

Asia: VN/1631/2020

## **Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta**

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

**1. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen turvallisuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen turvallisuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?**

-

**2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?**

-

**3. Olisiko viranomaisen syytä selvittää taksipalvelujen turvallisuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla?**

-

**4. Onko LVM:n arvio turvallisuuden nykytilan ongelmista oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

-

**5. Tulisiko taksinkuljettajille asettaa lisäkoulutusvaatimuksia? Mistä aiheista kouluttaminen vaikuttaisi parhaiten taksipalvelujen turvallisuuteen?**

-

**6. Tulisiko mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset kohdistaa kaikkiin kuljettajiin vai pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin? Onko muuta tapaa selkeästi erottaa erityisryhmien palveluita tarjoavat kuljettajat ja kaikki kuljettajat kuin kaluston esteettömyys?**

-

**7. Olisiko liikennepalvelulain 151 §:n taksiliikenneluvan haltijoiden kuljettajiin liittyvien velvoitteiden toteutuminen ja valvonta mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella sekä**

**koulutussuunnitelmavaatimuksella? Mikä olisi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneluvan haltijoille asetetun velvoitteen toteutuminen?**

-

**8. Tulisiko viranomaisten kenttävalvontaa lisätä siten, että valvonta keskittyisi entistä tehokkaammin myös erityisryhmien kuljetuksiin? Mihin valvonnan tulisi erityisesti kohdistua etenkin esteettömissä kuljetuksissa? Missä valvontaa olisi tehokasta suorittaa?**

-

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

-

**Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**10. Pidättekö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen saatavuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?**

-

**11. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen saatavuudesta käsityksenne palvelujen saatavuudesta?**

-

**12. Olisiko viranomaisen syytä selvittää taksipalvelujen saatavuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla?**

-

**13. Olisiko viranomaisen syytä edellyttää esimerkiksi taksiyrityksiä ja välitysyhtiöitä toimittamaan nykyistä laajemmin tietoa taksipalvelujen tarjonnasta? Miten tämä tulisi käytännössä toteuttaa? Millaisia kustannuksia tällaisesta veloitteesta voisi yrityksille syntyä?**

-

**14. Koetteko, että LVM:n arvio saatavuuden nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

-

**15. Kannustaisiko KKV:n täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista hiljaisen ajan ajovuoroista sopimiseen, vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi (ottaen huomioon, että KKV voisi edelleen jälkikäteen katsoa yhteistyön kilpailulain vastaiseksi)?**

-

16. Jos liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös, jossa määritellään, milloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua, niin millainen säännöksen tulisi olla konkreettisesti? Pitäisikö siinä määritellä tietyt alueet tai ajankohdat, vai esimerkiksi tietynlainen taksitarjonnan tilanne (esim. alueella ei toimi yhtään aktiivista taksiyritystä)? Liittyykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

-

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

-

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

-

**Harmaan talouden torjunta – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

19. Pidätkö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksialan harmaan talouden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida kattavammin? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

-

20. Koetteko, että LVM:n arvio harmaaseen talouteen liittyvistä nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistanee muita harmaaseen talouteen liittyviä ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

-

21. Liittyykö toimenpiteissä ehdotetun tietosisällön keräämiseen ja säilyttämiseen erityisiä ongelmia?

-

22. Miten verovalvonnassa tarvittavien tietojen keräämis-, säilyttämisen- ja toimitusvelvollisuuksia tulisi kohdistaa eri taksialan toimijoihin? Mitä asioita sääntelyssä pitäisi erityisesti huomioida?

Verohallinto yhtyy arviomuistion näkemykseen, että tähän mennessä tehtyjen selvitysten perusteella ei pystytä vielä kattavasti arvioimaan, millaisia vaikutuksia liikennepalvelulailla on ollut taksialan harmaaseen talouteen.

Viime aikoina tehdyt havainnot ja selvitykset kuitenkin indikoivat vahvasti sitä, että taksialan harmaa talous on lisääntynyt liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Myös Verohallintoon tulleiden taksitoimialaa koskevien ilmiäntöjen lukumäärä on noussut kaksinkertaiseksi vuodesta 2018 vuoteen 2019. Vastaavalla ajalla Verohallintoon tulleiden muiden ulkoisten vihjeiden kokonaismäärä on

laskenut, joten taksialan vihjeiden määrän kasvua on pidettävä merkittävänä. Verohallinto on käynnistämässä laajan taksialan valvontaprojektin vuoden 2020 syksyllä.

Verohallinto kannattaa ehdotusta siitä, että "Mahdollistetaan taksiliikenneluvan peruuttaminen, jos luvanhaltija ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin sekä Verohallintoon elinkeinotoiminnastaan verovelvolliseksi tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä". Verohallinto ei näe myöskään estettä sille edellytykselle, että taksiliikenneluvan hakija olisi jo taksiliikennelupaa hakiessaan ilmoittautunut kaupparekisteriin ja Verohallinnon rekistereihin ja saanut y-tunnuksen.

Voimassa oleva lainsäädäntö

Taksialaa koskee jo nykyisen lainsäädännön mukaan useita velvoitteita.

Verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 15 §:n 1 momentin nojalla Verohallinto on päätöksellä yleisestä tiedonantovelvollisuudesta sen 20 §:n 1 momentissa määrännyt liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetun välityspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan ilmoittamaan tiedossaan olevat korvaukset, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista. Tiedot annetaan ensimmäisen kerran vuodelta 2020 tammikuun 2021 loppuun mennessä.

Verohallinto on antanut päätöksen muistiinpanovelvollisuudesta (563/2017) 16.8.2017. Sen mukaan verovelvollisen, joka harjoittaa ammattimaista henkilötilausliikennettä muulla autolla kuin linja-autolla tai sairausautolla, on pidettävä kultakin kuukaudelta ajovuoroittain, tai jos ajovuoroa ei ole vahvistettu, vuorokausittain ajopäiväkirjaa. Jos verovelvollisella on käytössään kuitinantolaitteella varustettu taksamittari, ajopäiväkirja muodostuu kuitinantolaitteen raporteista.

Muistiinpanovelvollisuudesta annetun päätöksen mukaan ajopäiväkirjasta tai raporteista on käytävä ilmi seuraava erittely:

1. ajotulot, jotka on jaettava käteisajotuloihin, luottoajotuloihin ja muihin tuloihin; sekä
2. verovuoden alusta yhteenlasketut tiedot ajokilometreistä, jotka on jaettava ammattiajoihin, tuloa tuottamattomiin ammattiajoihin, yksityisajoihin ja muihin ajoihin.

Toisin sanoen verovelvollisen, jolla ei ole em. taksamittaria, tulee pitää päätöksen mukaista ajopäiväkirjaa. Aiemmin tämän velvollisuuden täyttämistä palveli pakollinen taksamittari.

Rinnakkaisena mahdollisuutena voisi toimia sovellus, joka tallentaisi luotettavasti tiedot kaikista ajoista ja maksuista.

## Taksamittari

Verohallinnon näkökulmasta kiinteä taksamittari ja siihen liitetty kuitinantolaite muodostavat parhaan lähtökohdan ajojen dokumentointiin ja kuintintarjoamisvelvollisuuden toteuttamiseen taksitoimialalla. Kiinteästi asennettuun taksamittariin liittyy ominaisuuksia, joita ei tämän hetkisen tietämyksen mukaan voi täysin korvata muilla välineillä tai keinoin. Asiaan liittyviä seikkoja on selvitetty Oulun yliopistossa tehdyssä tutkimuksessa Suomen taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus (Karin Väyrynen/Arto Lanamäki).

Verohallinnon näkökulmasta sellaisten sovellusten käyttäminen, joissa sovellusten keräämä tieto on käyttäjän itsensä muokattavissa siten, että sinne tallennettua tietoa voi jälkikäteen muuttaa tai poistaa, ei muodosta luotettavaa kuvaa verovelvollisen tulonmuodostuksesta.

Mikäli kiinteää taksamittaria ei vaadita pakolliseksi, taksamittarisääntelyä tulisi muuttaa siten, että sekä sovelluksia että taksamittareita voidaan käyttää tiedon keruussa. Tämän lisäksi sääntelyä tulisi muuttaa siten, että mittaria tai sovellusta tulee käyttää aina riippumatta siitä, millä tavoin hinnan määrittäminen tapahtuu. Siihen ei Verohallinnon käsityksen mukaan ole teknistä estettä. Verohallinto korostaa niitä velvollisuuksia, jotka tulevat laista kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa (658/2013) ja viittaa Verohallinnon yritysvero-osaston lausunnossa 29.11.2019 esitettyyn tietosisältöön, joka taksamittarin tai vastaavan sovelluksen tulisi kerätä kaikista kyydeistä.

## Ulkoiset tunnukset

Verohallinto kannattaa ulkoisen taksitunnuksen määrittämistä pakolliseksi kaikille takseille. Pakollinen taksitunnus voisi olla myös kevyesti ja edullisesti toteutettava, irrotettava tunnus.

## Rajapinta

Verohallinto kannattaa avoimen rajanpinnan luomisen selvittämistä, jotta taksiryitysten liiketoiminnan tiedot tulevaisuudessa voitaisiin toimittaa eri viranomaisille sitä kautta. Verohallinto

näkee digitaalisten vertailutietoaaineistojen käyttämisen olevan osa tulevaisuuden verovalvontaa, jolloin erillisiä verotarkastuksia ei enää nykyisessä määrin tarvittaisi.

**23. Onko sovelluksilla mahdollista kerätä, säilyttää ja raportoida kaikkia tietoja, joita Verohallinto on esittänyt kerättäväksi ja toimitettavaksi? Mihin tietoihin mahdolliset haasteet liittyvät?**

-

**24. Millaisia kustannuksia toimijoille syntyisi esitettyjen harmaan talouden torjunnan toimenpiteiden toteuttamisesta?**

-

**25. Miten arvioitte eri harmaan talouden torjunnan toimenpiteiden vaikutuksia kilpailun toimivuuteen?**

-

**26. Jos lainsäädännössä asetettaisiin velvollisuus käyttää ulkoista taksitunnusta taksiajoneuvossa, millainen ulkoisen tunnuksen tulisi olla?**

-

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

-

**Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**28. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen hintoihin ja hintakehitykseen aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?**

-

**29. Koetteko, että LVM:n arvio hinnoittelun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

-

**30. Koetteko, että taksiyritysten nykyistä laajempi mahdollisuus sopia hinnoista lisäisi hintatietojen vertailtavuutta? Pitäisikö tällainen mahdollisuus rajata vain joihinkin tiettyihin tilanteisiin?**

-

**31. Koetteko, että Ruotsissa käytössä oleva tapa edellyttää takseilta tyyppimatkan vertailuhinnan ilmoittamista lisäksi hintojen vertailtavuutta ja ymmärrystä kokonaishinnasta? Hyödynnettäisiinkö vertailuhintaa taksirytyksen valinnassa?**

-

**32. Jos taksimatkojen hinnoittelurakenne säänneltäisiin tietynlaiseksi, millainen sen tulisi olla käytännössä? Pitäisikö hinnoittelussa sallia tällöin useita hinnoittelutekijöitä? Jos sallittuja hinnoittelutekijöitä olisi vain yksi, mikä sen pitäisi olla?**

-

**33. Olisiko hinnoista sopimisen edellyttäminen ennen taksimatkaa toimiva tapa vähentää hintoihin liittyvää epävarmuutta? Olisiko tällainen järjestely mahdollista toteuttaa käytännössä?**

-

**34. Jos taksipalveluille säädettäisiin kiinteät hinnat tai enimmäishinnat, tulisiko ne asettaa vain tietyille markkinasegmentille (esim. kadulta tai taksiasemilta otettavat kyydit), vai kaikille taksipalveluille?**

-

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

-

**Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**36. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista taksipalvelujen laatuun liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?**

-

**37. Koetteko, että LVM:n arvio palvelujen laadun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

-

**38. Tulisiko taksinkuljettajien kokeeseen sisällyttää joitain uusia elementtejä nykyisten lisäksi?**

-

**39. Tulisiko taksinkuljettajan kokeessa mitata kuljettajien osaamista kirjallisten kysymysten lisäksi myös käytännössä? Miten käytännön testaus tulisi toteuttaa?**

-

**40. Vaikuttaisiko taksinkuljettajien kokeen vaatimusten kiristäminen työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

-

**41. Koetteko, että liikenneluvan haltijoihin kohdistuva velvoite kuljettajien koulutussuunnitelmasta ja koulutuksen järjestämisestä voisi parantaa palvelujen laatua?**

-

**42. Millaisia kustannuksia arvioisitte yrityksille syntyvän, jos yrityksiä edellytettäisiin huolehtimaan kuljettajien koulutuksesta esimerkiksi vastaavan sisältöisenä kuin taksinkuljettajien koulutus oli ennen liikennepalvelulain voimaantuloa?**

-

**43. Koetteko, että koulutussuunnitelmaan ja koulutuksen järjestämiseen liittyvällä velvoitteella olisi vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen?**

-

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

-

## Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

**45. Pidätkö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen välityskeskusten toimintaan liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?**

-

**46. Koetteko, että LVM:n arvio välityskeskusten nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

-

**47. Koetteko, että kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat riittäviä korjaamaan arviomuistiossa kuvatut kilpailun toimivuuteen ja välityskeskukseen liittyvät nykytilan ongelmat?**

-

**48. Onko taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla? Liittyykö vastuun jakautumisen käytännön toteuttamiseen näkökohtia, jotka pitäisi sääntelyä mietittäessä huomioida? Miten kuluttajan sopimuskumppanin tunnistamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskukseen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?**

-

**49. Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuulumisen (multihoming) varmistaa erityislainsäädännön avulla? Tulisiko velvoite rajoittaa vain joihinkin välityskeskukseen? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?**



-

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

-

Muita kommentteja ja tietoja

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

-

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

-

Aaltonen Kari  
Verohallinto