

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisääntelyn 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?**

Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta jatkoselvittelyssä tulisi huomioida ajoluvan saamisen estävinä rikoksina myös Rikoslain 29 luvun rikokset julkista taloutta vastaan kuten esimerkiksi veropetos tai törkeä veropetos. Tämä olisi harmaan talouden torjunnan kannalta uudistuksen tavoitteiden mukainen laajennus ajoluvan saamista estävien rikosten määrittelyssä.

### 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?**

Koulutuksen lisääminen koetaan hyvänä asiana harmaan talouden torjunnan näkökulmasta. Koulutuksen sisällön osalta voisi selvittää mahdollisuutta sisällyttää siihen esimerkiksi yleisten sovellusten ja laitteiden osalta taksitoiminnan ajojen raportointia ja sitä, miten taksilaitteistosta saadaan kyseisiä raportteja ulos esimerkiksi viranomaisvalvonnan yhteydessä. Valvontatapahtumissa on havaittu ongelmia saada kyseisiä tietoja kuljettajilta.

## 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?**

Velvoitteidenhoitoselvitys on hyödyllinen lisätyökalu luotettavuuden arviointiin, mutta kaikilta osin sen tuottama tieto ei ole viranomaisen oikeaksi todentamaa vaan perustuu lähtökohtaisesti henkilön itsensä ilmoittamiin tietoihin.

## 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?**

Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta on kannatettavaa selvittää mahdollisuutta taksiliikenneluvan kytkemisestä ajoneuvokohtaiseksi. Verohallinnon suorittaman valvonnan yhteydessä on havaittu, että taksiluvan haltijalla on voinut olla useita ajoneuvoja käytössään. Taksitoiminnan ajoja on voitu tehdä osittain kaikilla autoilla, myös yksityiskäyttöön hankituilla ajoneuvoilla. Toteutuessaan kohdan 4.2 ehdotus ottaa taksien käyttöön värillinen rekisterikilpi parantaisi yleisön ja viranomaisten mahdollisuutta havaita ns. harmaan talouden takseja.

#### 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?**

Arviomuistiossa todetaan seuraavasti: "Mallin avulla verohallinnolla ja tarvittaessa muilla viranomaisilla voisi olla suora yhteys pilvipohjaiseen palveluun, joka kokoaisi yhteen ajoneuvon liiketiedon ja mahdollisen muun ajoneuvodatan. Malli mahdollistaisi reaaliaikaisen tiedon siirron muuntelemattomassa ja standardisoidussa muodossa ja parantaisi siten myös riskiperusteisen valvonnan mahdollisuuksia. Malli ei sitoisi kuljettajiin tiettyyn laitteistoon ja palvelisi viranomaistarpeita jopa taksamittaria paremmin muodostaen reaaliaikaisen vertailutietovarannon."

Jotta arviomuistiossa todetut valvonnalliset hyödyt realisoituvat, on esitetyillä muutoksilla oltava vaikutusta nykytilassa väärintoimivien tahojen toimintaan. Vaikka arviomuistion kohdassa 5.1

todetaan, että "Lainsäädännössä on siis nykyään huolehdittu siitä, että kaikista taksimatkoista jää niin sanotusti vertailujälki sähköiseen muotoon.", ei tämä vastaa Verohallinnon kokemuksia taksialan valvonnasta. Harmaan talouden osalta on tyypillistä, että kyseisiä tietoja ei ole ja niitä on voitu myös hävittää, vaikka nyky-lainsäädännössä edellytetään, että tietoja säilytetään siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että tiedot tulee säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti. Koska kyseistä lainkohtaa ei välttämättä ole nykytilanteessa noudatettu, tulisi uudistuksessa pyrkiä samalla siihen, että tulevaisuudessa kyseinen tietojen kerääminen ja siirto viranomaisten käyttöön olisi kattavampaa ja sen laiminlyönneistä olisi luvanhaltijoille konkreettisia seuraamuksia. Tässä yhteydessä tulisi jatkoselvittelyssä arvioida mahdollisuuksia henkilöliikenteen luvan peruuttamiseksi olennaisten tai jatkuvien laiminlyöntien takia. Samoin nyky-lainsäädännön tarkoittama kolmas osapuoli, jonne tiedot on toimitettava, tulisi määritellä tarkemmin ja toteutuessaan viranomaisten pilvipalvelurekisteri olla lain tarkoittama kolmas osapuoli.

Taksitoiminnan ajoista kertyvän tiedon hyödyntämisen osalta on tärkeää, että tieto on faktapohjaista eikä tiedonkeruuväline ole manipuloitavissa. Harmaan talouden torjunnassa ja verovalvonnassa hyödyllinen tieto on myös ajoneuvolla ajettujen muiden kuin taksitoiminnan ajojen määrästä, jonka tietojenkeruuta varten käytössä oleva laite tuottaisi. Mahdollisuuksien mukaan tulisi selvittää myös taksamittarien käyttöä tämän mahdollistamiseksi. Taksamittarin ja maksupäätteen yhteiskustannus on muistion mukaan arviolta noin 2.000 euroa ja mittarin käyttöikä on useita vuosia. On myös huomioitava, että hankintahinnasta voidaan tehdä tuloverotuksessa vähennys ja hankinnan sisältämä arvonlisävero on vähennettävissä. Lisäksi suuressa osassa takseja on jo nykytilassa taksamittari käytössä ja toisaalta ko. toimintoja on myös mahdollista ostaa kk-veloituksella. On myös tyypillistä, että harmaan talouden toimijat tietoisesti ja tarkoituksenmukaisesti eivät käytä taksamittaria eikä kyse aina ole tilapäisestä toiminnasta. Harmaan talouden toimijalle on tunnusomaista, että se pyrkii tuomaan esille "kiinni jäätyään", että on juuri aloittanut toimintansa. Tässä yhteydessä on myös arvioitava sitä, onko taksitoiminnan aloittamiskustannuksia pidettävä kohtuuttomina vai onko elinkeinotoiminnan harjoittamisen kustannuksia pidettävä kokonaisuutena arvioiden kohtuullisina.

## 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 ajovuorojen 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?**

-

Mäki Jarkko

Verohallinto - Harmaan talouden torjunta, Asiakkuusyksikkö, Verohallinto