autojen määrää liikenteessä, vaan pikemminkin tehostaa olemassa olevan kaluston käyttöä ja vapauttaa tilaa kaupunkien pysäköintipaikoilta. Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa liikenneuhkia ei muutenkaan voida pitää ongelmana. Suomessa taksit ovat myös keskimäärin muuta autokantaa uudempia ja vähäpäästöisempiä, joten oman auton käytöstä taksipalveluihin siirtymisellä arvellaan olevan positiivisia ympäristövaikutuksia. Asemapaikkavelvoitteen poistumisen odotetaan vähentävän ympäristölle haitallista tyhjänä ajoa.

Valtioneuvoston teettämä raportti liikenteen energiatehokkuustoimenpiteistä osana EU:n 2030 ilmasto- ja energiavoitteen saavuttamisesta käsittelee myös liikenteen sääntelyn purkamista linja-autoliikenteen osalta: ”Seutukuntien välisillä pitkillä, yli 100 kilometrin matkoilla on parhaillaan käynnissä mittakaavaltaan merkittävä hinnoittelun ja tarjonnan muutos, joka on seurausta lainsäädännön muutoksista sekä kansallisella että EU-tasolla. Uutta tarjontaa on syntynyt ja syntyy jatkuvasti lisää. Ensi kertaa vuosikymmeniin joukkoliikenteen käyttö on laajasti mahdollista henkilöauton käyttöä edullisemmin. Erityisesti suurimpien kaupunkikeskusten välisillä yhteyksillä on olemassa potentiaalia kulkutapojen markkinaosuuksien muutoksiin joukkoliikenteen eduksi. Olettaessa, että noin 1,5 prosenttia henkilöautolla tehdyistä pitkistä matkoista siirtyisi joukkoliikenteeseen, tarkoittaisi tämä noin 0,5 miljoonan tonnin vähennystä kasvihuonekaasupäästöissä vuoteen 2030 mennessä nykytilanteeseen (2014) verrattuna. Myös tämä arvio sisältää kaupunkiseutujen tapaan teknologiakehityksen vaikutukset.”

Valtioneuvoston raportti myös listaa lippujärjestelmien kehittämisen osana joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamista ja täten toimenä, jolla voi olla ympäristövaikutuksia suotuisan kulkumuotojakauman kautta.

#### 4.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Arvioita jakamistalouden vaikutuksista. Jakamistalous on yksi tulevaisuuden liikkumisen suurimmista muutostekijöistä. Euroopan komissio arvioi tiedonannossaan (KOM(2015) 550) jakamistalouteen perustuvan talouden arvon kasvavan nykyisestä 13 miljardista eurosta jopa yli 300 miljardiin vuoteen 2025 mennessä. Lisäksi selvityksen mukaan kolmannes Euroopan kuluttajista aikoo jatkossa osallistua jakamistalouteen. Sama ilmiö on havaittavissa Suomessa, nuorempien ikäluokkien ollessa yhä kiinnostuneempia jakamiseen perustuvista liikkumismalleista. (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 42/2014).

Euroopan Parlamentin tutkimuspalvelu (2016) on arvioinut, että Euroopan tasolla käyttämättömien resurssien ja jakamistalouden laajempi hyödyntäminen toisi 572 miljardin euron taloudellisen hyödyn. Hyödyntämisen tiellä on kuitenkin useita merkittäviä, myös lainsäädännöllisiä esteitä.

Lainsäädännöllisten esteiden merkittävyys arvioidaan kasvavan ajan myötä, kun muiden esteiden, kuten pääsyn digitaalisiin palveluihin ja digitaalisten taitojen puute vähenee. Tutkimuksen mukaan erityisesti henkilöliikenteen alalla tarvitaan uutta lainsäädäntökehikkoa (EPRS, European Parliamentary Research Service. (2016) The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy. Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities. Europe Economics/ European Institute of Public Affairs.

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS\\_STU\(2016\)558777\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU(2016)558777_EN.pdf)). Raportin mukaan kuluttajat hyötyvät jakamistalouden mallien yleistymisestä, sillä ne usein parantavat palvelujen laatua ja alentavat hintoja. Lisäksi joustavien mallien avulla voidaan vastata hyvinkin erilaiseen kysyntään. Verotuksen osalta tutkimuksessa nähdään, että digitaalisten alustojen ja maksujen avulla voidaan estää veronkiertoa. Tutkimuksen mukaan yksi este jakamistalouden hyödyntämiselle on se, että suuri osa alustoista on tällä hetkellä keskittynyt tiheimmin asutuille alueille.

Sitran selvityksen (Kiertotalouden mahdollisuudet Suomelle 2014) mukaan jakamistalouden mallit tarjoavat suuria taloudellisia mahdollisuuksia monilla aloilla. Liikennealaa ja liikkumista pidetään selvityksessä yhtenä potentiaalisimmista niin kuluttaja- kuin toimialalähtöisten mahdollisuuksien osalta. Selvityksen mukaan sekä kuluttajien väliset että yritysten kuluttajille tarjoamat autonjakomallit ovat yksi mahdollisesti yleistyvä jakamistalouden liiketoimintamalli. Muun muassa Saksassa ja Yhdysvalloissa autonvalmistajat ovat jo investoineet uusiin jakamiseen perustuviin malleihin.

Selvityksen mukaan Suomen kansantalouden näkökulmasta toivotuimpia olisivat kuitenkin paikallisten yritysten tai kuluttajien kotimaisesti tarjoamat jakamispohjaiset palvelut. Perinteisen vuokra-automarkkinan on arvioitu kasvavan vain 83 miljoonaan euroon 2018 mennessä (Euromonitor), mutta ajoneuvo-ostot Suomessa olivat 3,5 miljardia euroa vuonna 2012, joista 2,2 miljardia oli kotitalouksilta, sisältäen noin 0,9 miljardin arvosta uusia autoja.

Konsulttiyhtiö Deloitte (2015) tutkimuksesta selviää, että jakamistalouden yrityksiin on maailmanlaajuisesti investoitu jo 12 miljardia dollaria. Useat kansainväliset suuryritykset näkevät jakamistaloudessa suurta potentiaalia ja ovat investoineet alan yrityksiin.

*Vaikutukset työllisyyteen ja tulonjakoon.* Liikennejärjestelmä.fi –portaalin mukaan liikenteen ja sitä tukevat toimialat työllistävät noin 10 prosenttia Suomen kaikista työllisistä. Näille toimialoille on 2000-luvulla tullut keskimäärin 1 300 uutta työpaikkaa. Vuosina 2013 ja 2014 työpaikkojen määrä ei kuitenkaan ole kasvanut. Liikenteen osuus kansantalouden tuotoksesta on pienentynyt 2000-luvun alun huippuvuosista selvästi. Liikennettä tukevilla toimialoilla on sen sijaan näkyntä kasvua. Kaikkiaan liikenteen ja sitä tukevien toimialojen osuus Suomen kansantaloudesta oli vuonna 2014 noin 10 prosenttia.

Kansainvälisissä tutkimuksissa on todettu, että kilpailun esteiden poistamisella on positiivisia vaikutuksia taloudelliseen kasvuun ja työllisyyteen. Nicolettin ja Scarpettan 20 OECD-maata käsittävä tutkimuksen (Product Market Reforms and Employment in OECD Countries, 2005) mukaan uudistukset, joilla poistetaan kaikkein merkittävimmät valtiovallan asettamat kilpailunesteet, kasvattavat työllisyyttä 2,5 – 5 prosenttiyksikköä. Schneiderin tilastollisen analyysin mukaan työllisyysaste on keskimäärin korkeampi sellaisissa OECD-maissa, joissa eri tuotemarkkinoita koskeva sääntely on keskimääräistä vähäisempää (Does competition kill or create jobs, 2015). OECD:n raportissa (Factsheet on how competition policy affects macroeconomic outcomes, 2014) on todettu, että yksittäisen yrityksen tasolla tuottavuuden parantuminen voi johtaa lomautuksiin tai irtisanomisiin, mutta kokonaistaloudellisella tasolla kilpailun lisääntyminen ei ole työttömyyden syy. Kilpailunrajoitukset sitä vastoin johtavat alempaan tuotokseen ja työllisyysasteeseen. Kilpailun lisääntyminen ja tuottavuuden kasvu tuotantoketjun alkupäässä voi parantaa tuottavuutta ja työllisyyttä tuotantoketjun loppupäässä ja siten laajemminkin kansantaloudessa.

Markkinoilletulokynnyksen alentamisen ja vaatimusten keventämisen voi arvioida parantavan ainakin jossain määrin työllisyyttä kuljetusalalla. Kun toiminnan pienimuotoinen tai sivutoiminen harjoittaminen tehtäisiin helpommaksi, se voisi lisäksi tuoda tervetulleita lisätyömahdollisuuksia henkilöille, jotka toimivat kausiluontoisilla aloilla tai osa-aikaisissa tai vähenevissä tehtävissä. Ehdotettujen muutosten voidaan myös olettaa kasvattavan alan houkuttelevuutta yrittäjyydelle.

Taksialalla vaatimusten keventäminen, taksien lupakiintiön poistuminen sekä kuljettajalle aiheutuvien kustannusten keveneminen voisivat lisätä alan kiinnostavuutta ja työllistymistä. Sähköisiin palveluihin liittyvien vaatimusten lisääntymisen ja sähköisten palveluiden kiinnostavuuden lisääntymisen voidaan arvioida tuovan uusia liiketoimintamalleja ja työllistymismahdollisuuksia.

Tulonjakovaikutuksia arvioitaessa voidaan huomioda Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto vuodelta 2014, jossa se näkee, että yhteisöllinen tai osallistava kuluttaminen merkitsee innovatiivista käyttötalouden yleistymistä tuotantotalouteen nähden, ja se tarjoaa taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöön liittyviä etuja. Se myös tarjoaa yhden ratkaisun talous- ja rahoituskriisiin, koska se mahdollistaa tarvittaessa vaihdon. Komitea suosittelee käytäntöjen ja lainsäädäntökehikon

selventämistä, jotta hyötyjä voidaan saada. (Yhteisöllinen tai osallistava kuluttaminen: kestävän kehityksen malli 2000-luvulle (INT/684 2014))

*Vaikutukset alueiden saavutettavuuteen.* Alueiden saavutettavuuden arvioidaan esityksen johdosta pysyvän ennallaan tai kohenevan hieman. Esityksellä ei puututa muussa lainsäädännössä annettuihin yksilöllisiin kuljetusoikeuksiin, joten esimerkiksi taksien kysyntä varmistaa niiden saatavuuden eri puolilla maata. Joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla olisi myös edelleen keinot puuttua julkisen liikenteen tarjontaan esimerkiksi ostoin. Alalle tulon helpottuessa esimerkiksi pienimuotoista kuljetustoimintaa odotetaan syntyvän aiempaa enemmän myös haja-asutusalueille.

*Liikennepalvelujen saatavuus ja turvallisuus.* Yleisesti liikkumispalvelujen tarjonnan lisääntymisen arvioidaan parantavan erityisesti autottomien kotitalouksien asiointimahdollisuuksia. Lisäksi laajentuva palvelutarjonta vähentää kotitalouden ajokortin omistavan henkilön muiden perheenjäsenten kuljettamiseen käytettyä aikaa parantamalla ajokortittomien perheenjäsenten omaehtoisen liikkumisen mahdollisuuksia.

Kasvavilla ja kehittyvillä, asiakaslähtöisillä palvelumarkkinoilla voidaan myös vastata enenevässä määrin ovelta ovelle -matkaketjujen ensimmäisen ja viimeisen kilometrin ongelmaan sekä kaupungeissa että harvaan asutuilla alueilla.

Taksilupien määrällisistä rajoituksista, enimmäishintasäätelystä ja asemapaikkavelvoitteesta luopumisella tulee olemaan suuri vaikutus taksimarkkinoiden rakenteeseen ja palveluiden tarjontaan, mikä tulee heijastumaan myös kuluttajien valinnanmahdollisuuksiin. Taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijalle asetettavan tiedonantovelvollisuuden ansiosta matkustaja voi vertailla palveluiden eri ominaisuuksia ennen kuljetussopimuksen syntymistä. Tiedonantovelvoite vähentää palvelun epäselvyyksistä johtuvia virheitä, ja asiakas voi varmistua palvelun sopivuudesta itselleen.

Kansainväliset esimerkit osoittavat selkeästi, että taksilupien määräsäätelyn poistaminen kasvattaa taksipalveluiden tarjontaa erityisesti asutuskeskusten yhteydessä. Tätä tukevat myös OECD:n ja ITF:n laatimat sääntelysuositukset. Määräsäätelystä luopuminen mahdollistaa nykyistä paremmin kysynnän ja tarjonnan tosiaikaisen kohtaamisen, jolloin tarjontaa on riittävästi myös kysyntähuippujen aikana. Määräsäätelyn poisto ja lupavaatimusten keventäminen mahdollistavat samoin nykyistä paremmin osa-aikaisen henkilökuljetuspalveluiden tarjonnan. Taksitoiminnan sääntelyn purkamisen on pelätty johtavan tarjonnan heikkenemiseen harvaan asutuilla alueilla. Joustavamman osa-aikaisen kuljetuspalveluiden tarjonnan lisäksi julkishallinnon hankkiman taksiliikenteen määrä ja markkinaosuus huomioon ottaen on kuitenkin perusteltua luottaa siihen, että palveluntarjoajia löytyy vähintään nykytasoisesti myös harvaan asutuilla alueilla. Tätä käsitystä tukee myös myös ITF:n vuonna 2015 laatima raportti harvaan asuttujen alueiden palveluiden tarjonnasta.

Asemapaikkavelvoitteen poiston arvioidaan lisäävän taksipalveluiden tarjontaa etenkin asutuskeskusten yhteydessä ja vaikuttavan kuluttajahintoja laskevasti, sillä taksien tyhjänä ajon arvioidaan vähenevän. Harvaan asutuilla alueilla palveluiden saatavuuden on valmistelun aikana esitetyissä kommentteissa arvioitu jossain määrin heikkenevän ja hintojen nousevan. Palveluiden arvioidaan kuitenkin lisääntyvän jakamistalouden ja osa-aikaisen liiketoiminnan parantuneiden edellytysten myötä. Sielläkin tyhjänä ajon voidaan arvioida vähenevän, millä on vaikutuksia kustannusrakenteeseen. Jos asemapaikkavelvoitteen poistumisen ja muiden taksimarkkinoita vapauttavien toimenpiteiden myötä taksien saatavuus kuitenkin syrjäseuduilla heikentyisi alle kysynnän, voidaan myös taksipalveluita hankkia palvelusopimusasetuksen perusteella. Uudistuksella annetaan enemmän tilaa puhtaasti käyttäjälähtöisille palveluille, minkä pitäisi heijastua kotitalouksiin

positiivisesti. Lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaaminen ja siirtyminen matkustusoikeuden todentamiseen voidaan olettaa helpottavan liikkumispalveluiden käyttämistä koko maassa.

Taksiliikenteessä matkustajaturvallisuus on erityisen huomion kohteena, koska matkustaja on usein ajoneuvossa yksin kuljettajan kanssa. Taksinkuljettajan soveltuvuutta koskeviin vaatimuksiin on sen vuoksi kiinnitetty esityksessä erityistä huomiota. Taksinkuljettajan olisi täytettävä samat vaatimukset kuin lasten kanssa työtä tekevän henkilön. Lisäksi hänelle asetettaisiin liikenneturvallisuuteen ja eri matkustajaryhmien huomioimiseen liittyviä lisävaatimuksia. Viranomaisen lupa- ja valvontatoimivallasta luopuminen poistaisi rekisteritietoihin perustuvan reaaliaikaisen valvonnan, mikä voisi heikentää taksinkuljettajien valvontaa. Ei ole kuitenkaan perusteita sille, että taksinkuljettajilla ylläpidettäisiin tiukempaa valvontajärjestelmää kuin lasten kanssa työtä tekeville. Tarvittaessa valvontaviranomainen voisi kohdentaa viranomaisvalvontaansa riskiperusteisesti tai ilmoitusten pohjalta valikoituviin taksiyrityksiin. Vastuun laiminlyönneistä kantaisi taksiliikenneluvan haltija, jonka osalta laiminlyönnit voivat johtaa luvan ja sitä kautta elinkeinon menetykseen. On selvää, että jos laiminlyönneitä ilmenisi, yrityksen mahdollisuus julkisesti hankittuihin kuljetussopimuksiin myös olennaisesti heikkenisi.

Digitaalisaation hyödyntäminen tuo myös uusia keinoja valvontaan ja turvallisuuteen. Euroopan Parlamentin tutkimuspalvelu on edellä mainitussa selvityksessään tarkastellut myös jakamistalouden palveluiden luottamuksen luomista. Näitä keinoja ovat esimerkiksi erilaiset vakuutukset, joita useat alustat joko järjestävät itse tai vaativat niiden kautta palvelujaan tarjoavilta, taustojen etukäteinen tarkistaminen alustan käyttäjiltä ja sovelluksen kautta tehtävät arvioinnit, jotka voivat kohdistua niin kuljettajaan kuin kyydin tilaajaankin. Eräät alustatalouden toimijat edellyttävät jo nyt kuljettajia toimittamaan rikosrekisteriotteensa ennen kuin nämä hyväksytään alustalle. Digitaalisesti tilatuista kyydeistä on myös yleisesti mahdollista selvittää, mitä palveluntarjoajaa asiakas on käyttänyt, mikä ennalta ehkäisee asiakkaan turvallisuutta vaarantavaa toimintaa. Asiakas voi myös etukäteen tarkastella palveluntarjoajan saamia aikaisempia arviointeja.

*Tietojen ja tietojärjestelmien yhteen toimivuus.* Liikkumispalveluiden lisääntyessä ja uusien palveluiden sekä palveluiden tarjoajien monipuolistuessa tietojen yhteen toimivuus on käyttäjien kannalta olennaista. Myös tähän toimintaan on odotettavissa uusia palveluita ja palveluntarjoajia. Näiden palveluiden edellytyksenä on rajapintojen avoimuus. Esityksellä mahdollistetaan liikennepalveluiden käytön kannalta olennaisten palveluiden syntyminen. Etenkin lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuus ja yksittäisten matkaketjujen muodostamisen edellytykset ovat liikkumispalveluiden kehityksen ja matkustajien käyttökokemuksen kannalta keskeisiä. Ehdotetulla lailla luodaan edellytykset sille, että liikennepalveluiden käyttäjät voivat hankkia matkaketjuun liittyvät kaikki lipputuotteet kerralla yhdestä pisteestä ja matkustusoikeus voidaan todentaa esimerkiksi matkapuhelimeen toimitetun mobiililipun avulla. Internetiä hyödyntävien taustajärjestelmäpohjaisten lippu- ja maksujärjestelmien vauhdittaminen julkisten hankintojen kautta mahdollistaa myös liikenteen julkisen rahoituksen kanavoimisen asiakkaan kautta, mikä lisää hänen valinnanmahdollisuuttaan palveluiden ja palveluntarjoajien välillä.

#### **4.6 Vaikutukset tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen**

Esitys ei kohdistu erityisesti joihinkin ihmisryhmiin eikä sen osa-alueilla ole eroja naisten ja miesten välillä. Esityksellä ei näin ollen arvioida olevan vaikutusta sukupuolten väliseen tasa-arvoon.

*Vaikutukset esteettömyyteen.* Digitalisaatiolla ja asiakkaille palvelusta annettavan tiedon laadun parantamisella edistetään esteettömien palvelujen saavutettavuutta. Palveluntarjoajien velvoite palvelun kannalta olennaisten tietojen ilmoittamisesta koneluettavassa muodossa kattaisi myös tiedot

tarjottavan reitin ja kaluston mahdollisesta esteettömyydestä. Esteettömyystiedon merkitys on tunnistettu myös komission luonnoksissa multimodaalisista matkatietopalveluista. Reittiopaat ja erilaiset matkasovellukset voivat jatkossa tarjota ajantasaista tietoa esteettömistä reiteistä ja matkaketjuista sellaisessa muodossa, että sitä on eri käyttäjäryhmien helppo käyttää.

Toimintarajoitteisten henkilöiden osuus väestöstä on kasvamassa, kun eliniän odotukset nousevat.

Taksipalvelujen osalta esteettömyyden varmistamiseksi nykyisin on edellytetty kaikilta taksinkuljettajilta pakollista koulutusta erityisryhmien tarpeista. Tämä koulutusvaatimus on koskenut myös sellaisia taksinkuljettajia, jotka ajavat vain tavallisella henkilöautolla. Ehdotuksen mukaan taksiliikenteeseen oikeuttavan luvan haltija vastaisi siitä, että kuljettajan antama palvelu on asianmukaista, mm. että kuljettaja ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet. Tätä vastuuta täydentäisivät uudet säännökset velvollisuudesta kuvata palvelu ja julkaista tiedot siitä. Jos palvelua tarjotaan esteettömällä autolla, matkustaja voi perustellusti olettaa, että taksinkuljettaja kykenee tarjoamaan sellaista apua, että taksimatka sujuu turvallisesti ja asianmukaisesti.

Takseista noin 55 prosenttia toimii kaupungeissa ja 45 prosenttia maaseudulla. Muutosten ei arvioida merkittävästi heikentävän maaseudun taksipalveluita, jotka usein tehdään erikoisvarustelluilla takseilla. Lisäksi yhteiskunnan maksamien taksikuljetusten osuus on maaseudulla huomattavasti suurempi.

Suuremmissa kaupungeissa on mahdollista, että syntyy uusia yrityksiä, jotka tunnistavat toimintarajoitteisissa henkilöissä kasvavan asiakaskunnan ja lähtevät erikoistumaan toimintarajoitteisille suunnattuun palvelutuotantoon. Jo nyt eräät markkinaehtoiset sovelluspalvelut ovat alkaneet kehittää erikoistuneita palveluja esteettömille matkustajille.

## **5 Asian valmistelu ja lausunnot**

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana on järjestetty useita kaikille avoimia sidosryhmätilaisuuksia, joissa on kerrottu hankkeesta, kerätty tietoja ja pohdittu erilaisten vaihtoehtoisten ratkaisujen etuja ja haittoja. Hankkeen materiaali ja tilaisuuksien videotallenteet ovat olleet saatavilla ministeriön verkkosivuilla. Valmistelun yhteydessä on myös käyty laajasti keskusteluja hankkeesta kiinnostuneiden eri toimijoiden kanssa.

Esityksestä on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: .....

Esityksestä ovat lausunnon antaneet.....

## **6 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja**

### **6.1 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon**

Lain soveltaminen Ahvenanmaan maakunnassa määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991), jäljempänä itsehallintolaki, perusteella. Valtakunnan lakia sovelletaan myös maakunnassa, jos laissa säädetään asioista, jotka itsehallintolain mukaan kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltan piiriin. Vastaavasti lakia ei sovelleta maakunnassa, jos lainsäädäntövalta lailla säänneltävissä asiaryhmissä kuuluu maakunnalle.

Itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan teitä ja tieliikennettä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämä liikennelupa oikeuttaa kuljettamaan tavaraa Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

Itsehallintolain 27 §:n 10 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat sopimatonta menettelyä elinkeinotoiminnassa, kilpailun edistämistä ja kuluttajansuojaa.

## **6.2 Esityksen suhde muihin vireillä oleviin hallituksen esityksiin**

Esityksen kanssa samanaikaisesti vireillä on hankintalain uudistus ja aluehallintouudistus. Ehdotettavassa laissa on viittauksia hankintalakiin. Maakuntauudistuksessa ehdotetaan joukkoliikenteen alueellisen suunnittelun ja järjestämisen sekä valtionavustustehtävien siirtämistä maakunnille. Tämän hankkeen valmisteluaikataulu on yhteensovitettava näiden esitysten valmisteluaikataulun kanssa.

Eduskunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 6a §:n muuttamisesta (HE 143/2015 vp). Siinä ehdotetaan mainitun pykälän muuttamista niin, että siinä olevat kansalliset määritelmät kabotaasista kumotaan. Mikäli hallituksen esitys hyväksytään muuttamattomana tässä asiassa, se ei aiheuta muutosta käsillä olevaan esitykseen, koska vastaavaa säännöstä ei tässä esitetä. Mahdolliset muutokset puolestaan huomioidaan valmistelussa.

# **YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**

## **1 Lakiehdotusten perustelut**

### **1.1 Ehdotus liikennekaareksi**

I OSA: YLEISTÄ

#### **1 luku**

*1 § Määritelmät.* Tässä osassa säädettäisiin yleisistä koko liikennekaarta kattavista kysymyksistä. Liikennekaaren valmistelun ensimmäisessä vaiheessa yleiseen osaan ehdotetaan vain yhtä lukua ja siihen vain yhtä määritelmäpykälää. Valmistelun seuraavissa vaiheissa osa laajenee.

Pykälään ehdotetaan viittä määritelmää.

*Kuljetuspalvelulla* tarkoitettaisiin henkilöiden tai tavaroiden kuljetusta ammattimaisesti.

Kuljetuspalvelulle ominaista on se, että palveluun sisältyy ajoneuvon kuljettaja ja ajoneuvo, ja palvelun käyttäjä on matkustajan roolissa tai antaa kuljetettavaksi tavaraa. Kuljetuspalvelun piiriin kuuluisi esimerkiksi taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan kuljetustoiminta. Kuljetuspalvelun määritelmään piiriin ei kuuluisi sellainen ei-ammattimainen kuljetustoiminta, johon ehdotettavaa lakia ei sovelleta. Luvanvaraisesta toiminnasta ja soveltamisalan ulkopuolelle jäävästä toiminnasta säädetään tämän lain II osan 1 luvun 1 §:ssä.



*Välityspalvelulla* tarkoitettaisiin kuljetusten välittämistä korvausta vastaan. Määritelmän ulkopuolelle jäisivät sellaiset palvelut, joissa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia. Sen sijaan määritelmä pitää sisällään palvelut, joissa välitetään sekä palveluntarjoajan omia että muiden toimijoiden kuljetuksia tai pelkästään muiden toimijoiden kuljetuksia. Välityspalvelulla tarkoitettaisiin vain sellaista välityspalvelua, jossa välityspalvelun tarjoaja perii palvelun välittämistä korvauksen. Määritelmän ulkopuolelle jäisivät siten esimerkiksi sellaiset palvelut, joissa välitetään kuljetuksia ja palveluntarjoaja tarjoaa esimerkiksi mainostilaa palvelunsa yhteydessä, mutta ei saa korvausta kuljetusten välittämisestä. Määritelmään piiriin eivät siten kuulu esimerkiksi Facebook-sivuston tai muun internet-sivuston kautta tarjottavat kimpakyydit, jos kyseinen internetsivusto ei ota kuljetuksen välittämisestä korvausta. Merkitystä ei ole sillä, miten välityspalvelun tarjoaja saa korvauksen kuljetusten välittämisestä. Korvauksen voi siten suorittaa esimerkiksi kuljetuksen tilaaja palvelua tilatessaan tai kuljetustoiminnan harjoittaja erillisen sopimuksen kautta. Välityspalvelun määritelmä kattaa sekä tavaroiden että henkilöiden ammattimaisten ja ei-ammattimaisten kuljetusten välittämisen.

*Liikennepalvelulla* tarkoitettaisiin mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön. Palvelua voidaan tuottaa aikataulunmukaisesti tai tilauksesta taikka henkilön omaa liikkumista varten. Liikennepalvelun määritelmään kuuluvat kuljetuspalvelut, mutta lisäksi myös sellaiset palvelut, jotka suoraan mahdollistavat henkilön siirtymisen paikasta toiseen omatoimisesti ilman, että palvelu sisältäisi sekä kuljettajan että ajoneuvon. Esimerkkeinä jälkimmäisistä palveluista voidaan mainita pyörän tai muun ajoneuvon vuokrauksen tai yhteiskäyttöautoja tarjoavat palvelut.

*Liikkumispalvelulla* tarkoitettaisiin liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten kuljetusten välityspalvelut, tietopalvelut ja pysäköintipalvelut. Liikkumispalvelu olisi siten laajin määritelmä, ja pitäisi sisällään niin kuljetus-, välitys- kuin liikennepalvelutkin. Liikenne- ja välityspalvelua tukevista palveluista tutuin esimerkki lienee juuri pysäköintipalvelut, joiden avulla ei pystytä liikkumaan paikasta toiseen, mutta joiden merkitys esimerkiksi liityntäliikenteessä on tällä hetkellä kasvussa. Liikennetiedon tuottamiseen, keräämiseen ja jakamiseen liittyvien palveluiden merkitys kasvaa jatkossa todennäköisesti suureksi. Näiden piiriin kuuluvat muun muassa sää-, keli-, liikennevirta- ja häiriötietopalvelut.

*Yhdistämispalvelulla* tarkoitettaisiin matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluita. Tätä kutsutaan myös MAAS-palveluksi (Mobility as a Service). Tarjolla on jo palveluja, jossa esimerkiksi voi tilata lento- ja junalipun yhdistelmän tai lentolipun ja vuokra-auton samasta palvelusta.

Tässä laissa tarkoitetaan 1 momentissa mainituilla palveluilla ainoastaan tieliikenteen palveluita, ellei erikseen toisin säädetä. Vaikka määritelmiä voisi soveltaa myös liikennemuotoneutraalista, ne on ehdotetussa laissa rajattu ainoastaan tieliikenteen toimijoihin. Tämä rajaus on tehty siksi, että ehdotettu laki rajautuisi nyt ensimmäisessä vaiheessa eräitä poikkeuksia lukuunottamatta tieliikenteeseen. Näitä poikkeuksia ovat III osan 2 luvun säännökset tiedon ja tietojärjestelmien yhteentoimivuudesta sekä palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen viranomaisten määrittely myös rautatieliikenteen osalta. Säädöshankkeen toisessa vaiheessa mukaan on tarkoitus ottaa kaikki liikennemuodot, jolloin rajaus on tarkoitus poistaa.

## II OSA: LIIKENNEMARKKINAT

Liikennekaaren II osa käsittelee liikennemarkkinoita. Siinä kuvattaisiin mm. luvanvaraisen toiminnan rajat, lupien myöntämisen edellytykset sekä markkinoilla toimivien velvoitteet. Ensimmäisessä vaiheessa liikennemarkkinaosassa olisi vain tieliikenteen sääntelyä. Seuraavassa vaiheessa tähän osaan lisätään myös muiden liikennemuotojen vastaavat säännökset.

## **1 luku Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä**

Liikennekaaren II osan 1 luvussa määriteltäisiin luvanvaraisen toiminnan rajat.

1 §. *Soveltamisala.* Liikennekaaren II osan 1 luvun 1 pykälässä säädettäisiin luvun soveltamisalasta ammattimaisen toiminnan ja ei-ammattimaisen toiminnan määrittämisen kautta. Ehdotetaan, että pienimuotoista kuljetustoimintaa ei pidettäisi ammattimaisena kuljettamisena. Ei-ammattimaisen toiminnan harjoittajalta ei edellytetä liikennelupaa, vaikka hänen toimintaansa saattaa kohdistua muun kuin liikennealan lainsäädännön nojalla muita vaatimuksia. Esimerkiksi ammattimaisessa ja ei-ammattimaisessa toiminnassa on muun muassa noudatettava verolainsäädännössä asetettuja velvoitteita.

Veronalaisena tulona pidetään tuloverotuksessa lähtökohtaisesti kaikenlaisesta toiminnasta saatua tuloa. Esimerkiksi henkilökuljetustoiminnasta saatu tulo on lähtökohtaisesti veronalaista tuloa. Pienimuotoisestakin toiminnasta saatu tulo on veronalaista ansiotuloa, joka on ilmoitettava henkilökohtaisella veroilmoituksella.

Arvonlisäverovelvollisia ovat kaikki, jotka harjoittavat liiketoiminnan muodossa tavaroiden tai palveluiden myyntiä, vuokrausta tai niihin rinnastettavaa toimintaa. Liiketoiminnan käsitettä ei ole erikseen määritelty arvonlisäverolaissa, mutta käytännössä liiketoimintana pidetään ansiotarkoituksessa tapahtuvaa, jatkuvaa, ulospäin suuntautuvaa ja itsenäistä toimintaa, johon sisältyy tavanomainen yrittäjäriski.

Liikennekaareissa pienimuotoisen, vähäisen toiminnan raja ehdotetaan asetettavaksi niin, että toimintaa harjoittavan luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön kuljetustoiminnasta saadut korvaukset edeltävän 12 kuukauden aikana eivät saisi kokonaisuudessaan ylittää 10 000 euroa. Suuntaa on haettu arvonlisäverolain 3 §:stä, jossa myyjä ei ole verovelvollinen, jos tilikauden liikevaihto on enintään 10 000 euroa, ellei häntä ole oman ilmoituksensa perusteella merkitty verovelvolliseksi. Ehdotetussa 1 momentissa ammattimaista toimintaa ei kuitenkaan yhdistettäisi suoraan arvonlisäverovelvollisuuteen, koska toimija voi arvonlisäverolain mukaan hakeutua arvonlisäverovelvolliseksi, vaikka hänen liikevaihtonsa jäisi alle 10 000 euron. Lisäksi arvonlisäverovelvollisuutta arvioitaessa otetaan huomioon toimijan eri tulonlähteistä saatava liikevaihto.

Vaikka toiminnan pienimuotoisuutta ei ole edellä mainituin perustein tarkoituksenmukaista tehdä riippuvaiseksi siitä, onko toiminta arvonlisäverosta vapaata, esitetäisiin kuitenkin, että ei-ammattimaisen ja ammattimaisen toiminnan rajanvetoon ja samalla luvanvaraisuuden perusteena sovellettaisiin vastaavansuuruista 10 000 euron rajaa kuljetustoiminnasta saataville korvauksille edeltävien 12 kuukauden aikana.

Ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan rajan kirkastamisella haluttaisiin edistää jakamistalouden mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ja madaltaa alalietulokynnystä. Lisäksi helpotettaisiin uusien liiketoimintamuotojen käyttöönottoa ja uusien liikenteen ja liikkumisen palvelumallien syntyä. Esimerkiksi työpaikkojen kuljetusrinkejä varten tai naapurin ostosten kuljetuksesta kaupasta kotiin korvausta vastaan saataisiin selkeä sääntö sille, missä kohtaa kyydin

tarjoamista ja siitä korvauksen perimistä ei voitaisi enää pitää ei-ammattimaisena kuljetustoimintana. Lisäksi rajan asettamisella voitaisiin kannustaa ihmisiä kokeilemaan toimintaa pienimuotoisena. Oman kuljetusyrittäjätoiminnan käynnistämiseksi voi monella olla korkea kynnyks, joten mahdollisuus kokeilla toimintaa pienimuotoisesti ennen luvan hakemista voi edistää uusien toimijoiden alalletuloa.

Euroopan parlamentin tutkimuspalvelu (2016) suosittelee määrittelemään ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan rajan. Rajojen määrittäminen auttaa tasapuolisen kilpailuympäristön aikaansaamisessa. Esimerkiksi tulorajat nähdään yhtenä keinona rajan määrittämiseksi. (EPRS, European Parliamentary Research Service, 2016: The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy. Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS\\_STU\(2016\)558777\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU(2016)558777_EN.pdf)).

Ehdotetun 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettuun ei-ammattimaista toimintaa harjoittavaan toimijaan ei sovelleta ehdotetun lain säännöksiä.

2 §. *Henkilöiden ja tavarankuljetus tiellä.* Luvun 2 §:ssä säädettäisiin luvanvaraisuudesta ammattimaisessa henkilöiden tai tavarankuljetuksessa tiellä. EU:n liikenteenharjoittaja-asetus edellyttää asetuksen mukaista lupaa ammattimaiseen henkilöiden kuljetukseen tiellä moottoriajoneuvolla, joka on rakennettu ja varustettu yli yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, henkilökuljetukseen. Muilla ajoneuvoilla kuljetuksen sääntely jää kansalliseen harkintaan. Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimukset täyttävä lupa antaisi oikeudet kaikkeen ammattimaiseen henkilökuljetukseen tiellä. Tällä hetkellä henkilöiden ammattimaiseen kuljetukseen tiellä tarvitaan joko joukkoliikennelupa tai taksiliikennelupa, riippuen käytettävästä ajoneuvosta. Joukkoliikenneluvan myöntämisedellytykset ovat tiukemmat kuin taksiliikenneluvan myöntämisedellytykset. Luovuttaessa tämän esityksen mukaisesti taksien kiintiöjärjestelmästä, ei ole perusteita sille, ettei linja-autoliikenteeseen oikeuttavan luvan haltija voisi harjoittaa myös taksiliikennettä.

Poikkeukseksi henkilöliikenteen harjoittamisen luvanvaraisuuteen esitetään, että ilman lupaa saisi suorittaa kuljetuksia museoajoneuvoilla tai konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla linja-autoilla. Museoajoneuvoja koskeva poikkeus sisältyy voimassa olevan taksiliikennelain 4 §:n 2 momentin 4 kohtaan, ja sitä pidetään perusteltuna myös linja-autoliikenteessä. Konsernia, yhtymää tai julkisyhteisöä koskeva poikkeus sisältyy voimassa olevan joukkoliikennelain 8 §:n 2 momenttiin. Lisäksi henkilöliikennelupaa ei edellytetä kunnalta tai muulta palveluntarjoajalta, jonka toimintaan liittyy henkilöiden kuljettamista, mutta jonka pääasiallinen toiminta on muu kuin henkilöliikenteen harjoittaminen. Voimassaolevassa lainsäädännössä on hyödynnetty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa annettua kansallisen lisäsääntelyn mahdollisuutta ja edellytetty lupaa myös tällaiselta liikenteeltä.

Henkilöliikennelupa korvaisi siis käytännössä joukkoliikennelain mukaisen joukkoliikenneluvan. Henkilöliikenneluvan lisäksi joukkoliikenteeseen ei edellytetä muita viranomaislupia eli nykyiset reittiliikennelupa- ja kutsuliikennelupavaatimukset poistuisivat. Tiedot, jotka on aikaisemmin saatu reittiliikenneluvan edellytyksenä olevan laatulupauksen kautta joukkoliikennelain 48 §:n nojalla esitetään annettavaksi matkustajalle sähköisessä muodossa jäljempänä III osan 1 luvun 1 §:n mukaisesti.

Voimassa olevaan tavaraliikennelakiin verrattuna esitys sisältäisi tavaraliikenteeseen sekä sisällöllisiä että lakiteknisii muutoksia. Voimassa olevan tavaraliikennelain mukaan ammattimainen tavarankuljetus

kuljettaminen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa edellyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettua lupaa. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa luvanvaraisuuden raja 3 500 kilossa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että EU-lainsäädännössä ei edellytetä tavarankuljetuslupaa pakettiautoilla tapahtuvalta toiminnalta, mutta Suomessa tällaista lupaa on edellytetty. Ehdotetaan, että tämä kansallinen lisäsääntely poistetaan.

EU:n liikenteenharjoittaja asetuksen mukaan myöskään sellaisilla ajoneuvoilla harjoitetussa maantieliikenteessä, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, ei edellytetä lupaa, jollei kansallisesti muuta säädetä. Voimassa oleva tavaraliikennelaki edellyttää lupaa traktorilla harjoitetussa kaupallisessa tavaraliikenteessä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että lupaa edellytetään myös T1-T3-luokan ja T1-a - T4-a -luokan traktoreilla harjoitetussa tavaraliikenteessä. Näiden luokkien suurin sallittu nopeus on 40 kilometriä tunnissa. Myös tämä kansallinen lupavaatimus ehdotetaan poistettavaksi, jolloin kyseisten luokkien ajoneuvoilla voisi harjoittaa kaupallista tavaraliikennettä ilman lupaa. Niiden yritysten, jotka harjoittavat kaupallista tavaraliikennettä ajoneuvoluokilla, joiden suurin sallittu nopeus on enemmän kuin 40 kilometriä tunnissa, olisi kuitenkin haettava pykälän 1 momentissa tarkoitettua tavaraliikennelupaa.

Liikennekaareissa esitetään säilytettäväksi tavaraliikennelakiin sisältyvä raja, että lupaa ei tarvittaisi oman tavaran kuljettamiseen, vaikka kuljettaminen liittyisi ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen.

Esityksessä ehdotetaan, että näistä poikkeuksista säädettäisiin jatkossa lain sijasta valtioneuvoston asetuksessa. Tavaraliikennelain ilman lupaa sallittua kaupallista liikennettä koskeva 7 § sisältää luettelon kuljetuksista, jotka on vapautettu luvanvaraisuudesta. Tällaisia ovat kuljetun matkan tai kuljetetun tavaran luonteen vuoksi merkitykseltään vähäisiä kuljetuksia on tavaran kuljettaminen kuljettajan ammattiotetuksen yhteydessä, yrityksen oman, myymän tai ostaman tavaran kuljettaminen, työhön tarvittavien materiaalien, koneiden tai laitteiden kuljetus, maa-, metsä-, eläin-, riista- tai kalatalouden kuljetus traktorilla, kotihoidon palveluun liittyvät kuljetukset, tien ja kadunhoitoon liittyvien aineiden kuljetukset, konsernin tai kunnan sisäiset kuljetukset, postinkuljetus, ruumiinkuljetus, rikkoutuneiden ajoneuvojen siirto tieltä lähimpään turvalliseen paikkaan sekä kuljetuksen suorittajan hoidossa olevien eläinten kuljetus hoitoon tai kilpailuihin.

Edellä mainittua luetteloa on useaan kertaan muutettu ja valtioneuvoston asetusta valmisteltaessa on pohdittava missä määrin nämä poikkeukset ovat edelleen tarpeen, erityisesti kun otetaan huomioon edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu painorajaa koskeva muutos.

3 §. *Taksiliikenne.* Luvun 3 §:ään esitettäisiin säännöstä taksiliikenteen määritelmäksi. Tältä osin esitetään merkittäviä muutoksia nykytilanteeseen verrattuna. Tällä hetkellä taksiliikenne on sallittua vain henkilöautolla. Pykälän mukaan taksiliikenteen harjoittaminen olisi sallittua myös ajoneuvolaissa tarkoitettulla pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä taikka raskaalla nelipyörällä, joilla taksiliikenteen harjoittaminen on nyt kiellettyä.

Taksiliikenteen harjoittaminen edellyttäisi taksiliikennelupaa tai edellisessä pykälässä tarkoitettua henkilöliikennelupaa. Kuten edellä 2 §:n perusteluissa todetaan, henkilöliikenneluvan myöntämisen edellytykset ovat vaativammat kuin taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset. Näin ollen on perusteltua sallia taksiliikenteen harjoittaminen myös henkilöliikenneluvalla.

Taksiliikenteen määritelmä ei sisällä linja-autoa, jolla voidaan kuljettaa yli yhdeksää henkilöä, koska tuolloin kyseessä on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen määritelmän mukainen henkilöliikenne. Taksiliikenne poikkeaa muusta henkilöliikenteestä siten, että taksikuljetuksessa matkustaja on usein

yksin kuljettajan kanssa. Tämän erityispiirteen huomioimiseksi taksiliikenteen kuljettajalle esitetään jäljempänä II osan 3 luvun 1 pykälässä säädettäväksi lisävaatimuksia, joita olisi noudatettava riippumatta siitä, tehdäänkö kyseinen taksikuljetus taksi- vai joukkoliikenneluvan nojalla.

4 §. *Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen.* Luvun 4 §:ään ehdotetaan koottaviksi henkilö- ja tavaraliikennelain myöntämisen edellytykset. Kummankin luvan myöntämisen edellytykset perustuvat EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen. Voimassa olevan tavaraliikennelain 8 § ja joukkoliikennelain 19 § ovat sisällöltään identtiset lukuun ottamatta nyt ehdotetun pykälän 1 momentin 7 kohdan vaatimusta, joka sisältyy vain tavaraliikennelakiin. Kummatkin pykälät sisältävät luettelon teoista, jotka estävät luvan myöntämisen, mutta tavaraliikennelain mainitun momentin 7 kohta asettaa lisäkriteeriksi luvan myöntämättä jättämiselle sen, että mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta osoittaa hakijan ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan luvanvaraista toimintaa.

Lupa voidaan myöntää luonnolliselle tai oikeushenkilölle. Nykyään luvan haltijana oleva luonnollinen henkilö lienee samalla myös toiminimen harjoittaja, eli kysymys on yritystoiminnasta. Jatkossa jakamistalouden yleistyessä muulla tavalla harjoitettu ansiotoiminta voi olla yleisempääkin.

Voimassa olevan tavaraliikennelain 13 §:ssä säädetään tarkemmin luvan hakijan ja haltijan vakavaraisuusvaatimuksista. Mainitun pykälän viimeisen momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään, kuinka paljon on oltava käytettävissä olevia varoja hakijan jokaista ajoneuvoa kohden. Joukkoliikennelaissa ei vastaavaa EU-asetusta täydentävää vakavaraisuussääntelyä ole. Ottaen huomioon sääntelyn keventämisen tavoitteet vaatimusta ei ehdoteta sisällytettäväksi liikennekaareen.

On mahdollista, että sama yritys harjoittaa sekä henkilö- että tavaraliikennettä. EU-lainsäädännöstä seuraa, että henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen tarvitaan kumpaankin oma erillinen lupadokumentti. Luvan myöntämisen kriteerit ovat kummassakin tilanteessa samat ja niitä voidaan myös hakea yhtä aikaa.

Pykälä esitetään jaettavaksi kolmeen momenttiin, joista ensimmäinen koskisi luonnollisen henkilön lupavaatimuksia, toinen momentti oikeushenkilön lupavaatimuksia, ja kolmas määrittäisi liikenteestä vastaavalle henkilölle asetettavat vaatimukset, jotka oikeushenkilön osalta koskisivat lisäksi toimitusjohtajaa ja vastuunalaisia yhtiömiehiä. Luonnollista henkilöä ja oikeushenkilöä koskevat vaatimukset ehdotetaan jaettaviksi eri momentteihin, jotta teksti olisi helppolukuisempaa ja selkeämpää.

5 §. *Taksiliikenneluvan myöntäminen.* Luvun 5 §:ssä säädettäisiin taksiliikenneluvan myöntämisestä. Tämä pykälä sisältäisi merkittäviä muutoksia nykytilaan. Nykyisin taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat, taksiluvat, myönnetään ELY-keskuksissa ja taksilupien määrä on rajoitettu. Nyt ehdotettaisiin, että taksilupien määrä sääntelystä luovuttaisiin ja luvat myönnettäisiin kaikille vaatimukset täyttävälle hakijoille. Kun lupien käsittelijöiltä ei edellytetä määrä sääntelyyn liittyvää paikallistuntemusvaatimusta, ehdotettaisiin lupien siirtämistä ELY-keskuksilta valtakunnalliselle liikenteen lupaviranomaiselle, Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Lupa muutettaisiin ajoneuvokohtaisesta luvasta toimijakohtaiseksi luvaksi. Kuten henkilö- ja tavaraliikenneluvat, myös taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle tai oikeushenkilölle.

Luvan nimi ehdotettaisiin muutettavaksi taksiliikenneluvaksi, jolloin taksi-, henkilö- tai tavaraliikenteen harjoittajien lupanimikkeet olisivat linjassa.

Voimassa olevista luvan myöntämiskriteereistä säilyisivät hakijan hyvämaineisuus ja ehto siitä, että liikennelupa ei saa olla peruutettuna viimeksi kuluneen vuoden aikana. Tämä vaatimus laajenisi kuitenkin niin, että minkä tahansa liikenneluvan peruuttaminen estäisi taksiliikenteen harjoittamisen, jolloin esim. rikosten johdosta henkilöliikenneluvan menettänyt ei voisi ryhtyä välittömästi harjoittamaan taksiliikennettä.

Voimassa olevassa taksiliikennelaissa edellytetään, että taksiluvan hakijan on kyettävä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan. Tämän vaatimuksen ei katsota täyttyvän, jos hän on konkurssissa taikka jos hänellä on maksukykynsä nähden vähäistä suurempia erääntyneitä verovelkoja tai saatavia ulosotossa. Esityksessä ehdotetaan, että taksiliikennelupien osalta sovellettaisiin samoja täsmällisempiä kansallisia kriteereitä kuin henkilö- ja tavaraliikennelupiin. Tämä tarkoittaa sitä, että lupa voitaisiin myöntää hakijalle, jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana. Lisäksi edellytettäisiin, että hakijalla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin taikka jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Vielä edellytettäisiin, että hakija ei olisi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta olennaisesti laiminlyönyt työsopimuslain (55/2001), työehtosopimuslain (436/1946), työaikalain (605/1996) tai vuosilomalain (162/2005) mukaisten työsuhde-etuuksien suorittamista taikka tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaista pakollista vakuutusvelvollisuutta.

Samoin ehdotettaisiin luovuttavaksi vaatimuksesta, jonka mukaan taksiluvan hakijalla pitäisi olla vähintään 6 kuukauden kokemus taksinkuljettajana. Tätä vaatimusta olisi vaikea kohdistaa yritykseen, vaikka taksiliikenneluvan voi myöntää yritykselle.

Ehdotukseen ei myöskään sisälly voimassa olevan taksiliikennelain vaatimusta siitä, että taksiluvan hakijan on käytävä yrittäjäkurssi. Kaikilla elinkeinoelämän sektoreilla edellytetään, että elinkeinonharjoittajan on hallittava omaa toimintaansa koskeva lainsäädäntö, mutta erillisen yrittäjäkurssin vaatimus on poikkeuksellinen. Yrittäjäkurssivaatimus on asetettu toistaiseksi Suomessa myös henkilö- ja tavaraliikennelupien hakijoille, mutta myös tästä vaatimuksesta ehdotetaan luovuttavan.

Voimassa olevan taksiliikennelain 8 §:ssä säädetään yrittäjäkurssin sisällöstä. Kurssin kesto on vähintään 120 tuntia ja sääntelyssä on hyvin yksityiskohtaisia vaatimuksia sen sisällöstä. Nämä yksityiskohtaiset vaatimukset koskevat niin pientä yhden miehen taksiyritystä kuin isompaakin toimijaa, ja esimerkiksi hankintalainsäädännön ja taksitilausvälitysjärjestelmien tuntemusta edellytetään sellaiseltakin pieneltä toimijalta, jonka suunnitelmissa ei ole hankintamenettelyihin osallistuminen tai joka ei halua liittyä taksitilausvälitysjärjestelmään. Vaatimukset nostavat alalietulokynnystä eikä tällaista laajaa ja yksityiskohtaista koulutusvaatimusta voida pitää perusteltuna.

Jatkossa ei enää edellytettäisi koulutuksen järjestämistä, mutta sellainen voitaisiin halutessa järjestää.

6 §. *Liikenteestä vastaava henkilö.* Luvun 6 §:ssä ehdotettaisiin asetettavaksi liikenteestä vastaavaa henkilöä koskeva vaatimus, jota sovellettaisiin sekä taksi-, henkilö-, että tavaraliikenteeseen.

Liikenteestä vastaavasta henkilöstä säädetään tällä hetkellä taksi-, joukko- ja tavaraliikennelakien 6, 20 ja 15 §:ssä. Taksiliikennelain säädös on puhtaasti kansallinen, kun taas joukkoliikennelain ja tavaraliikennelain säädösten taustalla ovat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimukset

Taksiliikenneluvan, henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan haltijan olisi nimettävä liikenteestä vastaava henkilö, joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista ja edustaa yritystä. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tunnustetaan tilanne, jossa yritys voi nimetä liikenteestä vastaavan henkilön yrityksen ulkopuolelta. Tämän vuoksi 1 momenttiin ehdotetaan täsmennystä “ jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta muuta johdu”. Taksitoimintaan tällaista järjestelyä ei ole nähty tarpeelliseksi ehdottaa.

Tavaraliikennelaissa oleva EU-säädöksiä täydentävä säännös, jonka mukaan konsernissa tai siihen verrattavassa yhtymässä voidaan sama henkilö hyväksyä useamman oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi, ehdotetaan säilytettäväksi ja esitetään, että sitä voitaisiin soveltaa myös taksi- ja henkilöliikenteeseen.

7 §. *Luonnollisen henkilön hyvä maine.* Luvun 7 §:ään ehdotettaisiin säännöksiä liikenteestä vastaavan henkilön ja muun luonnollisen henkilön hyvästä maineesta. Myös tämä pykälä on tarkoitettu sovellettavaksi niin taksi-, henkilö- kuin tavaraliikenteessäkin. Joukkoliikennelain 20 §:n ja tavaraliikennelain 9 §:n 1 momentin säännös liikenteestä vastaavan henkilön ja muun luonnollisen henkilön hyvästä maineesta ovat asiallisesti samansisältöiset. Voimassa olevan taksiliikennelain vastaava säännös on hieman yksinkertaisempi ja se heijastaa nykytilannetta, jossa taksilupa on ajoneuvo- ja hakijakohtainen ja taksiluvan haltija itse myös pääsääntöisesti toimii taksinkuljettajana. Nyt ehdotettavaa 7 §:ää tarkasteltaessa on huomioitava, että tässä ei säädetä kuljettajan kelpoisuudesta vaan sen henkilön kelpoisuudesta, joka huolehtii toimintaan liittyvästä hallinnosta, taloudellisista vastuista ja viranomaissuhteista. Kuljettajaan kohdistuvista vaatimuksista säädetään muualla.

Ehdotuksessa esitetään 1 momentiksi säännöstä, joka vastaisi asiallisesti joukkoliikennelain 20§:n 1 momenttia ja tavaraliikennelain 9 §:n 1 momenttia lukuun ottamatta vaatimusta siitä, ettei henkilöä saisi olla viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta, joka ehdotetaan jätettäväksi pois. Ehdotusta valmisteltaessa on katsottu, että jäljelle jäävät kriteerit olisivat riittäviä erityisesti ottaen huomion *Ne bis in idem* –periaatteen.

Tässä ehdotetun pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan tavaraliikennelain 9 §:n 2 momenttia. Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja hakijana olevaa luonnollista henkilöä olisi kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa mainitut teot eivät osoittaisi hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta osoittaisi 1) tekojen suuri määrä 2) teon vakavuus 3) teon suunnitelmallisuus 4) teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa 6) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta tai 8) se, että teko on jokin 1 momentissa mainitun asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista.

8 §. *Oikeushenkilön hyvä maine.* Pykälään säädettäisiin oikeushenkilön hyvästä maineesta. Oikeushenkilön hyvästä maineesta säädetään voimassa olevan joukkoliikennelain 20 a §:ssä ja tavaraliikennelain 9 a §:ssä. Kriteerit maineen arvioimiselle ovat kummassakin laissa samat, mutta esitystapalaeissa on poikennut toisistaan. Nyt ehdotettaisiin käytettäväksi voimassaolevan joukkoliikennelain esitystapaa, joka on lyhyempi ja kielellisesti selkeämpi. Taksiliikennelaissa ei ole

erillistä säännöstä oikeushenkilön hyvästä maineesta. Pykälässä määriteltäisiin sisältö 4 ja 5 §:ssä sekä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa asetetulle hyvämaineisuusvaatimukselle.

9 §. *Ammatillinen pätevyys.* Ehdotetussa 9 §:ssä säädettäisiin henkilö- ja tavaraliikennelupiin liittyvästä ammatillisesta pätevyydestä. Tällä hetkellä joukkoliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan hakijan ja liikenteestä vastaavan henkilön ammatilliseen pätevyyteen liittyvästä tutkinnosta ja todistuksesta säädetään joukkoliikennelain 21 §:ssä ja tavaraliikennelain 11 § ja 12:ssä. Kummassakin laissa on lähtökohtana, että tutkintoon osallistuminen edellyttää yrittäjäkurssin suorittamista. Yrittäjäkurssin vaatimisesta voidaan kuitenkin luopua, sillä kokeen hyväksytyt suorittaminen kertoo hakijan tiedoista ja taidoista riippumatta siitä, miten nämä tiedot ja taidot on saavutettu (aikaisempi kokemus, muu koulutus).

Näiden vaatimusten osalta joukkoliikennelain ja tavaraliikennelain esitystapa poikkeaa toisistaan, vaikka sisällöllisesti vaatimukset ovat pitkälti samat. Ehdotettu pykälä perustuu joukkoliikennelain muotoiluun, jossa tutkinto ja todistus on yhdistetty samaan pykälään.

Esityksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla säilyisi tehtävänä järjestää pakolliseksi ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi säädetty tutkinto. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää tutkinnon koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

Henkilön, joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan mukaiset vaatimukset, ei tarvitse suorittaa asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tutkintoa.

Taksiliikenteen yrittäjäyys ei jatkossa edellyttäisi pakollista tutkintoa. Kyseessä on merkittävä muutos nykytilaan. Jatkossa pakollista tutkintoa ei ole katsottu tarpeelliseksi. EU-lainsäädännössä säädetään tutkintovaatimuksesta henkilö- ja tavaraliikenteestä edellä kerrotuin tavoin, mutta taksiliikenteessä kyse on ollut kansallisesta sääntelystä. Verrattuna muihin yhteiskunnan palvelualoihin, taksiliikenteessä ei ole jatkossa perusteltua säilyttää tätä vaatimusta.

Pykälään ehdotettaisiin sisällytettäväksi tällä hetkellä vain tavaraliikennelain 12 §:ssä oleva säännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ammatillista pätevyyttä osoittavia todistuksia koskevan 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksytysti viraston järjestämän tutkinnon tai jolla on logistiikan alaan kuuluvat mainitussa asetuksessa edellytetyt opinnot sisältävä ammattikorkeakoulututkinto. Tästä ei ole säädetty joukkoliikennelaissa.

10 §. *Luvan voimassaolo.* Luvun 10 §:ssä säädettäisiin lupien voimassaolosta. Taksiliikennelupa ehdotettaisiin myönnettäväksi toistaiseksi voimassa olevana, kuten nykyinen taksilupakin. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaiset henkilö- ja tavaraliikennelupa voivat olla voimassa kerrallaan enintään 10 vuotta. Nyt ehdotettaisiin, että Suomessa sovellettaisiin tätä enimmäisvoimassaoloaika.

11 §. *Muutokset luvan myöntämisen edellytyksissä ja luvan uusiminen.* Luvun 11 §:ssä ehdotettaisiin säädettäväksi, miten toimitaan, kun luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuu muutoksia. Ensinnäkin edellytettäisiin, että luvan haltijan on viipymättä ilmoitettava, jos luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuu muutoksia. Luvan muuttamiseen ja uusimiseen sovellettaisiin, mitä luvan hakemisesta säädetään. Säännöksessä on kyse luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista luvan haltijan yhteystiedoissa ja niistä on ilmoitettava liikenneluparekisteriin V osan 1 luvun 4 §:n mukaisesti.



Voimassa olevan tavaraliikennelain 19 §:ssä säädetään siitä, että uusittavalla luvalla saa jatkaa liikennettä asian ratkaisemiseen saakka, jos tavaraliikenneluvan uusimista koskeva hakemus on pantu vireille viimeistään kuukautta ennen luvan viimeistä voimassaolopäivää, ehdotetaan säilytettäväksi ja samaa sääntöä sovellettaisiin myös henkilöliikennelupiin.

12 §. *Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä.* Luvun 12 §:ään ehdotettaisiin säännöstä kuolinpesän oikeudesta jatkaa liikennettä. Tätä säännöstä tarvittaisiin tilanteessa, jossa lupa on myönnetty luonnolliselle henkilölle. Jos luvan haltija on oikeushenkilö, ei yksittäisen henkilön kuolemalla ole välittömiä vaikutuksia yrityksen toimintaan, ja tällöin voidaan toimia tarvittaessa edeltävän 11 §:n mukaisesti. Ehdotettu säännös vastaa voimassa olevan joukkoliikennelain 50 §:ää ja tavaraliikennelain 26 §:n säännös. Voimassa olevan taksiliikennelain 23 § antaa kuolinpesälle oikeuden jatkaa liikennettä 18 kuukauden ajan, mutta näin pitkää jatkoaikaa ei enää tarvittaisi, kun uuden taksiliikenneluvan saaminen olisi riippuvainen yksin lupavaatimusten täyttymisestä, eikä alueellisia lupakiintiöitä enää olisi.

13 §. *Riskiyritys.* Luvun 13 §:ään esitetään säännöstä riskiyrityksestä. Säännös on siirretty sellaisenaan joukkoliikennelain 30 b §:stä ja tavaraliikennelain 21 c §:stä. Riskiyritysten tunnistaminen on merkityksellistä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen valvonnan kohdentamisen kannalta. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artikla edellyttää, että jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuksia, jotka kohdennetaan yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi. Tätä varten jäsenvaltioiden on laajennettava riskiluokitusjärjestelmä, jonka ne ovat perustaneet tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan mukaisesti, koskemaan kaikkia tämän asetuksen 6 artiklassa määriteltyjä rikkomuksia.

14 §. *Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus.* Luvun 14 §:ään ehdotettaisiin säännöksiä tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuksia. Säännökset vastaavat tavaraliikennelain 2 §:n 15 kohtaa ja 5a §:ää.

15 §. *Välityspalvelun tarjoajan selvitysvelvollisuus.* Ehdotetun pykälän mukaan välityspalvelun tarjoajan olisi varmistettava, että kuljetuksesta vastaavalla kuljetustoiminnan harjoittajalla on asianmukainen liikennelupa. Jos kuljetustoiminnan harjoittajalla ei ole esittää liikennelupaa, välityspalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen välittämistä kuljetuksista kuljetustoiminnan harjoittajalle suoritettavat korvaukset eivät ylitä II osan 1 luvun 1 §:ssä mainittua korvausten määrää. Esityksen II osan 1 luvun 1 §:n mukaan liikennelupaa ei tarvita siinä tapauksessa, että kuljetustoiminnasta saadut korvaukset edeltävän 12 kuukauden aikana eivät kokonaisuudessaan ylitä 10 000 euroa.

Välityspalvelun tarjoajan on siten seurattava sitä, ylittävätkö pienimuotoista kuljetustoimintaa harjoittavalle palveluntarjoajalle maksetut korvaukset 12 kuukauden aikana 10 000 euroa, jolloin toiminnan harjoittaminen edellyttää liikennelupaa. Jos edellä mainittu korvaussumma ylittyy, välityspalvelun tarjoajan on varmistettava, että se ei suorita kuljetustoiminnan harjoittajalle korvauksia II osan 1 luvun 1 §:ssä mainittua määrää enempää ellei kuljetustoiminnan harjoittajalla ole asianmukaista liikennelupaa. Välityspalvelun tarjoajan velvollisuus kohdistuu vain sen välittämiin palveluihin, jolloin sen ei edellytetä tietävän esimerkiksi sitä, tarjoaako pienimuotoista kuljetustoimintaa harjoittava toimija kuljetuksia esimerkiksi myös itsenäisesti tai muiden välityspalvelujen kautta. Välityspalvelun tarjoajan selvitysvelvollisuus kattaa sekä tavara- että henkilökuljetukset.

Jos välityspalvelun tarjoaja ei asianmukaisesti täytä pykälän mukaista velvollisuuttaan, liikenteen turvallisuusvirasto voi valvontaviranomaisena puuttua sen toimintaan. Tällainen tilanne voi olla käsillä esimerkiksi silloin, jos välityspalvelun tarjoaja välittää sellaisia kuljetuksia, joista vastaavan kuljetustoiminnan harjoittajan saamat korvaukset ylittävät 10 000 euron korvaussumman, eikä kuljetustoiminnan harjoittajalla ole asianmukaista liikennelupaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tällöin VI osan 1 luvun 4 §:n mukaisesti velvoittaa välityspalvelun tarjoajaa korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä.

## **2 luku Kansainvälinen tavarankuljetus**

Tässä luvussa säädettäisiin kansainvälisestä tavarankuljetuksesta siltä osin kuin tästä on EU-lainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten voimaansaattamislakien lisäksi tarpeellista säätää. Voimassa olevia kansainvälistä tavarankuljetusta koskevia säännöksiä ei ole tarkoitus liikennekaarella muuttaa, mutta säännösten muotoilua on jouduttu tarkistamaan sen vuoksi, että tavaraliikennelaissa osa säännöksistä on ollut määritelmässä, osa toimivaltaista viranomaista koskevissa pykälissä. Tavoitteena on ollut säilyttää liikennekaaren muuta esittämistapaa noudattavalla tavalla voimassa oleva tilanne muutoin, paitsi toimivaltaiseksi lupaviranomaiseksi esitetään ELY-keskuksen sijasta Liikenteen turvallisuusvirastoa.

1 §. *Kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa.* Luvun 1 §:ssä määriteltäisiin kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa. Määritelmä vastaisi voimassa olevan tavaraliikennelain 2 §:ään sisältyvää määritelmää. Määritelmä on merkityksellinen sekä tämän luvun 2 että 3 §:n kannalta.

2 §. *Suomessa tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen.* Ehdotettu 2 § Suomessa tarvittavan kuljetusluvan myöntämisestä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan tavaraliikennelain 22 §:ää, mutta tekstiin on tehty toimituksellisia muutoksia.

3 §. *Ulkomaille tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen.* Ehdotettu 3 § ulkomaille tarvittavan kuljetusluvan myöntämisestä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan tavaraliikennelain 23 §:ää ja nykykäytäntöä, mutta tekstiin on tehty toimituksellisia muutoksia. Pykälään ei ole ehdotettu säännöstä viranomaisen mahdollisuudesta asettaa luvan hakemiselle määräajan, koska tästä ei tarvitsisi lain tasolla säätää.

4 §. *Kuljetusluvan palauttaminen.* Ehdotettu 4 § vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan tavaraliikennelain 24 §:ää.

## **3 luku: Kuljettajaa koskevat vaatimukset**

1 §. *Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset.* Luvun 1 §:ssä säädettäisiin taksiliikenteessä toimivaa kuljettajaa koskevista vaatimuksista. Tällaista kuljettajaa kutsuttaisiin taksinkuljettajaksi riippumatta siitä, harjoitetaanko toimintaa henkilöliikenneluvan vai taksiliikenneluvan nojalla.

Vaatimukset perustuisivat osin voimassa olevaan taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin, mutta vaatimuksia on huomattavasti kevennetty. Taksinkuljettajalla olisi oltava kuljetettavan ajoneuvon voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus. Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi kuljettajalla hyväksytään sellainen muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa (EU-valtio) tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa (ETA-valtio) myönnetty ajokortti, joka tunnustetaan Suomessa ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaksi.

Muista EU- ja ETA-korteista ei kuitenkaan hyväksyttäisi niitä, jotka olisi vaihdettu sellaisessa kolmannessa valtiossa annetun ajokortin perusteella, jota ei lainkaan tunnusteta Suomessa ajamiseen oikeuttavana. Näitä ovat ajokortit, jotka on myönnetty muussa kuin Wienin tai Geneven tieliikennesopimukseen liittyneessä valtiossa tai jotka ovat esimerkiksi jonkin alueen ajokortteja, joita ei Suomessa tunnusteta. Ajokorttien kelpoisuudesta säädetään ajokorttilaissa. Ajokortti ja siihen perustuva ajo-oikeus ei olisi voimassa, jos henkilö olisi ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa. Sama vaikutus olisi myös muussa jäsenvaltiossa ajo-oikeuteen kohdistetulla toimenpiteellä, jonka perusteella ajo-oikeutta ei ole.

Lähtökohtana olisi edelleen B-luokan ajokorttia edellyttävän ajoneuvon, henkilöauton tai pakettiauton, kuljettaminen. Kyseisen ajoneuvon kokonaismassa voi olla enintään 3,5 tonnia ja siinä olisi kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle. Muuta ajoneuvoa taksina käytettäessä vaadittaisiin sen edellyttämä ajo-oikeus, mutta ammattimaisesti harjoitettavassa toiminnassa vähimmäisvaatimuksena olisi kuitenkin B-luokan auton ajo-oikeus. Näin esimerkiksi kuljettajalta vaadittaisiin B-luokan ajokorttia, vaikka taksina käytettäisiin kevyttä nelipyörää. Raskaan kaluston ajoneuvoa käytettäessä kuljettajaan kohdistuisivat myös kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyysvaatimukset.

Näiden ajotaitoa osoittavien vaatimusten lisäksi asetettaisiin taksinkuljettajan henkilökohtaisiin ominaisuuksiin liittyvänä vaatimus siitä, että taksinkuljettajalla ei saa olla taustalla eräitä rikoksia. Tämä vaatimus perustuu tarpeeseen suojata matkustajan henkilökohtaista turvallisuutta. Esitetään, että taksinkuljettajaan sovellettaisiin samoja kriteereitä kuin lasten kanssa työskenteleviin henkilöihin. Koska lakiin ei esitettäisi vastaavaa rajausta kuin lasten kanssa työskentelevien rikostaustan selvittämisestä annetussa laissa, rikosrekisteriote edellytettäisiin myös alle kolmen kuukauden työsuhdetta varten.

Lisäksi taksinkuljettajan osalta otettaisiin huomioon eräät liikenne rikokset.

Koska taksinkuljettajana toimiminen ei enää edellyttäisi viranomaisen lupaa, arviota henkilön sopivuudesta ei tekisi enää viranomainen virkavastuulla. Tämän vuoksi teot olisi yksilöitävä niin, että sopivuus tai sopimattomuus olisi todettavissa ilman erillisiä arvioita. Tämä tapahtuisi rikosrekisterioteella. Tästä tarkistamisesta säädetäisiin tarkemmin seuraavassa pykälässä.

Taksinkuljettajana ei saisi toimia henkilö, joka on syyllistynyt rikosrekisterioteesta ilmenevällä tavalla rikosrekisterilain 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun tekoon, joka estäisi häntä työskentelemästä lasten kanssa.

Lisäksi taksinkuljettajana ei saisi toimia henkilö, joka on edeltäneen viiden vuoden aikana syyllistynyt rikosrekisterioteesta ilmenevällä tavalla rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta tai ajokorttilain (386/2011) 64 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun tekoon, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Nämä teot eivät näy rikosrekisterioteella, jos niistä on tuomittu vain sakkoa.

Ehdotettu pykälä edellyttäisi rikosrekisterilain 6 §:2 momenttiin muutosta, jossa säädetäisiin tällaisen rikosrekisterioteen antamisesta.

*2 §. Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudet taksinkuljettajaa koskevien vaatimusten tarkistamisessa.* Luvun 2 §:ssä säädetäisiin henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudesta huolehtia siitä, että taksiliikenteen kuljetuksia ajava kuljettaja täyttää henkilökohtaisia ominaisuuksia

koskevat vaatimukset. Tätä tarkoitusta varten liikenneluvan haltijan olisi tarkistettava, että kuljettajalla on tämän luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitettu ote rikosrekisteristä. Ote saisi olla korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin annettu. Rikosrekisteriote voitaisiin vaatia esitettäväksi uudelleen, ei kuitenkaan useammin kuin kerran vuodessa, jos liikenneluvan haltijalla on syytä epäillä, että kuljettaja olisi syyllistynyt tekoihin, jotka estävät häntä toimimasta taksinkuljettajana.

Menettelyä koskevat säännökset pykälän 2 ja 3 momentissa vastaisivat myös muuten lasten kanssa työskentelemisessä noudatettavaa menettelyä. Rikosrekisteriote esitettäisiin vain nähtäväksi, eikä sitä saisi muuten käsitellä ja sen sisältämiä tietoja ilmaista sivullisille. Ote olisi palautettava niin pian kuin se on mahdollista. Säännösten vastaisesti menettelyn seuraamukset sisältyisivät rangaistussäännöksiin. Jos liikenneluvan haltija laiminlöisi näistä velvollisuuksista huolehtimisen, liikennelupaann voitaisiin kohdistaa myös hallinnollisia seuraamuksia (huomautus, varoitus, luvan peruuttaminen).

### III OSA: PALVELUT

#### 1 luku: Liikennepalvelut

1 §. *Tiedonantovelvollisuus*. Pykälässä säädettäisiin tiedoista, jotka taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämisspalvelun tarjoajan olisi pidettävä matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa. Sähköisellä muodolla tarkoitetaan esimerkiksi internet-sivuja tai sosiaalisen median palveluita. Tieto ei kuitenkaan saa olla pykälässä säädettyä tarkoitusta varten koneluettavassa muodossa, koska tarkoituksena on, että matkustajana oleva luonnollinen henkilö saa siitä selon. Tavoitteena on mahdollistaa, että matkustaja voi vertailla palveluiden eri ominaisuuksia ennen kuljetussopimuksen syntymistä. Säännöksen tavoitteena on turvata riittävä tieto käytössä olevasta palvelusta, mutta ei määritellä palvelulle laadullisia vähimmäisvaatimuksia. Tiedonantovaatimusten olisi oltava selkeät, jotta epäselvyyksistä johtuvia palveluvirheitä olisi mahdollisimman vähän.

Olellaista olisi kuvata tarjottavat palvelut - millaista palvelua, missä ja milloin tarjotaan - ja niiden ominaisuudet niin hyvin, että matkustajan olisi mahdollista annettujen tietojen perusteella varmistua palvelun sopivuudesta itselleen ja valita haluamansa palvelun. Palvelun muutoksesta, kuten esimerkiksi reitin, aikataulun tai hinnan muutoksesta tai palvelun yksittäisen vuoron peruutuksesta, olisi ilmoitettava niin pian kuin mahdollista. Myös palvelun lopettamisesta kokonaan olisi ilmoitettava mahdollisimman pian. Poiketen voimassaolevan joukkoliikennelain säännöksistä laissa ei säädettäisi ajankohtaa, jolloin lopettamisesta olisi viimeistään ilmoitettava.

Tiedonantovelvollisuus koskee myös julkisesti rahoitettuja palveluita tuottavia toimijoita. Toimijat voivat sopia, että tietojen saataville asettamisesta huolehtii jokin muu taho kuten välityspalvelun tarjoaja tai julkisesti rahoitetuissa palveluissa esimerkiksi viranomainen. Tiedonantovelvollisuus koskee myös muutoin välityspalvelun tarjoajaa. Välityspalvelun tarjoajan on siten huolehdittava siitä, että sillä on pykälässä tarkoitettut tiedot saatavilla sen välittämistä kuljetuksista.

Pykälän toiseen momenttiin ehdotetaan poikkeusta vaatimuksesta toimittaa tiedot sähköisesti. Vaatimuksesta voisi poiketa, jos tämä jos tietojen toimittaminen sähköisesti ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen olisi oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa. Koska odotuksena on, että

palvelujen kirjo tämän esityksen myötä laajenisi, olisi palveluja koskevien tietojen julkistaminen tärkeää, jotta asiakas voisi etukäteen varmistua tarjottavien palvelujen soveltuvuudesta itselleen.

2 §. *Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet.* Taksiliikenteessä on kuljetusmuodon erityispiirteiden vuoksi erityisiä asiakastarpeita. Lisäksi taksiliikenteen erityispiirteenä on, että matkustaja on usein ajoneuvossa yksin kuljettajan kanssa. Erityispiirteiden huomioonottamiseksi pykälässä säädettäisiin taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudesta huolehtia siitä, että taksinkuljettaja ottaa riittävällä tavalla huomioon matkustajan tarpeet ja mahdolliset toimintarajoitukset. Taksiliikenteen matkustajista huomattava osa on toimintarajoitteisia, ja he saattavat tarvita erityistä avustamista ja huolenpitoa. Kun arvioitaisiin sitä, ottaako taksinkuljettaja riittävällä tavalla huomioon tarpeet, vaikuttaisi se, vastaako palvelu markkinoinnissa annettuja tietoja sekä vastaako palvelu muutoin sitä, mitä yleensä vastaavan palvelun yhteydessä on aihetta olettaa.

Koska matkan hinta ei ole välttämättä etukäteen tiedossa, säädetään siitä että kuljettajan tulee valita edullisin reitti, tai ajaa matkustajan etukäteen valitsemaa reittiä.

Matkustajalla olisi oikeus jatkossakin maksaa matka käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei asiakas ole muuta hyväksynyt tilauksen tai varauksen yhteydessä. Voimassa olevan taksiliikennelain maksutapojen lisäksi on haluttu mahdollistaa myös uusia sähköisiä maksutapoja.

3 §. *Taksiliikenteen hinnoittelu.* Pykälä koskisi kuluttajalle tarjottavia taksipalveluja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava ennen taksiajon alkamista tai ennen tilauksen vahvistamista tieto taksipalvelun hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteet. Taksiliikenteen hinnoittelua koskevat vaatimukset koskisivat taksiliikenneluvan haltijaa ja joukkoliikenneluvan haltijaa sekä välityspalvelun tarjoajaa. Velvoite ei kohdistuisi yhdistämispalvelun tarjoajaan. Yhdistämispalveluissa taksipalvelun hinta on yhdistetty osaksi useita eri liikkumispalveluja koskevaa palvelupakettia, jolloin yksittäisen tai useamman taksimatkan hinnan ilmoittaminen osana palvelukokonaisuutta ei ole tarkoituksenmukaista. Yhdistämispalvelun tarjoaja voi kuitenkin myös toimia esimerkiksi välityspalvelun tarjoajana, jos se yhdistämispalvelun ohella välittää kuljetuksia korvausta vastaan ja ottaa kuljetuksen välittämisestä korvauksen. Tällaisessa tilanteessa yhdistämispalvelun tarjoajaan sovelletaan luonnollisesti välityspalvelun tarjoajaan kohdistuvia velvoitteita.

Pykälässä ei säädetä siitä, miten hinta on laskettava, vaan palveluntarjoaja voi vapaasti päättää hinnoittelumallin. Kuitenkin palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että hinta tai hinnan määräytymisen perusteet ilmoitetaan selkeällä, yksiselitteisellä ja ymmärrettävällä tavalla siten, että kuluttajan on helppo ymmärtää, mistä osista hinta muodostuu ja hänen on mahdollista arvioida kokonaishinta. Jos kyseessä on esimerkiksi kuukausihinnoiteltu tuote, palveluntarjoajan olisi kerrottava siitä, miten kyseisen palvelun hinta määräytyy.

Hinnan ilmoittaminen selkeästi ja ymmärrettävästi merkitsee siten myös, että kuluttajan on ennen matkan alkua pystyttävä arvioimaan matkan kokonaishinta. Tilattaessa palvelu etukäteen esimerkiksi puhelimitse, tekstiviestillä tai internetin kautta hinta on ilmoitettava ennen tilauksen vahvistamista. Otettaessa taksipalvelu esimerkiksi suoraan kadulta tai taksiasemalta hinta on ilmoitettava ennen matkan alkamista. Lisäksi palvelun hinnaston on oltava helposti kuluttajan havaittavissa, esimerkiksi nähtävillä auton ulkopuolella ja auton takapenkillä tai ennalta tilatuissa ajoissa esimerkiksi yrityksen internet-sivuilla.

Pykälän 1 momentin ensimmäinen lause vastaa sisällöltään kuluttajansuojalain 2 luvun 8 §:n 1 momentin 3 kohtaa, joka koskee kulutushyödykkeen hinnan määräytymistä. Vastaava velvoite koskee myös kotimyyntiä ja etämyyntiä. Edellä mainitut kuluttajansuojalain säännökset eivät kuitenkaan koske kuljetuspalveluja. Kulutushyödykkeen hinnan ilmoittamisesta markkinoinnissa annetun valtioneuvoston asetuksen (553/2013) 3 §:n 2 momentissa säädetään kulutushyödykkeen hinnan ilmoittamisesta, joka sisällöltään vastaa pykälän jälkimmäistä lausetta.

Ehdotetun 2 momentin mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten hinta on ilmoitettava sekä hinnaston esilläpidosta. Määräys voi sisältää tarkempia säännöksiä esimerkiksi siitä, missä muodossa hinta on ilmoitettava esimerkiksi tarjottaessa palveluja kadulla ja taksitolpalla, jotta hinnat olisivat matkustajalle vertailukelpoisia ja jotta hinnat olisi matkustajalle selkeästi ja ymmärrettävästi saatavilla. Määräyksessä voidaan velvoittaa ilmoittamaan esimerkiksi kilometriperusteiset hinnat samaa mittasuhdetta käyttäen, jotta hinnat ovat kuluttajan kannalta vertailukelpoisia. Määräyksessä voidaan myös antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä tavoin hinta on esitettävä esimerkiksi auton ulkopuolella. Määräyksessä voidaan esimerkiksi edellyttää, että taksiasemalta tai kadulta otettavien palvelujen yhteydessä hinta on oltava nähtävillä auton ulkopuolella.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksen matkustajille tarjottavan taksipalvelun hinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksipalvelusta on sovittava nimenomaisesti erikseen. Sopimus voidaan tehdä esimerkiksi kirjallisessa muodossa tai sähköisesti, mutta se on tehtävä nimenomaisesti erikseen. Mahdollisuus tutustua hinnastoon esimerkiksi auton takapenkillä tai auton ulkopuolella ei ole riittävää. Taksipalvelujen tarjoajalla on näyttövelvoite siitä, että sopimus on syntynyt.

Liikenteen turvallisuusvirasto seuraa taksipalvelujen yleistä hintatasoa. Yleistä hintatasoa seurattaessa voidaan hyödyntää esimerkiksi taksihintaindeksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa kokonaishintaa määrittäessään huomioon taksipalvelujen yleisen hintatason lisäksi esimerkiksi erilaiset taksipalvelujen hinnoittelumallit. Määräyksen tarkoituksena on kuitenkin asettaa kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävä, yksinkertainen kokonaishinta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän matkasta olisi sovittava nimenomaisesti erikseen. Tarkoituksena on siten edistää matkustajan tietoisuutta erityisesti tilanteessa, jossa matkan hinta on yleistä taksipalvelujen hintatasoa huomattavasti korkeampi.

Ehdotetun momentin tarkoituksena on parantaa matkustajan mahdollisuuksia saada etukäteen selville taksipalvelujen hinnat, jotka voivat muodostua yksittäisen kuluttajan kannalta kohtuuttomiksi. Liikenteen turvallisuusviraston määrittelemän hinnan tarkoituksena ei ole estää palvelun tarjoajaa tarjoamasta myös määriteltyä hintaa korkeammalla hinnalla tarjottavia palveluja, vaan huolehtia siitä, että näissä tilanteissa palveluntarjoaja sopii asiasta kirjallisesti tai muulla tavoin nimenomaisesti erikseen kuluttajan kanssa. Kirjallisen vaatimuksen voi toteuttaa käytännössä useilla eri tavoilla, perinteisin keinoin kuin myös erilaisilla sovelluksilla ja laitteilla.

Velvollisuus sopia hinnasta nimenomaisesti erikseen koskee taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijaa sekä välityspalvelun tarjoajaa riippumatta siitä, millä tavoin palvelusta sovitaan. Säännös koskee siten sekä kadulta ja taksiasemalta tarjottavia palveluja että esimerkiksi puhelimitse ja digitaalisesti ennakolta tarjottavia palveluja.

## **2 luku. Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus.**

1 §. *Liikkumispalvelua koskeva olennainen tieto.* Ehdotetussa 1 momentissa asetettaisiin uusi perusvaatimus tietojen yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Velvoite koskisi henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajia, eli sen piiriin kuuluisivat perinteisten liikennepalvelun tarjoajien lisäksi myös määritelmän mukaisesti laajasti erilaiset palvelut. Edelleen velvoite koskisi kaikkien eri liikennemuotojen palveluntarjoajia, kuten rautatieliikenteen yhtiöitä, varustamoita, lentoyhtiöitä sekä muun muassa satamia, lentokenttiä ja terminaaleja. Liikkumispalveluiden tarjoajan määritelmä pitää sisällään myös välityspalvelun tarjoajat.

Yhden tiedon tarvitsee olla saatavilla vain kerran, eli jos tieto on saatavilla välityspalvelun tai toisen liikkumispalvelun tarjoajan rajapinnan kautta, ei liikkumispalvelun tarjoajan enää tarvitse huolehtia rajapinnan avaamisesta omaan palveluunsa. Olennaiset tiedot sisältäisivät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot. Eri palveluissa olennaiset tiedot voisivat poiketa toisistaan, ja ratkaisevaa on tietyn palvelun osalta juuri se, mikä kyseisen palvelun kohdalla on olennaista tietää. Palveluntarjoajalla on lähtökohtaisesti oltava tällaiset tiedot palvelustaan, muuten palvelun tarjoaminen olisi käytännössä mahdotonta, joten uutta tietoa ei tarvitsisi tuottaa.

Ajantasaisuusvaatimus tarkoittaisi sitä, että tiedot annetaan saataville heti, kun ne ovat palveluista vastaavan tahon saatavilla. Koneluettavalla vakiotietomuodolla tarkoitettaisiin sitä, että tietoa on helppo käsitellä tietokoneohjelmistoilla. Tavanomaista PDF-muotoista tai HTML-sivuilla olevaa tietoa on vaikea lukea ohjelmallisesti ja siksi tiedon koneluettavuuteen soveltuisi esimerkiksi XML-muoto sekä erilaiset rajapinnat suoraan datalähteeseen. Ilmaisulla ”vapaasti käytettäväksi” tarkoitettaisiin sitä, että tietoja voidaan käyttää uudelleen ilman rajoittavia käyttöehtoja. Uudelleen käytössä on yleensä asianmukaista mainita tietojen lähde ja niiden viimeisin ajan tasalle saattamisen ajankohta.

Voimassa olevan joukkoliikennelain 57 §:n 2 momentin mukaisesti liikenteenharjoittajan ja joukkoliikenneviranomaisen on luovutettava ajantasaiset liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot Liikennevirastolle liikennepalveluista tiedottamista varten ja liikenteenharjoittajan vastaavat tiedot vielä erikseen joukkoliikenneviranomaiselle. Varsin isolle osalle keskeisiä toimijoita velvoite ei siis olisi kokonaan uusi. Yhä enenevässä määrin toimijat myös ovat avanneet tai avaamassa omia rajapintojaan. Avointen rajapintojen päälle voidaan odottaa syntyvän uutta markkinaehtoista palveluntarjontaa, ja myös sellaisia uusia palveluita, joita ei vielä nykyään tunneta. Tiedon digitalisointiin ja käsittelyyn liittyvät palvelut ja sen varaan tukeutuvat muut palvelut ovat keskeinen osa digitaalisten liikennepalvelumarkkinoiden liiketoimintaekosysteemiä, jolloin on perusteltua, että osaamista ja edellytyksiä liiketoiminnan harjoittamiselle syntyy laajalle joukolle toimijoita. Tämän johdosta tietojen luovuttamisen keskittäminen viranomaiselle ei edistäisi liikennejärjestelmän toimivuutta ja kehittymistä. Todennäköistä myös on, että markkinaehtoiset palvelut pystyvät uusiutumaan viranomaisen palvelua ketterämmin.

Ehdotetussa 2 momentissa annettaisiin kuitenkin Liikennevirastolle tehtäväksi tarjota edelleen työkaluja 1 momentin velvollisuuden hoitamiseen. Liikenneviraston nykyään ylläpitämään Koontipalveluun liittyy myös niin kutsuttu RAE-työkalu, jonka avulla etenkin pienemmät toimijat voivat ilmoittaa joukkoliikennelain 57 §:ssä vaaditut tiedot Liikennevirastolle, joka muuntaa tiedot koneluettavaan muotoon. Liikennevirasto voinee veloitteen täyttämiseksi hyödyntää olemassa olevia palveluitaan, mutta on oletettavaa, että niitä joudutaan myös kehittämään. Edellä 1 momentissa asetetun veloitteen täyttäminen saattaa olla hankalaa etenkin sellaisille pienille toimijoille, joilla ei ylipäätään ole sähköisiä järjestelmiä palvelunsa toteuttamisen avuksi. Nämä voisivat jatkossa toimia samaan tapaan kuin tähänkin saakka. Liikenneviraston tarjoamien työkalujen käyttäjäksi saattaisi tulla lisäksi sellaisia liikkumispalvelun tarjoajia, joihin joukkoliikennelain 57 § ei ole ulottunut.

Liikenneviraston tarjoama palvelu olisi vaihtoehtoinen tapa toteuttaa rajapintojen avaaminen, mutta sen käyttömahdollisuutta ei kuitenkaan ole rajoitettu ainoastaan pieniin toimijoihin. Liikenneviraston ei tarvitse antaa työkalua käyttöön ilmaiseksi. On oletettavaa, että digitalisaation edetessä yhä useammat toimijat näkevät tiedon avoimen jakamisen mukanaan tuomat hyödyt ja avaavat itse omat rajapintansa.

Ehdotettu 3 momentti sisältäisi valtuutuksen säätää tarvittaessa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Kyse on etenkin tiedoista, joita tiedon 1 momentin velvoite koskee. Näihin sisältyisivät ainakin nykyiset joukkoliikennelain nojalla toimitettavat tiedot, mutta jatkossa tietosisällöissä tulee huomioitavaksi myös EU:n valmistelemat vaatimukset tiedon tuottamisesta multimodaalisessa liikenteessä sekä tarve reaaliaikaiselle tiedolle erityisesti häiriöistä. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella pantaisiin täytäntöön tiedonantovelvoite vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU 7 artiklan 7 kappaleen osalta julkisten tankkaus- ja latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevat tiedoista sekä reaaliaikaista käytettävyyttä sekä aiempaa ja reaaliaikaista latausta koskevia tietoja sähköautojen latauspisteiden osalta. Asetuksenantovaltuus on tarpeen sen johdosta, että sekä palvelut ja etenkin käsitys siitä, millaisten tietojen avaaminen minkäkin palvelun osalta on tarpeen yhteentoimivuuden varmistamiseksi, kehittyvät nopeasti.

*2 §. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus.* Ehdotettu 2 § olisi uutta sääntelyä, jolle ei tiettävästi ole toistaiseksi kansainvälistä vastinetta. Multimodaalisten eli useamman liikennemuodon yhdistävien matkaketjujen syntyminen edellyttäisi viestintämahdollisuutta matkaketjun eri osien järjestelmien kesken. Suljettu lippu- ja maksujärjestelmä, joka ei ole kytkettynä verkkoon muodostaa teknisen esteen tällaisten matkaketjujen tarjoamiselle. Riittävä valmius ja pohja laajemmalle järjestelmätason integraatiokehitykselle voidaan saavuttaa asettamalla minimivaatimuksena tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajalle, välityspalvelun tarjoajalle tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavalle toimijalle, että kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen tulee olla kolmannen osapuolen hankittavissa koneluettavan avoimen rajapinnan kautta. Säännön mahdollistaa ehjien matkaketjujen muodostaminen ja myymisen kolmannen osapuolen toimesta. Matkustusoikeuden todentamisen on voitava tapahtua sekä matkustajan että palveluntarjoajien kannalta helpolla ja kustannustehokkaalla tavalla. Vaatimus voidaan täyttää esimerkiksi mobiililipulla tai toimittamalla sähköisesti esimerkiksi QR-koodi (Quick Response-koodi eli ruutukoodi, jota luetaan esimerkiksi matkapuhelimessa olevalla sovelluksella). Jos kyse on matkasta, joka maksetaan jälkikäteen ja jonka hinta vaihtelee esimerkiksi kuljetun matkan tai käytetyn ajan perusteella, rajapinnasta on voitava varata yksittäinen matka. Jälkimmäisessä on tyypillisesti kyse esimerkiksi taksipalveluista.

Ehdotettu sääntely mahdollistaisi ehjien matkaketjujen muodostamisen. Välityspalvelun ei tarvitsisi antaa suoraa pääsyä välittämiinsä kuljetuspalveluihin, vaan riittäisi, että se avaa oman rajapintansa ja mahdollistaa matkan varaamisen tai kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen hankkimisen. Jos kuljetuspalvelu kuuluu välityspalvelun piiriin, ei kuljetuspalvelun tarjoajan itsensä tarvitse enää huolehtia oman palvelunsa rajapinnan avaamisesta, vaan riittää että kuljetuspalvelu on yhden avoimen rajapinnan kautta hankittavissa tai varattavissa. Kuljetus- tai välityspalvelun puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavalla toimijalla tarkoitetaan esimerkiksi eräitä toimivaltaisia viranomaisia, jotka ovat järjestäneet niiden ostamissa julkisesti tuetuissa kuljetuspalveluissa käytettävät lippu- ja maksujärjestelmät.

Säännöksessä on kyse minimistä, jonka avulla matkaketju voitaisiin muodostaa. Muut lipputuotteet ja mahdolliset tukkualennukset sekä muut mahdollista toimijoiden välistä yhteistyötä koskevat seikat



jäisivät toimijoiden välisten sopimusten varaan. Käytännössä rajapinnan hyödyntäminen edellyttää muutoinkin, että toimijat pystyvät sopimaan joistakin järjestelyistä, kuten esimerkiksi matkustusosoikeuden todentamisen hoitamisesta käytännössä. Säännöksessä ei edellytettäisi asiakastiedon siirtämistä eikä liiketalousliiketoimintojen piiriin kuuluvien tietojen avaamista.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa 1 momentin velvoitteesta voidaan poiketa. Poikkeuksen hyödyntäminen edellyttäisi toimimista rajatulla alueella tai pienessä mittakaavassa sekä teknisesti poikkeuksellisella tavalla. Esimerkiksi yhteysalusliikennekin tarvitsee matkaketjun tarjoamia lisäpalveluita asiakkaiden liikennepalveluiden tason kehittämiseksi, eikä rajoitettu toiminta-alue siksi ole suoraan peruste poiketa yhteentoimivuudesta. Yhteiskunnan rahoittamien eli julkisesti hankittujen palvelujen osalta poikkeusta ei kuitenkaan voisi hyödyntää, vaan yhteiskunnan varoilla tulee täysimittaisesti edistää liikennejärjestelmän tehokasta hyödyntämistä ja palvelumarkkinoiden syntymistä kaikilta osin. Monet pienistä toimijoista saattavat kuitenkin jo nyt tehdä yhteistyötä jonkin välityspalvelun tarjoajan kanssa, ja heidän osaltaan rajapinnan avaaminen tapahtuisi kuten 1 momentin kohdalla on kuvattu. Tämä mahdollistaisi myös pienempien toimijoiden osallistumisen julkisiin tarjouskilpailuihin.

3 §. *Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa.* Ehdotetun 3 §:n avulla pyrittäisiin edistämään lippujärjestelmien kehitystä suljetuista järjestelmistä yhteentoimiviksi. Ilman yhteentoimivia lippujärjestelmiä ei voi syntyä tehokkaasti toimivia liikkumispalveluiden markkinoita. Liikennepalvelujen hankintaan kohdistuu jo tällä hetkellä vaatimuksia esimerkiksi ympäristö- ja energiavaikutusten huomioimisesta osana hankintoja. Menettelyn voidaan katsoa soveltuvan hyvin myös julkisin varoin rahoitettavaan liikenteen tieto- ja lippujärjestelmäinfrastruktuurin rakentamiseen. Julkisia varoja ei jatkossa saisi enää ohjata sellaisten palveluiden hankintoihin, jotka eivät ole yhteentoimivia ja kytkettävissä osaksi matkaketjuja. Yhteentoimiva ja avoin lippu- ja maksujärjestelmäpohja luo tarvittavan alustan myös markkinaehtoisten palveluiden kehittämiseksi ja lisääntymiseksi. Uudet markkinaehtoisesti tarjotut liikkumispalvelut perustuvat suurelta osin jo valmiiksi avoimuuden periaatteelle.

Julkisia hankintoja tekeviin toimivaltaisiin viranomaisiin kohdistuvan velvoitteen keskeisin sisältö olisi säännöksen 2 kohdassa. Sen mukaisesti tarjousasiakirjoissa olisi edellytettävä internet - pohjaiseen taustajärjestelmään perustuvia lippu- ja maksujärjestelmiä. Kansainvälisesti puhutaan yleisesti tunnistepohjaisista järjestelmistä, ja yleinen käsitys on, että niihin tullaan laajasti siirtymään. Ne mahdollistavat yhteentoimivuuden. Lisäksi edellytyksenä on, että matkustusosoikeuden on oltava todennettavissa yleiskäyttöisten teknologioiden avulla. Kuten edelläkin, yhteentoimivuus ei tarkoita kaikilta osin yhtenäisten järjestelmien käyttöä, vaan yleiskäyttöisyys voidaan toteuttaa esimerkiksi NFC-tekniikan tai QR-koodin käytöllä. Todentamismenetelmä ei siis ole lippujärjestelmäkohtaiseksi rakennettu. Suomessa osa lippu- ja maksujärjestelmistä on jo tällaisia, ja monien järjestelmien osalta olemassa on suunnitelma niihin siirtymiseen. Lain voimaan tullessa saattaa edelleen esiintyä teknologioista johtuvia rajoituksia vaatimusten täysimääräiseen huomioimiseen. Nämä joudutaan ottamaan huomioon. Säännöksen voimaan tulolle ei kuitenkaan asetettaisi varsinaista siirtymäaikaa VII osan 1 luvun 1 §:ssä. Säännös koskisi lain voimaan tulon jälkeen tehtäviä hankintoja.

4 §. *Syrjimätön pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin.* Ehdotetussa 4 §:ssä säädettäisiin syrjimättömyydestä. Rajapintojen avoimuuden käsitteen katsotaan yleisesti tarkoittavan, ettei rajapinnan käyttö edellytä syrjiviä menettelyjä tiedon saamiseksi tai hyödyntämiseksi. Lisäksi rajapinnan kuvaus ja dokumentaatio tulee olla avoimesti saatavilla, tai jos kyseessä on toiminnallinen rajapinta, sen käytön ehtojen tulee olla kaikille samat. Kuitenkin lakiin on katsottu

tarkoituksenmukaiseksi täsmentää yleiset periaatteet avoimuudesta. Lisäksi on tarpeen tuoda esille, että vaikka ehtoja, rekisteröitymistä, käyttö sopimusta tai maksuja rajapinnan hyödyntämisestä voidaan jatkossakin asettaa, näiden ehtojen tulee kohdella käyttäjiä yhdenvertaisesti. Myös perittävä maksu on käytön ehto, ja vaikka hyödyntämisestä mahdollisesti maksettava korvaus olisi osapuolten välinen sopimuskysymys, markkinoiden kehittymisen alkuvaiheessa pidetään tärkeänä, että ehdot ovat kohtuullisia myös perittävien maksujen tason osalta.

5 §. *Palveluita ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuus.* Ehdotetussa 5 §:ssä tarkoitettuna palveluntarjoajan kehittyminen on vasta aluillaan. Ehdotetussa 1 momentissa tarkoitettu palveluntarjoaja on luonteeltaan teknistä. Liikkumispalvelujen tarjoajien avointen rajapintojen yhdistämiseen ja ylläpitämiseen ja matkusoikeuksien todentamiseen tarjottavista taustajärjestelmistä ja -palveluista odotetaan syntyvän uusi toimijakerros. On tärkeää, että tällaisten teknisten palveluntarjoajien tietojärjestelmät ja palvelut rakentuisivat alusta lähtien yhteentoimiviksi. Tätä vahvistettaisiin myös asettamalla näille toimijoille yhteistyövelvoite. Liiketoimintamallien kehittyessä teknisten yhdistämispalvelujen ylläpitämien taustajärjestelmien kautta voidaan teknisesti huolehtia myös rahaliikenteen tarvitsemista clearing-palveluista, jolla korvaukset jaetaan palveluntarjoajien kesken. Mitä laajemmin asiakkaat käyttävät eri alueiden ja palveluntarjoajien liikkumispalveluita ristiin, sitä tärkeämmiksi automatisoidut rahan selvitys- ja tilityspalvelut muodostuvat.

Ehdotetussa 2 momentissa asetettu velvoite kohdistuu erityisesti MaaS -palvelun tarjoajiin. On oletettavaa, että yhteentoimivuus on niiden etujen mukaista, mutta silti myös niiden on omalta osaltaan edistettävä kehitystä.

Ehdotettuun 3 momenttiin sisältyisi valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella mahdollisista tarkemmista vaatimuksista yhteentoimivuuden osalta. Alkuvaiheessa valtioneuvoston asetukseen voisi sisältyä vaatimuksia erityisistä yhteisistä toimintaperiaatteista, mutta kun alan standardisointityö etenee, voitaisiin asetukseen lisätä myös tarvittavat standardiviittaukset.

6 §. *Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto.* Ehdotetun pykälän 1 momentti vastaisi voimassa olevaa tieliikennelain ITS-järjestelmien käyttöönotossa sovellettavia periaatteita koskevan 1 a luvun 5 b §:n 1 momenttia, ja sillä pantaisiin jatkossa täytäntöön tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU (jäljempänä ITS-direktiivi). Direktiivi on luonteeltaan puitelaki, joka saa sisältönsä sen 6 ja 7 artiklojen nojalla annettujen delegoitujen säädösten sisällöstä. Ne ovat komission asetuksia, minkä johdosta ne ovat suoraan sovellettavaa oikeutta edellyttävät ainoastaan rajallisesti kansallista sääntelyä.

Ehdotetussa 2 momentissa asetettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto toimivaltaiseksi viranomaiseksi arvioimaan vaatimustenmukaisuuden täyttymistä. Tällä hetkellä ITS-direktiin nojalla annetuista komission asetuksista yhteentoimivaa EU:n laajuista eCall-hätäpuhelinjärjestelmää koskevan asetuksen N:o 305/2013 4 artikla sekä dataa ja menettelyitä, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille koskevan asetuksen N:o 886/2013 9 artikla edellyttävät vaatimustenmukaisuutta arvioivan toimijan nimeämistä. Jatkossa tällaisia nimeämisiä saattaa tulla lisää direktiivin täytäntöönpanon edetessä, minkä johdosta ehdotettu muotoilu on yleinen.

Ehdotetussa 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus antaa tarvittaessa tarkempia teknisiä määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta. Kyse voi olla esimerkiksi tiettyjen standardien käytöstä tai arviointilaitosten antamien arvioiden käytöstä.

### 3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden asettaminen

Tämän luvun 1 - 9 §:t vastaisivat kumottavan joukkoliikennelain palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä koskevan 6 luvun säännöksiä. Luvun 8 ja 9 §:n otsikoita on muutettu, mutta säännösten asiallinen sisältö ei ole muuttunut.

Pykälissä viitattaisiin hankintalakiin, jonka kokonaisuudistus on vireillä. Pykäläviittauksen olisi tarkistettava vastaamaan uuden hankintalain säännöksiä, jos mainittu laki tulisi voimaan ennen tämän lakiesityksen hyväksymistä.

Uutena säädettäisiin tämän luvun 10 §:ssä palvelusopimusasetuksen mukaisen yksinoikeuden asettamisesta rautateiden ja maanteiden julkisessa henkilöliikenteessä.

Yksinoikeus vahvistettaisiin hallintopäätöksellä, joka tehtäisiin hankintapäätöksen yhteydessä. Toimivaltainen viranomaisena voisi V osan 1 luvun 4 §:n 2 momentin mukaisesti kieltää yksinoikeuden vastaisen toiminnan ja asettaa uhkasakon hallintopäätöksen tehosteeksi.

Edellä kuvattu menettely mahdollistaisi sen, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat myöntää palvelusopimusasetuksen mukaisia yksinoikeuksia. Komission palvelusopimusasetusta koskevassa tiedonannossa (2014/C 92/01) todetaan kuitenkin, että julkisia liikennepalveluita koskevien sisämarkkinoiden sujuvan toimivuuden varmistamiseksi toimivaltaisten viranomaisten olisi määriteltävä yksinoikeudet täsmällisesti oikeuksiksi, jotka eivät ylitä sitä, mikä on tarpeen kyseessä olevien palvelujen taloudellisen suojelun osalta, ja jätettävä mahdollisuuden mukaan tilaa myös muuntotyypisille palveluille.

Yksinoikeuden vastainen toiminta kiellettäisiin jälkikäteiskontrollin kautta hallintopäätöksellä ja sen tehosteeksi asetettavalla uhkasakolla. Menettely eroaisi voimassaolevan joukkoliikennelain menettelyistä siinä, että enää markkinoilletuloa ei kontrolloitaisi reittiliikennelupavaatimuksen kautta. Eroa voimassaolevaan lakiin olisi lisäksi siinä, että jatkossa markkinaehtoisen toiminnan voisi kieltää vain silloin, kun se olisi yksinoikeuden vastaista. Markkinaehtoista liikennettä ei voisi jatkossa kieltää sillä perusteella, että toinen toimija harjoittaa samalla alueella palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä sopimuksella viranomaisen kanssa.

### 4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §. *Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset.* Pykälä vastaisi asiallisesti kumottavan joukkoliikennelain valtionrahoituksen käyttötarkoituksia koskevaa 45 §:ää. Säännöksestä on poistettu toistoa ja yksinkertaistettu kieliasua. Lisäksi määrärahan käyttötarkoituksiin on uutena kohteena lisätty korvauksen maksaminen liikennepalvelun käyttäjälle (palveluseteli), mikä aiemmin ei ollut mahdollista.

2 §. *Määrärahan kiintiöinti ja käyttö sekä maksetun korvauksen takaisin.* Pykälän säännökset vastaisivat joukkoliikennelain 46 §:ää.

## IV OSA: VIRANOMAISET JA VALVONTA

Tässä osassa säädettäisiin liikennekaareen liittyvistä eri viranomaisista, heidän tehtävistään sekä oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan näissä tehtävissä.

## 1 luku: Viranomaisten toiminta

1 §. *Liikenteen turvallisuusvirasto yleisenä valvontaviranomaisena.* Liikenteen turvallisuusvirasto olisi tämän lain 2 osan 1 luvun 4 ja 5 §:ssä nimetty valtakunnalliseksi liikennelupaviranomaiseksi. Tämän luvun 1 §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävästä valvoa tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä. Käytännössä Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluvat ne lakiin liittyvät valvontatehtävät, joita ei ole nimenomaisesti osoitettu toiselle viranomaiselle.

2 §. *Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät.* Ehdotetussa 1 momentissa laajennettaisiin Liikenneviraston vastuuta joukkoliikenteen valtakunnallisesta kehittämisestä liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seuraamiseen ja yhteensovittaa liikkumispalvelujen kehittämistä. Myös markkinaehtoiisiin palveluihin perustuvassa mallissa ja maakuntauudistuksen toteutuessa tarvitaan taho, joka seuraa valtakunnallisella tasolla liikkumispalveluiden kehittymistä. Liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seurannalla tarkoitetaan esimerkiksi olemassa olevien palveluiden kartoitusta ja liikenteen solmupisteiden tunnistamista. Palvelutarjontaa seuraamalla Liikennevirasto saa myös käsityksen siitä, millaisia kehityshankkeita on vireillä, ja voi viestiä hyvistä käytännöistä ja yleisemminkin sovellettavissa olevista malleista.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin palveluntarjoajien velvollisuudesta toimittaa Liikennevirastolle määräjain tietoja, jotka mahdollistavat 1 momentissa säädetyt tehtävät toteuttamisen. Lisäksi Liikennevirastolla olisi oikeus käyttää tietoja tilastointiin ja tutkimukseen. Liikenteen palvelumarkkinoiden odotetaan kasvavan erityisesti markkinaehtoisen liikenteen kasvun kautta. Viranomaisen rooli tulee keskittymään aiempaa enemmän palvelutarjonnan kattavuuden ja laadun seuraamiseen ja valvontaan. Tätä tehtävää varten edellytetään tietoa saatavilla olevien palveluiden toteutumisesta ja kattavuudesta. Koska yksittäisistä matkoista koostuvan toteutumätiedon kerääminen edellyttää, että tiedot on anonymisoitu, säädettäisiin pykälässä, että nämä tiedot toimitettaisiin viranomaisille määräjain. Viranomaiselle ei siten toimitettaisi reaaliaikaista tietoa kaikista matkoista, vaan erityisesti seurantakäyttöön tuotettua yhdisteltyä tietoa alueittain.

Vaatus luovuttaa liike- ja ammattisalaisuuden estämättä liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevia tietoja viranomaisille ei ole uusi, vaan vastaavia säännöksiä sisältyy joukkoliikennelain 57 §:ään, tavaraliikennelain 27 §:ään ja taksiliikennelain 20 §:ään. Säännöksen sisältö on päivitetty vastaamaan viranomaisten uudistettuja vastuita. Velvollisuus kohdistuisi lisäksi aikaisempaa laajempaan joukkoon toimijoita, koska Liikennevirastolla on tarve saada tietoja kaikista liikkumispalveluista, jotta kokonaiskuva palveluiden tarjonnasta ja kysynnästä eri puolilla maata voidaan muodostaa.

Momentissa ei säädettäisi tietojen toimittamisen tavasta. Liikennevirasto voisi antaa siitä ohjeita ilman lain valtuutustakin. Tietojen toimittamisen lähtökohtana on mahdollisimman yksinkertainen menettely palveluntarjoajan kannalta. Toimijat, joille tietojen toimittaminen koneluettavassa muodossa esimerkiksi avointen rajapintojen kautta on helpointa, voisi toimittaa tiedot siten. Osa toimijoista ei pysty toimittamaan tietoja tällä tavoin, ja voisi hyödyntää Liikenneviraston tarjoamia työkaluja. Tietoja, jotka on jo toimitettu Liikennevirastolle III osan 2 luvun 1 §:n 2 momentin nojalla, ei tarvitse toimittaa uudelleen.

Liikennevirastolla olisi oikeus luovuttaa säännöksen nojalla saamia tietoja muille viranomaisille niiden laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi. Tämä on tärkeää muun muassa seuraavassa tämän luvun 3 §:ssä säädetyille tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille.

3 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Luvun 3 §:ssä määritettäisiin palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. Pykälä vastaa voimassa olevan joukkoliikennelain 14 §:ää. Esityksessä ehdotetaan säilytettäväksi toistaiseksi nykyiset toimivaltaiset viranomaiset. Valmisteilla olevan aluehallintouudistuksen myötä on syntymässä maakunnat, joille voi tulla myös julkisen liikenteen tehtäviä. Aluehallintouudistuksessa otetaan tarkasteluun joukkoliikenteen järjestämistä laajempi henkilöliikenteen kokonaisuus ja sen julkinen rahoitus.

Pykälän viimeisessä momentissa on kuvattuna viranomaisten velvollisuudet suunnitella palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa on otettava huomioon markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja niitä täydentävät julkiset palvelut. Suunnittelussa on kuultava alueella toimivia henkilökuljetuspalveluiden tarjoajia ja toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

4 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Luvun 4 pykälässä säädettäisiin rautatieliikenteen toimivaltaisista. Tässä pykälässä ehdotetaan samoin säilytettäväksi nykyiset toimivaltaiset viranomaiset. Viimeinen momentti suunnittelun hoitamisesta vastaa edellisen pykälän viimeistä momenttia.

5 §. *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset.* Ehdotettu 5 § EU:n liikenteen liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetuista toimivaltaisista viranomaisista vastaa voimassaolevaa joukkoliikennelain 11 §:ää lukuunottamatta sitä, että Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen sijasta valtakunnalliseksi viranomaiseksi ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastoa.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun asiakirjan ja 2 kohdassa tarkoitetun todistuksen antaisi yrityksen tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan poliisi. Asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun todistuksen ammatillisesta pätevyydestä antaisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

6 §. *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset.* Ehdotetussa 6 §:ssä osoitettaisiin EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut viranomaiset Suomessa. Pykälä vastaa muutoin voimassa olevan joukkoliikennelain 15 §:ää, mutta 2 momentissa toimivaltaiseksi viranomaiseksi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen sijasta on osoitettu Liikenteen turvallisuusvirasto.

7 §. *Kabotaasin turvaava menettely.* Ehdotetussa 7 §:ssä osoitettaisiin liikenne- ja viestintäministeriö viranomaiseksi, joka pyytää EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettua kabotaasin turvaavaa menettelyä komissiolta ja annetaan valtuudet antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä niistä toimenpiteistä, jotka mainitun artiklan 4 kohdan mukaan on kohdistettava omiin liikenteenharjoittajiin komission myöntämän turvamenettelyn aikana. Pykälä vastaa voimassa olevan tavaraliikennelain 4 §:ää.

8 §. *Matkustajien ja kuluttajien oikeuksia valvovat viranomaiset.* Luvun 8 §:ään ehdotetaan säännöksiä matkustajien ja kuluttajien oikeuksia valvovista viranomaisista. Pykälän ensimmäinen momentti olisi uusi säännös, joka liittyy uusiin matkustajan- ja kuluttajanoikeussäännöksiin lain III osan 1 luvussa. Pykälän toinen momentti vastaisi voimassa olevan joukkoliikennelain 16 §:ää.

9 §. *EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettujen terminaalien nimeäminen.* Ehdotettu 9 § EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa

asetuksessa tarkoitettujen linja-autoterminaalien nimeämisestä vastaa voimassa olevan joukkoliikennelain 52 a §:ää.

10 §. *ITS-direktiivissä tarkoitettu kansallinen viranomainen.* Luvun 10 §:ksi ehdotetaan säännöstä ITS-direktiivin yleisestä täytäntöönpanosta vastaavasta viranomaisesta, jona toimisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

11 §. *Interbus-sopimuksessa tarkoitettut viranomaiset.* Ehdotettu 11 § Interbus-sopimuksessa tarkoitetuista viranomaisista vastaa joukkoliikennelain 17 §:ää.

12 §. *Kahdenvälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen.* Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan joukkoliikennelain 18 §:ää.

13 §. *Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuutta valvovat viranomaiset.* Ehdotettu poliisin ja Tullin valvontavelvollisuus vastaa tavaraliikennelain 5 a §:n 5 momenttia.

### **3 luku: Viranomaistehtävien hoitaminen**

1 §. *Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus.* Luvun 1 §:ssä säädettäisiin liikennekaaren yleisen valvontaviranomaisen, Liikenteen turvallisuusviraston, oikeudesta päästä tässä laissa tarkoitettun toiminnan harjoittajan toimipaikan tiloihin ja alueelle, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä varikolle tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja EU:n asetusten noudattamisen valvomiseksi. Pykälä vastaisi joukkoliikennelain 30 c §:ää. Kuten joukkoliikennelain vastaavassa pykälässä, pääsyoikeus ei kuitenkaan koskisi pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi muutoinkin oikeus tarkastaa liikkumispalveluntarjoajan toimintaa. Tarkastuksessa tulisi noudattaa hallintolain 39 §:n mukaista tarkastusmenettelyä.

Toiminnan harjoittajan olisi annettava tarvittavat tilat ja laitteet tarkastuksen toimittamista varten ja muutoinkin avustettava tarkastuksessa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai siitä valmistettu jäljennös muulla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa luvanhaltijalle. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

2 §. *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus.* Ehdotetun 2 §:n 1 momentissa säädettäisiin ehdotettua lakia valvovien viranomaisten oikeudesta saada tietoja, jotka ovat tarpeen sille osoitettujen tehtävien toteuttamiseksi. Eniten näitä tehtäviä on Liikenteen turvallisuusvirastolla.

Tiedonsaantioikeus ulottuisi keneen hyvänsä, jonka tulee noudattaa ehdotetun lain säännöksiä. Täysin vastaavaa toimijoihin kohdistuvaa yleistä tiedonsaantioikeutta ei ole voimassa olevissa joukkoliikennelaissa, tavaraliikennelaissa tai taksiliikennelaissa. Se on kuitenkin välttämätön, jotta ehdotettuun lakiin sisältyviä toimijoihin kohdistuvia velvoitteita voidaan tehokkaasti valvoa. Muutoilultaan ehdotettu momentti vastaa tietoyhteiskuntakaaren 315 §:n 1 momenttia.

Ehdotetun 2 momentin säännös vastaisi tietoyhteiskuntakaaren 315 §:n 2 momenttia.

Ehdotettu 3 momentti olisi luonteeltaan selkeyttävä, ja se vastaisi tietoyhteiskuntakaaren 315 §:n 3 momenttia. Viranomaisen toiminnassa pyritään jatkossa mahdollisimman pitkälle sähköisiin prosesseihin, ja siksi myös tietoja pyydetään pääsääntöisesti sähköisesti, jolloin tiedot voidaan

toimittaa esimerkiksi sähköpostitse. On kuitenkin selvää, että viranomaisen on pyynnössään noudatettava kohtuullisuutta. Se ei voi esimerkiksi pyytää tietojen toimittamista avoimien rajapintojen yli koneluettavassa muodossa, ellei tietojen toimittajalla ole valmiina tällaista mahdollisuutta.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta saada tietoja muilta viranomaisilta niiden ylläpitämistä rekistereistä. Osa rekistereistä on sellaisia, että niihin merkityt tiedot ovat lähtökohtaisesti salassa pidettäviä. Tällaisia ovat esimerkiksi rikosrekisteri ja sakkorekisteri. Osa rekistereistä on puolestaan sellaisia, että niihin merkityt tiedot ovat pääsääntöisesti kenen tahansa saatavilla. Tällaisia ovat esimerkiksi liiketoimintakieltorekisteri ja konkurssi- ja yrityssaneerausrekisteri. Niihinkin saatetaan kuitenkin merkitä tietoja, jotka eivät ole julkisia, ja ehdotettu säännös oikeuttaisi tarvittaessa myös luovutusrajoitusten alaisten tietojen saantiin.

Momentti vastaisi voimassa olevan joukkoliikennelain 58 §:ssä ja tavaraliikennelain 33 §:ssä olevia viranomaisen tiedonsaantioikeutta toiselta viranomaiselta koskevia säännöksiä. Henkilöt, joihin tiedonsaantioikeus kohdistuu, vastaavat sanotuissa pykälissä mainittuja tahoja paitsi, että luetteloon on lisätty taksinkuljettaja. Taksinkuljettajan ajolupavaatimuksesta ehdotetaan luovuttavan, jolloin vastuu vaatimustenmukaisuuden valvomisesta siirtyisi taksiliikenteeseen oikeuttavan luvan haltijalle. Sen varmistamiseksi, että luvan haltija valvoo asianmukaisesti taksinkuljettajia, lupaviranomaiselle esitetään oikeutta saada taksinkuljettajien vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi tarvittavat tiedot. Tämän ehdotuksen taustalla on erityisesti se, että taksiliikenteen harjoittajien joukossa on paljon niin kutsuttuja yhden miehen yrityksiä, joissa luvan haltija on samalla itse taksinkuljettaja.

Voimassa olevan joukkoliikennelain ja tavaraliikennelain mukainen oikeus siirtyisi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselta Liikenteen turvallisuusvirastolle lupa- ja valvontatehtävien siirtymisen vuoksi. Lisäksi säännökseen on sisällytetty sellainen tiedonsaantioikeus, joka on tarpeen jäljempänä V osan 1 luvun mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi niin ikään siirtyvän liikenneluparekisterin ylläpidon vuoksi. Tällaisia tietoja ovat erityisesti väestötietojärjestelmästä ja yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä saatavat tiedot.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ei olisi yleistä tiedonsaantioikeutta säännöksessä lueteltuihin rekistereihin merkityistä tiedoista, vaan tiedonsaantioikeutta rajaa aina se, että tietojen on oltava välttämättömiä tässä laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Tiedot esimerkiksi rikosrekisteristä ja ulosottorekisteristä ovat tarpeen vaikkapa II osan 1 luvun 7 ja 8 §:n luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön hyvän maineen selvittämiseksi.

Ehdotetun momentin 9 kohdassa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus saada tietoja myös itse ylläpitämästään ajoneuvoliikennerekisteristä. Tämä säännös olisi tarpeen siksi, että rekistereiden tiedot saattavat tällöin yhdistyä tavalla, jota ajoneuvoliikennerekisteristä annettu laki (541/2003) ei kata. Tällöinkin Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta hakea tietoa rajoittaa välttämättömyysvaatimus.

Ehdotettu 5 momentti vastaisi yleisesti ajoneuvorekisterilain säännöksiä, esimerkiksi sen 11 §:n 2 momenttia ja 12 §:n 2 momenttia. Liikenteen turvallisuusvirasto pyrkii prosesseissaan sähköisiin menettelyihin ja paperilla tapahtuvien toimintojen vähentämiseen. Mikäli tekninen käyttöyhteys on olemassa, on se usein tehokkain tapa hoitaa tiedon siirtoa. Muu sähköinen muoto voi täytyä esimerkiksi sähköpostitse.

3 §. *Poliisin ilmoitusvelvollisuus.* Luvun 3 §:ssä säädettäisiin poliisin velvollisuudesta viipymättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa VI osan 1

luvun 2 §:ssä tarkoitettuun luvan peruuttamiseen taikka varoituksen antamiseen. Pykälä vastaisi tavaraliikennelain 28 §:ää.

4 §. *Oikeus saada virka-apua.* Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada sille tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi virka-apua poliisilta, rajavartiolaitokselta, Tullilta, työsuojeluhallinnolta ja Verohallinnolta.

Voimassa olevan joukkoliikennelain 11 §:ssä säädetään tällaisesta virka-avusta tarkastettaessa, että toimija täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettut vaatimukset. Vastaava säännös on tavaraliikennelain 3 §:ssä. Tässä laissa esitettäisiin säännöksiä myös taksiliikenteestä, joten virka-avun antamista ei olisi johdonmukaista rajata vain EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettuun toimintaan. Sen sijaan ehdotetaan virka-avun osalta yleisempää muotoilua, jossa virka-avun antaminen rajattaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyihin tehtäviin. Pykälässä käytetty muotoilu löytyy muun muassa voimassa olevista tietoyhteiskuntakaaren 309 §:stä ja ilmailulain 161 §:ksi.

Virka-avun tarve voisi Tullin tai rajavartiolaitoksen osalta konkretisoitua esimerkiksi tilanteessa, jossa kansainvälinen tavarankuljetus ylittää rajan. Poliisin apua voitaisiin tarvita esimerkiksi tarkastusoikeuden turvaamiseksi tai kun toimijalle asetettu teettämis- tai toiminnan keskeyttämisuhka pannaan täytäntöön. Työsuojeluhallinnon tai verohallinnon apuun voitaisiin joutua turvautumaan tilanteessa, jossa selvitetään liikenneluvan myöntämisedellytysten olemassaoloa.

## V OSA: LIIKENTEEN REKISTERIT

Ehdotetussa V osassa olisi tässä hallituksen esityksessä vain yksi luku. Muita liikenteen rekistereitä on tarkoitus käsitellä liikennekaarihankkeen myöhemmissä vaiheissa.

### 1 Luku Liikenneluparekisteri

Ehdotettu luku olisi uutta sääntelyä ja tarpeen liikennelupien myöntämistä koskevan toimivallan siirron seurauksena. Vastaavan rekisterin olemassaolo ei kuitenkaan ole uusi asia, sillä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa säädetään kansallisesta sähköisestä maantiekuljetusyritysten rekisteristä, jota kunkin jäsenvaltion on ylläpidettävä. Rekisteriä on tähän saakka ylläpitänyt Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

1 §. *Rekisteri ja rekisteriviranomainen.* Ehdotetun 1 §:n 1 momentin mukaan liikenneluparekisterissä olisi kaksi osaa, joista toinen olisi kaikille avoin ja toinen sisältäisi tietoja, jotka eivät ole julkisia. Rekisteriin merkittäisiin myös liikenteenharjoittaja-asetuksen perusteella arkaluonteisia tietoja, jotka voidaan asetuksen 16 artiklan mukaan säilyttää erillisessä rekisterissä. Tämän lisäksi rekisteriin voitaisiin merkitä muita tietoja, joihin kohdistuu käyttörajoituksia, esimerkiksi henkilötietoja. Kahta erillistä rekisteriä ei olisi tarpeen pitää, mutta tietojen jakaminen kaikille avoimiin ja käyttörajoitteisiin tietoihin olisi tarkoituksenmukaista.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaan rekisteriin sisältyviä tietoja on käsiteltävä tätä tarkoitusta varten nimetyn viranomaisen valvonnassa. Ehdotetun 2 momentin mukaan valtakunnallisen liikenneluparekisterin ylläpitäminen siirtyisi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselta Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi samalla kun Liikenteen turvallisuusvirastosta tulee liikenneluvat valtakunnallisesti myöntävä viranomainen II osan 1 luvun 4 ja 5 §:ssä säädettyllä tavalla.



Liikenneluparekisteri on keskeinen työkalu lupaviranomaisen tehtävien hoitamisen kannalta. Ehdotetun 2 momentin jälkimmäinen virke vastaa ajoneuvoliikennerekisterilain 1 §:n 3 momenttia.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ylläpitää nykyään valtakunnallista liikennelupajärjestelmää (VALLU), joka on ELY-keskusten ja muiden liikennelupa-asioissa toimivaltaisten lupaviranomaisten ylläpitämä ja käyttämä yhteinen rekisteri. VALLU sisältää liikenteenharjoittaja- ja lupakohtaiset tiedot jokaisesta tavaraliikenne-, taksiliikenne- ja joukkoliikenteen yrityksestä Suomessa.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 mukaan jäsenvaltion on tallennettava kansalliseen rekisteriinsä ainakin asetuksessa mainitut tiedot kaikista niistä yrityksistä, joille toimivaltainen lupaviranomainen on myöntänyt luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia. VALLU pohjautuu siis suoraan EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen henkilöliikennelupien ja tavaraliikennelupien osalta. Ehdotettu sääntely tarkentaisi asetuksen säännöksiä sen sallimalla tavalla. Taksiliikennelupien osalta sääntely olisi kansallista.

Ehdotettu 3 momentti olisi luonteeltaan toteava, sillä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta. Liikenneluparekisteriä koskevat säännökset täydentäisivät henkilöliikenne- ja tavaraliikennelupien osalta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa säädettyä.

2 §. *Rekisteriin merkittävät tiedot.* Ehdotetun 2 §:n 1 momentissa säädettäisiin tiedoista, joiden yleinen saatavilla olo olisi tarpeen esimerkiksi II osan 1 luvun 14 §:ssä säädetyn tilaajavastuun toteuttamiseksi. Lisäksi mahdollisuus tarkistaa liikenneluvan voimassaolo olisi yleisen oikeusturvan kannalta tarpeellista. Yhteystiedoilla tarkoitettaisiin tässä esimerkiksi yrityksen käynti- ja posti-osoitetta, puhelinnumeroa ja sähköpostiosoitetta koskevia tietoja. Luonnollisen henkilön osalta julkiseen osaan merkittäisiin hänen nimensä ja sellaiset yhteystiedot, joista hänet voidaan tavoittaa työaikana. Y-tunnus merkittäisiin myös yksityiselle liikenteenharjoittajalle myönnetyn luvan osalta.

Lupatunnuksella tarkoitettaisiin numerosarjaa tai muuta vastaavaa yksilöivää tunnusta, jonka avulla tietty lupa voitaisiin kohdistaa haltijaan tai hakijaan. Tieto luvan voimassaoloajasta olisi merkityksellinen henkilö- ja tavaraliikenneluvan osalta, sillä ne ovat voimassa määräajan eli 10 vuotta.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin julkisen osan saataville asettamisesta. Tavoitteena olisi mahdollisimman avoin ja helppokäyttöinen järjestelmä. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen johdantolauseessa 15 asetetaan yhdeksi tavoitteeksi tiettyjen tietojen saattaminen myös julkisesti käytettäväksi, jotta kuljetusyrityksen asiakas voisi tarkistaa, onko kyseisellä yrityksellä asianomainen lupa. Todennäköisin tapa toteuttaa mahdollisuus hakea tietoja käyttäjäystävällisesti vastannee nykyisen VALLU-rekisterin hakumahdollisuutta. Lisäksi säännöksessä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuus järjestää rekisteriin suora käyttöyhteys.

Ehdotetussa 3 momentissa käsiteltäisiin liikenneluparekisterin käyttörajoitteiseen osaan merkittäviä tietoja. Ne olisivat Liikenteen turvallisuusviraston tässä laissa säädettyjen tehtävien kannalta merkityksellisiä. Ne helpottaisivat esimerkiksi asiointipalvelujen järjestämistä ja valvontatehtävän toteuttamista. Valvonnan kannalta erityisen merkittäviä olisivat tiedot VI osan 1 luvussa tarkoitetuista seuraamuksista, kuten annetuista huomautuksista ja varoituksista sekä asetetuista hallintopakkeinoista. Tieto luvan peruuttamisesta tulisi näkyviin rekisterin julkiseen osaan.

Liikennelupien hakijoita koskevat tiedot eivät tulisi näkyville rekisterin julkiseen osaan vielä hakuvaiheessa. Myös niiden merkitseminen rekisteriin olisi kuitenkin tärkeää Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien suorittamisen kannalta.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin liikenneluparekisteriin merkittyjen tietojen poistamisajasta. Ehdotettu kaksi vuotta vastaisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädettyä aikaa. Liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaan tieto henkilöistä, jotka on julistettu maantieliikenteen harjoittajan ammattiin soveltumattomiksi, on säilytettävä niin kauan kuin heidän hyvää mainettaan ei ole palautettu. Ehdotetussa laissa luonnollisen henkilön ja oikeushenkilön hyvästä maineesta on säädetty II osan 1 luvun 7 ja 8 §:ssä. Esimerkiksi kyseisissä pykälissä säädettyjen seikkojen selvittämiseksi saatettaisiin tarvita tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja konkurssi- ja yrityssaneerausrekisteristä. Nämä tiedot olisi syytä poistaa välittömästi, kun ne eivät enää ole tarpeellisia.

3 §. *Tietojen luovuttaminen liikenneluparekisterin käyttörajoitteisesta osasta.* Ehdotettu 3 §:n 1 momentti koskisi Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta luovuttaa tietoja liikenneluparekisterin käyttörajoitteisesta osasta. Käyttörajoitteisiin tietoihin saattaisi sisältyä arkaluonteisia tietoja, jotka koskevat esimerkiksi rikosrekisteriä. Näitä tietoja ei lähtökohtaisesti voitaisi luovuttaa yksityisille kysyjille. Joidenkin rikosten ja henkilön hyvämaineisuutta koskevien tietojen tulee EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan mukaan olla toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä. Yleinen oikeus salassa pidettävien tietojen luovuttamiseksi toiselle viranomaiselle sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi sisältää tämän lisäksi muut vastaavat tapaukset sekä oikeuden luovuttaa taksiliikennelakia koskevia tietoja.

Ehdotettu 2 momentti sisältäisi tavanomaisen viittauksen tietojen käsittelyn yleislakeihin julkisuuslakiin ja henkilötietolakiin. Liikenneluparekisterin käyttörajoitteiseen osaan merkityt tiedot eivät olisi yleisesti saatavilla internet –sivujen tai teknisen käyttöliittymän avulla. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa pyynnöstä näitä tietoja siten kuin ehdotetussa 2 momentissa tarkoitetuissa yleislaeissa tai muualla tässä laissa säädetään. Monet yrityksiin liittyvät tiedot ovat myös löydettävissä muista rekistereistä, jolloin niiden saamiseen liittyy omat säännöksensä, mutta tällöin luovuttajana ei ole Liikenteen turvallisuusvirasto.

4 §. *Muutoksista ilmoittaminen.* Ehdotettu 4 §:n 1 momentti sisältäisi vaatimuksen ilmoittaa merkittävistä muutoksista luvanhaltijan toiminnan järjestämisessä sekä yhteystiedoissa. Koska liikenneluparekisterin julkisen osan tiedot olisivat tarpeellisia monen yksityisen edun toteuttamisen kannalta ja rekisteritiedot ylipäättään merkityksellisiä Liikenteen turvallisuusviraston tässä laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi, olisi tietojen paikkansa pitävyys ja ajantasaisuus rekisterissä keskeinen asia. Siksi olisi tarpeen säätää velvollisuus ilmoittaa ehdotetussa momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista viipymättä. Osa näistä tiedoista siirtyisi eri viranomaisen rekisteristä toiseen automaattisesti, ja jatkossa näin tapahtuu toivottavasti kansallisen palveluväylän kehittämisen myötä yhä useammin, mutta toistaiseksi olisi edelleen tarpeen edellyttää myös toimijalta muutoksista ilmoittamista. Huomattakoon että liikenneluvan myöntämisen edellytyksiin liittyvistä muutoksista on ilmoitettava II osan 1 luvun 11 §:n mukaisesti.

Ehdotettu 2 momentti olisi luonteeltaan toteava. Liikenteen turvallisuusvirasto pyrkii menettelyissään mahdollisimman pitkälle sähköistettyihin ja automatisoituihin järjestelmiin. Siksi tietojen toimittamista kirjallisesti ei pidetä hyvänä vaihtoehtona, vaan ilmoitukset tietojen muutoksista olisi syytä ilmoittaa sähköisesti. Tavoitteena olisi järjestelmä, jonka avulla tiedot muutoksista siirtyvät automaattisesti julkiseen ja vastaavasti käyttörajoitteiseen osaan.

## VI OSA: SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET

### 1 luku Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

Vaikka liikennekaari tässä ensimmäisessä vaiheessaan käsittää taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan, jatkossa lakiin sisällytetään luvanvaraista toimintaa laajemminkin. Onkin perusteltua sen vuoksi rakentaa luku niin, että siinä on valmiudet kattaa liikennejärjestelmän toimijoita laajemminkin.

1 §. *Soveltamisala.* Luvun 1 §:ssä säädettäisiin luvun soveltamisalasta ja sen 1 momentti on tarkoitettu selkiyttämään säännösten soveltamista. Laeissa käytetään jo nyt erilaisia nimityksiä viranomaisen myöntämille hyväksynnöille: toimilupa, lupa, hyväksyntä, kelpoisuus. On tarkoituksenmukaista osoittaa yksi yleisnimitys, joka kattaisi kaikki tässä laissa tarkoitettut henkilö- ja organisaatioluvat.

Pykälän 2 momentissa tunnistettaisiin, että lupiin kohdistuviin hallinnollisiin seuraamuksiin saattaa vaikuttaa myös soveltuva EU-oikeus. Esimerkiksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetus määrittää tietyt vakavat rikokset, jotka osoittavat toimijan esteelliseksi.

2 §. *Luvan peruuttaminen, huomautus ja varoitus.* Luvun 2 §:ssä säädettäisiin luvan peruuttamisesta ja luvan haltijalle annettavasta huomautuksesta ja varoituksesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa luvan haltijan omassa intressissä on, että lupa peruutetaan. Luvan peruuttamisen jälkeen sen haltijaan ei enää kohdistettaisi lupaan liittyviä toimenpiteitä, kuten valvontaa tai maksujen perintää. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaisi luvan.

Pykälän 2 momentissa puolestaan säädettäisiin muista luvan peruuttamistilanteista. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa luvan tai kieltää siinä tarkoitettun toiminnan väliaikaisesti, jos luvanhaltija olisi toistuvasti ja vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä ja sen nojalla annettuja määräyksiä tai luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täytyisi eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Tässä momentissa otettaisiin myös huomioon se, että liikenteen toimijoiden on yhä useammin noudatettava kansallisen lainsäädännön lisäksi suoraan sovellettavia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksia tai komission täytäntöönpanoasetuksia. Esimerkiksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 22 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot säätävät asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Sen vuoksi pykälän peruuttamisperusteiksi esitettäisiin liikennekaaren säännösten tai sen nojalla annettujen määräysten vastainen toiminta taikka sellaisten liikennekaareissa erikseen mainittujen Euroopan unionin asetusten säännösten vastainen toiminta, jotka koskevat liikennekaareissa säänneltyä toimintaa. Lisäksi peruuttamisperusteeksi esitettäisiin sitä, etteivät luvan myöntämisen edellytykset enää täytyisi.

Lupa voitaisiin peruuttaa vain, jos huomautuksen tai varoituksen antamista ei voida pitää riittävänä. Huomautus voidaan antaa suullisesti tai kirjallisesti, ja varoitus kirjallisesti. Varoituksesta tehdään merkintä liikenneluparekisteriin.

3 §. *Luvan uusimatta jättäminen maksun laiminlyönnin johdosta.* Luvun 3 §:ssä säädettäisiin luvan uusimatta jättämisestä sillä perusteella, ettei luvasta säädettyä erääntynyttä maksua ole kohtuullisessa määräajassa maksettu ja jos maksuvelvollisuuden laiminlyönti on vakava ja olennainen. Liikenteen turvallisuusviraston suoritteista perittävät maksut on vahvistettu liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista. Ehdotetun pykälän tarkoituksena on tukea lupamaksujen perintää. Pykälä vastaisi muotoilultaan ilmailulain 155 §:n pykälää.

4 §. *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.* Luvun 4 §:ssä säädettäisiin mahdollisuudesta asettaa uhkasakko tai teettämis- taikka keskeyttämisuhka sille, joka rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia EU-asetuksia tai lain nojalla annettuja säädöksiä tai määräyksiä. Toimivalta annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Pykälä vastaa sisällöltään vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä allekirjoituksista annetun lain (617/2009) 45 §:ää.

5 §. *Muutoksenhaku.* Luvun 5 §:ssä säädettäisiin muutoksenhausta. Ehdotetussa pykälässä yhdistetään taksiliikennelain 27 §, joukkoliikennelain 53 § ja tavaraliikennelain 31 §.

## **2 luku Rangaistussäännökset**

1 §. *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.* Pykälässä yhdistettäisiin joukkoliikennelain 56 §:n 1 momentti, taksiliikennelain 28 §:n 1 momentti, ja tavaraliikennelain 32 §:n 1 momentti. Ehdotettu pykälä vastaa sisällöltään edellä mainittuja säännöksiä, mutta sitä on yksinkertaistettu kirjoitusasultaan. Kaikissa edellä mainituissa säännöksissä rangaistus on sakkorangaistus tai enintään kuuden kuukauden vankeusrangaistus. Kuljetuksen tilausrikkomuksesta säädetään luvun 2 §:ssä.

Pykälällä katetaan kaikki sellaiset tilanteet, joissa harjoitetaan tässä laissa tarkoitettua liikennettä ilman asianmukaista lupaa. Säännös kattaa siten luvattoman ammattimaisen henkilöiden kuljettamisen tiellä ilman II osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettua taksiliikennelupaa, luvattoman ammattimaisen henkilöiden ja tavarankuljettamisen tiellä ilman II osan 1 luvun 2 §:n mukaista liikennelupaa tai ilman joukkoliikennelupaa II osan 1 luvun 2 §:n 2 momentissa tarkoitettussa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 4 kohdan b alakohdassa tarkoitettussa tilanteessa.

Koska ehdotetussa laissa kevennetään taksialaa koskevaa sääntelyä siten, että jatkossa taksiliikenneluvan voi saada myös ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen kolmipyörällä, nelipyörällä ja kevyellä nelipyörällä, rangaistavaa ei enää olisi näillä ajoneuvoilla henkilöiden kuljettaminen ammattimaisesti.

Rangaistavaa ei ole se, että laiminlyö pitää esillä ehdotetussa laissa tarkoitettua liikenneluvan, sillä kansallisesti velvollisuudesta pitää liikennelupa esillä ajoneuvossa ehdotetaan luovuttavan. Liikenneluvan haltijan on II osan 3 luvun 2 §:n mukaan huolehdittava siitä, että matkustajan nähtävillä on liikenneluvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi. Jos liikenneluvan haltija ei noudata edellä mainittua velvollisuuttaan, liikenteen turvallisuusvirasto voi puuttua asiaan valvovana viranomaisena ja asettaa luvan haltijalle edellisessä luvussa tarkoitettua hallinnollisen seuraamuksen.

2 §. *Kuljetuksen tilausrikkomus.* Pykälä vastaa tavaraliikennelain 32 §:n 3 momenttia.

## **VII OSA: VOIMAANTULO JA SOVELTAMINEN**

Lain viimeisessä osassa säädettäisiin sen voimaantulosta ja soveltamisesta.

### **1 luku voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

Osan ensimmäiseen lukuun koottaisiin lain voimaantuloa ja siirtymäaikoja koskevat säännökset.

1 §. *Voimaantulo.* Luvun ensimmäisessä pykälässä säädettäisiin voimaantulosta. Tavoitteena on, että laki tulisi voimaan ... Lain III osan 2 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut velvoitteet avata tietorajapintoja ovat merkittäviä uudistuksia nykytilaan verrattuna ja edellyttävät todennäköisesti tietojärjestelmien kehittämistä. Tämän vuoksi esitetään, että nämä säännökset tulisivat voimaan vasta 12 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Siirtymäaika olisi tarpeen myös hankittaessa lippu- ja maksujärjestelmiä julkisten hankintojen kautta III osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Lain voimaan tullessa ei ainakaan osa lippu- ja maksujärjestelmistä pystyisi vielä vastaamaan ehdotetussa momentissa asetettuihin vaatimuksiin. Nämä teknisluontoiset rajoitukset voitaisiin ottaa huomioon 12 kuukauden kuluessa lain voimaan tulosta. Teknisiä rajoituksia kohdistuisi myös liikenneluparekisterin siirtämiseen Liikenteen turvallisuusviraston vastuulle ja rekisterin päivitykseen vastaamaan ehdotetun V osan 1 luvun vaatimuksiin. Nämä tekniset rajoitukset voitaisiin huomioida lain voimaan tulosta alkavan 18 kuukauden ajan.

Luvun ensimmäisen pykälän kolmannella momentilla kumottaisiin tavaraliikennelaki, taksiliikennelaki, taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki sekä joukkoliikennelaki.

2 §. *Siirtymäsäännökset.* Luvun 2 §:ssä annettaisiin tarpeelliset säännökset siitä, mitä lain voimaan tullessa tapahtuu voimassa oleville luville, hyväksynnöille, kielloille ja päätöksille sekä sopimuksille. Lisäksi annettaisiin eräitä muita uudistuksen kannalta välttämättömiä siirtymäsäännöksiä.

Pykälän ensimmäisen momentin mukaan voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyisivät voimassa. Taksilupien osalta säädettäisiin erikseen siitä, että ne katsottaisiin tämän lain mukaisiksi taksiliikenneluviksi, joihin sovellettaisiin tämän lain säännöksiä. Koska ajoneuvoikohtaisista luvista oltaisiin siirtymässä toimijakohtaisiin lupiin, lupaviranomaisena toimivalle Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin oikeus yhdistää samalle luvanhaltijalle myönnetty taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi. Joukkoliikennelain ja tavaraliikennelain nojalla annetut liikenneluvat katsottaisiin tämän lain mukaisiksi liikenneluviksi ja niihin sovellettaisiin tätä lakia.

Kolmannessa momentissa otettaisiin kantaa tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehtyihin henkilöliikennettä koskeviin hankintasopimuksiin. Ne säilyisivät voimassa sopimuksen mukaisesti tämän lain säännöksiä.

Siirtymäsäännöksessä otettaisiin kantaa myös vanhemman lainsäädännön nojalla annettuihin ajoneuvoikohtaisiin nk. kotimaan tavaraliikennelupiin, jotka on myönnetty ennen 2.10.1999 voimassa olleiden säännösten nojalla. Tavaraa saisi edelleen kuljettaa myös näiden lupien pohjalta. Kuten tavaraliikennelaissa, myös tässä laissa säädettäisiin, että kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsottaisiin myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Neljännessä momentissa säädettäisiin siitä, millä tavalla voimassaolevan lain mukaan tehdyille sopimuksille palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen hankinnasta voidaan taata samat oikeudet kuin voimassaolevassa lainsäädännössä. Siirtymäsäännöksen mukaan toimivaltainen viranomaisen voi kieltää muun toimijan liikenteen ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon. Tämä edellyttää kolmen ehdon täyttymistä: viranomaisen on järjestänyt maanteiden julkisen henkilöliikenteen palvelusopimusasetuksen mukaisesti, toimijan harjoittama henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa häiriötä palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle ja palvelusopimusasetuksen

mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

Tällaisen voimassaolevan lain mukaan tehdyn sopimuksen osalta ei ole merkitystä sillä, onko sopimuksessa asetettu yksinoikeus vai sovittu pelkistä korvauksista. Siirtymäsäännöksellä halutaan oikeusvarmuuden ja perusteltujen odotusten vuoksi säilyttää oikeustila jo tehtyjen sopimusten osalta. Voimassaolevan lain mukaan markkinaehtoista liikennettä koskeva reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä, jos haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle riippumatta sopimuksen luonteesta. Jatkossa kilpailevan toiminnan voisi kuitenkin kieltää vain silloin, kun viranomaisella on myöntänyt yksinoikeuden.

Taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

## **1.2 Muun lainsäädännön muutokset**

### ***1.2.1 Ehdotus laiksi tieliikennelain muuttamisesta***

Tieliikennelaista (267/1981) ehdotetaan kumottavaksi tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta tieliikenteessä sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapinnoilla annettu 1 a luku sellaisena kuin se on muutettuna 253/2013, koska luvun sisältö siirretään liikennekaareen. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi lain 63 §.

**63 §. Kuljettajaa koskevat vaatimukset.** Pykälän 3 momentissa kuvataan lainsäädäntöä, jossa on kuljettajan ajokorttia koskevia vaatimuksia. Momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin korvattaisiin viittauksella 1. lakiehdotukseen.

### ***1.2.2 Ehdotus laiksi rikosrekisterilain 6 §:n muuttamisesta***

Esitetään, että rikosrekisterilain 6 §:ään lisätään uusi momentti, jonka nojalla yksityinen henkilö saisi itseään koskevan otteen rikosrekisteristä liikennekaaren §:ssä tarkoitettua taksinkuljettajan sopivuusvaatimusta varten. Rikosrekisterilain 6 §:ään lisättäisiin uusi momentti taksinkuljettajalle asetettavan uuden sopivuusvaatimuksen johdosta. Momentissa viitattaisiin 2 momentissa tarkoitettuihin tekoihin, jotka ovat esteenä lasten kanssa työskentelemisessä. Sen lisäksi otteeseen olisi merkittävä tieto liikennerikoksista, joihin syyllistyminen tietyn määräajan sisällä olisi esteenä taksinkuljettajan sopivuudelle. Liikennerikokset vastaisivat tekoja, jotka nykyisin huomioidaan taksinkuljettajan ajoluvan peruutusperusteina, siltä osin kuin ne näkyvät rikosrekisteriotteella. Otteesta eivät näy teot, joista on annettu rangaistukseksi sakkoa. Otteeseen merkitään 2 momentissa tarkoitettua päätöstä koskeva tieto sekä tieto edeltäneen viiden vuoden aikana annetusta päätöksestä, jolla hänet on tuomittu rikoslain 23 luvun 1–8 tai 10 §:ssä tarkoitettua liikennerikoksesta.

### ***1.2.3 Ehdotus laiksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 2 a §:n muuttamisesta***

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimus ehdotetaan ammattipätevyyslain 2 §:n 1 momentissa kohdistettavaksi tieliikenteen tavanomaiseen kuljetustoimintaan eli tavara- ja

henkilökuljetuksiin ja niissä toimiviin kuljettajiin. Ammattipätevyys ei koskisi pelkästään liikennelupaa edellyttäviä kuljetuksia, koska muutkin kuljetukset ovat ammattipätevyyslaissa tarkoitettulla tavalla kaupallisia. Vaatimuksen kohdistuminen kaupallisiin kuljetuksiin määräytyisi 2 §:n 3 momentin 6 ja 7 kohdan mukaan. Niissä rajataan yksityisesti tehtävät muut kuin kaupalliset kuljetukset soveltamisalan ulkopuolelle. Ajoneuvo voisi olla tieliikenteen tavara- ja henkilökuljetuksessa kuormattuna tai ilman kuormaa. Ammattipätevyysvaatimukseen ei olisi vaikutusta esimerkiksi sillä, tulisiko linja-autoon ensimmäistään matkustajaa tai olisiko kuorma-autossa paluumatkalla kuormaa.

Kaupallisissa kuljetuksissa on kysymys ansio- tai muussa tulonhankkimistarkoituksessa maksua tai muuta vastiketta vastaan tehtävistä kuljetuksista, jotka liittyvät esimerkiksi elinkeinotoimintaan tai ammatin harjoittamiseen. Ajoneuvon kuljettaminen yksityiskäytössä ei liity mihinkään työtehtäviin, ammatin harjoittamiseen taikka yritys- tai elinkeinotoimintaan. Ajoneuvon on katsottava olevan yksityisessä kuljetuksessa silloin, kun se tapahtuu kuljettajan yksityiselämän piirissä. Tällaisesta yksityisestä ei-kaupallisesta kuljetuksesta olisi kysymys esimerkiksi hyväntekeväisyystarkoituksessa vaatelahjoituksia kuljetettaessa, kun toiminta ei liittyisi kaupalliseen toimintaan eikä kuljettaja toimisi palkattuna kuljettajana. Ajoneuvon käyttäminen pääasiassa yksityisajoihin ei myöskään ole peruste satunnaisen kaupallisen kuljetuksen suorittamiseen ilman ammattipätevyyttä. Yksityiskäytössä ajoneuvon ei tarvitsisi olla pelkästään kuljettajan henkilökohtaisia kuljetustarpeita varten. Rajanveto yksityisten ei-kaupallisten ja kaupallisten kuljetusten välillä on koettu ongelmalliseksi esimerkiksi maatalouden kuljetuksissa. Maatalouden kuljetukset liittyvät elinkeinotoimintaan ja edellyttävät ammattipätevyyttä.

Ehdotetulla soveltamisalan muutoksella kaupallisiin tavara- ja henkilöliikenteen kuljetuksiin rajattaisiin pois kuljetukset, joissa ajoneuvoa kuljetetaan muussa tarkoituksessa kuin henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseksi. Vaatimukset eivät näin koskisi muuhun käyttötarkoitukseen varustellun ja tässä tarkoituksessa käytettävän ajoneuvon kuljettamista. Tällaisia ajoneuvoja olisivat esimerkiksi tikas- ja nostolava-autot, joita käytetään liikenteessä lähinnä niiden siirtämiseen työkohteesta toiseen. Niitä ei käytetä tavarankuljettamiseen, jos mukana kuljetetaan vain kyseisen ajoneuvon toiminnan tai käyttötarkoituksen edellyttämiä käyttö- ja voiteluaineita tai muita vastaavia tarvikkeita tällaisessa tarkoituksessa. Soveltamisalasta rajautuisivat pois myös muuhun käyttötarkoitukseen, kuten auraukseen varustetun ajoneuvon kuljettaminen, jos siinä ei kuljetettaisi esimerkiksi hiekkaa tai suolaa muussa tarkoituksessa kuin siinä olevan hiekotus- tai suolauslaitteen käyttämiseksi.

Linja-auton kuljettajia koskeva 2 §:n 3 momentin 7 kohdan poikkeus ehdotetaan yhdenmukaistettavaksi kuorma-auton kuljettajia koskevan 6 kohdan poikkeuksen kanssa ja siitä poistettavaksi kansalliset lisävaatimukset samassa taloudessa asuvien kuljettamisesta omalla linja-autolla. Kuljettajan yksityiselämän piirissä tapahtuvat muut kuin kaupalliset kuljetukset voitaisiin jatkossa tehdä ilman linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä. Yksityiselämän piirissä kuljettaja voisi ilman ammattipätevyyttä kuljettaa esimerkiksi omaa perhettään, sukulaisiaan ja lapsen urheiluseuran joukkuetta ottelumatkalla, mutta ei toimia esimerkiksi työpaikan virkistysretken kuljettajana. Ei-kaupallisuus edellyttäisi, ettei se tapahtuisi tulonhankkimistarkoituksessa tai palkattuna kuljettajana.

Lain 2 §:n 3 momentin 8 kohdan sanamuotoa ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että kysymyksessä ei tarvitsisi olla tiukasti henkilön ammattiin kuuluva tehtävä vaan se voisi olla mikä tahansa työtehtävä, jonka suorittaminen työkohteessa edellyttää henkilön kuljettavan tarvitsemansa tarvikkeet ja laitteet mukanaan. Tehtävän pääasiallisena tarkoituksena ei saisi olla ajoneuvon kuljettajana toimiminen ja tavaroiden kuljettaminen eikä toiminta saisi sellaiseksi myöskään ilman tällaista tarkoitusta muodostua. Lain säätämisen yhteydessä lisättiin kohtaan lähinnä markkina- ja torimyyntiä koskeva

tilanne, jossa kysymyksessä on vähäisessä määrin tapahtuva kaupallinen kuljetus omien tavaroiden viemiseksi tiettyyn paikkaan, jossa kuljettaja itse myy niitä. Kysymyksessä voivat olla esimerkiksi maanviljelijän viljelemät tuotteet tai myyjän omistamien tavaroiden myyminen markkinoilla. Säännöksessä edellytetään myymisen tapahtuvan tietyssä paikassa, millä ei mahdollisteta esimerkiksi ovelta ovelle tapahtuvaa kaupustelua. Vaatimuksen tietyssä paikassa myymisestä ei ole katsottava estävän esimerkiksi aamu- ja iltatorilla myymistä eri paikoissa saman päivän aikana tai edellyttävän palaamista aina päivittäin samaan osoitteeseen.

Ammattipätevyyslain 2 §:n 4 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Koska mainitun pykälän 3 momentin 7 kohdan poikkeus ehdotetaan muutettavaksi direktiivin mukaiseksi, ulkomailta tulevaa linja-auton kuljettajaa yksityisessä ei-kaupallisessa kuljetuksessa koskeva säännös ei ole enää tarpeen. Myös säännös ulkomailta tulevista kuljettajista ilman ammattipätevyyttä osoittavaa merkintää on tarpeeton, koska niissä jäsenvaltioissa, joissa on ollut käytössä seitsemän vuoden siirtymäkausi ensimmäisen jatkokoulutuksen suorittamiseen, määräaika on päättymässä kuorma-auton kuljettajien kohdalla 10.9.2016. Tämän jälkeen kuljettajilla on oltava asianmukainen merkintä ammattipätevyyden voimassaolosta.

Ammattipätevyyslain 2 a §:n määritelmiä ehdotetaan tarkennettaviksi kuorma- ja linja-auton ja sen kuljettajan ammattipätevyyden osalta. Kuorma-auto olisi tavarakuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo ja sen kuljettajalta vaadittaisiin kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyys. Vastaava tarkennus ehdotetaan linja-auton kohdalla. Linja-auto olisi henkilökuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo ja sen kuljettajalta vaadittaisiin linja-auton kuljettajan ammattipätevyys. Ammattipätevyysvaatimus ei vaihtuisi, vaikka C1-tai C-luokan ajokorttia edellyttävää ajoneuvoa käytettäisiin henkilökuljetukseen. Ehdotus liittyy soveltamisalan rajaamiseen ja kohtien 6 ja 7 soveltamiseen.

#### ***1.2.4 Ehdotus laiksi rautatielain muuttamisesta***

Rautatielaista (304/211) ehdotetaan muutettavaksi pykälät, joissa on viittauksia nyt liikennekaarella kumottavaksi tarkoitettuihin lakeihin seuraavasti:

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 1 momentin 9 ja 35 kohdassa määritellään ratakapasiteetin hakija ja palveluiden hakija, joita voivat olla joukkoliikennelain mukaiset toimivaltaiset viranomaiset. Määritelmä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus joukkoliikennelakiin korvattaisiin viittauksella 1. lakiehdotuksen IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettuihin tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

**71 b §. Sääntelyelimen tehtävät.** Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädetään sääntelyelimen tehtävistä, joita on muun muassa joukkoliikennelain mukaisten toimivaltaisten viranomaisten erimielisyyksien ratkaiseminen. Kohta ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus joukkoliikennelakiin korvattaisiin viittauksella 1. lakiehdotuksessa tarkoitettuihin tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

Pykälän 2 momentissa säädetään siitä, keiden aloitteesta sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita. Momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus joukkoliikennelakiin korvattaisiin viittauksella 1. lakiehdotukseen.

**71 c §. Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko.** Pykälässä säädetään sääntelyelimen oikeudesta saada tietoja tehtäviensä hoitamiseksi. Pykälä ehdotetaan muutettavaksi siten, että sääntelyelimellä olisi tiedonsaantioikeus 1. lakiehdotuksessa tarkoitetuilta tieliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta.



**73 §. Muut erimielisyydet.** Pykälässä säädetään siitä keillä on oikeus saada asiansa sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi. Pykälä ehdotetaan muutettavaksi siten, että oikeus koskisi 1. lakiehdotuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

#### **1.2.5 Ehdotus laiksi Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta**

**6 §. Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus.** Pykälän 1 momentissa säädetään velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoituksesta. Kyseisen momentin 14 kohdan mukaan velvoitteiden hoitoselvitys laaditaan tukemaan tavaraliikennelain ja joukkoliikennelain mukaista liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista. Käyttötarkoitus ehdotetaan muutettavaksi koskemaan 1. lakiehdotuksen mukaista liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista. Ehdotettu muutos laajentaisi selvityksen käyttötarkoituksen koskemaan joukko- ja tavaraliikenneluvan lisäksi myös taksiliikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista.

#### **1.2.6 Ehdotus laiksi lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkautesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

**4 §. Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen.** Pykälän 2 momentissa säädetään matkakustannusten määräytymisestä opiskelijan käyttäessä joukkoliikenneläisissä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävää joukkoliikennettä. Momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus joukkoliikennelakiin korvattaisiin viittauksella 1. lakiehdotuksessa tarkoitettuihin tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

#### **1.2.7 Ehdotus laiksi julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta**

**8 §. Palveluhankintoja koskevat poikkeukset soveltamisalasta.** Pykälässä säädetään palveluhankinnoista, joihin kyseistä lakia ei sovelleta. Pykälän 2 momentin mukaan kyseistä lakia sovelletaan joukkoliikennelain mukaisesti hankintasopimuksiin vain siltä osin kuin mainitussa laissa säädetään. Edellä mainittu viittaus joukkoliikennelakiin ehdotetaan muutettavaksi koskemaan 1. lakiehdotuksessa tarkoitettuja hankintasopimuksia.

#### **1.2.8 Ehdotus laiksi ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

**1 §. Tarkoitus ja soveltamisala.** Pykälän 2 momentissa säädetään lain soveltamisalasta, joka käsittää joukkoliikenneläisissä tarkoitettujen henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen hankinnat. Momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus joukkoliikennelakiin korvattaisiin viittauksella 1. lakiehdotuksessa tarkoitettuihin henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen hankintoihin.

#### **1.2.9 Ehdotus laiksi oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetun lain 3 §:n muuttamisesta**

**3 §. Hankinta-asiat.** Pykälän 1 momentissa säädetään asioista, joita markkinaoikeus käsittelee hankinta-asioina. Momentin 5 kohdan mukaan hankinta-asioina käsitellään joukkoliikennelain mukaiset hankinta-asiat. Kohta ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus joukkoliikennelakiin korvattaisiin viittauksella 1. lakiehdotuksessa tarkoitettuihin henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen hankintoihin.

#### **1.2.10 Ehdotus laiksi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädetään yrittäjäkuljettajan määritelmästä. Määritelmä ehdotetaan muutettavaksi koskemaan joukkoliikenneläisissä ja tavaraliikenneläisissä säädetyn liikenneluvan nojalla kuljetustoimintaa harjoittavien sijaan 1. lakiehdotuksessa tarkoitettuja joukko- ja tavaraliikenneluvan haltijoita.

**1.2.11 Ehdotus laiksi rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta**

Rikesakkorikkomuksista annetun lain (756/2010) 4 §:ssä säädetään 20 euron rikesakosta sille, joka laiminlyö pitää mukana moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavia asiakirjoja. 4 §:n ainoan momentin 3 ja 5 kohdissa viitataan asiakirjoihin, joita tarkoitetaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 29 §:n 1 momentissa, kun rikkoja on muu kuin liikenteenharjoittaja, ja taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 23 §:ssä.

Tavaraliikennelain 29 §:n 1 momentissa luetellaan voimassa oleva liikennelupa tai yhteisöluvan jäljennös, kuljetuslupa sekä kuljettajatodistus, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu todiste taikka 25 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu vuokrasopimus, jäljennös tai selvitys sekä 6 a §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa CMR-rahtikirja joko paperimuodossa tai luotettavana sähköisenä dokumenttina. Taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 23 §:ssä tarkoitetaan ajolupaa.

Rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n 3 kohta esitetään kumottavaksi sen seurauksena, että tuossa kohdassa tarkoitettua toimintaa koskeva kansallinen lisäsääntely esitetään poistettavaksi.

Rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n 5 kohta esitetään kumottavaksi, koska ajolupavaatimuksesta ehdotetaan luovuttavan.

**1.2.12 Ehdotus laiksi indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

**2 §. Poikkeukset.** Pykälän 1 momentissa säädetään poikkeuksista lain soveltamisalassa. Momentin 16 kohdan viittaus tavaraliikennelakiin ehdotetaan muutettavaksi koskemaan 1. lakiehdotuksessa tarkoitettua tavarankuljetusta koskevaa sopimusta

**1.2.13 Ehdotus laiksi sairausvakuutuslain II osa IV luvun 8 §:n muuttamisesta**

**8 §. Matkakustannusten korvauksen peruste ja korvauksen vahvistaminen.** Pykälän 2 momentissa säädetään taksinkäytön korvauserusteista, joita ovat taksiliikennelain mukaiset kuluttajilta perittävät enimmäishinnat, ellei Kansaneläkelaitos ole sopinut enimmäishintaa edullisemmasta hinnoittelusta. Taksiliikennelain mukaisten enimmäishintojen poistuessa 1. lakiehdotuksen mukaisesti, niitä ei voi enää käyttää korvauserusteena. Jatkossa korvauserusteena olisi taksimatkan toteutunut hinta, ellei Kansaneläkelaitos ole muutoin asettanut korvauserusteita.

**1.2.14 Ehdotus laiksi ajoneuvoliikennerekisterilain muuttamisesta**

Lakiin ehdotetaan rekisteriä ja tiedonluovutusta koskeviin pykäliin muun muassa taksinkuljettajan ajoluvan poistumisesta aiheutuvat muutokset sekä poistetaan viittaukset kumottaviin lakeihin.

**1.2.15 Ehdotus laiksi ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta**

Ajoneuvolakiin (1090/2002) ehdotetaan kahta muutosta, joista ensimmäisellä tavoitellaan teknologianeutraaliutta matkan hinnan määräytymistä mitattaessa. Nykyisin taksissa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei muussa henkilöliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa saisi olla. Kuitenkin esimerkiksi satelliittipaikannukseen perustuvan mittaamisen mittaustarkkuus saattaisi olla jopa tarkempi kuin taksamittareiden. Liikennekaari halutaan kirjoittaa teknologianeutraaliksi niin, että uusien teknisten innovaatioiden käyttöönottoa ei estä lakiin kirjattu vaatimus tietyn teknologian käyttämisestä. Sen vuoksi ehdotetaan, että ajoneuvolain 25 §:n 2 momentti muutettaisiin seuraavasti:

Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta

tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.

Toinen ajoneuvolakiin ehdotettava muutos koskisi tarkempien teknisten määräysten antamista esteettömistä ajoneuvoista sekä taksamittarista tai muusta laitteesta tai järjestelmästä, jota käytetään hinnan määräytymisessä, kun kuljetuksen hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Esteettömien ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista säädetään voimassa olevan taksiliikennelain 17 §:n nojalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009). Esityksessä ehdotetaan, että tämä teknisluonteisten tarkempien vaatimusten määrittäminen siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka voisi antaa tarkempia määräyksiä esteettömistä ajoneuvoista. Määräys koskisi kuljetustilan mitoitusta ja matkustamiseen tarvittavia apuvälineitä sekä niiden kiinnittämistä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa jo voimassa olevan ajoneuvolain nojalla teknisiä määräyksiä sellaisen M-luokan ajoneuvon vaatimuksista, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen. Liikenteen turvallisuusviraston määräysenantovaltuuden laajentaminen esteettömien ajoneuvojen teknisiin vaatimuksiin soveltuisi siten luontevasti viraston nykyisiin tehtäviin.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä myös taksamittarista tai samaa tarkoitusta varten käytettävästä laitteesta tai järjestelmästä. Määräystenantovaltuutusten muutos toteutettaisiin seuraavasti:

Ajoneuvolain 27 a §:n 2 momentin 7 kohtaa muutettaisiin ja lisättäisiin uusi 8 kohta seuraavasti:

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:

---

7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä;

8) 25 §:n 2 kohdassa tarkoitettua taksamittarista tai muusta laitteesta ja järjestelmästä.

## 2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 tammikuuta 2017. Liikennekaaren III osan 2 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitettut veloitteet avata tietorajapintoja ovat merkittäviä uudistuksia nykytilaan verrattuna ja edellyttävät todennäköisesti tietojärjestelmien kehittämistä. Tämän vuoksi esitetään, että nämä säännökset tulisivat voimaan vasta 12 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Siirtymäaika olisi tarpeen myös hankittaessa lippu- ja maksujärjestelmiä julkisten hankintojen kautta III osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitettulla tavalla. Lain voimaan tullessa ei ainakaan osa lippu- ja maksujärjestelmistä pystyisi vielä vastaamaan ehdotetussa momentissa asetettuihin vaatimuksiin. Nämä teknisluonteiset rajoitukset voitaisiin ottaa huomioon 12 kuukauden kuluessa lain voimaan tulosta. Teknisiä rajoituksia kohdistuisi myös liikenneluparekisterin siirtämiseen Liikenteen turvallisuusviraston vastuulle ja rekisterin päivitykseen vastaamaan ehdotetun V osan 1 luvun vaatimuksiin. Nämä tekniset rajoitukset voitaisiin huomioida lain voimaan tulosta alkavan 18 kuukauden ajan.

### 3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

*Omaisuuksensuoja.* Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on suojattu. Perustuslakivaliokunta on lausunnoissaan todennut, että omaisuus ei ole perustuslain suojaama kaikkia käyttörajoituksia vastaan, ja että omistajan oikeuksia voidaan rajoittaa lailla, joka täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailla vaaditut yleiset edellytykset (PeVM 25/1994 vp). Valiokunta viittasi tässä yhteydessä omaisuudensuoja-asioissa jo pitkään noudatettuun tulkintalinjaan, jonka mukaan omistajan varallisuus oikeuksille annettava suoja ei ole ehdotonta, vaan tavallisella lailla voidaan säätää rajoituksia, jotka eivät loukkaa omistajan normaalia, kohtuullista ja järkevää omaisuudenkäyttöä. Myös sopimusvapaus saa suojaa omaisuudensuojan kautta.

Esityksessä ehdotetaan, että jatkossa henkilöliikenteen liikkumispalvelujen tarjoajan on tarjottava palveluaan koskevat olennaiset tiedot muille liikkumispalvelujen tarjoajille avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäviksi koneluettavassa muodossa. Velvoite kohdistuu kaikkiin henkilöliikenteen liikkumispalvelujen tarjoajiin, joten se rajoittaa näiden toimijoiden omaisuuden suojaa.

Liikkumispalveluiden tarjoaja on määritelty esityksen I osan 1 luvun 1 §:ssä. Velvoite kohdistuu tietoihin, jotka ovat olennaisia tietyn palvelun tarjoamisen kannalta, ja ne voivat vaihdella palvelusta toiseen. Esityksessä täsmennetään, että näitä ovat ainakin reitti-, aikataulu-, pysäkki-, hinta- ja saatavuustiedot. Kyseiset tiedot ovat sellaisia, että palveluntarjoajalla on ne oltava, muuten palvelun tarjoaminen olisi käytännössä mahdotonta. On oletettavaa, että liikkumispalveluiden tarjoajat voivat myös hyödyntää toisten liikkumispalveluiden avaamia tietorajapintoja, eli velvoite on tällä tavoin symmetrinen. Lisääntyvän tiedon voidaan myös arvioida lisäävän palveluiden tarjontaa ja käyttöä sekä uusien palveluiden syntymistä. Rajapintojen avaaminen lainsäädännön kautta on välttämätöntä, koska muutoin matkaketjujen muodostaminen ja MaaS-palveluiden tarjoaminen sekä esityksen muiden tavoitteiden saavuttaminen on epävarmaa. Ehdotukselle on siten olemassa painava yhteiskunnallinen tarve, ja se on tarkkarajainen.

Pykälän 2 momentissa edellytetään, että Liikennevirasto tarjoaa teknisen palvelun, jonka kautta tiedot voi vaihtoehtoisesti toimittaa, mikä edistää erityisesti pienten toimijoiden mahdollisuuksia täyttää edellä mainittu velvoite ilman kohtuuttomia kustannuksia. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että siirtymäaika velvoitteen täyttämiseksi on 12 kuukautta, mikä mahdollistaa riittävän pitkän mahdollisuuden varautua ja toteuttaa velvoitteen edellyttämät toimenpiteet. Esityksessä ei edellytetä pääsyä asiakastietoihin tai muuhun vastaavaan liike- tai ammattisalaisuuden piiriin mahdollisesti kuuluvaan tietoon. Ehdotuksessa ei edellytetä maksuttomuutta, mutta mahdollisten hintojen on kuitenkin oltava kohtuullisia. Edellä sanotun johdosta tietorajapintojen avaamisen voidaan katsoa olevan myös suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan ja sen, joka vastaa lippu- ja maksujärjestelmästä näiden puolesta, on avattava muille liikkumispalvelujen tarjoajille sekä yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan. Esityksessä on täsmennetty, että velvoite kohdistuu mahdollisuuteen varata yksittäinen matka, joka maksetaan jälkikäteen sekä vähintään kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen hankkimiseen. Ehdotus on välttämätön, jotta ehjien matkaketjujen muodostaminen olisi mahdollista, toisin kuin nykytilassa. Se myös edistää lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden kehittymistä. Velvoite on siten tarkkarajainen, ja sen asettamiselle on välttämätön yhteiskunnallinen tarve.

Velvoite ei edellytä asiakastiedon, dynaamisen hinnoittelun perusteiden tai muun liike- tai ammattisalaisuuden paljastamista. Pykälässä mahdollistetaan myös poikkeaminen edellä mainitusta

velvoitteesta, jos se olisi toimijan koon tai toiminta-alueen vuoksi kohtuutonta tai siinä tapauksessa, että se ei ole teknisesti tarkoituksenmukaista. Poikkeamisen tarkoituksena on se, että omaisuudensuojan kannalta ei aiheuteta kohtuuttomia velvoitteita erityisesti pienille toimijoille. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että siirtymäaika velvoitteen täyttämiseksi on 12 kuukautta, mikä mahdollistaa riittävän pitkän mahdollisuuden varautua ja toteuttaa velvoitteen edellyttämät toimenpiteet. Esitys on rajattu tavoitteen toteutumisen kannalta minimiin, ja muilta osin asiat riippuvat osapuolten välisistä sopimuksista. Velvoite aiheuttaa rajapinnan avaamisen ja matkustus oikeuden todentamismahdollisuuden järjestämisen kautta kustannuksia toimijoille. Rajapinta on avattava muiden liikkumispalvelun tarjoajien käyttöön. Velvoitteen kohdistuminen ei siten ole täysin symmetrinen, toisin kuin tietorajapintojen osalta. Rajapinnan avaamiseen velvoitettujen voidaan kuitenkin olettaa myös hyötyvän avaamisesta lisääntyvän kysynnän myötä, minkä lisäksi ehdotus ei edellytä maksuttomuutta. Esityksen on katsottava olevan myös tältä kannalta suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Sopimusvapaudesta ei säädetä perustuslaissa, mutta sopimusvapautta koskevien velvoitteiden voidaan katsoa rajoittavan osaltaan omaisuuden suoja. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräyksiä taksipalveluja koskevien hintojen ilmoittamisesta ja esilläpidosta sekä määräyksen kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän hinnasta on sovittava nimenomaisesti erikseen. Esitetyt määräyksenantovaltuudet eivät rajoita taksipalvelujen tarjoajan hinnoitteluvapautta, vaan palvelut voi hinnoitella vapaasti. Taksipalvelun hinnan ylittäessä liikenteen turvallisuusviraston määrittelemän kokonaishinnan, hinnasta on kuitenkin sovittava nimenomaisesti. Tämä ei estä palveluntarjoajaa sopimasta hinnasta haluamallaan tavalla, mutta se on tehtävä edellä mainittua vaatimusta noudattaen. Kysymys ei myöskään ole velvoittavasta hintasääntelystä, koska taksiliikenteen harjoittaja voi vapaasti hinnoitella tuotteensa. Ehdotettu sääntely ei ole perustuslaissa turvattu omaisuudensuojan näkökulmasta ongelmallinen.

Omaisuuden suoja suoja myös sopimussuhteiden pysyvyyttä. Perustuslakivaliokunta on useaan otteeseen arvioinut lainsäädännöllä toteutettavaa taannehtivaa puuttumista sopimussuhteisiin (PeVL 36/2010 vp, s. 2/II, PeVL 41/2010 vp). Omaisuuden perustuslainsuoja turvaa myös sopimussuhteiden pysyvyyttä, joskaan kielto puuttua taannehtivasti sopimussuhteiden koskemattomuuteen ei ole valiokunnan käytännössä muodostunut ehdottomaksi. Varallisuus oikeudellisten oikeustoimien pysyvyyden suojan taustalla on ajatus oikeussubjektien perusteltujen odotusten suojaamisesta taloudellisissa asioissa. Perusteltujen odotusten suojaan on valiokunnan käytännössä katsottu kuuluvan oikeus luottaa sopimussuhteen kannalta olennaisia oikeuksia ja velvollisuuksia sääntelevän lainsäädännön pysyvyyteen niin, että tällaisia seikkoja ei voida säännellä tavalla, joka kohtuuttomasti heikentäisi sopimusosapuolten oikeusasemaa. Valiokunta on arvioinut tällaista omaisuudensuojaan puuttuvaa sääntelyä perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten, kuten sääntelyn tarkoituksen hyväksyttävyyden ja sääntelyn oikeasuhtaisuuden, kannalta. Sääntelyssä huomioidaan voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti tehdyt sopimukset julkisen henkilöliikenteen ostoista. Näille sopimuksille myönnettäisiin voimassa olevaa lainsäädäntöä vastaava suoja.

*Elinkeinovapaus.* Perustuslain 18 §:n mukaan jokaisella on lain mukaan oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslakivaliokunta on tarkastellut taksiliikenteen luvanvaraisuutta lausunnossaan (PeVL 31/2006 vp). Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti. Luvanvaraisuudesta on säädettävä lailla, jonka on täytettävä perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset. Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on

pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti (katso esimerkiksi PeVL 19/2002 vp, s. 2/I, PeVL 66/2002 vp, s. 2/I, PeVL 67/2002 vp, s. 2/I, PeVL 16/2003 vp, s. 2/I ja PeVL 33/2005 vp, s. 2, PeVL 8/2006 vp, s. 3/I). Lisäksi viranomaisen toimivallan liittämällä toimilupaan ehtoja tulee perustua riittävän täsmällisiin lain säännöksiin (PeVL 19/2002 vp, s. 2/I, PeVL 67/2002 vp, s. 2/I).

Esityksessä ehdotetaan kevennettäväksi taksiliikennelupia koskevaa sääntelyä siten, että määrällisistä rajoituksista luovutaan ja luvan saamisen ehtoja kevennetään. Perustuslakivaliokunta on ottanut lausunnossaan (PeVL 31/2006 vp, s. 3/I) erityisesti kantaa siihen, että määrä sääntely on poikkeuksellinen puuttuminen taksimarkkinoiden toimintaan, mutta katsonut sen kuitenkin olevan perustuslain näkökulmasta ongelmattoman. Lupasääntelyä kevennetään esitettävässä laissa ja määrä sääntelystä luovutaan kokonaisuudessaan, mikä merkitsee, että kuka tahansa voi hakea ja saada taksiliikenneluvan edellyttäen, että täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupasääntelyä pidetään edelleen perusteltuna siltä osin, että luvan myöntämisen yhteydessä tarkistetaan luvan haltijan taustatietoja erityisesti harmaan talouden estämiseksi. Rajoituksen tarkoituksena on voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti vähentää veronkiertoa sekä ylläpitää liiketoimintaan kohdistuvaa luottamusta, mitä voidaan pitää hyväksyttävänä perusteena rajoitukselle. Luvan saamisen ehdot on määritelty esitettävän lain II osan 1 luvun 5 §:ssä. Lisäksi hakijan hyvää mainetta koskevat edellytykset on määritelty II osan 1 luvun 8 ja 9 §:ssä. Luvan saamisen edellytykset on kuvattu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti sekä luvan saannin ennakoitavuuden kannalta yksiselitteisesti. Taksiliikennelupasääntelyn ei siten katsota olevan ristiriidassa perustuslain elinkeinovapauden kanssa. Henkilö- ja tavaraliikennettä koskevien lupien edellytyksiä ei ehdoteta muutettavaksi, vaan niitä koskevat lupaehdot säilyvät ennallaan. Ehdotettavan lain lupasääntelyn katsotaan siten olevan kokonaisuudessaan perustuslain elinkeinovapauden näkökulmasta ongelmaton.

Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen (PeVL 16/2003 vp, s. 2/II, PeVL 44/2004 vp, s. 2—3, PeVL 48/2005 vp, s. 2/I, PeVL 8/2006 vp, s. 3/II, PeVL 31/2006 vp s. 2/I). Esityksessä ehdotetaan, liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettua toiminnan väliaikaisesti, jos luvanhaltija on toistuvasti ja vakavasti rikkonut lain säännöksiä ja sen nojalla annettuja määräyksiä tai luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Lisäksi mainitussa pykälässä todetaan, että lupa voidaan peruuttaa vain, jos huomautuksen tai varoituksen antamista ei voida pitää riittävänä. Luvan peruuttaminen on esityksessä sidottu perustuslakivaliokunnan käytännön mukaisesti siten vakaviin rikkomuksiin. Lisäksi luvan peruuttaminen on mahdollista vain, jos huomautukset ja varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen.

*Valtuudet.* Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla

soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa. Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL 1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2).

Esityksessä ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset liikkumispalveluja koskevista olennaisista tiedoista, jotka on esityksen III osan 2 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan tarjottava avointen rajapintojen kautta koneluettavassa muodossa. Ehdotetussa momentissa todetaan, että olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot. Eri palveluissa olennaiset tiedot voivat poiketa toisistaan, ja ratkaisevaa on tietyn palvelun osalta juuri se, mikä kyseisen palvelun kohdalla on olennaista tietää. Asetuksella täsmennettäisiin sitä, mitkä tietoryhmät ovat minkäkin palvelun osalta olennaisia. Kyse on tiedoista, jotka palveluntarjoajalla on väistämättä oltava, jotta palvelun tarjoaminen on ylipäättään mahdollista. Kun velvollisuus avata rajapinta seuraa laista, ei tietoryhmien täsmentäminen aiheuta toimijoille sellaista lisärasitetta, josta olisi säädettävä lain tasolla, vaan kyse on teknisluontoisista seikoista. Asetuksessa voitaisiin lisäksi täsmentää sitä, millaiset ajantasaisuusvaatimukset koskevat eri tietoryhmiä.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä avoimia rajapintoja yhdistävien teknisluontoisten välityspalveluiden yhteentoimivuuden varmistamisesta ja siitä, kuinka yhdistämispalvelun tarjoajat voivat varmistaa matkustusoikeuden todentamismenettelyjen yhteentoimivuuden. Kyseinen valtuus koskee ehdotetun III osan 2 luvun 5 §:ää, ja on myös luonteeltaan varsin tekninen.

Esityksessä ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta sellainen Suomen sisäinen tavarankuljetus, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Valtuus asetuksen antamiseen on uusi. Tarkoituksena on, että se asetus pitää sisällään voimassa olevassa tavaraliikennelaissa olevat poikkeukset luvanvaraisuuteen. Luvanvaraisuudesta vapauttamista rajaa kuitenkin sekä esitettävän lain säännös että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 5 kohta, jonka mukaan luvanvaraisuudesta voidaan vapauttaa Suomen sisäinen toiminta, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Elinkeinovapauden näkökulmasta keskeistä on, että luvanvaraisuudesta voidaan poiketa vain siinä tapauksessa, että poikkeamisella on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus. Lisäksi erikseen täsmennetään, että luvanvaraisuudesta poikkeaminen on tarpeen kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi, mikä edelleen täsmentää asetuksenantovaltuuden laajuutta. Esitykseen sisältyy myös asetuksenantovaltuuksia, joihin ei ehdoteta tehtävien muutoksia. Nämä koskevat kabotaasin turvaavaa menettelyä ja liikenteen valtionavustusten myöntämistä.

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksipalvelun hinnan ilmoittamisesta ja hintatietojen esilläpidosta sekä tarjottavan taksipalvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksipalvelusta on sovittava nimenomaisesti. Määräyksenantovaltuudet täsmentävät esityksen pykälän säännöstä, jonka mukaisesti taksipalvelun hinta tai hinnan määräytymisen perusteet on annettava ennen matkan alkamista tai tilauksen vahvistamista. Lisäksi pykälässä täsmennetään hinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla ja siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa. Liikenteen turvallisuusviraston määräykset tarkentavat edellä mainittuja säännöksiä. Lisäksi liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksen

kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän hinnasta on sovittava nimenomaisesti. Säännöksessä on tarkennettu, että Liikenteen turvallisuusviraston on otettava huomioon määräystä annettaessa muun muassa taksipalvelujen yleisen hintatason, taksipalvelujen erilaiset hinnoittelumallit, yleisen kuluttajahintatason sekä väestön yleisen tulotason, jotka määrittelevät tarkemmin sen, mihin Liikenteen turvallisuusviraston on kiinnitettävä huomiota kokonaishintaa määritellessään.

Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin myös valtuus antaa määräyksiä esteettömistä ajoneuvoista, joista on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Lisäksi liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä taksamittarista tai muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä teknisiä määräyksiä ITS-direktiiviä koskevien vaatimustenmukaisuuden arvioinnin edellytysten täyttämisen osoittamisesta ja arvioinnin hakemisesta. Edellä mainitut määräyksenantovaltuudet koskevat teknisiä yksityiskohtia, joiden antaminen sopii luontevasti Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin.

Edellä kerrotuin perustein esityksessä ehdotettavat valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisiä ja tarkkarajaisia, eikä niiden katsota olevan ristiriidassa perustuslain kanssa.

Edellä kerrotuilla perusteilla esitetään, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## **LAKIEHDOTUKSET**



# 1.

## Liikennekaari

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### I OSA

#### Yleistä

##### 1 luku

#### Luvun otsikko

##### 1 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *kuljetuspalvelulla* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;
- 2) *välityspalvelulla* kuljetusten välittämistä korvausta vastaan lukuun ottamatta palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia;
- 3) *liikennepalvelulla* mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;
- 4) *liikkumispalvelulla* liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalvelut, tietopalvelut ja pysäköintipalvelut;
- 5) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja.

Tässä laissa tarkoitetaan 1 momentissa mainituilla palveluilla ainoastaan tieliikenteen palveluja, ellei erikseen toisin säädetä.

### II OSA

#### Liikennemarkkinat

##### 1 luku

#### Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

##### 1 §

#### *Soveltamisala*

*Ammattimaisella kuljettamisella tiellä* tarkoitetaan luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön harjoittamaa henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista korvausta vastaan, jollei toiminta ole pienimuotoista. Pienimuotoisena pidetään toimintaa, jossa tällaisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön kuljetustoiminnasta saadut korvaukset edeltävän 12 kuukauden aikana eivät kokonaisuudessaan ylitä 10 000 euroa.

Tätä lakia ei sovelleta kuljetustoimintaan, joka on 1 momentissa tarkoitettulla tavalla pienimuotoista.

##### 2 §

#### *Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä*

Maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) n:o 1071/2009 (*EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*) tarkoitettu liikennelupa tarvitaan:

- 1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla linja-autolla (*henkilöliikennelupa*); tai

2) ammattimaiseen tavarankuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa (*tavaraliikennelupa*).

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa kuljetuksia museoajoneuvoilla tai konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla linja-autoilla. Henkilöliikennelupaa ei myöskään edellytetä kunnalta tai muulta palveluntarjoajalta, jonka toimintaan liittyy henkilöiden kuljettamista, mutta jonka pääasiallinen toiminta on muu kuin henkilöliikenteen harjoittaminen.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta sellainen Suomen sisäinen tavarankuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

### 3 §

#### *Taksiliikenne*

Taksiliikenteellä tarkoitetaan ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä ajoneuvolaissa tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä taikka raskaalla nelipyörällä. Taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai edellä 2 §:ssä tarkoitettu henkilöliikennelupa.

### 4 §

#### *Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

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

2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

4) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyensä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) joka ei ole tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta olennaisesti laiminlyönyt työsopimuslain (55/2001), työehtosopimuslain (436/1946), työaikalain (605/1996) tai vuosilomalain (162/2005) mukaisten työsuhde-etuuksien suorittamista taikka tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaista työntekijän pakollista vakuutusvelvollisuutta;

7) jos edellä mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

2) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

3) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

4) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

5) joka ei ole tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta olennaisesti laiminlyönyt työsopimuslain (55/2001), työehtosopimuslain (436/1946), työaikalain (605/1996) tai vuosilomalain (162/2005) mukaisten työsuhde-etuuksien suorittamista taikka tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaista työntekijän pakollista vakuutusvelvollisuutta;

6) jos edellä mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää tässä pykälässä tarkoitetun liikenneluvan edellyttäen lisäksi, että luvanhaltijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetyt vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset. Lisäksi luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 7 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

## 5 §

*Taksiliikenneluvan myöntäminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

- 1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;
- 2) joka on tämän luvun 7 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen;
- 3) jonka liikennelupaa ei ole peruutettu tämän lain VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;
- 4) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;
- 5) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;
- 6) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;
- 7) joka ei ole tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta olennaisesti laiminlyönyt työsopimuslain (55/2001), työehtosopimuslain (436/1946), työaikalain (605/1996) tai vuosilomalain (162/2005) mukaisten työsuhde-etuuksien suorittamista taikka tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaista pakollista vakuutusvelvollisuutta.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

- 1) joka on tämän luvun 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen;
- 2) jonka liikennelupaa ei ole peruutettu tämän lain VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;
- 3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;
- 4) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;
- 5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;
- 6) joka ei ole tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta olennaisesti laiminlyönyt työsopimuslain (55/2001), työehtosopimuslain (436/1946), työaikalain (605/1996) tai vuosilomalain (162/2005) mukaisten työsuhde-etuuksien suorittamista taikka tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaista pakollista vakuutusvelvollisuutta.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää tässä pykälässä tarkoitetun liikenneluvan edellyttäen lisäksi, että luvanhaltijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö on 7 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen. Myös luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 7 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

## 6 §

*Liikenteestä vastaava henkilö*

Taksiliikenneluvan, henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan haltijan on nimettävä liikenteestä vastaava henkilö, joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista ja edustaa yritystä, jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta muuta johdu. Konsernissa tai siihen verrattavassa yhtymässä voidaan sama henkilö hyväksyä useamman oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

## 7 §

*Luonnollisen henkilön hyvä maine*

Liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

1) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta;

2) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua vakavasta rikkomuksesta; taikka

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen tai hänelle on määrätty seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvanhakijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitettut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta osoittaa:

- 1) tekojen suuri määrä;
- 2) teon vakavuus;
- 3) teon suunnitelmallisuus;
- 4) teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen;
- 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;
- 6) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta; tai
- 8) se, että teko on jokin 1 momentissa mainitun asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista.

## 8 §

### *Oikeushenkilön hyvä maine*

Liikenneluvan hakijana tai luvan haltijana oleva oikeushenkilö ei ole edellä 4 ja 5 §:ssä sekä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen, jos:

- 1) se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai
- 2) sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä edellä 7 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Oikeushenkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettun tuomion perustana oleva teko ei osoita hakijan olevan edellä 7 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

## 9 §

### *Ammatillinen pätevyys*

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää edellä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa pakolliseksi ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi säädetyn tutkinnon. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää tutkinnon koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

Henkilön, joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan mukaiset vaatimukset, ei tarvitse suorittaa 1 momentissa tarkoitettua tutkintoa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksytysti viraston järjestämän tutkinnon tai jolla on logistiikan alaan kuuluvat mainitussa asetuksessa edellytetyt opinnot sisältävä ammattikorkeakoulututkinto.

## 10 §

### *Luvan voimassaolo*

Taksiliikennelupa on voimassa toistaiseksi. Henkilö- ja tavaraliikenneluvat ovat voimassa 10 vuotta myöntämispäivämäärästä.

## 11 §

### *Muutokset luvan myöntämisen edellytyksissä ja luvan uusiminen*

Liikenneluvan haltijan on viipymättä ilmoitettava lupaviranomaiselle, jos luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuu muutoksia. Luvan muuttamiseen ja uusimiseen sovelletaan, mitä luvan hakemisesta säädetään.

Jos henkilö- tai tavaraliikenneluvan uusimista koskeva hakemus on pantu vireille viimeistään kuukautta ennen luvan viimeistä voimassaolopäivää, uusittavalla luvalla saa jatkaa liikennettä asian ratkaisemiseen saakka.

## 12 §

### *Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä*

Jos liikenneluvan haltijana oleva luonnollinen henkilö kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään kuuden kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa edellytykset täyttävän liikenteestä vastaavan henkilön Liikenteen turvallisuusvirastolle.

## 13 §

### *Riskiyritys*

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa säädetään riskiyrityksistä ja niihin kohdistuvasta tarkastuksista. Riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 7 §:n 1 momentissa tai 8 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittujen lainkohtien mukainen, sekä henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty seuraamuksia 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainitun lainkohdan mukainen.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä tai sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ei viimeksi kuluneen vuoden aikana ole tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista tai jos rikosten ja rikkomusten kokonaismäärä on laskenut alle sen, mitä 7 §:n 1 momentissa tai 8 §:n 1 momentissa säädetään.

## 14 §

### *Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus*

Tässä pykälässä tarkoitetaan tavarankuljetuksen tilaajalla elinkeinonharjoittajaa, joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, ja valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomaista toimijaa.

Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä:

- 1) julkisesta liikenneluparekisteristä, että kuljetuksen suorittajalla on liikennelupa; tai
- 2) että kuljetuksen suorittajalla on oikeus suorittaa kuljetus kabotaasina tai ilman liikennelupaa; ja
- 3) että kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä.

Sopimusta ei saa tehdä, jos 1 momentissa mainitut edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuksen toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

- 1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta ja kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;
- 2) edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta; tai

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluvana vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on tehtävä kalenterivuositain.

Tilaaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 1 momentissa mainittuja selvityksiä, jos sovittu kuljetushinta ilman arvonlisäveroa on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa tai jos tämän luvun 2 §:n 3 momentin mukaisten Suomen sisäisten kuljetusten alihankintasopimuksen vastikkeen arvo ilman arvonlisäveroa on arvonlisäverolain (1501/1993) 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla vähäinen.

## 15 §

### *Välityspalvelun tarjoajan selvitysvelvollisuus*

Välityspalvelun tarjoajan on varmistettava, että kuljetuksesta vastaavalla kuljetustoiminnan harjoittajalla on liikennelupa tai etteivät sen välittämistä kuljetuksista kuljetustoiminnan harjoittajalle suoritettavat korvaukset ylitä II osan 1 luvun 1 §:ssä mainittua korvausten määrää.

## 2 luku

### **Kansainvälinen tavarankuljetus**

## 1 §

### *Kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa*

Kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla tarkoitetaan lupaa, jonka nojalla ulkomailta rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa taikka Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua ulkomailta.

## 2 §

### *Suomessa tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää 1 §:ssä tarkoitetun kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan muualla kuin Suomessa rekisteröidylle tai Suomessa rekisteröidylle mutta muualla kuin Suomeen vuokratulle kuorma-autolle ja yli 3 500 kiloa painavalla auton ja perävaunun ajoneuvoyhdistelmälle siten kuin Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa tai velvoitteessa taikka Euroopan unionin lainsäädännössä edellytetään.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi Suomea sitovan kansainväliseen velvoitteeseen ja sopimukseen sisältyvän vastavuoroisuuden perusteella sopia vähäisiä poikkeuksia lupajärjestelyihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa pakottavasta syystä sallia sellaisen kuljetuksen, joka ei ole kansainvälisen sopimuksen mukainen.

## 3 §

### *Ulkomaille tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää 1 §:ssä tarkoitetun ulkomaille tarvittavan kuljetusluvan, jos kuljetusta varten on Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen mukaan osoitettavissa kuljetuslupa. Lupahakemuksessa on esitettävä lupaviranomaisen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot. Jos lupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä hakijalle, jonka kuljetus tehokkaimmin hyödyntää haettuun lupaan kohdistuvaa kuljetusoikeutta.

## 4 §

### *Kuljetusluvan palauttaminen*

Kuljetusluvan haltija on velvollinen viipymättä palauttamaan käyttämättömäksi jäävän tai käyttämättä jääneen edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetun kuljetusluvan lupaviranomaiselle. Lupaviranomainen

voi vaatia kuljetuslupan palautettavaksi, jos luvan haltija ei käytä kuljetuslupaa eikä ota sitä käyttöön lupaviranomaisen asettamassa kohtuullisessa määräajassa.

### 3 luku

#### **Kuljettajaa koskevat vaatimukset**

##### 1 §

##### *Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset*

Taksiliikenteessä toimivalla kuljettajalla (taksinkuljettajalla) on oltava kuljetettavan ajoneuvon voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus. Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi kuljettajalla hyväksytään sellainen muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty ajokortti, joka tunnustetaan Suomessa ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaksi.

Taksinkuljettajana ei saa toimia henkilö, joka on syyllistynyt rikosrekisteriotteesta ilmenevällä tavalla:

1) rikosrekisterilain 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun tekoon, joka estäisi häntä työskentelemästä lasten kanssa,

2) edeltäneen viiden vuoden aikana rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen, 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen tai 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta tai ajokorttilain (386/2011) 64 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun tekoon, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan.

##### 2 §

##### *Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudet taksinkuljettajaa koskevien vaatimusten tarkistamisessa*

Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan on huolehdittava, että sen lukuun ajava taksinkuljettaja edellä 1 §:ssä säädetyt vaatimukset eikä ole syyllistynyt 1 §:n 2 momentissa mainittuihin tekoihin. Tätä tarkoitusta varten luvan haltijan on tarkistettava, että kuljettajalla on korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin annettu ote rikosrekisteristä. Rikosrekisteriote voidaan vaatia esitettäväksi uudelleen, ei kuitenkaan useammin kuin kerran vuodessa, jos luvan haltijan on syytä epäillä, että kuljettaja olisi syyllistynyt tekoihin, jotka estävät häntä toimimasta taksinkuljettajana.

Luvan haltijan on tehtävä merkintä otteen esittämisestä ja otteen tunnistetiedot henkilön henkilötietoihin. Luvan haltija ei saa ottaa otteesta jäljennöstä ja ote on palautettava viipymättä otteen esittäneelle.

Sillä, jolle ote rikosrekisteristä on tämän lain nojalla esitetty, on vaitiolovelvollisuus rikosrekisteriotteesta ilmenevistä tiedoista. Vaitiolovelvollisuuden piiriin kuuluvaa tietoa ei saa paljastaa sivulliselle senkään jälkeen, kun henkilö ei enää hoida sitä tehtävää, jossa hän on tiedon saanut.

### III OSA

#### **Palvelut**

##### 1 luku

#### **Liikennepalvelut**

##### 1 §

##### *Tiedonantovelvollisuus*

Taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että vähintään seuraavat tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa:

- 1) tarjottavat palvelut sekä niiden muutokset ja peruutukset;
- 2) hinnat tai niiden määräytymisen perusteet;
- 3) maksutavat sekä informaatio- ja lippujärjestelmiin kuuluminen;
- 4) ohjeet asiakaspalautteen antamiseksi ja menettely virhetilanteessa;

5) toimintarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevat palvelut ja heidän avustamisensa, kaluston esteettömyys ja varusteet, jotka helpottavat matkustajan kulkuneuvoon pääsyä.

Taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijan ei kuitenkaan tarvitse toimittaa tietoja sähköisessä muodossa, jos tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen on oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa.

## 2 §

### *Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet*

Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

1) kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvoon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua;

2) kuljettaja ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet;

3) matkustajan nähtävillä on liikenneluvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi;

4) kun hinta perustuu matkan pituuteen tai matkaan käytettävään aikaan, kuljettaja valitsee matkustajan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman reitin, jos matkustaja jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa matkustajan ennalta matkan tilauksen yhteydessä hyväksymää tai ehdottamaa reittiä;

5) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei edellä tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla ole selkeästi määritelty tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt.

## 3 §

### *Taksipalvelun hinnoittelu*

Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava kuluttajalle ennen matkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto taksimatkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Hinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen hinnan ilmoittamisesta ja hintatietojen esilläpidosta.

Liikenteen turvallisuusviraston on seurattava kuluttajille tarjottavien taksipalvelujen hinnoittelua. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksipalvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksipalvelusta on sovittava nimenomaisesti. Liikenteen turvallisuusviraston on huomioitava edellä mainitun hinnan määrittelyssä taksipalvelun yleinen hintataso, taksipalvelun erilaiset hinnoittelumallit, yleinen kuluttajahintataso sekä väestön yleinen tulotaso.

## 2 luku

### **Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus**

## 1 §

### *Liikkumispalvelua koskeva olennainen tieto*

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi koneluettavassa vakiotietomuodossa. Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot.

Liikenneviraston on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista.

## 2 §

### *Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus*



Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi:

1) hankkia vähintään kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen. Tällaiseen lipputuotteeseen perustuvan matkustusosoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai

2) varata yksittäisen vaihtuvahintaisen matkan, joka maksetaan jälkikäteen.

Kuljetuspalvelun tarjoaja, joka tarjoaa vain muita kuin julkisesti hankittuja henkilöliikenteen kuljetuspalveluita, voi poiketa 1 momentin vaatimuksesta, jos sen toteuttaminen ei ole teknisesti tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta.

### 3 §

#### *Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa*

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava, että hankittaessa liikkumispalveluja tämän lain tai julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) mukaisesti on tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa edellytettävä, että:

1) palveluntarjoaja on kuvannut, miten se on täyttänyt edellä 1 §:ssä tarkoitetut velvollisuutensa;

2) palveluntarjoajan lipputuotteisiin perustuvien matkustusosoikeuksien on oltava jatkuvasti todennettavissa sähköisen viestintäverkon avulla taustajärjestelmästä, ja todentamisessa on käytettävä yleiskäyttöisiä teknologioita;

3) jos matkustusosoikeus todennetaan toisen palveluntarjoajan taustajärjestelmästä, taustajärjestelmien välisen viestinnän on oltava mahdollista rajapinnan kautta.

### 4 §

#### *Syrjimätön pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin*

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, ohjelmistot, lisenssit tai muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

### 5 §

#### *Palveluita ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuus*

Tässä luvussa säädettyjä avoimia rajapintoja teknisesti yhdistävien palveluntarjoajien ja matkustusosoikeuden todentamiseen liittyvien taustajärjestelmien ylläpitäjien on omia palveluitaan ja järjestelmiään kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Edellä tässä momentissa mainittujen palveluntarjoajien on muutoinkin tehtävä yhteistyötä matkaketjujen muodostamiseksi tarvittavan teknisen yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

Yhdistämispalvelun tarjoajien on avattava matkustusosoikeuden todentamisessa tarvittavat rajapinnat ja huolehdittava siitä, että matkustusosoikeuden todentaminen voidaan tehdä yleiskäyttöisten teknologioiden avulla.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitun yhteentoimivuuden varmistamisesta.

### 6 §

#### *Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto*

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan unionin direktiivin 2010/40/EU (ITS-direktiivi) 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia koskevia Euroopan unionin komission direktiivin 6 artiklan nojalla antamia määräyksiä sovellettaessa noudatetaan direktiivin liitteessä II vahvistettuja periaatteita.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava ja tarkistettava, täyttävätkö direktiivin 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia toteuttavat palveluntarjoajat, viranomaiset ja muut toiminnanharjoittajat direktiivissä ja sen nojalla annetuissa säädöksissä määritellyt edellytykset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarvittaessa tarkempia teknisiä määräyksiä edellä 2 momentissa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin edellytysten täyttämisen osoittamisesta ja arvioinnin hakemisesta.

## 3 luku

**Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden asettaminen**

## 1 §

*Hankintamenettelyt*

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (palvelusopimusasetus) tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4-8 artiklassa. Lisätilauksesta ja sopimuksen voimassaoloajan pidentämisestä säädetään tämän luvun 7 §:ssä.

Muihin kuin 1 momentissa mainittuihin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan julkisista hankinnoista annetun lain tai vesi- ja energihuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (349/2007) mukaisia hankintamenettelyjä. Näihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 2-6 kohdan ja 8 artiklan 2-4 kohdan säännöksiä.

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

## 2 §

*Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat*

Sen lisäksi, mitä palvelusopimusasetuksen 7 artiklassa säädetään, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 1 §:n 3 momentin mukaisilla menettelyillä toteutettavista käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi internet-osoitteessa [www.hankintailmoitukset.fi](http://www.hankintailmoitukset.fi).

Hankintamenettelyn määräaikoja asettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Jos toimivaltainen viranomainen soveltaa kaksivaiheista menettelyä, tarjousaika lasketaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 45 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 40 päivää.

## 3 §

*Tarjouspyyntö*

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla:

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjoustekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;

- 7) tarjouksen valintaperuste;  
8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi julkisista hankinnoista annetun lain 44–46 §:n säännöksiä, jotka koskevat teknisiä eritelmiä, ympäristöominaisuuksia koskevia teknisiä eritelmiä ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi mainitun lain 35 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

#### 4 §

##### *Tarjoajien valinta*

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoitukseen tilanteeseen, tekniseen suorituskyykyyn, ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen.

Tarjouskilpailussa tulee sulkea pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syöllistynyt julkisista hankinnoista annetun lain 53 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 54 §:n perusteella.

#### 5 §

##### *Neuvottelut tarjousten jättämisen jälkeen*

Toimivaltainen viranomainen voi neuvotella palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tarjousten jättämisen jälkeen tarjouksen tehneiden liikenteenharjoittajien kanssa, jos tarjouspyyntöä ei ole voitu laatia niin tarkasti, että paras tarjous voitaisiin valita tai jos tarjoukset eivät sisällöltään vastaa tarjouspyyntöä. Edellytyksenä on lisäksi, että tarjouspyynnön mukaisia sopimusehtoja ei olennaisesti muuteta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen neuvottelujen tarkoituksena on parhaan tarjouksen valinta. Toimivaltaisen viranomaisen on neuvoteltava tarjousten mukauttamiseksi hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä esitettyihin vaatimuksiin. Neuvottelut voidaan käydä vaihteittain siten, että neuvotteluissa mukana olevien liikenteenharjoittajien määrää rajoitetaan neuvottelujen aikana soveltamalla tarjouksen valintaperusteita.

#### 6 §

##### *Tarjouksen valinta*

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää esimerkiksi tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

#### 7 §

##### *Lisätilaus ja sopimuksen voimassaoloajan pidentäminen*

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamääriin

kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

## 8 §

### *Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus*

Hankintayksikön on tehtävä ehdokkaiden ja tarjoajien asemaan vaikuttavista ratkaisuksista sekä tarjousmenettelyn ratkaisusta kirjallinen päätös, joka on perusteltava. Päätöksestä tai siihen liittyvistä asiakirjoista on käytävä ilmi ratkaisuun olennaisesti vaikuttaneet seikat, joita ovat ainakin ehdokkaan, tarjoajan tai tarjouksen hylkäämisen perusteet sekä ne perusteet, joilla hyväksytyjen tarjousten vertailu on tehty. Päätöksestä tai siihen liittyvistä asiakirjoista on lisäksi käytävä ilmi, minkä ajan kuluttua hankintasopimus voidaan tehdä. Hankintaa koskevaan päätökseen sovelletaan lisäksi julkisista hankinnoista annetun lain 74 ja 75 §:ää.

Hankintaa koskevan päätöksen jälkeen toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Sopimuksen pakollisesta sisällöstä säädetään mainitun asetuksen 4 artiklassa. Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus voidaan tehdä ja päätös panna täytäntöön aikaisintaan 21 päivän kuluttua siitä, kun tarjouskilpailuun osallistunut liikenteenharjoittaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja hakemusosoituksen tiedoksi. Sopimus voidaan kuitenkin tehdä tätä aikaisemminkin, jos sopimuksen tekeminen on ehdottoman välttämätöntä yleistä etua koskevasta pakottavasta syystä tai toimivaltaisesta viranomaisesta riippumattomasta ennalta arvaamattomasta syystä. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos hankintasopimus tehdään ainoan hyväksyttävän tarjouksen tehneen liikenteenharjoittajan kanssa eikä tarjouskilpailussa ole jäljellä muita tarjoajia tai ehdokkaita, joiden asemaan sopimuskumppanin valinta vaikuttaa.

Hankinta-asiakirjojen julkisuuteen sovelletaan julkisista hankinnoista annetun lain 84 §:n 1—3 momenttia.

## 9 §

### *Erilliskirjanpitovelvollisuus*

Tässä pykälässä säädetään erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan velvollisuuksista. Erilliskirjanpitovelvollisella liikenteenharjoittajalla tarkoitetaan palvelusopimusasetuksen liitteen 5 kohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajaa, jolla on velvollisuus pitää erillistä kirjanpitoa.

Erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan avoimuusvelvoitteeseen sisältyy velvollisuus yksityiskohtaisten tietojen antamiseen niistä menetelmistä, joilla tuotot ja kulut kohdistetaan eri toimintoille. Tämän tiedonantovelvoitteen piiriin kuuluvia tietoja on säilytettävä vähintään kymmenen vuotta tilikauden päättymisestä.

Palvelusopimusasetuksen liitteen 5 kohdassa tarkoitettujen erillisen kirjanpidon tuloslaskelmat ovat julkisia, ja ne esitetään erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan tilinpäätökseen sisältyvänä liitetietona.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään salassapidosta, liikenne- ja viestintäministeriöllä sekä IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitetuilla toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus saada erilliskirjanpitovelvolliselta liikenteenharjoittajalta palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tietoja asetuksessa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä edelleen antaa tämän pykälän 4 momentin perusteella saamia tietoja Euroopan yhteisöjen komission käytettäväksi palvelusopimusasetuksen avoimuusvelvoitteen edellyttämässä laajuudessa, sen arvioimiseksi, ovatko maksetut korvaukset mainitun asetuksen mukaisia.

## 10 §

### *Yksinoikeuden vahvistaminen rautateiden ja maanteiden julkisessa henkilöliikenteessä*

Toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä hankintapäätöksen yhteydessä erillisen päätöksen yksinoikeuden asettamisesta rautateiden ja maanteiden julkisiin henkilöliikennepalveluihin sen

mukaisesti kuin palvelusopimusasetuksessa säädetään. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden asettamisesta internet-sivullaan.

#### 4 luku

### Liikennepalvelujen julkinen tuki

#### 1 §

##### *Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset*

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
  - 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
  - 3) kunnille, kuntayhtymille ja muille yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.
- Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettun valtionavustusmäärärahan myöntämisen perusteista.

#### 2 §

##### *Määrärahan kiintiöinti ja käyttö sekä maksetun korvauksen takaisin periminen*

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 1 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen tämän lain IV osan 1 luvun 4 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa sekä 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista.

Liikennevirasto päättää määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta muihin kuin 1 momentin mukaisiin 1 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikennevirasto saa itse käyttää määrärahaa 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen. Se voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi samaan tarkoitukseen.

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset saavat käyttää Liikenneviraston kiintiöimää määrärahaa 1 §:n 1 momentin 1-3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin.

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu korvaus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos korvauksen saaja on:

- 1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun korvauksen tai sen osan;
- 2) antanut korvauksen myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan korvauksen saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;
- 3) käyttänyt korvauksen olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; taikka
- 4) muutoin 1–3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut korvausta koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja.

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun korvauksen kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

- 1) korvauksen saaja on kieltäytynyt antamasta korvauksen maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetytietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua; tai
- 2) korvaus on suoritettu muutoin kuin 4 momentissa tarkoitettulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti.

Korvauksen saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittävälle määrälle korvauksen maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättynä kolmella prosenttiyksiköllä.

Jos takaisin perittävää määrää ei makseta viimeistään toimivaltaisen viranomaisen asettamana eräpäivänä, sille on maksettava vuotuista viivästyskorkoa korkolain 4 §:n mukaan.

**Viranomaiset ja valvonta**

## 1 luku

**Viranomaisten toiminta**

## 1 §

*Liikenteen turvallisuusvirasto yleisenä valvontaviranomaisena*

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain sekä sen nojalla annettujen säädösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.

## 2 §

*Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät*

Liikennevirasto seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja yhteensovittaa liikkumispalveluiden kehittämistä.

Liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikennevirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Liikennevirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi.

Liikennevirastolla on oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä saada toiselta viranomaiselta tietoja 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien toteuttamiseksi.

## 3 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 ja 3 momentissa tarkoitettut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset.

Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki ja Vaasa ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

- 1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;
- 2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;
- 3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;
- 4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;
- 5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;
- 6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;
- 7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;
- 8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;
- 9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella;
- 10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;
- 11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;
- 12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalın, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä päätöksen siitä, että ne toimivat palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat edellä 4 momentissa tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja niitä täydentävät julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 2 §:n 2 momentin mukaisesti Liikennevirastolta saamia tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liike- tai ammattisalaisuutta.

Muu kuin 2 ja 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen julkisista hankinnoista annettua lakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.

Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

#### 4 §

##### *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 3 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä päätöksen siitä, että ne toimivat palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 2 momentissa tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja niitä täydentävät julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

#### 5 §

##### *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset*

Liikenteen turvallisuusvirasto on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Lisäksi mainitun artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin tarkastuksiin voivat osallistua poliisi, työsuojeluhallinto, Verohallinto ja Tulli sen toimivallan perusteella, joka niillä on muun lain nojalla. Asetuksen 18 artiklassa tarkoitettuna kansallisena yhteyspisteenä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua asiakirjan ja 2 kohdassa tarkoitettua todistuksen antaa yrityksen tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan poliisi. Asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua todistuksen ammatillisesta pätevyydestä antaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

#### 6 §

##### *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset*

Kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 (EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetusta) tarkoitettuja toimivaltaisia

viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan valtionvirasto. Mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa, 18 artiklan 2 kohdassa ja 19 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos.

Edellä 1 momentissa mainitun asetuksen III luvussa tarkoitettun säännöllisen liikenteen toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto. Ahvenanmaalla säännöllisen liikenteen luvan myöntää Ahvenanmaan valtionvirasto.

## 7 §

### *Kabotaasin turvaava menettely*

Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EU:n tavaraliikennelupa-asetus) 10 artiklassa tarkoitettua kabotaasin turvaavaa menettelyä komissiolta pyytää liikenne- ja viestintäministeriö. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä toimenpiteistä, jotka mainitun artiklan 4 kohdan mukaan on kohdistettava omiin liikenteenharjoittajiin komission myöntämän turvamenettelyn aikana.

## 8 §

### *Matkustajien ja kuluttajien oikeuksia valvovat viranomaiset*

Kuluttaja-asiamies valvoo III osan 1 luvun säännösten noudattamista kuluttajansuojan kannalta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo III osan 1 luvun säännösten noudattamista muiden kuin kuluttaja-asemassa olevien matkustajien osalta.

Sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta, Liikenteen turvallisuusvirasto on matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011 (EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetusta) 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

## 9 §

*EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettujen terminaalien nimeäminen.*

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuja linja-autoterminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan, kuultuaan asiassa 3 §:ssä mainittuja toimivaltaisia viranomaisia, terminaalin haltijoita sekä paikkakunnan vammaisjärjestöjen edustajia.

## 10 §

### *ITS-direktiivissä tarkoitettu kansallinen viranomainen*

ITS-direktiivin direktiivin 2 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten alojen ja 3 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten toimien toimivaltainen kansallinen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto.

## 11 §

### *Interbus-sopimuksessa tarkoitettut viranomaiset*

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa Interbus-sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettua kuljetusluvasta vapautetun satunnaisen liikenteen valvonta-asiakirjan ja myöntää sopimuksen 15 artiklassa tarkoitettua kuljetusluvan. Sopimuksen 18 artiklassa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat poliisi, tulli ja rajavartiolaitos.

## 12 §

### *Kahdenvälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen*



Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää Suomen ja toisen valtion kahdenväliseen sopimukseen perustuvat kuljetusluvut satunnaisen kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen linja-autolla ulkomailla ja kahdenkeskisiin sopimuksiin perustuvat valtakunnan rajan ylittävien reittien luvat.

## 13 §

*Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuutta valvovat viranomaiset*

Poliisi ja Tulli valvovat tämän lain II osan 1 luvun 14 pykälän noudattamista.

## 3 luku

**Viranomaistehtävien hoitaminen**

## 1 §

*Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja EU:n asetusten noudattamisen valvomiseksi päästä tässä laissa tarkoitetun palvelun tarjoajan toimipaikan tiloihin ja alueelle, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä tiloihin suorittaakseen tarkastuksen. Pääsyoikeus ei kuitenkaan koske pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään.

Palvelun tarjoajan on annettava tarvittavat tilat ja laitteet tarkastuksen toimittamista varten ja muutoinkin avustettava tarkastuksessa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai siitä valmistettu jäljennös muulla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

## 2 §

*Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus*

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Liikenteen turvallisuusvirastolla, kuluttaja-asiamiehellä ja tämän lain säännöksiä valvovalla muulla viranomaisella on tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi oikeus saada tarvittavat tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun.

Ne, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään, tai niiden lukuun toimivat ovat pyynnöstä velvollisia keräämään ja salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä pyynnöstä luovuttamaan tarvittavat tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle tässä laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot liikenneluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettusta organisaatiohenkilöstä tai 1 kohdassa tarkoitettusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on organisaatiohenkilöasemassa, sekä taksinkuljettajasta seuraavista viranomaisen ylläpitämistä rekistereistä:

1) väestötietojärjestelmä, mukaan lukien tiedot väestötietolain (507/1993) 25 §:n 4 momentissa tarkoitettua luovutusrajoituksesta;

2) yritys- ja yhteisötietojärjestelmä;

3) rikosrekisteri;

4) sakkorekisteri;

5) ulosottorekisteristä;

6) liiketoimintakieltorekisteristä;

7) konkurssi- ja yrityssaneerausrekisteristä;

8) verotuksen tietojärjestelmä;

9) ajoneuvoliikennerekisteri.

Edellä 4 momentissa tarkoitettut tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

## 3 §

*Poliisin ilmoitusvelvollisuus*

Poliisin on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa liikenneluvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

## 4 §

*Oikeus saada virka-apua*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada sille tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi virka-apua poliisilta, rajavartiolaitokselta, Tullilta, työsuojeluhallinnolta ja Verohallinnolta.

## V OSA

**Liikenteen rekisterit**

## 1 Luku

**Liikenneluparekisteri**

## 1 §

*Rekisteri ja rekisteriviranomainen*

Liikenneluparekisteri on tässä laissa tarkoitettuja liikennelupia koskeva valtakunnallinen rekisteri, jossa on julkisia ja käyttörajoitteisia tietoja sisältävät osat.

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää valtakunnallista liikenneluparekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tai sen nojalla säädettyjen ja määrättyjen tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Henkilö- ja tavaraliikennelupaan liittyviin rekisteritietoihin ja niiden luovuttamiseen sovelletaan lisäksi mitä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa säädetään.

## 2 §

*Rekisteriin merkittävät tiedot*

Liikenneluparekisterin julkiseen osaan merkitään tiedot myönnettyistä ja peruutetuista liikenneluvista sekä lupia koskevista muutoksista. Lisäksi julkiseen osaan merkitään luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot, yrityksen y-tunnus, lupatunnus sekä tieto luvan voimassaoloajasta. Liikenteestä vastaavan henkilön osalta rekisteriin merkitään hänen nimensä ja yhteystietonsa.

Liikenneluparekisterin julkisen osan tiedot ovat kaikkien saatavilla Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla. Lisäksi virasto voi antaa tiedot koneluettavassa muodossa suoran käyttöyhteyden avulla.

Liikenneluparekisterin käyttörajoitteiseen osaan tallennetaan tiedot oikeushenkilön toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista sekä VI osan 1 luvussa tarkoitetuista hallinnollisista seuraamuksista. Luonnollisista henkilöistä rekisteriin tallennetaan 1 momentissa säädettyjen julkisen osan tietojen lisäksi henkilötunnus taikka henkilötunnuksen puuttuessa tieto syntymäajasta, tieto syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta ja kansalaisuudesta sekä tieto kotikunnasta, äidin- ja asiointikielystä ja henkilön kuolemasta. Yrityksen osalta tallennetaan soveltuvin osin vastaavat tiedot. Rekisterin käyttörajoitteiseen osaan tallennetaan myös tiedot, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on saanut IV osan 3 luvun 2 pykälässä säädetyn yleisen tiedonsaantioikeutensa nojalla. Edelleen käyttörajoitteiseen osaan tallennetaan liikenneluvan hakijasta 1 momentissa ja tässä momentissa tarkoitettut tiedot.

Liikenneluparekisteriin merkityt tiedot säilytetään kaksi vuotta luvan peruuttamisesta tai tavaraliikenneluvan päättymisestä. Liikenteen turvallisuusviraston IV osan 3 luvun 2 pykälän 4 momentin 3-7 kohtien nojalla saamat tiedot on kuitenkin hävitettävä heti kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi.

## 3 §

*Tietojen luovuttaminen liikenneluparekisterin käyttörajoitteisesta osasta*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, rekisteriin kuuluvien tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

4 §

*Muutoksista ilmoittaminen*

Liikenneluvanhaltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä muutoksista yhteystiedoissaan, liikenteestä vastaavan henkilön vaihdoksesta sekä muutoksista hänen yhteystiedoissaan. Samoin on ilmoitettava oikeushenkilön vastuunalaisiin yhtiömiehiin liittyvistä muutoksista, toiminnan lopettamisesta sekä toiminnan siirtymisestä toiselle palveluntarjoajalle.

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden tietojen ilmoittamiseen helpolla tavalla sähköisesti.

VI OSA

**Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset**

1 luku

**Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku**

1 §

*Soveltamisala*

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee tässä laissa tarkoitettuja luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille myönnettäviä lupia, toimilupia ja muita viranomaishyväksyntöjä.

Jollei Euroopan unionin lainsäädännössä säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua.

2 §

*Luvan peruuttaminen, huomautus ja varoitus*

Luvan haltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa luvan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitetun toiminnan väliaikaisesti, jos:

1) luvanhaltija on toistuvasti ja vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvan haltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia tässä laissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten säännöksiä; tai

2) luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos huomautuksen tai varoituksen antamista ei voida pitää riittävänä. Huomautus voidaan antaa suullisesti tai kirjallisesti, ja varoitus kirjallisesti. Varoituksesta tehdään merkintä liikenneluparekisteriin.

3 §

*Luvan uusimatta jättäminen maksun laiminlyönnin johdosta*

Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa ilman erityistä syytä uusia lupaa, ellei luvasta säädettyä erääntynyttä maksua kehotuksesta huolimatta ole kohtuullisessa määräajassa maksettu ja jos maksuvelvollisuuden laiminlyönti on vakava ja olennainen.

4 §

*Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka*

Jos joku rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia EU-asetuksia tai lain nojalla annettuja säädöksiä tai määräyksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt III osan 4 luvun 10 §:n nojalla päätöksen yksinoikeuden asettamisesta ja muu toimija toimii tällaisen yksinoikeuden vastaisesti, toimivaltainen viranomainen voi kieltää yksinoikeuden vastaisen toiminnan ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon.

Uhkasakosta, keskeyttämishastasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Teettämällä suoritettujen toimenpiteiden kustannukset suoritetaan valtion varoista ja peritään laiminlyöjältä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

## 5 §

### *Muutoksenhaku*

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen haetaan oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nojalla tehty päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Mitä julkisista hankinnoista annetun lain 80–82 §:ssä, 85 §:n 1 momentissa, 86 §:n 1 ja 2 momentissa, 87 §:n 1 ja 3 momentissa, 88, 89, 91 ja 92 §:ssä, 94 §:n 1 momentin johdantokappaleessa ja 1–4 kohdassa, 95 ja 99–102 §:ssä, 103 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 105 ja 107 §:ssä säädetään oikeusturvakeinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta III osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua hankinta-asiassa. Julkisista hankinnoista annetun lain 85 §:n 2 momentissa mainitun lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa. Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt julkisista hankinnoista annetun lain 94 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun 94 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

## 2 luku

### **Rangaistussäännökset**

## 1 §

### *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman tässä laissa tarkoitettua liikennelupaa tai harjoittaa Interbus-sopimuksessa taikka Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenkeskisessä sopimuksessa tarkoitettua liikennettä ilman asianmukaista lupaa, on tuomittava luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

## 2 §

### *Kuljetuksen tilausrikkomus*

Kuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tilaa tavarankuljetuksen tekemättä II osan 1 luvun 15 §:ssä tarkoitettua selvitystä taikka tehdyn selvityksen perusteella tai muutoin tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä II osan 1 luvun 15 §:ssä tarkoitettuja edellytyksiä tai ettei sillä ole tarkoitus täyttää lakisääteisiä velvollisuuksiaan työnantajana, on tuomittava kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon. Jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitussa laissa tarkoitettu laiminlyöntimaksu, sakkoa ei tuomita.

## VII OSA

**Voimaantulo ja soveltaminen**

## 1 luku

**Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

## 1 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2017.

Tämän lain III osan 2 luvun 1 ja 2 §:ää sovelletaan 12 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta. Lain III osan 2 luvun 3 §:ää sovellettaessa voidaan teknisen kehityksen asettamat rajoitukset ottaa huomioon julkista hankintaa tehtäessä lain voimaan tulosta alkavan 12 kuukauden pituisen siirtymäajan kuluessa. Lain V osan 1 luvun säännöksiä sovellettaessa voidaan liikenneluparekisterin teknisestä kehittämisestä aiheutuvat rajoitukset ottaa huomioon niin, että kokonaisuudessaan luvun säännökset tulevat voimaan 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006);
- 2) taksiliikennelaki (217/2007);
- 3) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009);
- 4) joukkoliikennelaki (869/2009).

## 2 §

*Siirtymäsäännökset*

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynnät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:

- 1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan tämän lain II osan 1 luvun 3 §:n mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetty taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;
- 2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan tämän lain II osan 1 luvun 2 §:n mukaisiksi liikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä II osan 1 luvun 2 §:ssä säädetään, tavaraa saa kuljettaa myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnetyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehdyt henkilöliikennettä koskevat hankintasopimukset säilyvät voimassa sopimuksen mukaisesti.

Tämän lain IV osan 3 luvun 3 ja 4 §:n mukainen toimivaltainen viranomais voi kieltää toimijan linja-autolla harjoittaman henkilöliikenteen ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

- 1) viranomais on järjestänyt maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti;
- 2) toimijan harjoittama henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle;
- 3) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

Taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

[Muun lainsäädännön muutokset]

2.

## **Laki**

### **ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 11 päivänä joulukuuta 2002 annetun ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti ja 27 a §:n 2 momentin 7 kohta sellaisina kuin ne ovat laissa 1042/2014 ja  
*lisätään* 27 a §:n 2 momenttiin uusi 8 kohta seuraavasti:

#### 25 §

##### *Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

---

Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.

---

#### 27 a §

##### *Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset*

---

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:

---

7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä;

8) 25 §:n 2 kohdassa tarkoitetusta taksamittarista tai muusta laitteesta ja järjestelmästä.

---

3.

## Laki

### rikosrekisterilain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* 20 päivänä elokuuta 1993 annetun rikosrekisterilain (770/1993) 6 §:än uusi 9 momentti seuraavasti:

#### 6 §

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, yksityinen henkilö saa itseään koskevan otteen rikosrekisteristä liikennekaaren §:ssä tarkoitettua taksinkuljettajan sopivuusvaatimusta varten. Otteeseen merkitään 2 momentissa tarkoitettua päätöstä koskeva tieto sekä tieto edeltäneen viiden vuoden aikana annetusta päätöksestä, jolla hänet on tuomittu rikoslain 23 luvun 1–8 tai 10 §:ssä tarkoitettua liikenne rikoksesta.

4.

## Laki

### kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 2a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* 16 päivänä maaliskuuta 2007 kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 §:n 4 momentti ja  
*muutetaan* 2 §:n 1 momentti ja 3 momentin 7 ja 8 kohta sekä 2 a §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 momentti laissa 1615/2015 ja 4 momentti laissa 1083/2012 sekä 2 a § laissa 532/2008, seuraavasti:

#### 2 §

##### *Soveltamisala*

Tämä laki koskee kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä tieliikenteen tavara- ja henkilökuljetuksissa. Tätä lakia sovelletaan myös muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti. Vaarallisten aineiden kuljettajien pätevydestä on lisäksi voimassa, mitä siitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla säädetään.

---

Tämä laki ei koske kuljettajaa, jos:

- 
- 7) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin (poist.); taikka
  - 8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.

#### 2 a §

##### *Määritelmiä*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) kuorma-autolla tavarankuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan C1- tai C-luokan ajo-oikeus ja kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyydellä kuorma-autolla suoritettaviin tavarankuljetuksiin vaadittavaa kelpoisuutta;
- 2) linja-autolla henkilökuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan D1- tai D-luokan ajo-oikeus ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydellä linja-autolla suoritettaviin henkilökuljetuksiin vaadittavaa kelpoisuutta.



## 5.

**Laki****rautatielain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rautatielain (304/2011) 2 §:n 1 momentin 9 ja 35 kohta, 71 b §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 71 c §:n 1 momentti ja 73 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 1394/2015, seuraavasti:

## 2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

9) ratakapasiteetin hakijalla rautatieliikenteen harjoittajaa, liikennekaaren (xxxx/2016) IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

---

35) palvelujen hakijalla julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

---

## 71 b §

*Säätelyelimen tehtävät*

Säätelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Säätelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

---

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

---

Säätelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Säätelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

---

## 71 c §

*Säätelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko*

Säätelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 23 §:ssä tarkoitettulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja

tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

73 §

*Muut erimielisyydet*

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin 72 §:ssä tarkoitettun asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

-----

\_\_\_\_\_

6.

## Laki

### Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin 14 kohta,  
sellaisena kuin se on laissa 485/2015, seuraavasti:

6 §

*Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus*

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

-----  
14) Liikennekaaren (xxx/2016) mukaista liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista;  
-----

-----

7.

## **Laki**

### **lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkuesta annetun 4 §:n lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkuesta annetun lain (48/1997) 4 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 422/2015, seuraavasti:

#### 4 §

##### *Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen*

Opiskelijan käyttäessä koulumatkaansa liikennekaaren (xxx/2016) IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävää joukkoliikennettä matkakustannukset määräytyvät sen estämättä, mitä 1 momentissa ja 3 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään sen matkan pituuden mukaan, jonka opiskelija kulkee tätä kuljetusta käyttäen.

---

---

8.

## **Laki**

### **julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) 8 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 873/2009, seuraavasti:

8 §

*Palveluhankintoja koskevat poikkeukset soveltamisalasta*

---

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi tätä lakia sovelletaan liikennekaaren (xxx/2016) III osan 3 luvun 1 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin hankintasopimuksiin vain siltä osin kuin mainitussa laissa säädetään.

---

9.

## Laki

### ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain (1509/2011) 1 §:n 2 momentti seuraavasti:

#### 1 §

##### *Tarkoitus ja soveltamisala*

---

Tätä lakia sovelletaan tieliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen ja tieliikenteeseen tarkoitettulla moottoriajoneuvolla suoritettavien henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen hankintoihin, jotka tehdään julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007), vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (349/2007) tai liikennekaaren (xxx/2016) mukaisesti.

---

10.

## **Laki**

### **oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetun lain 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetun lain (100/2013) 3 §:n 1 momentin 5 kohta  
seuraavasti:

3 §

*Hankinta-asiat*

Markkinaoikeus käsittelee hankinta-asioina asiat, jotka säädetään sen toimivaltaan kuuluviksi:

-----  
5) liikennekaareissa (xxx/2016);  
-----

-----

# 11.

## Laki

### yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain (349/2013) 2 §:n 1 momentin 3 kohta seuraavasti:

#### 2 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

3) yrittäjäkuljettajalla henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka liikennekaaren (xxx/2016) II osan 1 luvun 3 §:ssä säädetyn henkilöliikenneluvan tai samaisen luvun 4 §:ssä säädetyn tavaraliikenneluvan nojalla, ja:

- a) joka työskentelee omaan lukuunsa;
  - b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;
  - c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta; ja
  - d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;
-



12.

## **Laki**

### **rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (756/2010) 4 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta, sellaisena kuin ne ovat laissa 393/2011.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 201

---

13.

## **Laki**

### **indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annetun lain (1195/2000) 2 §:n 1 momentin 16 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1046/2009, seuraavasti:

2 §

*Poikkeukset*

Tätä lakia ei sovelleta

---

16) liikennekaaressa (xxx/2016) tarkoitettua tavarankuljetusta koskevaan sopimukseen, joka on voimassa toistaiseksi tai tehty vähintään vuodeksi.

---

14.

## **Laki**

### **sairausvakuutuslain 8 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* sairausvakuutuslain (1224/2004) 4 luvun 8 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 929/2009, seuraavasti:

4 luku

#### **Matkakustannusten korvaaminen**

8 §

*Matkakustannuksen korvauksen peruste ja korvauksen vahvistaminen*

---

Taksin käytön korvausperusteena käytetään taksimatkan hintaa, jollei Kansaneläkelaitos ole sopinut kuljetuspalvelujen tarjoajan kanssa edullisemmasta hinnoittelusta.

---

—————

15.

## Laki

### ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan ajoneuvoliikennerekisterin (541/2003) 3 §:n 2 momentin 4 ja 8 kohta, 5 §:n 1 momentin 13 kohta, 6 §:n 1 ja 3 kohta, 11 §:n 1 momentin 5 ja 8 kohta, 12 §:n 1 momentin 7 kohta, 14 §:n 1 momentin 2 kohta, 15 §:n 1 momentin 10 kohta, 17 §:n 2 momentin 13 kohta ja 20 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat 3 §:n 2 momentin 4 ja 8 kohta, 5 §:n 1 momentin 13 kohta, 6 §:n 1 ja 3 kohta, 11 §:n 1 momentin 5 kohta, 12 §:n 1 momentin 7 kohta, 15 §:n 1 momentin 10 kohta, 17 §:n 2 momentin 13 kohta ja 20 §:n 1 ja 2 momentti laissa 76/2015, 11 §:n 1 momentin 8 kohta laissa 1301/2009 sekä 14 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 1084/2012, seuraavasti:

#### 2 luku

#### Rekisterin tietosisältö

#### 3 §

#### *Rekisteröidyt*

---

Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:

---

4) joiden hakemus koskee autokoululupaa, opetuslupaa, moottoripyörän harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, kuljettajan ammattipätevyyskorttia tai ammattipätevyuden merkitsemistä ajokorttiin tai joilla on tällainen lupa tai merkintä ajokortissaan;

---

8) joilla on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007) säädetty pätevyys tai jotka ovat ilmoittautuneet tällaiseen pätevyYTEEN vaadittavaan koulutukseen tai kokeeseen.

#### 5 §

#### *Luonnollisista henkilöistä tallennettavat muut tiedot*

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

---

13) kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten koulutusta antaneesta koulutuskeskuksesta, saadusta koulutuksesta ja sen kestosta, suoritetusta kokeesta ja siitä annetusta todistuksesta, jatkokoulutuksen suorittamisesta ja siitä annetusta todistuksesta sekä kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämisestä ja kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä ajokorttiin tehdyistä merkinnöistä;

---

#### 6 §

#### *Arkaluontoisten tietojen tallentaminen*

Rekisteriin saa sen lisäksi, mitä 4, 5 ja 5 a §:ssä säädetään, tallettaa:

1) ajokorttiluvan hakijasta, ajo-oikeuden haltijasta ja ajo-oikeutta vailla olevasta henkilöstä ajo-oikeutta koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa sekä liikenneopettajaluvan hakijasta ja haltijasta ja vammaisen pysäköintiluvan hakijasta ja haltijasta lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten hänen terveydentilaansa koskevat tarpeelliset tiedot;

---

3) ajo-oikeutta, liikenneopettajalupaa, opetuslupaa, autokoululupaa, ADR-ajolupaa, ajokokeen vastaanottajan kelpoisuustodistusta ja muuta lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten tarpeelliset tiedot moottorikäyttöistä tai hinattavaa ajoneuvoa kuljettaessa tehdyistä rikoksista ja niistä seuranneista rangaistuksista, ajokieltoon määräämisistä ja muista seuraamuksista sekä muista ajokorttiluvan, ajokortin, muun luvan ja todistuksen saamisen esteistä, niiden peruuttamisista ja raukeamisista.

3 luku

**Rekisterinpitäjän tiedonsaantioikeudet**

11 §

*Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoja seuraavasti:

---

5) poliisilta tieto moottorikäyttöisen tai hinattavan ajoneuvon anastuksesta sekä ajo-oikeutta ja siihen liittyvää hakemusta, ajokorttilupaa, opetuslupaa, harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, vammaisen pysäköintilupaa, ajokortteja ja niihin kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä tehtyjä merkintöjä, ajokorttiluvan tai ajokortin saamisen esteitä, ajokieltoja ja niiden perusteita, ADR-ajoluvan peruuttamista, ajo-oikeuteen sekä ajokorttilupaan ja muihin lupiin liittyviä hallinnollisia seuraamuksia koskevat tiedot, opetusluvan ja liikenneopettajaluvan myöntämiseen sekä autokoululupiin liittyvää soveltuvuusharkintaa varten tarvittavat rikostiedot sekä tässä mainittujen ajokorttien ja lupien luovuttamista ja haltuunottoa koskevat tiedot;

---

8) toimivaltaiselta elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukselta autokoululupatiedot;

---

12 §

*Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

---

7) ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitettulta palvelun tuottajalta ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan, kuljettajan ammattipätevyyskortin ja vammaisen pysäköintiluvan käsittelyä koskevia tietoja, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettua koulutusta tai jatkokoulutusta antavalta koulutusta koskevia tietoja sekä kokeita vastaanottavalta kokeita koskevia tietoja.

4 luku

**Tietojen julkisuus ja niiden luovuttaminen**

14 §

*Yksittäisten julkisten tietojen luovuttaminen*

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista seuraavasti:

---

2) henkilötunnuksen perusteella ajo-oikeuden laajuudesta, voimassaolosta ja alkamisesta eri luokissa, kuljettajan ammattipätevyyden voimassaolosta ja laajuudesta, ADR-ajoluvasta ja niiden saamisen ajankohdasta.

---

15 §

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

Rekisteriin talletettuja henkilötietoja ja muita tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

10) ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan ja liikenneopettajaluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tieliikenneläisissä tarkoitetulle palvelun tuottajalle vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

## 17 §

*Salassa pidettävät tiedot ja niiden luovuttaminen*

Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa:

13) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan tai ajokortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, tietoja henkilön terveydentilasta ajokorttilaissa ja tieliikenneläisissä tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, liikenneopettajaluvan ja vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tiedon ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan tai kuljettajan ammattipätevyyskortin saamisen esteestä edellä mainituissa laeissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokortin tai mainitun luvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

## 20 §

*Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset*

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoitetietojensa luovuttaminen puhelimitse muuhun kuin viranomaisen, Liikennevakuutuskeskuksen, liikennevakuutusyhtiön, katsastuksen suorittajan, kuljettajantutkinnon vastaanottajan, sopimusrekisteröijän tai ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tieliikenneläisissä tarkoitetun palvelun tuottajan käyttöön tai muuhun laissa säädettyyn käyttöön.

Jos henkilöllä on perusteltua syytä epäillä itsensä tai perheensä terveyden tai turvallisuuden tulevan uhatuksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta pyynnöstä päättää, ettei häntä koskevia henkilötietoja saa luovuttaa rekisteristä muille kuin viranomaisille, Liikennevakuutuskeskukselle, liikennevakuutusyhtiölle, katsastuksen suorittajalle, sopimusrekisteröijälle, kuljettajantutkinnon vastaanottajalle, tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijälle ja ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tieliikenneläisissä tarkoitetulle palvelun tuottajalle laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten. Tämä päätös voi ensimmäisen kerran olla voimassa enintään viisi vuotta. Rajoituksen voimassaoloa voidaan jatkaa kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

16.

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* tieliikennelain (267/1981) 1 a luku, sellaisena kuin se on laissa 253/2013, sekä  
*muutetaan* 63 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 387/2011, seuraavasti:

63 §

*Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset*

---

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortin lisäksi vaadittavasta muusta kelpoisuudesta kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja liikennekaareissa (xxx/2016).

---

2.

**Laki**

**ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 11 päivänä joulukuuta 2002 annetun ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti ja 27 a §:n 2 momentin 7 kohta sellaisina kuin ne ovat laissa 1042/2014 ja lisätään 27 a §:n 2 momenttiin uusi 8 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

25 §

25 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet*

-----  
Luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M1-luokan ajoneuvossa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei saa olla muussa ajoneuvossa.

-----  
*Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.*

27 a §

27 a §

*Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset*

*Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset*

-----  
Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:

-----  
Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:

-----  
7) sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä.

-----  
7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä;

8) 25 §:n 2 kohdassa tarkoitetusta taksamittarista tai muusta laitteesta ja järjestelmästä.



## 4.

**Laki****kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 2a §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* 16 päivänä maaliskuuta 2007 kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 §:n 4 momentti ja  
*muutetaan* 2 §:n 1 momentti ja 3 momentin 7 ja 8 kohta sekä 2 a §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 momentti laissa 1615/2015 ja 4 momentti laissa 1083/2012 sekä 2 a § laissa 532/2008, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2 §

2 §

*Soveltamisala**Soveltamisala*

Tämä laki koskee kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta tieliikenteessä vaadittavaa ammattipätevyyttä. Tämän lain säännöksiä kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyydestä sovelletaan myös traktorin kuljettamiseen, jos kuljettajalta vaaditaan kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. Vaarallisten aineiden kuljettajien pätevyydestä säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

Tämä laki koskee kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä *tieliikenteen tavara- ja henkilökuljetuksissa. Tätä lakia sovelletaan myös muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti.* Vaarallisten aineiden kuljettajien pätevyydestä on lisäksi voimassa, mitä siitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla säädetään.

-----  
 Tämä laki ei koske kuljettajaa, jos:  
 -----

-----  
 Tämä laki ei koske kuljettajaa, jos:  
 -----

7) linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, *joita suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa*; taikka

7) *ajoneuvoa* käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin; taikka

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittaessaan käyttää, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa.

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää *työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen*, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa *edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.*

*Tämä laki ei koske myöskään ulkomailla vakinaisesti asuvaa kuljettajaa, joka tuo maahan tilapäistä käyttöä varten ulkomailla rekisteröidyn linja-auton ja käyttää sitä muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin ajoneuvon mukana tulleiden matkustajien kuljettamiseksi täällä, jos kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä siinä EU- tai ETA-valtiossa, josta kuljetus on lähtöisin tai jota tarkoitetaan 2 §:n 2 momentissa. Tässä laissa säädetty ensimmäisen jatkokoulutuksen määräaika ei koske ulkomailla vakinaisesti*

(4 mom. kumotaan)

*asuvaa kuljettajaa, jos EU- tai ETA-valtiossa, josta kuljetus on lähtöisin tai jota tarkoitetaan 2 §:n 2 momentissa, määräaika ensimmäisen jatkokoulutuksen suorittamiselle on tässä laissa säädettyä pitempi ja kuitenkin enintään seitsemän vuotta. Tässä momentissa tarkoitettun kuljettajan tulee kuitenkin täyttää edellä tarkoitettussa EU- tai ETA-valtiossa voimassa olevat kuljettajaa koskevat vaatimukset.*

2 a §

*Määritelmiä*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) kuorma-autolla ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan C- tai C1-luokan ajo-oikeus;

2) linja-autolla ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan D- tai D1-luokan ajo-oikeus.

2 a §

*Määritelmiä*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) kuorma-autolla *tavarakuljetukseen tarkoitettua* ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan C1- tai C-luokan ajo-oikeus *ja kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyydellä kuorma-autolla suoritettaviin tavarakuljetuksiin vaadittavaa kelpoisuutta;*

2) linja-autolla *henkilökuljetukseen tarkoitettua* ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan D1- tai D-luokan ajo-oikeus *ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydellä linja-autolla suoritettaviin henkilökuljetuksiin vaadittavaa kelpoisuutta.*

## 5.

**Laki****rautatielain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rautatielain (304/2011) 2 §:n 1 momentin 9 ja 35 kohta, 71 b §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 71 c §:n 1 momentti ja 73 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 1394/2015, seuraavasti:

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, joukkoliikennelain (869/2009) 14 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

35) *palvelujen hakijalla* julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

71 b §

*Säätelyelimen tehtävät*

Säätelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Säätelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien,

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, *liikennekaaren (xxxx/2016) IV osan 1 luvun 3 §:ssä* tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

35) *palvelujen hakijalla* julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, *liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä* tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

71 b §

*Säätelyelimen tehtävät*

Säätelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Säätelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien,

ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

71 c §

*Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko*

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheutonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuuksista annetun lain 23 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

73 §

*Muut erimielisyydet*

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin 72 §:ssä tarkoitetun asian

ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

71 c §

*Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko*

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheutonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuuksista annetun lain 23 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

73 §

*Muut erimielisyydet*

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin 72 §:ssä

sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

-----

tarkoitettun asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

-----

6.

## Laki

### Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisena kuin se on laissa 485/2015, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

6 §

6 §

*Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus*

*Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus*

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

14) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) ja joukkoliikennelain (869/2009) mukaista liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista;

14) *Liikennekaaren (xxx/2016)* mukaista liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista;

7.

## Laki

### lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain (48/1997) 4 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 422/2015, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

4 §

4 §

*Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen*

*Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen*

Opiskelijan käyttäessä koulumatkaansa joukkoliikennelaissa (869/2009) tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävää joukkoliikennettä matkakustannukset määräytyvät sen estämättä, mitä 1 momentissa ja 3 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään sen matkan pituuden mukaan, jonka opiskelija kulkee tätä kuljetusta käyttäen.

-----

Opiskelijan käyttäessä koulumatkaansa liikennekaaren (xxx/2016) IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävää joukkoliikennettä matkakustannukset määräytyvät sen estämättä, mitä 1 momentissa ja 3 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään sen matkan pituuden mukaan, jonka opiskelija kulkee tätä kuljetusta käyttäen.

-----

8.

## Laki

### julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007) 8 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 873/2009, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

8 §

8 §

*Palveluhankintoja koskevat poikkeukset  
 soveltamisalasta*

*Palveluhankintoja koskevat poikkeukset  
 soveltamisalasta*

-----  
 Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi tätä lakia sovelletaan joukkoliikennelain (869/2009) 36 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin hankintasopimuksiin vain siltä osin kuin mainitussa laissa säädetään.  
 -----

-----  
 Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi tätä lakia sovelletaan liikennekaaren (xxx/2016) III osan 3 luvun 1 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin hankintasopimuksiin vain siltä osin kuin mainitussa laissa säädetään.  
 -----



9.

## Laki

### ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain (1509/2011) 1 §:n 2 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

1 §

*Tarkoitus ja soveltamisala*

*Tarkoitus ja soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan tieliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen ja tieliikenteeseen tarkoitettulla moottoriajoneuvolla suoritettavien henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen hankintoihin, jotka tehdään julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007), vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (349/2007) tai joukkoliikennelain (869/2009) mukaisesti.

Tätä lakia sovelletaan tieliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen ja tieliikenteeseen tarkoitettulla moottoriajoneuvolla suoritettavien henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen hankintoihin, jotka tehdään julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007), vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (349/2007) tai *liikennekaaren (xxx/2016) mukaisesti.*

10.

## Laki

### oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetun lain (100/2013) 3 §:n 1 momentin 5 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

3 §

3 §

*Hankinta-asiat*

*Hankinta-asiat*

Markkinaoikeus käsittelee *hankinta-asioina* asiat, jotka säädetään sen toimivaltaan kuuluviksi:

Markkinaoikeus käsittelee *hankinta-asioina* asiat, jotka säädetään sen toimivaltaan kuuluviksi:

5) joukkoliikennelaissa (869/2009);

5) liikennekaressa (xxx/2016);

11.

## Laki

### yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain (349/2013) 2 §:n 1 momentin 3 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) yrittäjäkuljettajalla henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006) tai joukkoliikennelaissa (869/2009) säädetyn liikenneluvan nojalla, ja:

- a) joka työskentelee omaan lukuunsa;
- b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;
- c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta;
- ja
- d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;

3) yrittäjäkuljettajalla henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka *liikennekaaren (xxx/2016) II osan 1 luvun 3 §:ssä* säädetyn joukkoliikenneluvan tai samaisen luvun 4 §:ssä säädetyn tavaraliikenneluvan nojalla, ja:

- a) joka työskentelee omaan lukuunsa;
- b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;
- c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta; ja
- d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;

13.

## Laki

### indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* indeksiehtojen käytön rajoittamisesta annetun lain (1195/2000) 2 §:n 1 momentin 16 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1046/2009, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Poikkeukset*

*Poikkeukset*

Tätä lakia ei sovelleta

Tätä lakia ei sovelleta

-----  
 16) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006) tarkoitettua kuljetusta koskevaan sopimukseen, joka on voimassa toistaiseksi tai tehty vähintään vuodeksi.  
 -----

-----  
 16) *liikennekaarella (xxx/2016)* tarkoitettua *tavarankuljetusta* koskevaan sopimukseen, joka on voimassa toistaiseksi tai tehty vähintään vuodeksi.  
 -----

14.

## Laki

### sairausvakuutuslain 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* sairausvakuutuslain (1224/2004) 4 luvun 8 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 929/2009, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

4 luku

4 luku

#### Matkakustannusten korvaaminen

#### Matkakustannusten korvaaminen

8 §

8 §

*Matkakustannuksen korvauksen peruste ja korvauksen vahvistaminen*

*Matkakustannuksen korvauksen peruste ja korvauksen vahvistaminen*

-----  
 Taksin käytön korvausperusteena käytetään taksiliikennelain (217/2007) 16 §:ssä tarkoitettua kuluttajilta perittävää enimmäishintaa, jollei Kansaneläkelaitos ole sopinut kuljetuspalvelujen tuottajan kanssa enimmäishintaa edullisemmasta hinnoittelusta.  
 -----

-----  
 Taksin käytön korvausperusteena käytetään *taksimatkan hintaa*, jollei Kansaneläkelaitos ole sopinut kuljetuspalvelujen *tarjoajan* kanssa edullisemmasta hinnoittelusta.  
 -----

15.

## Laki

### ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajoneuvoliikennerekisterin (541/2003) 3 §:n 2 momentin 4 ja 8 kohta, 5 §:n 1 momentin 13 kohta, 6 §:n 1 ja 3 kohta, 11 §:n 1 momentin 5 ja 8 kohta, 12 §:n 1 momentin 7 kohta, 14 §:n 1 momentin 2 kohta, 15 §:n 1 momentin 10 kohta, 17 §:n 2 momentin 13 kohta ja 20 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat 3 §:n 2 momentin 4 ja 8 kohta, 5 §:n 1 momentin 13 kohta, 6 §:n 1 ja 3 kohta, 11 §:n 1 momentin 5 kohta, 12 §:n 1 momentin 7 kohta, 15 §:n 1 momentin 10 kohta, 17 §:n 2 momentin 13 kohta ja 20 §:n 1 ja 2 momentti laissa 76/2015, 11 §:n 1 momentin 8 kohta laissa 1301/2009 sekä 14 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 1084/2012 seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 luku

2 luku

#### Rekisterin tietosisältö

#### Rekisterin tietosisältö

3 §

3 §

*Rekisteröidyt*

*Rekisteröidyt*

Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:

Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:

4) joiden hakemus koskee autokoululupaa, opetuslupaa, moottoripyörän harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, kuljettajan ammattipätevyyskorttia tai ammattipätevyuden merkitsemistä ajokorttiin, *taksinkuljettajan ajolupaa* tai joilla on tällainen lupa tai merkintä ajokortissaan;

4) joiden hakemus koskee autokoululupaa, opetuslupaa, moottoripyörän harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, kuljettajan ammattipätevyyskorttia tai ammattipätevyuden merkitsemistä ajokorttiin tai joilla on tällainen lupa tai merkintä ajokortissaan;

8) joilla on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007) tai *taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009)* säädetty pätevyys tai jotka ovat ilmoittautuneet tällaiseen pätevyyteen vaadittavaan koulutukseen tai kokeeseen.

8) joilla on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007) säädetty pätevyys tai jotka ovat ilmoittautuneet tällaiseen pätevyyteen vaadittavaan koulutukseen tai kokeeseen.

5 §

5 §

*Luonnollisista henkilöistä tallennettavat muut tiedot*

*Luonnollisista henkilöistä tallennettavat muut tiedot*

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

13) kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten koulutusta

13) kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten koulutusta

antaneesta koulutuskeskuksesta, taksinkuljettajan ajolupaa varten koulutusta antaneesta koulutusluvan haltijasta, saadusta koulutuksesta ja sen kestosta, suoritetusta kokeesta ja siitä annetusta todistuksesta, jatkokoulutuksen suorittamisesta ja siitä annetusta todistuksesta sekä kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyskortin, taksinkuljettajan ajoluvan tai tällaisen kaksoiskappaleen myöntämisestä ja kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevydestä ajokorttiin tehdyistä merkinnöistä;

antaneesta koulutuskeskuksesta, saadusta koulutuksesta ja sen kestosta, suoritetusta kokeesta ja siitä annetusta todistuksesta, jatkokoulutuksen suorittamisesta ja siitä annetusta todistuksesta sekä kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämisestä ja kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevydestä ajokorttiin tehdyistä merkinnöistä;

## 6 §

*Arkaluontoisten tietojen tallentaminen*

Rekisteriin saa sen lisäksi, mitä 4, 5 ja 5 a §:ssä säädetään, tallettaa:

1) ajokorttiluvan hakijasta, ajo-oikeuden haltijasta ja ajo-oikeutta vailla olevasta henkilöstä ajo-oikeutta koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa sekä taksinkuljettajan ajoluvan hakijasta ja haltijasta, liikenneopettajaluvan hakijasta ja haltijasta ja vammaisen pysäköintiluvan hakijasta ja haltijasta lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten hänen terveydentilaansa koskevat tarpeelliset tiedot;

3) ajo-oikeutta, taksinkuljettajan ajolupaa, liikenneopettajalupaa, opetuslupaa, autokoululupaa, ADR-ajolupaa, ajokokeen vastaanottajan kelpoisuustodistusta ja muuta lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten tarpeelliset tiedot moottorikäyttöistä tai hinattavaa ajoneuvoa kuljettaessa tehdyistä rikoksista ja niistä seuranneista rangaistuksista, ajokieltoon määräämisistä ja muista seuraamuksista sekä muista ajokorttiluvan, ajokortin, muun luvan ja todistuksen saamisen esteistä, niiden peruuttamisista ja raukeamisista.

## 3 luku

**Rekisterinpitäjän tiedonsaantioikeudet**

## 11 §

*Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoja seuraavasti:

5) poliisilta tieto moottorikäyttöisen tai hinattavan ajoneuvon anastuksesta sekä ajo-

## 6 §

*Arkaluontoisten tietojen tallentaminen*

Rekisteriin saa sen lisäksi, mitä 4, 5 ja 5 a §:ssä säädetään, tallettaa:

1) ajokorttiluvan hakijasta, ajo-oikeuden haltijasta ja ajo-oikeutta vailla olevasta henkilöstä ajo-oikeutta koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa sekä liikenneopettajaluvan hakijasta ja haltijasta ja vammaisen pysäköintiluvan hakijasta ja haltijasta lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten hänen terveydentilaansa koskevat tarpeelliset tiedot;

3) ajo-oikeutta, liikenneopettajalupaa, opetuslupaa, autokoululupaa, ADR-ajolupaa, ajokokeen vastaanottajan kelpoisuustodistusta ja muuta lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten tarpeelliset tiedot moottorikäyttöistä tai hinattavaa ajoneuvoa kuljettaessa tehdyistä rikoksista ja niistä seuranneista rangaistuksista, ajokieltoon määräämisistä ja muista seuraamuksista sekä muista ajokorttiluvan, ajokortin, muun luvan ja todistuksen saamisen esteistä, niiden peruuttamisista ja raukeamisista.

## 3 luku

**Rekisterinpitäjän tiedonsaantioikeudet**

## 11 §

*Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoja seuraavasti:

5) poliisilta tieto moottorikäyttöisen tai hinattavan ajoneuvon anastuksesta sekä ajo-

oikeutta ja siihen liittyvää hakemusta, ajokorttilupaa, opetuslupaa, harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, *taksinkuljettajan ajolupaa*, vammaisen pysäköintilupaa, ajokortteja ja niihin kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä tehtyjä merkintöjä, ajokorttiluvan tai ajokortin saamisen esteitä, ajokieltoja ja niiden perusteita, ADR-ajoluvan peruuttamista, ajo-oikeuteen sekä ajokorttilupaan ja muihin lupiin liittyviä hallinnollisia seuraamuksia koskevat tiedot, opetusluvan, *taksinkuljettajan ajoluvan* ja liikenneopettajaluvan myöntämiseen sekä autokoululupiin liittyvää soveltuvuusharkintaa varten tarvittavat rikostiedot sekä tässä mainittujen ajokorttien ja lupien luovuttamista ja haltuunottoa koskevat tiedot;

8) toimivaltaiselta elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukselta *liikennelupatiedot ja autokoululupatiedot*;

12 §

*Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

7) ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, *taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa* ja tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulta palvelun tuottajalta ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan, kuljettajan ammattipätevyyskortin, *taksinkuljettajan ajoluvan* ja vammaisen pysäköintiluvan käsittelyä koskevia tietoja, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa *tai taksinkuljettajien ammattipätevyydestä* annetussa laissa tarkoitettua koulutusta tai jatkokoulutusta antavalta koulutusta koskevia tietoja sekä kokeita vastaanottavalta kokeita koskevia tietoja.

4 luku

**Tietojen julkisuus ja niiden luovuttaminen**

14 §

*Yksittäisten julkisten tietojen luovuttaminen*

oikeutta ja siihen liittyvää hakemusta, ajokorttilupaa, opetuslupaa, harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, vammaisen pysäköintilupaa, ajokortteja ja niihin kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä tehtyjä merkintöjä, ajokorttiluvan tai ajokortin saamisen esteitä, ajokieltoja ja niiden perusteita, ADR-ajoluvan peruuttamista, ajo-oikeuteen sekä ajokorttilupaan ja muihin lupiin liittyviä hallinnollisia seuraamuksia koskevat tiedot, opetusluvan ja liikenneopettajaluvan myöntämiseen sekä autokoululupiin liittyvää soveltuvuusharkintaa varten tarvittavat rikostiedot sekä tässä mainittujen ajokorttien ja lupien luovuttamista ja haltuunottoa koskevat tiedot;

8) toimivaltaiselta elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukselta autokoululupatiedot;

12 §

*Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

7) ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulta palvelun tuottajalta ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan, kuljettajan ammattipätevyyskortin ja vammaisen pysäköintiluvan käsittelyä koskevia tietoja, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettua koulutusta tai jatkokoulutusta antavalta koulutusta koskevia tietoja sekä kokeita vastaanottavalta kokeita koskevia tietoja.

4 luku

**Tietojen julkisuus ja niiden luovuttaminen**

14 §

*Yksittäisten julkisten tietojen luovuttaminen*



Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista seuraavasti:

2) henkilötunnuksen perusteella ajo-oikeuden laajuudesta, voimassaolosta ja alkamisesta eri luokissa, kuljettajan ammattipätevyyden voimassaolosta ja laajuudesta, ADR-ajoluvasta, taksinkuljettajan ajoluvasta ja niiden saamisen ajankohdasta.

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista seuraavasti:

2) henkilötunnuksen perusteella ajo-oikeuden laajuudesta, voimassaolosta ja alkamisesta eri luokissa, kuljettajan ammattipätevyyden voimassaolosta ja laajuudesta, ADR-ajoluvasta ja niiden saamisen ajankohdasta.

15 §

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

Rekisteriin talletettuja henkilötietoja ja muita tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

10) ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan ja liikenneopettajaluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän ja taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tieliikennelaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

17 §

*Salassa pidettävät tiedot ja niiden luovuttaminen*

Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa:

13) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan tai ajokortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa

15 §

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

Rekisteriin talletettuja henkilötietoja ja muita tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

10) ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan ja liikenneopettajaluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tieliikennelaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

17 §

*Salassa pidettävät tiedot ja niiden luovuttaminen*

Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa:

13) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan tai ajokortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa

tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin ja taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettu palvelun tuottajalle taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, tietoja henkilön terveydentilasta ajokorttilaissa, taksinkuljettajien ammattipätevyyksissä ja tieliikennelaissa tarkoitettu palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, liikenneopettajaluvan, taksinkuljettajan ajoluvan ja vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tiedon ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan, kuljettajan ammattipätevyyskortin tai taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteestä edellä mainituissa laeissa tarkoitettu palvelun tuottajalle ajokortin tai mainitun luvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, tietoja henkilön terveydentilasta ajokorttilaissa ja tieliikennelaissa tarkoitettu palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, liikenneopettajaluvan ja vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tiedon ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan tai kuljettajan ammattipätevyyskortin saamisen esteestä edellä mainituissa laeissa tarkoitettu palvelun tuottajalle ajokortin tai mainitun luvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

## 20 §

*Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset*

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoitetietojensa luovuttaminen puhelimitse muuhun kuin viranomaisen, Liikennevakuutuskeskuksen, Liikennevakuutusyhtiön, katsastuksen suorittajan, kuljettajantutkinnon vastaanottajan, sopimusrekisteröijän tai ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tieliikennelaissa tarkoitettun palvelun tuottajan käyttöön tai muuhun laissa säädettyyn käyttöön.

Jos henkilöllä on perusteltua syytä epäillä itsensä tai perheensä terveyden tai turvallisuuden tulevan uhatuksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta pyynnöstä päättää, ettei häntä koskevia henkilötietoja saa luovuttaa rekisteristä muille kuin viranomaisille, Liikennevakuutuskeskukselle, liikennevakuutusyhtiölle, katsastuksen suorittajalle, sopimusrekisteröijälle, kuljettajantutkinnon vastaanottajalle, tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijälle ja ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tieliikennelaissa tarkoitettu palvelun tuottajalle laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten. Tämä päätös voi ensimmäisen kerran olla voimassa enintään viisi vuotta. Rajoituksen voimassaoloa voidaan jatkaa kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

## 20 §

*Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset*

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoitetietojensa luovuttaminen puhelimitse muuhun kuin viranomaisen, Liikennevakuutuskeskuksen, Liikennevakuutusyhtiön, katsastuksen suorittajan, kuljettajantutkinnon vastaanottajan, sopimusrekisteröijän tai ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tieliikennelaissa tarkoitettun palvelun tuottajan käyttöön tai muuhun laissa säädettyyn käyttöön.

Jos henkilöllä on perusteltua syytä epäillä itsensä tai perheensä terveyden tai turvallisuuden tulevan uhatuksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta pyynnöstä päättää, ettei häntä koskevia henkilötietoja saa luovuttaa rekisteristä muille kuin viranomaisille, Liikennevakuutuskeskukselle, liikennevakuutusyhtiölle, katsastuksen suorittajalle, sopimusrekisteröijälle, kuljettajantutkinnon vastaanottajalle, tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijälle ja ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ja tieliikennelaissa tarkoitettu palvelun tuottajalle laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten. Tämä päätös voi ensimmäisen kerran olla voimassa enintään viisi vuotta. Rajoituksen voimassaoloa voidaan jatkaa kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

-----

\_\_\_\_\_