

Kommenttikoooste:

Perustelumuistion liite 1(1)

Määräysluonnoksen kohta	Kommentti	Lausunnonantaja	Traficom
	Taksiliikenteessä käytettävää muuta laitetta tai järjestelmää koskevalla määräysluonnoksella ei ole juurikaan vaikutusta poliisin suorittamaan ammattiliikenteen valvontaan, joten meillä ei ole asiasta lausuttavaa.	Poliisihallitus	-
	Sisäministeriön poliisiosastolla ei ole lausuttavaa määräysluonnoksesta.	Sisäministeriö	-
	Määräysluonnoksen soveltamisalassa on kerrottu selkeästi, että vaatimukset eivät koske taksamittaria. Erottelu muun laitteen tai järjestelmän ja taksamittarin välillä on täten määräystasolla yksiselitteinen. Tämä on Tukesille kuuluvan taksamittarin valvontaviranomaistehtävän kannalta hyvä ratkaisu.	Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	-
Perustelumuistio	SKAL katsoo, että perustelumuistion osa Yksityiskohtaiset perustelut tulisi jakaa alaotsikoihin määräyksen lukuja noudattavalla tavalla lukemisen ja jäsentämisen helpottamiseksi. SKAL toteaa, että sillä ei ole lausuttavaa määräysluonnoksen sisällöstä.	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	Jatkovalmistelussa on päätetty noudattaa perustelumuistion perinteistä muotoa eikä näin ollen perustelumuistiota jaeta erillisiin alakohtiin.
	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kiittää mahdollisuudesta lausua. On tärkeää harmaan talouden ja turvattomuuden tunteen torjumisen kannalta, että järjestelmät saadaan valvottaviksi ja pelisäännöt kaikille toimijoille samoiksi. Määräysluonnos vaikuttaa asianmukaiselta ja hyvältä.	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry	-
Luku 3	Mielestäni nykyisissä hyvin varustetuissa autoissa on valmis asennettu matkaohjelma. Miksei kehitetä suoraan auton	CV-taxi	Kerättävistä tiedoista on säädetty liikenteen palveluista annetun lain

	navigointitietokoneeseen taksiohjelma. GPS ja tarkka ohjelma ja se on siinä. Voidaan samalla lailla kuitata Taksi vapaa, taksi varattu tai taksi tauolla tai poissa kuvioista jne. Varmennekortilla voidaan tunnistaa kuljettajaa jne. Näin mahdollistetaan hybridautojen käyttö taksiautoksi.		15 a §:ssä. Pykälässä ei säädetä velvollisuutta kerätä sijaintitietoja. Tämän vuoksi määräyksessä ei voida velvoittaa sijaintitiedon keräämiseen.
Luku 3 3.1.1	Pidämme luonnoksessa esitettyjä vastaavaa laitetta tai järjestelmää koskevia vaatimuksia kannatettavina. Toivomme että erityisesti tietojen keräämistä ja säilyttämistä koskevat määräykset koskevat kaikkia taksikyytien välittäjiä ja ajoja suorittavia taksiyrittäjiä välitystavasta ja taksamittariteknologiasta riippumatta (taksamittari ja muu laite tai järjestelmä).	ICABS 24Service (Järvi-Suomen Matkailu Oy)	Liikenteen palveluista annetun lain 15 a §:ssä säädetään, että tietojen kerääminen ja säilyttäminen muuta laitetta tai järjestelmää käytettäessä koskee henkilöliikennettä tarjoavia luvanhaltijoita. Määräyksellä ei voida laajentaa tietojen keräämiseen ja säilyttämiseen velvoitettuja tahoja laajemmaksi kuin se on laissa säädetty.
Luku 3	Määräysluonnoksessa kuvatut vaatimukset sisältävät hyvin taksiliikenteeseen suunnitellun muun laitteen tai järjestelmän ominaisuudet. Määräysluonnoksessa esitettyjen vaatimusten lisäksi olisi hyvä kiinnittää huomiota lisäksi seuraaviin asioihin: Yhtenä olennaisena osana tulevia lakimuutoksia on taksiliikenteen luotettavuuden lisääminen ja harmaan talouden torjunta. Erityisesti ensiksi mainitun varmistamiseksi, olisi tärkeää pystyä varmentamaan, että suoritettu matka vastaa tarjottua/sovittua matkaa. Tarjotun ja toteutuneen matkan yhdenmukaisuus voidaan varmistaa riittävän luotettavasti esimerkiksi GPS/GNSS- tai ajoneuvon pulssitietoon perustuvalla datalla. Mikäli käytössä ei ole taksamittari vaan määräysluonnoksessa kuvattu muu laite, tulisi laitteen luotettavan käytön ja näin ollen tietojen varmistamisen (turmeltumattomuus) osalta kuvata vaatimukset laitteen rakenteelle reaaliaikakellon ja katkeamattoman virransyötön lisäksi.	Finn Frogne A/S	Määräyksen tarkoitus on antaa tarkemmat määräykset muusta laitteesta tai järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä. Tietosisältö säädetään liikenteen palveluista annetun lain 15 a §:ssä, eikä pykälässä velvoiteta keräämään lausunnossa ehdotettuja paikannustietoja. Määräyksen tarkoituksena ei ole tarkasti määrätä ehdotettuja laitevaatimuksia, vaan antaa tekniset määräyksen tiedon keräämisestä ja säilyttämisestä.

	Muun laitteen ja järjestelmän tapauksessa taksimatkat tilataan normaalisti digitaalisesti. Aukottoman kirjausketjun (audit trail) varmistamiseksi tulisi näissä tapauksissa sallia vain digitaaliset maksutavat.		Traficomien määräyksenantotoimivalta ei sisällä toimivaltaa määrätä maksutavoista.
Luku 3	Taksisääntelyyn esitettyjen muutoksien syy on korjata toimialalla nykysääntelyn myötä syntynyttä epävarmuutta. Liikenne- ja viestintäviraston määräys on tässä keskeinen osa: sen toimeenpanon kautta on varmistettava, että viranomaisvalvonnalla voidaan tehokkaasti torjua harmaata taloutta. Viranomaisvalvonnan Audit Trailiin on tärkeä kirjata riittävät vaatimukset muulle laitteelle tai järjestelmälle. Muun laitteen tai järjestelmän on kerättävä tiedot taksiyrittäjästä, taksimatkan suorittavasta ajoneuvosta ja kaikista taksimatkoista yksilöivät tiedot sähköisesti koneluettavassa rakenteisessa muodossa. Matkatapahtuma-tietomalliin on kirjauduttava taksimatkan suorittavan ajoneuvon rekisteritunnus sekä kaikki autolla ajatut kilometrit, myös silloin kun auto ei ole taksiajossa. Myös taksimatkan suorittavasta kuljettajasta on kerättävä yksilöity tieto sähköisesti koneluettavassa rakenteisessa muodossa. Kuljettajan yksilöitynä tietona on kirjattava kuljettajan suomalainen henkilötunnus tai sen puuttuessa henkilön syntymäaika. Laitteen tai muun järjestelmän tulee tarkastaa taksikuljettajan ammattiajoluvan voimassaolo luvan myöntäneen tahon järjestelmästä, josta se on saatava koneluettavassa rakenteisessa muodossa. Taksimatkastasta on kerättävä tiedot sähköisesti koneluettavassa rakenteisessa muodossa	Semel Oy	Liikenteen palveluista annetun lain 15 a §:ssä säädetään, että tiedot on kerättävä jokaisesta taksimatkastasta. Pykälässä ei ole säädetty velvollisuutta kerätä pykälässä säädettyjä tietoja ajoneuvolla suoritetuista matkoista, jotka eivät ole taksimatkoja. Määräyksessä ei voida edellyttää laajempaa tietojen keräämistä kuin mitä 15 a §:ssä on säädetty. Edellä mainitulla perusteella määräyksessä ei voida velvoittaa, että muulla laitteella tai järjestelmällä kerättäisiin tiedot taksikuljettajan henkilöluvasta.

	määräsluonnosesityksen mukaisesti seuraavin muutoksien: Maksutapa käteinen tulee poistaa. Poistamalla käteismaksumahdollisuuden muussa laitteessa tai järjestelmässä harmaan taloudentorjunta tehostuu. Lisäksi tapahtuman kokonaismatka tulee esittää tai olla saatavilla muodossa alku km- loppu km. Jokaisesta matkasta pitää syntyä yksilöllinen, katkeamaton kuittinumero, jotta kuittien katkeamaton ketju voidaan selvittää. Asiakkaalle laitteen tai järjestelmän tulee tuottaa ajosta kuitti, josta ilmenee elinkeinoharjoittajan nimi, yhteystiedot ja y-tunnus, kuitin antamispäivämäärä ja kuittinumero, matkan alkuaika, loppuaika, ajettu matka, hinta arvonlisäveroineen ja verokantoinen, maksuajankohta sekä maksuväline. Lisäksi kuitin tiedoista tulee ilmetä laitteen sähköinen sarjanumero. Hinnan määräytyessä ennakoon taustajärjestelmän on lisäksi rekisteröitävä ennakoon asiakkaalle ilmoitettu hinta sekä tieto siitä, milloin tämä on annettu. Hinta on aina laskettava ennakoon keskuksessa. Ajoneuvossa tulee olla sinetöity yksikkö, joka rekisteröi autolla ajatut kilometrit ja johon applikaatioilla muodostetaan yhteys. Viranomaisen tulee voida valvonnan yhteydessä varmistua laitteiston lainmukaisuudesta joko erillisellä todistuksella tai digitaalisella varmenteella. Vain näin toimimalla voidaan estää muun laitteen tai järjestelmän ohittaminen. Laitteen tai järjestelmän tulee rekisteröidä mahdolliset sähkökatkokset. Jos autossa on jo käytössä taksamittari, siinä ei tulisi voida käyttää tämän lisäksi muuta laitetta tai järjestelmää. Kaikkien tulotietojen tulee kerääntyä samasta paikasta yhden auton kohdalla. Muutoin voidaan helposti jättää tulot toisesta lähteestä raportoimatta.		Traficomien määräystoimivalta ei sisällä toimivaltaa määrätä maksutavoista. Muun laitteen tai järjestelmän kuittia koskevista vaatimuksista ei ole annettu lain taseisia säännöksiä. Muun laitteen tai järjestelmän teknisten määräysten tarkoituksena on antaa määräykset tiedon keräämisestä muulla laitteella tai järjestelmällä sekä tietojen säilyttämisestä. Traficomien määräystoimivalta ei sisällä toimivaltaa määrätä muun laitteen tai järjestelmän kuitinantovelvollisuudesta, kuitista tai kuitin sisällöstä. Lausunnossa ehdotettu muutos edellyttäisi lain taseisia vaatimuksia siitä, että muun laitteen tai järjestelmän tulee olla yhteydessä sinetöityyn yksikköön. Määräystoimivalta ei sisällä toimivaltaa antaa määräyksiä tässä kuvatuista asioista. Määräyksessä on vaatimukset siitä, että muun laitteen tai järjestelmän tulee säilyttää tiedot vikatilanteiden (esimerkiksi virransyötön
--	--	--	---

	Hallituksen esityksen mukaan ”muu laite tai järjestelmä” jäisi mittauslaitedirektiiviin soveltamisalan ulkopuolelle. Semel Oy esittää, että hinnan muodostus ja ennen kaikkea raporttien tuhoutumattomuus on taattava myös muiden laitteiden tai järjestelmien osalta direktiivin viitoittamalla tavalla. Tahon, josta tiedot ovat viranomaisten saatavilla tulee olla ilmoitetun laitoksen (Notified Body) hyväksymä. Se testaa ja antaa lopullisen hyväksynnän laitteen tai järjestelmän käytölle. Hallituksen esityksen tahtotila on Semelin käsityksen mukaan se, että kaikki taksipalveluita tarjoavat tahot toimittavat tiedot ajoista Ilmoitetun laitoksen hyväksymään järjestelmään. Tämä Ilmoitetun laitoksen hyväksymä järjestelmä on syytä määritellä määräyksessä.		katkeaminen) varalta siihen asti, kunnes ne on siirretty tietokantaan. Muun laitteen tai järjestelmän tekniset vaatimukset eivät sisällä mittauslaitelain (707/2011) mukaisia teknisiä vaatimuksia. Traficom katsoo, ettei määräystoimivalta ei sisällä toimivaltaa määrätä 15 a §:ssä todetun kolmannen tahon järjestelmästä.
	Helsingin Taksiautoilijat ry:n mielestä taksissa tulee aina olla taksamittari. Jos hinta määritellään tai sovitaan jollain muulla laitteella tai järjestelmällä hinnan ja maksutapahtuman voi ja ne täytyy syöttää taksamittariin. Taksamittarin tulisi olla pakollinen varuste kaikissa takseissa riippumatta siitä millä tavalla tai välineellä taksi ottaa tilauksia tai matkustajia vastaan. Perustelumuistion kohdassa 6. viimeisessä kappaleessa Traficom kertoo, että Traficom ei toteuta muiden laitteiden ohjelmiston varmentamista, sinetöimistä tai validointia. Tällä menettelyllä Traficom aiheuttaa sen, että käytössä voi olla täysin vapaasti mikä muu laite tahansa eikä viranomaisilla, mm. poliisilla, ole mitään mahdollisuutta suorittaa valvontaa, koska laitetta ei ole mitenkään määritelty. Tulisi selkeästi määritellä mikä muu laite on, ja se on	Helsingin Taksiautoilijat ry	Muun laitteen tai järjestelmän hyväksymismenettelystä ei ole säädetty laissa.

	hyväksyttävä viranomaisella. Helsingin Taksiautoilijat ry:n mukaan erityisesti käteismaksut ovat riskitekijä harmaan talouden näkökulmasta. Taksiryitys voi ottaa kiinteähintaisia kyytejä, jotka maksetaan käteisellä, jolloin tietoa kyydistä ei välttämättä rekisteröidä mihinkään järjestelmään, koska lainsäädäntö ei siihen velvoita. Tällöin matkasta ei synny valvontaa tukevaa tietoa. Myöskään sovelluskaupasta ladatut taksamittarisovellukset eivät tiettävästi tällä hetkellä tuota kaikkea verovalvonnassa tarvittavaa tietoa, eikä niiden mahdollisesti keräämää tietoa välttämättä säilytetä mahdollista myöhempää tarkastelua varten. Tällaiset taksamittarisovellukset eivät myöskään tyypillisesti osallistu maksuliikenteeseen. Sovelluskaupasta ladatusta taksamittarisovelluksesta voi jokainen käyttäjä tyhjentää muistit erittäin helposti. Hallituksen esityksessä kerrotaan, että ehdotus täyttäisi myös sen tavoitteen, että taksikyytejä voisi jatkossakin tarjota ilman, että autossa on taksamittari. Lakiehdotuksessa tarkoitettun muun laitteen ja järjestelmän käyttötarkoitus ja niiltä edellytetyt ominaisuudet olisivat selvästi erilaiset kuin taksamittarin, jolloin nämä laitteet ja järjestelmät jäisivät mittauslaitedirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle, eikä niillä tarvitsisi olla kaikkia taksamittareilta vaadittuja ominaisuuksia.		Yhden mittarin vaatimus edellyttäisi, että siitä säädettäisiin laissa. Määräys sisältää vaatimukset siitä, ettei tietoja saa ilman perusteltua syytä jälkikäteen muuttaa tai hävittää ennen säilytysajan päättymistä. Muun laitteen tai järjestelmän tekniset vaatimukset eivät sisällä mittauslaitelain (707/2011) mukaisia teknisiä vaatimuksia. Esitetystä valvontatehtävästä ei ole säädetty lailla.
--	---	--	--

Luku 3	Uberin mukaan vaatimukset näyttävät olevan kirjoitettu tiettyä tekniikkaa silmällä pitäen. Tämä aiheuttaa vaikeuksia järjestelmille, jotka käyttävät eri tekniikkaa. Esimerkiksi se, että muulla laitteella tai järjestelmällä on oltava reaaliajassa ajan näyttävä kello, näyttää olevan kirjoitettu taksimittaria vastaava tekniikka mielessä. Kuitenkin, jos muu laite tai järjestelmä toteutetaan sovelluksen muodossa, sillä ei ole kelloa, joka olisi näkyvissä reaaliajassa. Loppujen lopuksi puhelin näyttää jo kellonajan. Sen sijaan, että asetettaisiin teknologiakohtaisia menetelmiä (tässä tapauksessa reaaliaikainen näkyvä kello), kehottaisimme Traficomia säätämään sitä, miten matkatietojen kestotietojen väärentäminen voidaan estää. Uber käyttää tällä hetkellä mukautettua tietomallia 69 maassa henkilökohtaisten kuljetusten alalla ja aterioiden toimittamisessa. Valitettavasti räätälöity tietomalli ei määritelmän mukaan vastaa yhtään yhtenäistä tietomallia. Meille olisi vaikeaa ja tarpeettoman raskasta mukauttaa globaalia toimintamme vastaamaan määräyksen mukaisia vaatimuksia. Ymmärrämme ja tuemme täysin Suomen viranomaisten toiveita sen varmistamiseksi, että oikeat tiedot kerätään ja tallennetaan ja että nämä tiedot ovat saatavilla tarvittaessa. Sen sijaan, että määräyksessä vaadittaisiin yhdenmukaista tietomallia (menetelmä /teknologia), Traficomin tulisi määritellä vain, mitä tietoja he haluavat kerätä (eli 15 a pykälä), jolloin kaikki osapuolet voivat varmistaa, että he keräävät oikeat tavoitteen mukaiset tiedot.	Uber	Määräyksessä olevan reaaliaikaisen kellon vaatimus perustuu siihen, että jokaisesta taksimatkastasta tulee kerätä tieto matkan ajankohdasta sekä ajallisesta kestosta (ns. aikaleimavaatimus). Määräyksen kohtaa arvioidaan ja täsmennetään näkyvän kellon osalta. Määräyksen tarkoituksena on, että jokaisesta taksimatkastasta muulla laitteella tai järjestelmällä kerätään samat tiedot verohallinnon valvontaa varten. Tämän vuoksi on katsottu välttämättömäksi määrätä tietomallista, jotta tiedot kerätään samalla tavalla ja tietojen arviointiin valvontatilanteessa ei liity yrityskohtaisia eroja.
-	OpenTaxin mielestä määräysluonnos on selkeä ja asianmukainen. Se noudattaa HE176/2020	Opentaxi	-

	tavoitteita harmaan talouden torjunnasta ja taksikyytien tarjoamisesta jatkossakin ilman, että autossa on taksamittari.		
	Suomen Taksiliitto ry:n mukaan tietojen keräämisvelvoitteen tarkoituksena on verovalvonnan mahdollistaminen, joka onnistuakseen edellyttää sitä, että kerättyjä tietoja voidaan verrata yrityksen kirjanpitoon. Tämän mahdollistamiseksi matkatapahtuma-tietomalliin tulee lisätä kokonaishinnan rinnalle arvonlisäverokanta, joka taksimatkoissa voi olla 24, 10 tai 0 prosenttia kuljetustehtävän mukaan. Maksutapaluetteloon tulee lisätä vaihtoehto laskutus. Lisäksi laskutettavien matkojen osalle on lisättävä eri laskutusvaihtoehdot (yhtiö tai omalaskutus). Eduskunnan käsittelyssä olevan liikennepalvelulain muutosesityksen perustelumuition mukaan, muu laite tai järjestelmä voi koostua esimerkiksi ajoneuvossa olevasta älypuhelimesta ja siihen asennettavasta ohjelmistosta, sekä tiedot tallentavasta palvelimesta ja siihen asennetusta ohjelmistosta. Näillä kaikilla osakomponenteilla voi olla eri valmistaja. Kun määräys asettaa vaatimuksia valmistajalle, tulee myös selkeästi määritellä, mitä tahoa valmistajalla tarkoitetaan. Lisäksi muun laitteen tai järjestelmän kokonaisuudesta on oltava yksi vastuutaho määriteltynä selkeästi. Määräyksen valvonta ja muun laitteen tai järjestelmän hyväksyntä Määräysluonnoksessa on puute, jonka seurauksena määräyksen noudattamisen käytännön valvonta ei ole mahdollista. Määräysluonnoksen perusteluissa todetaan: ”Traficom ei toteuta muiden	Suomen Taksiliitto ry	Määräyksen kerättävien tietojen tietosisältö noudattaa, mitä liikenteen palveluista annetun lain 15 a §:ssä säädetään kerättävistä tiedoista. Määräyksessä todetaan vähimmäistietomäärä, joka on kerättävä taksimatkasta silloin, kun käytetään muuta laitetta tai järjestelmää. Määräys ei estä henkilöliikennettä tarjoavaa luvanhaltijaa keräämästä lisäksi muita tietoja, joita se pitää perusteltuna kerätä taksitoiminnassa. Näitä tietoja voivat olla esimerkiksi muut maksutavat.

	laitteiden tai laitteiden ohjelmistojen varmentamista, sinetöimistä tai validointia. Valmistajan on dokumentoitava ja säilytettävä kerättyjen tietojen käsittelyä koskevat asiakirjat sekä yksityiskohtaiset tiedot muusta laitteesta tai ohjelmistosta. Kolmannen osapuolen tietokantatarjoaja on velvollinen esittämään toiminnallisuutta koskevia asiakirjoja pyydettäessä.” Liikennepalvelulain muutosesityksen lähetekeskustelussa kiinnitettiin toistuvasti huomiota taksiliikenteen valvonnan mahdollistamiseen. Muun laitteen tai järjestelmän osalta valvonnan tosiasiallinen mahdollistaminen ja luotettavuuden arvioinnin osalta on ehdottoman tärkeätä, että muulla laitteella tai järjestelmällä on viranomaishyväksyntä. Laitteen tai järjestelmän virallinen hyväksyntä varmistaa käytännön valvonnan mahdollisuuden liikenteessä. Ilman valvontaa ei määräyksen sisällöllä ole merkitystä. Hyväksyntä lisää myös kuluttajien luottamusta sekä turvallisuuden tunnetta heidän suorittamansa omavalvonnan myötä. Kuluttajan on pysyttävä todentamaan palvelua käyttäessään, että käytettävä muu laite tai järjestelmä täyttää viranomaisvaatimukset. Ilman viranomaishyväksyntää tämä on kuluttajalle täysin mahdoton tehtävä. Lisäksi viranomaishyväksyntä on tarpeellinen tietoturvan varmistamiseksi. Tietosisällöissä käsitellään hyvin sensitiivistä tietoa, muun muassa henkilötunnuksia. Liikenne- ja viestintävirasto on luonteva taho kyseisen hyväksynnän myöntäjäksi. Hyväksyntäprosessin osalta mallia voi ottaa Liikenne- ja viestintäviraston tietoturvamerkin myöntämisestä. Sen osalta prosessi on saatu varsin helpoksi, sekä hyväksynnän hakijan kannalta kustannuksiltaan kohtuulliseksi.		Esitetystä valvontatehtävästä ja hyväksyntämenettelystä ei ole säädetty laissa.
--	---	--	--

	Mikäli Liikenne- ja viestintävirasto näkee, ettei sillä ole toimivaltaa muiden laitteiden tai järjestelmien hyväksynnän osalta, esitämme että virasto ryhtyy välittömästi toimiin yhdessä Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa edelleen Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnassa käsiteltävänä olevan lakitekstin täsmentämiseksi tarpeellisilta osiltaan.		
	SPT:n näkemyksen mukaan määräysluonnos on pääasiallisesti ja pyrkimykseltään oikeansuuntainen. Taksamittarin tai muun matkan ja ajan mittaamiseen käytettävien laitteiden tulee olla kilpailulliset näkökulmat ja harmaan talouden torjuntaan tarkoitettujen toimien osalta yhdenvertaisessa asemassa, sekä toiminnallisten määritteiden että käyttövelvoitteiden osalta. Taksiajoneuvoa yksilöivät tiedot -kohdasta SPT toteaa: Miten käytännössä varmennetaan että taksiliikennettä tai taksiliikenteen omaista liikennettä harjoittavassa ajoneuvossa on asennettuna tietojen keräämistä varten joko yksi tai useampi taksamittari tai näiden korvaajana muu vastaava laite? Muun laitteen tai sen järjestelmän osan asennus ajoneuvoon tulee suorittaa siten, että se on ajoneuvokohtainen, eikä ole siirrettävissä toisaalle. Koska taksiliikenteen toimintakenttä on useista kilpailevista kuljetuksista välittävistä tahoista ja näiden keskenään yhteen sopimattomista välitysjärjestelmistä johtuen pirstaleinen, SPT:n näkemyksen mukaan käytännössä on mahdotonta sallia ajoneuvossa ainoastaan yksi tietoa keräävä laite. Yksinkertaisempaa ja kilpailullisesti vapaampaa, joskin vähemmän kokonaisvaltaisesti kustannustehokasta, on sallia yhdestä ajoneuvosta useampi tiedon lähde.	Suomen Palvelutaksit ry	Muun laitteen tai järjestelmän käytön osalta ei ole laissa säädettyjä vaatimuksia sille, että muun laitteen tai järjestelmän tulee olla ajoneuvokohtainen, tai että sekä taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää ei voida käyttää samassa taksiajoneuvossa.

	Ajon suorittaneen kuljettajan yksilöivät tiedot -kohdan osalta SPT toteaa, kun tietoja kerätään itse taksimatkan lisäksi myös autoilijasta ja kuljettajasta, kerättyjen tietojen luovutus ja käyttötarkoitukset pitää määritellä. Kerättävä tietosisältö pitää olla muuttumatonta. Virheiden korjaaminen on kuitenkin oltava mahdollista. Toistaiseksi on määrittelemättä, kenellä on korjausoikeus, missä laajuudessa ja missä vaiheessa korjaus voidaan tehdä. Tietojärjestelmän ylläpito ja datan korjaaminen tulevat joka tapauksessa aiheuttamaan kustannuksia jotka puolestaan kasvattavat autoilijan kustannuksia ja aiheuttavat taksoihin korotuspainetta.		Määräyksessä annetaan määräystoimivallan mukaisesti tarkemmat tekniset määräykset 15 a §:ssä tarkoitetusta muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä. Kerättävien tietojen voivat pyytää tahot, joille on erikseen säädetty tietojensaantioikeus. Määräys mahdollistaa tietojen korjaamisen silloin, kun se on välttämätöntä virheettömien tietojen ylläpitämiseksi.
--	---	--	--