

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?

Kuvaus on oikeansuuntainen.

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?

Kuljettajien lisäkoulutusvaatimukset kasvattavat yritysten menoja ja heikentävät kannattavuutta sekä vaikuttavat kielteisesti työvoiman saatavuuteen.

Sovelluspohjainen taksien markkinapaikka, jossa asiakkaat valitsevat itse kuljettajan ja antavat kuljettajalle laatuarvion kyydin jälkeen, tulee osaltaan lisäämään kuljetusten turvallisuutta ja yritysten vapaaehtoista kuljettajien koulutusta.

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?

Sovellus, jonka avulla asiakas itse voi valita kuljettajan ja jossa hän näkee kuljettajan osaamisprofiilin sekä muiden asiakkaiden antaman tähtiluokituksen, laatuarvion, lisää erityisryhmien palvelun laatua ja turvallisuutta. Kuljettajien lisäkoulutus on yrityksen etu, kun asiakkaat itse valitsevat osaavan ja luotettavan kuljettajan.

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 veloitteen toteutuminen?

Tehokkain tapa vaikuttaa liikenneluvan haltijoihin on asiakkailta saatu kuljettajapalaute, joka lisää yritysten halukkuutta kouluttaa kuljettajiaan.

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?

Sovellus, jossa asiakas itse valitsee kuljettajan, tietää kenen kanssa hän on tehnyt kuljetussopimuksen, millä ajoneuvolla kyyti suoritetaan ja matkan jälkeen hän antaa kuljettajalle laatuarvion, tulee muuttamaan asiakkaan ja kuljettajan taksimatkan turvallisuutta.

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?

Kuvaus on oikean suuntainen.

11. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen saatavuudesta käsitystänne palvelujen saatavuudesta?

Kyllä.

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

-

13. Olisiko viranomaisen syytä edellyttää esimerkiksi taksiryhtiä 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 tunnistanee muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Nykytilan arvio on oikean suuntainen.

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)?

KKV:n täsmällisempi ohjeistus on riskialtis. Miten ajovuoroista sopiminen toteutetaan kaikkien niiden kuljetusyritysten kanssa, jotka voivat harjoittaa luvan varaista henkilöliikennettä?

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)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

-

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Ajovuoroista sopiminen vähentää kilpailua ja on osin tehotonta. Taksisovellus, jossa kaikki, myös osa-aikaiset, kuljettajat voivat vastata kuljetuspalvelujen kysyntään, poistaa perinteisen päivystystarpeen.

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

Valtakunnallinen sovellus, johon kaikki luvan varaista henkilöliikennettä harjoittavat yritykset voivat liittyä ja jossa kaikki kuljettajat voivat vasta asiakkaiden kuljetuspyyntöihin, mahdollistaa asiakkaiden kyydin saatavuuden myös hiljaisena aikana. Paikkakunnilla, joissa ei ole yhtään aktiivista taksiyritystä, voi olla useita osa-aikaisia kuljettajia ja sellaisia yrityksiä, jotka harjoittavat taksin kaltaista liikennettä linja-autolla ja yrityksiä, jotka muun toiminnan ohella tarjoavat myös taksipalveluja.

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

19. Pidättekö 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 tunnistaneet muita harmaaseen talouteen liittyviä ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

-

21. Liittykö 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?

-

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

Sovelluksilla on mahdollista kerätä, säilyttää ja raportoida Verohallinnon esittämiä tietoja. Haasteet liittyvät tietojen yhdenmukaisuuteen ja toimitustapaan sekä rajapinnan avaamiseen.

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

Kustannuksia aiheuttaa tietosisällön yhdenmukaistaminen ja rajapinnan avaaminen.

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

Y-tunnuksen edellyttäminen taksiliikenneluvan haltijoita, vaikuttaa osaan vilpillisesti toimiviin kuljettajiin, eikä sillä ole kielteisiä vaikutuksia asiansa hyvin hoitaviin kuljetusyrityksiin.

Ulkoisen taksitunnuksen edellyttäminen kaikkiin niihin ajoneuvoihin, joilla voidaan harjoittaa taksiliiketoimintaa, vähentää kilpailua ja kuljetuspalvelujen tarjontaa. Toisaalta rekisterikilven ympärillä oleva värillinen reunus olisi yksinkertainen toteuttaa eikä muuttaisi olennaisesti sitä, miltä ajoneuvo näyttää.

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

Edellytetään kaikilta ajoneuvoilta, jotka ovat rekisteröityjä luvan varaiseen henkilöliikenteeseen, keltaisia reunoja rekisterikilven ympärillä. Tämä helpottaa kenttävalvontaa ja osaltaan rajoittaa "pimeiden" taksien mahdollisuutta hankkia kyytejä niistä paikoista, joissa liikkuu paljon kyydin tarvitsijoita.

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?

Taksisovellukset tulevat valtaamaan entistä enemmän jalansijaa taksimarkkinoilla. Sovelluksien on jo nyt mahdollista kerätä Verohallinnon edellyttämät tiedot ja sovelluksen ylläpitäjä voi vaatia y-tunnusta yrityksen rekisteröityessä palvelunkäyttäjäksi. Sovellukset mahdollistavat, järjestelmän kautta ajettujen matkojen, tietojen välittämisen viranomaisille. Asiakkaiden kilpailuttaessa kyytitarpeensa valtakunnallisen taksisovelluksen kautta, vähenee tolpat ja kadun varresta otettujen kuljetusten määrä ja se samalla vähentää vilpillisen toiminnan mahdollisuuksia.

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-
ehdotukset

28. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Kuvaus on oikeasuuntainen.

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 lisäisi hintojen vertailtavuutta ja ymmärrystä kokonaishinnasta? Hyödynnettäisiinkö vertailuhintaa taksiyrityksen 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?

Kyllä. Valtakunnallisella taksisovelluksella, jossa asiakas kilpailuttaa kuljetuspalveluntarjoajat ja jossa hän sopii etukäteen kuljetussopimuksen, on mahdollista toteuttaa hinnasta sopiminen ennen taksimatkaa.

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

Enimmäishinnat tulisi asettaa vain kadulta tai taksiasemeilta otettaviin kyyteihin. Enimmäishintojen määrääminen kaikille taksipalveluille vähentää kilpailua, tarjontaa ja saatavuutta. Enimmäishinnat kaikille taksimatkoille olisivat asiakkaiden etujen vastaisia.

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?

Sovelluksen kautta etukäteen kuljetussopimuksen tekeminen asiakkaan ja kuljetusyrityksen kanssa.

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Kuljettajakokeen vaatimusten kiristäminen vaikuttaa kielteisesti haja-asutusalueiden ja hiljaisen ajan taksipalvelujen tarjontaan. Se vähentäisi kiinnostusta tarjota taksipalveluja osa-aikaisesti tai muun liiketoiminnan yhteydessä.

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

Asiakkaiden sovelluksen kautta antama laatu-palaute ohjaa liikenneluvan haltijoita kouluttamaan kuljettajiaan. Sovelluksessa, jossa asiakkaat voivat itse valita kuljettajan, he myös määräävät valinnoillaan palvelun laadun kehittymisestä.

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?

Todennäköisesti jo nyt hyvin toimivat yritykset saavat lisävelvoitteita ja ne yritykset, jotka eivät täytä alan laatu-kriteerejä jättäisiävät nämäkin velvoitteet noudattaamatta, valvonnan vähäisyydestä johtuen. Tämä entisestään asettaa, asian hyvin hoitavat yritykset huonompaan kilpailuasemaan kuin huonosti asiansa hoitavat yritykset.

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

Sovellus, jossa asiakas antaa matkan jälkeen välittömän laatu-palautteen kuljettajalle, tulee lisäämään kysyntää laadukkaisiin palveluihin ja karsimaan alalle sopimattomia kuljettajia. Asiakaspalaute myös ohjaa yrityksiä kouluttamaan kuljettajiaan laadukkaana palvelun tarjoamisessa.

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidätkö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Kuvaus on oikeasuuntainen.

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?

Kyllä.

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?

Valtakunnallinen taksisovellus, jossa asiakas ja kuljetusyrietyt solmivat kuljetussopimuksen, selveyttää sopimuskumppanin tunnistamista ja molempien vastuita.

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?

Erytyislainsäädännön avulla tulisi varmistaa, että kuljetusyrietykset voivat vastata erilaisten sovellusten kautta tuleviin kuljetustarpeisiin, sen estämättä, että kuuluvat johonkin välityskeskukseen.

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

Valtakunnallinen taksisovellus, jossa asiakas ja kuljetusyrietyt tekevät kuljetussopimuksen keskenään, ratkaisee monia välityskeskukseen liittyviä ongelmia.

Muita kommentteja ja tietoja

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

-

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Varinowski Juha
Opentaxi