

Asia: VN/35525/2023/

## **Lausuntopyyntö taksisäätelyn arviomuistio**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

-

### 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?**

## 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?

## 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 järjestäville 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 taksirytyksille) 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?**

Arviomuistion ehdotus tiedonkeräysjärjestelmäksi on kannatettava sikäli, että toimivaltaisilla viranomaisilla olisi pääsy palveluun/palveluihin, jotka kokoavat reaaliaikaisesti taksialan datan muuntelemattomassa ja standardisoidussa muodossa, mikä parantaisi siten myös riskiperusteisen valvonnan mahdollisuuksia.

Eräissä muissa Pohjoismaissa on päädytty tämänkaltaisiin ratkaisuihin, jotka keräävät datan myös alustatalouden toimijoilta samansisältöisinä standardisoidussa muodossa. Huomattavaa on, että eri Pohjoismaissa määräyksillä säädetään datan sisällöstä ja ehdot täyttävistä hyväksyttävistä operaattoreista (raportointikeskuksista). Muissa Pohjoismaissa operaattorit eivät ole viranomaisvetoisia, vaan toimivat sertifioituina ja vuosittain auditoitavina toimijoina ja viranomaisilla on tietoihin pääsy tietopyynnöillä.

Esityksemme arviomuistiossa mainittuun tiedonkeräysjärjestelmään on se, että viranomainen ei ryhdy kehittämään ja operoimaan yhtä järjestelmää, vaan toimijoita voi olla useita, kunhan ne täyttävät tarkkaan laissa määritellyt vaatimukset (vrt. Ruotsissa Redovisningcentral).

Alla esittämämme ratkaisun kuvauksen mukainen kustannus raportointikeskuksesta on yksittäiselle yrittäjälle Ruotsissa noin 10 euroa/kk.

Ruotsissa käytössä oleva ratkaisu:

- Jokaisen taksiyrittäjän on rekisteröidyttävä valitsemaansa sertifioituun (RISE) raportointikeskukseen, jonne taksin tulee toimittaa vuoro- ja ajotapahtumat vähintään kerran viikossa. Raportointikeskuksen tulee tallettaa data seitsemän (7) vuoden ajan.
- Raportointikeskuksia on useita. Raportointikeskuksen operointiin edellytetään luvan hakemista, jossa hakija nimeää vastuuhenkilöt sekä kuvaa kirjallisesti tietoturvapoliittikkansa.
- Raportointikeskuksen valmistajan tulee hankkia hyväksyntä tuotteelleen ulkoiselta sertifiointitaholta (RISE, Research Institutes of Sweden) ja keskus auditoidaan vuosittain.
- Taksi ilmoittaa Liikennevirastolle (Transportstyrelsen) mitä raportointikeskusta käyttää.
- Taksin tulee ilmoittaa ”aukoista datassa” (pidemmistä poissaoloista tai muista syistä) raportointikeskukselle, joka pitää kirjaa siitä onko dataa tullut säännöllisesti ja ovatko ajojen kuittinumerot peräkkäiset.
- Raportointikeskus toimittaa maksimissaan viikon viiveellä yhteenvedon puuttuvista vuorotiedoista Liikennevirastolle.
- Verohallinto (Skatteverket) saa Raportointikeskukselta tietopyyntöä vastaan haluamansa tiedot, esim. onko taksamittarin tiedoissa aukkoja tai yksilöidyt ajotiedot jne.

Suomessa olisi teknisesti helposti käyttöönotettavissa vastaavanlaisia eri toimijoiden tekemiä ja taksamittareiden merkistä riippumattomia järjestelmiä. Raportointikeskuksiin olisi mahdollista liittää myös ns. tilaus- ja maksuapplikaatiot, joissa maksu suoritetaan etukäteen ja joissa ei nykyainsäädännön mukaan tarvita taksamittaria.

Toisin kuin arviomuistiossa todetaan, ettei taksamittaripakko estä asiakkaan huijaamista, kuluttajien laajalti käyttämistä tilaus- ja maksusovelluksista on mahdollista toteuttaa kuluttajalle osoitetun hinnan siirtymisen taksamittarille. Esimerkiksi Ruotsissa Bolt-sovelluksesta hinta siirtyy suoraan taksamittarille, jolloin toiminta on läpinäkyvää ja luotettavaa sekä kuluttajan että yhteiskunnan näkökulmasta.

Taksamittarin hankintakustannus ei ole alalle tulijalle este, taksamittarin voi myös vuokrata noin 100e /kk (vrt. ajoneuvon hankinta ja kustannus). Taksamittari toimii yrittäjän kassajärjestelmänä ja luo turvaa kuluttajan lisäksi myös työntekijälle palkanmaksun perustetta ja todentamista varten.

## 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?

-

Kääriäinen Ari  
Semel Oy