

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?

On alalle tullut paljon osaamatonta toimintaa ja varsinkin esteettömien autojen kuljettajia.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Kyllä kuvaa.

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

Esteettömiä autoja tarvitsevien asiakkaiden parissa ainakin on amattitaidossa pahoja puutteita.

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

Jos asiakkailla olisi valinnan vapaus löytävät aina hyvän ja turvallisen kuljetuksen omiin tarpeisiin.

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

Kyllä uusille alalle tuleville pitää olla kunnon koulutus ja varsinkin esteettömien autojen kuljettajille. Kunhan ei samalla rankaista niitä ketkä ovat alalla toimineet jo pitkään. Ainoastaan kenttä on oikea tapa kouluttaa esteettömiä kuljettajia. Minulla asiasta 25 vuoden kokemus ja uusi kuljettaja toiminut aina 3 viikkoa harjoittelemassa erilaisiin apuvälineisiin tutustumassa. Viimeisen viikon itse kuljettaa autoa ja kokenut kaveri on työtä tarkkailemassa.

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?

Normaali Taksi ja Esteetön taksi ovat ihan kokonaan kaksi eri alaa. Erityisryhmillä pitää olla valinnanvapaus tilata kuljetus sieltä yrityksestä/autoilijalta kenen kanssa homma toimii. Ennenkin kaikki toimi niin oikein hyvin ja ilamn ongelmia.

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?

Kyllä ammattilypeys on meidän alalta häviämässä ja sitä tuskin mikään koulutus pysty täysin korvaamaan.

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?

Tärkein asia on haastatella asikkaita ketkä palvelua käyttä. He pystyvät heti kertomaan ongelmat.

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

Yrittäjille vastuu omasta henkilökunnasta ja osaamisesta.

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?

Kyllä

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

Kyllä

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

Ei

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

Ei

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

Kyllä

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)?

En osaa sanoa.

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?

Kyllä autoja riittäisi jos kesukset eivät hallitse koko markkinaa.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Kyllä. Ketkä haluaa saada ja palvella asiakkaita pitävät huolen et autoja on saatavilla.

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

Valinnan vapaus niin saatavuutta löytyy.

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?

Keskukset ovat ajaneet yrittäjät hyvin tiukkaan talodelliseen tilaan. Ainoastaan pärjää kun tekee 6 päivää viikossa 12 h päiviä. En näe ongelmaa harmaan talouden puolesta ainakaan kymenlaaksossa.

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?

Kyllä on. Ei tarvitse toimenpiteitä

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?

Kyllä tässä on jotain ennen jäänyt viivan alle mutta kyllä nykyään taistellaan et saada 0 tulos tehtyä.

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

On mahdollista.

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

Meille ei mitään.

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

Vaikutusta ainoastaan vapaan markkinan kuljetuksiin.

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

Kun Premium takseilla ajetaan tehtaiden edustusajoa niin ei niissä silloin ole mitään takseiksi tunnistettavaa merkkiä emmekä sellaista halua. Tämä on minusta pienin ongelma.

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?

Meillä on autoissa Mittarit ja erillinen tabletti missä myös taksamittari samassa kun kyydinvälitys ohjelma. Tabletilla ei voi tehdä yhtään tapahtumaa mistä ei jää merkintää kyydinvälitys ohjelmaan. Tabletti on paljon parempi kuin taksamittari ja koko reskontra on realiajassa.

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

28. Pidätkö 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?

Hinnoittelussa suurin ongelma kun keskuskeskukset määräävät kaikki hinnat millä autoilija toimii vaikka työ ei olisi omalla kulurakenteella kannattavaa.

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

Kyllä autoilijan pitäisi oma hinta oman kulurakenteen mukaan saada päättää. Kaikki kilpailutukset menevät vain keskuksen antamilla hinnoilla ja autoilijalle se on ota tai jätä.

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

Parasta yhteiskunnan kyydeissä olisi kun keskuskeskukset eivät voisi vain päättää autoilijan hintaa ja pitää näin markkinat kiinne.

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

Vapaa markkina vapaa hinnoittelu. Ylihintaist tippuu omalla painollaan ulos markkinoilta.

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?

Kyllä täällä ei hinnoittelu ole meistä ongelma tai jos on niin hyvin pieni ja vaikuttaa vain vapaan markkinan kuljetuksiin.

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

Kyllä haluan että asiakas löytää oman yhtiön mihin luottaa ja missä oikea hinta.

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

Ei liikaa eri käytäntöjä ainakaan.

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?

Luulen et hinnoittelu on ongelmista pienin.

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?

Jos asiakkaalla olisi valinnan vapaus niin löytää vielä ainakin hyvin toimivan ja turvallisen palvelun.

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

Tärkein laatu on mitä kentällä tapahtuu eikä mitä lukee laatusopimuksissa.

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

Kyllä pitäisi olla jokin näköinen paikallistuntemus ja osata edes osoite suomeksi kirjoittaa navigointiin. Ei asiakas tunne oloa turvalliseksi kun joutuu itse kirjoittamaan osoitteen navigaattoriin..

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

Kirjallinen ensin ja sen jälkeen kokeneempi tai asiaan hyväksytty tutkinnon vastaanottaja ottaa näyttö työn vastaan toimiiko henkilö kentällä ollenkaan.

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

Se tuskin enempää hankaloittava tekijä kun nyt jo hyvin hankalaa saada pätevää työvoimaa. Mutta parempi ilman kun ilman ammattitaitoa.

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

Kyllä ehdottomasti. Silloin koulutus kulminoituu johonkin ja kellä se parhaiten hallinnassa niin silloin myös töitä. Olemme aina kouluttaneet omat kuljettajat ja kuljettajista ei moitteen sijaa löydy. Kaikki kuljettajat koulutetaan suoraan esteettömiksi kuljettajiksi sen jälkeen ne osaa palvella kaikkia hyvin.

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

Ei ole halpaa mutta sen palkan saamme asiakkailta kiitoksena kuljettajien ammattitaidosta. Mutta samalla yhteiskunnan kuljetusten hinnat menevät niin alas et vaikeaa pitää jotain tasoa palvelussa. Samalla keskukset vievät prosentit/kuukausi maksut välistä niin tuntuu et ennen lopettaa kun on vielä tasokasta palvelua kun alkaa miinusta tekemään.

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

Varmasti jos ei aina halvinta valita vaan joskus olisi kiva kun joku laatukin olisi ratkaisevaa. Kumminkin esteettömät kuljetukset ovat ammattitaidon näyttöpaikkoja useasti päivässä ja hyvin erikoisosaamista kaikkine rapusineen/pyörätuoleineen.

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

Valinnan vapaus asiakkaille kaikki ongelmat ratkeaa.

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidättekö 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?

Välityskeskusten valta on aivan liian suurta. Nyt olemme enemmän säädeltyjä kun ennen lain vapautumista. Samalla kulut jää autoilijoille ja tuotto on hävinnyt kokonaan. Vaikka työn määrää on joutunut kasvattamaan paljon lakimuutoksen jälkeen.

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

On oikean suuntainen kyllä. Määräys valtaan ja kuluihin puututtava.

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

Osittain kyllä. Vaatii että keskuksset oikeasti muuttaisivat toiminta tapoja ja siihen on vaikea uskoa nykyisten näyttöjen perusteella.

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?

Miksi keskuksien pitää erottautua? Suurin osa kuljetuksista tilataan osoitteeseen A ja keskus välittää sen autolle ja autoilija on velvollinen suorittamaan sen oman palvelusopimuksen nojalla. Kyllä keskuksien autot saa erottua jos se on vapaa ehtoista. Nyt tarjotaan porkkanan sijaan pelkkää ruoskaa. Jos on oikeasti hyvä brändi niin kaikki haluaa sen alle. Nyt saan itse maksaa tupla kuukausimaksua kun haluan saada yhteiskunnan kuljetuksia kuulumatta heidän brändin alle. Suomessa paljon takseja mitä luoneet oman brändiä vaikka 40 vuotta ja nyt sinut pakotetaan heittämään kaikki työ hukkaan et voit ajaa yhteiskunnan kuljetuksia ja se on ehdottoman väärin

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

Jos kaikki ehdot täyttävät keskuksset saavat välittää kaikkia yhteiskunnan kuljetuksia samalla hinnalla niin silloin syntyisi kilpailu missä keskuksset kilpailevat autoilijoista sekä asikkaista ja palvelu paranee kun kaikki haluaa olla parhaita. NYT JOS YKSI VÄLITTÄÄ KELAA NIIN IHAN SAMA MITEN HOITUU ASIAKKAAN ON PAKKO TILATA SAMASTA PAIKASTA UUDELLEEN. Ei ole mahdollista kokeilla mitään muuta.

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?

Kyllä mutta mahdotonta. Melkein kaikissa keskuksissa autoilijat ovat hallituksessa ja kaverit myös. Ongelma ei ole Toimitusjohtaja vaan autoijoiden kasaama hallitus. Esimerkki hallituksen valinta yksi ehdotti nimet ja ennen viimeisen nen päätettä ei ehtinyt kuulua kun puheenjohtaja löi nuijan pöytään..PÄÄTETTY

Kyllä me olimme kynnysmattoja siellä.

Muita kommentteja ja tietoja

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

-

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Pakkanen Karri
Nortamaa Oy