

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

ITS Finland kiittää mahdollisuudesta lausua Taksisääntelyn arviomuistiosta. Älykkään liikenteen verkostona keskitymme pääasiassa arviomuistion niihin osioihin, joissa käsitellään käytettäviä teknologioita ja datakysymyksiä.

ITS Finland korostaa taksin merkitystä osana koko liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikenteen laajempaa palveluistumista, sekä erityisesti palveluiden luotettavuuden merkitystä tässä kokonaisuudessa. Liikennepalvelulain keskiössä ovat olleet liikkumispalvelut kokonaisuutena, ja taksi on yksi tärkeä lenkki tätä kokonaisuutta. Taksi on suurelle yleisölle usein ”ovelta ovelle” - matkaketjun alku tai loppu, ja erityisryhmille se on usein pääasiallinen kulkumuoto. Yleensä matkaketjut koostuvat useista erillisistä matkoista ja asiakkaan kannalta kokonaisuus on yhtä luotettava kuin sen heikoin lenkki. Koko taksijärjestelmän luotettavuuden osalta keskeistä on tarkastella asiaa laajasti eli näkökulmina tulee olla luotettavuus kuluttajalle, luotettavuus työnantajalle ja työntekijälle sekä luotettavuus yhteiskunnallisten velvoitteiden osalta.

Suomessa on viime vuosina käytetty termiä "Tulevaisuuskestävä liikennejärjestelmä", joka kulminoituu pitkälti digitalisaation mahdollisuuksien täysimääräiseen hyödyntämiseen. Tuossa työssä arviomuistiossa peräänkuulutettu teknologianeutraaliuden tavoite on tärkeässä roolissa eli sääntely ei valitse käytettäviä teknologioita vaan ohjaa tekemistä enemmänkin tavoiteltavien vaikutuksien kautta. Tätä voi pitää kannatettavana yleisperiaatteena. Tulevaisuuskestävä liikennejärjestelmä tuottaa ja hyödyntää dataa useissa eri muodoissa ja tarkoituksissa, Datan määrä ja käyttömahdollisuudet tuntuvat kasvavan eksponentiaalisesti. Datakysymysten osalta ei voi ylikorostaa tietosuojan merkitystä, jonka voisi lisätä mukaan arviomuistioon, erityisesti kun puhutaan datavarantojen yhdistämisestä ja mahdollisista pilviratkaisuista.

## 2.2 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

**Olisiko tarpeen lisätä tuomioita tietyistä aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista ajoluvan saamisen esteeksi? Mitkä olisivat suurimpia vaikutuksia, joita muutosehdotukset voisivat aiheuttaa? Olisiko muita rikostuomioita mitä pitäisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä?**

-

## 2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

**Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?**

-

## 2.4 Taksinkuljettajan koulutus

**Mitä hyötyjä tai haittoja sekä vaikutuksia pakollisesta koulutuksesta olisi? Nostaisiko pakollinen koulutus alalle tulon kynnystä? Lisäisikö koulutus luotettavuutta? Vaikuttaisiko taksinkuljettajien koulutus työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

**Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, niin miten koulutuksen sisältö ja kesto tulisi rakentaa? Olisiko tällä hetkellä voimassa oleva erityisryhmien kuljettajakoulutus syytä lisätä osaksi pakollista koulutusta vai jättää erilleen joko vapaaehtoiseksi tai pakolliseksi?**

**Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi? Vain uusille alalle tuleville kuljettajille? Alalle vuoden 2018 jälkeen tulleille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?**

Taksinkuljettajan koulutuksessa tulee huomioida nykyteknologian tuomat mahdollisuudet, joista erityisesti simulaattorit sekä erilaiset digitaaliset oppaat kuten reittioppaat.

Lisäksi on hyvä huomata, että sovelluspohjaisissa ratkaista, joissa tilaaminen, maksaminen ja kuitin toimitus tapahtuvat etukäteen, vähentävät epäselvyyksiä ja vaikuttavat mm. kielivaatimuksiin.

## 2.5 Taksinkuljettajan koe

**Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssiaikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?**

Kokeessa tulisi ottaa huomioon nykyteknologian mahdollisuudet (reittioppaat, POI -kohteet) palvelujen tarjoamisessa ja keskittyä testaamaan asioita, joita teknologialla ei voida hoitaa.

## 3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

**Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?**

-

### 3.3 Yrittäjäkoe

**Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestävälle tahoille ja kokeen suorittajille?**

-

### 3.4 Koulutusorganisaatioiden valvonta

**Tulisiko koulutusorganisaatiolle ja/tai koulutuksesta vastaavalle henkilölle asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja/tai esteitä hyväksynnälle? Jos vaatimuksia asetettaisiin, millaisia vaatimusten tulisi olla?**

-

### 4.2. Värilliset rekisterikilvet

**Mitä hyötyjä/haittoja ja vaikutuksia värillisistä rekisterikilvistä olisi? Miten värillisiä rekisterikilpiä tulisi valvoa?**

-

### 4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

-

### 4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?**

-

### 4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi julkisesta rekisteristä? Mitä tulisi huomioida valmistelussa?**

-

### 4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

**Mitä seikkoja tulisi huomioida liikennevirhemaksun määräämisessä? Olisiko muita liikennepalvelulain säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus osana taksialan valvontaa?**

-

## 5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

**Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Mitä ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?**

Taksimatkasta kerättävien tietojen ja harmaan talouden torjunnan kysymykset kulminoituvat pitkälti taksamittarin ympärille, joka jakaa mielipiteitä alalla varsin selkeästi. Osin varmaan tästä syystä arviomuistiossa on päädytty erilliseen jatkoselvitykseen taksamittarin osalta.

ITS Finland pitää tärkeänä, että taksamittarisääntelyä arvioitaessa huomioidaan mahdollisimman pitkälle sekä teknologianeutraalius että mahdollisuus uusien liiketoiminta- ja hinnoittelumallien kehittämiseen ja varmistetaan markkinoiden kilpailullisuus. Tavoite teknologiariippumattomuudesta ja uusien innovatiivisten mobiilipalvelujen saamisesta kuluttajien ulottuville on kannatettava, mutta samalla on varmistettava, että säilytetään liikkumispalvelujen luotettavuus kuluttajan, työntekijän, työnantajan eikä yhteiskunnan näkökulmasta. Markkinailmapiirin kannalta on tärkeää, että sääntely kohtelee reilusti ja tasapuolisesti kaikkia, niin uusia kuin vanhojakin toimijoita. Luotettavuuden ja vastuullisuuden on oltava toimijoille kilpailuetu, ei kilpailuhaitta.

Taksamittarisääntelyä uudistettaessa yhtenä ajatuksena on ollut madaltaa markkinoille tulon kynnystä. Tavoitteen osalta nykyiset toimijat ovat korostaneet, ettei noin 100 € kuukaudessa kustantava taksamittari voi olla alalle tulon este, uusi toimija ei saa hirveän isoa hintakilpailuetua taksamittarista luopuessaan, sillä jokin järjestelmä toimijalla pitää lain olla joka tapauksessa. Osa-aikaisessa taksiyrittäjyydessä tai ns. kevytyrittäjyydessä erilaiset mobiiliratkaisut voivat helpottaa alalle tuloa, mutta näiden osalta on tärkeää ottaa huomioon verovalvonnan tarpeet. On erittäin tärkeää, että uudet järjestelmät ovat verottajan suuntaan yhtä luotettavia kuin nykyinen taksamittari eikä kannusta hintakilpailuedun tavoitteluun verottajan ja yhteiskunnan kustannuksella.

Vaikka taksamittarin hyödyt harmaan talouden ehkäisemisessä ja sen monipuoliset ominaisuudet niin yrityksen taloushallinnossa kuin työntekijän palkkahallinnossa ovat kiistattomat, niin sen osalta on hyvä huomata, että kun hintasääntelystä on luovuttu, niin myös taksamittaria käyttäen on mahdollista veloittaa kuluttajalta "ylihintaa", eli selvästi totuttua korkeampaa hintaa. Tästä näkökulmasta uudet kiinteähintaiset matkatuotteet ovat loppukäyttäjälle usein jopa luotettavampia, tai ainakin helpommin hahmotettavia.

Tulevaisuudessa asetelma ei todennäköisesti ole joko-tai vaan sekä-että eli tulemme näkemään takseissa käytössä sekä taksamittarit että uudet mobiilipalvelut.

Jatkotarkastelussa on järkevää tarkastella astetta syvällisemmin kansainvälisiä esimerkkejä, joissa uusista mobiilijärjestelmistä on luotu suora yhteys viranomaisen, mukaan lukien verottajan, järjestelmiin. Samoin Ruotsin "Redovisningcentral" -malli on mielenkiintoinen ja tarkastelun arvoinen.

### 5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

**Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?**

-

### 6.2 Ajovuoroista sopiminen

**Kannustaisiko Kilpailu- ja kuluttajaviraston täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista, sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi? Mitä koette olevan suurimpia epäselvyyksiä ajovurojen sopimisessa?**

-

### 6.3 Julkisesti tuettu päivystys

**Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?**

-

### Loppuun yleisiä kysymyksiä

**Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?**

**Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?**

**Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeansuuntaisia ja riittävän kattavia? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?**

**Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

**Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?**

Taksisääntelyn arviomuistiossa on lukuisia taksiliikenteen luotettavuutta edistäviä ehdotuksia, jotka yksittäisinä eivät vaikuttaisi estävän tai kohtuuttomasti nostavan kynnystä uusien toimijoiden tulemiselle taksimarkkinalle. Kun lopullista versiota työestetään olisi tärkeää vielä arvioida kaikkien toimien yhteisvaikutusta niiden aiheuttamien kustannusten ja hallinnollisten tehtävien näkökulmasta. Helposti käy siten, että näennäisen pienistä yksittäisistä lisäkustannuksista ja -tehtävistä kertyy summattuna ennakoitua isompi kokonaisuus.

Forsblom Marko  
ITS Finland ry