

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?

Nykytilanne ei ole hyvä kaikilta osin.

Isoilla tilausvälitysyhtiöillä toimii hyvin, kamerat jälkiseuranta yms.

Uusilla -ja yksittäisillä yrittäjillä ei toimi.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Ei

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

Kyllä

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

Kyllä,

-taksiryttäjäkurssi pakolliseksi kaikille yrittäjille.

-katukuulustelukoe pakolliseksi kaikille kuljettajille.

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

Kyllä

-katukuulustelukoe pakolliseksi

- tunnettava, tiedettävä, sairaalat, suurlähetystöt, kaikki tärkeät osoitteet ja paikat.

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?

Kaikki

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?

Ei olisi, ei toimisi yksittäisten liikenneluvan haltijoiden osalta mitkä eivät kuulu mihinkään tilausvälitysyhtiöön.

Tämä toimisi vain vanhoihin jo osaaviin, jotka ajavat isoimmissa välitysyhtiöissä.

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?

kyllä

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 käsitystänne palvelujen saatavuudesta?

-

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

-

13. Olisiko viranomaisen syytä edellyttää esimerkiksi taksirytyksiä 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 taksiryöstä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

-

17. Liittyisikö taksiryöstysten 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. 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?

en pidä.

askel takasin -ja paluu vanhaan säänneltyyn.

poistuu harmaa talous kerralla -ja halvalla.

palaa usko heti takasin turvalliseen Suomalaiseen taksiin ja palveluun.

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

Ehkä, nyt sitä saa mitä tilattiin kun vapautettiin ala kaikille.

Harmaata, harmaata ja vielä harmaampaa tulee olemaan.

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

lisää paperia, paperittomaan maailmaan :-(

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

samoin kuin ennen.

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

on

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

ei arviota

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

jos kaikki saataisiin alv:n piiriin, oltaisiin tasavertaisia.

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

Taksi.

Mutta jos tulee määräys käyttää ulkoista tunnusta, pitää lakiin kirjata erikseen edustusautot jotka ajavat taksiliikenneluvalla tilauksia ettei niiden tarvitse pitää tunnuksia (valtion vierailut, muut vip-vieraat ja ajot)

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?

paras tapa , askel takasin ja paluu vanhaan.

Poistui kerralla harmaa talous.

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

28. Pidätekö 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?

kyllä ja ei.

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

ei ongelmia

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

nyt on hyvä, tällä mennään.

mitä noita enää muuttamaan, ellei palata vanhaan ja tuttuun sääntelyyn.

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

takseissa olevilla hintalapuilla ei ole mitään virkaa, asiakkaista kukaan ei niitä lue ja jos lukee ei ymmärrä.

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?

Vapaat hinnat, vapaa yhteiskunta ja yrittäjän päätös (tai tilausvälitysyhtiön).

Toimii.

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

Ei ja kyllä

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

kyllä ja ei

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?

On , askel takasin ja paluu vanhaan.

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?

Yksi on kuljettajien pukeutuminen, lakiin pitäsi kirjata virkapuku josta kuljettajan tunnistaa.

Samoin kuin poliisi, palomies tai sairaanhoitaja.

Nykyään kuljettajia ei kaikista kaavuista tunnista edes kuljettajaksi.

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

Kyllä.

Työvaatemääräykset, katutuntemus, suomenkieli pakolliseksi.

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

Katukuulustelu.

Suomenkielenkoe.

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

Kyllä, ajokoe, mittari ja hallintalaite kokeet.

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

Ei, parantaisi kuljettajien laatua.

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

Kyllä, mutta ensin pitää palauttaa taksiyrittäjäkurssi pakolliseksi kaikille liikenneluvanhaltijoille vanhoille ja uusille.

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

Ei tule toimimaan yksittäisillä yrittäjillä, paluu vanhaan paras.

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

Ei

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

Koulutusta, ja koulutusta. paluu vanhaa -ja toimii.

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidättekö 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?

Kyllä ja ei. eei.

46. Koetteko, että LVM:n arvio välityskeskusten nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet 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? Liittykö vastuun jakautumisen käytännön toteuttamiseen näkökohtia, jotka pitäisi sääntelyä mietittäessä huomioida? Miten kuluttajan sopimuskumppanin tunnistamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskuksen 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 välityskeskukseen 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

Hei hyvä Liikenneministeri,

Alla vielä lisäys aiemmin lähettämäni ensimmäiseen sähköpostiini.

Ruotsissa vapautettiin taksit, mutta mittarit jäivät silloin pakollisiksi takseihin.

Nyt Ruotsissa on jälkepäin tehty tutkimusta taksamittarien käytöstä.

Vaikka taksit vapautettiin, jäivät mittarit Ruotsissa pakollisiksi.

Alla kopioitu teksti Taksiliiton sivulta, uusimmasta Taksi-lehdestä.

Näin Ruotsissa – mitenköhän meillä?

Ruotsin Taksiliitto teetti viime vuoden lopulla ulkopuolisella tutkimuslaitoksella Gothia Protection Groupilla selvityksen, jossa tutkittiin Uberin taksien taksamittarien käyttöä ja sitä, käytetäänkö mittaria ylipäättään. Lisäksi verrattiin autossa maksettua kyydin todellista hintaa Uberin sähköpostilla lähettämän kuitin hintatietoon. Selvitys osoitti, että suuri osa tuloista jää raportoimatta viranomaille.

Näin Ruotsissa – mitenköhän meillä?

Ruotsin Taksiliitto teetti viime vuoden lopulla ulkopuolisella tutkimuslaitoksella Gothia Protection Groupilla selvityksen, jossa tutkittiin Uberin taksien taksamittarien käyttöä ja sitä, käytetäänkö mittaria ylipäättään. Lisäksi verrattiin autossa maksettua kyydin todellista hintaa Uberin sähköpostilla lähettämän kuitin hintatietoon. Selvitys osoitti, että suuri osa tuloista jää raportoimatta viranomaille.

Ruotsin lainsäädännön mukaan taksissa on oltava taksamittari ja sen oikeasta käytöstä on varmistuttava. Mittariin on rekisteröitävä jokainen matka ja siitä peritty maksu. Siten myös tilaussovelluksilla maksetut matkat on aina syötettävä taksamittariin, vaikka matka maksetaan luottokortilla sovelluksen kautta.

Kaikkiaan tutkimusta tehneen yrityksen henkilökunta ajoi 112 matkaa Uberilla marras-joulukuun 2018 aikana. Tutkimuksen tulokset ovat alan ja yhteiskunnan kannalta karut.

Tutkimuksen aikana ajettiin 112 matkaa, jotka maksoivat yhteensä 23 104 kruunua. Näistä vain 7 374 kruunua oli raportoitu keskukselle, jonne taksamittarien tiedot on Ruotsin lain mukaan purettava. Näin ollen 68 % tuloista on jätetty raportoimatta viranomaisille.

Vain 19 tapauksessa matkan loppusumma oli taksamittarissa johdonmukaisesti sama kuin Uberin sovelluksen kautta maksettu summa. Muissa 93 tapauksissa kuljettaja joko jätti mittarin matkan ajaksi vapaa-asentoon tai asetti mittariin hinnan itse todellista matkan hintaa pienemmäksi. Yhdelläkään matkalla ei automaattisesti tarjottu matkasta kuittia, vaikka laki siihen velvoittaa.

Oma loppukaneettini:

Oli taksamittari -tai ei konna on konna eikä tulouta kaikkia tuloja valtiolle.

TAKSAMITTARI PAKKO EI TULE POISTAMAAN SUOMESSAKAAN HARMAATA TALOUTTA ! ! ! ! !

Meillä oltiin edistyksellisimpiä (siirryttiin suoraan digiaikaan), otettiin sovellutukset käyttöön.

Taksamittarit poistuivat, hyvä näin -ja kaikki toimii.

Toivon että luette -ja palaatte vielä alla olevaan edelliseen mailiini.

Ystävällisin terveisin

Olli Pulli

TAKSIPALVELU PULLI OY

tilauspuhelin 0400 503129

fax 09 325 7753

<https://instagram.com/taksipalvelupulli/>

www.taksipalvelupulli.fi

Lähtettäjä: Marin Sanna

Lähetetty: keskiviikko, 19. kesäkuuta 2019 15:32

Vast.ott: Olli Pulli

Hei,

kiitos yhteydenotostanne! Välitän viestinne tiedoksi liikenne- ja viestintäministeri, kansanedustaja Sanna Marinille.

Ministerin puolesta kiittäen,

Emmi Mäkelä

Emmi Mäkelä

eduskunta-avustaja

Puh. +35850 467 7412

emmi.makela@eduskunta.fi

-----Alkuperäinen viesti-----

Lähtettäjä: Olli Pulli <olli.pulli@taksipalvelupulli.fi>

Lähetetty: keskiviikko 19. kesäkuuta 2019 13.07

Vastaanottaja: Marin Sanna <Sanna.Marin@eduskunta.fi>; Liikenne- ja viestintävaliokunta <Liikenne-javiestintavaliokunta@eduskunta.fi>

Kopio: Olli Pulli <olli.pulli@taksipalvelupulli.fi>

Aihe: Taksilaki ja taksimittarit

Hei hyvä liikenneministeri,

Olen Helsinkiläinen taksi-autoilija vuodesta 2003 lähtien.

Myös minun huolenaiheenani on ollut hyvän turvallisen taksipalvelun antaminen -ja saaminen.

Samoin työllistäminen -ja tulevaisuuden kannalta tärkeiden kunnan -kelan korvaavien kyytien järjestäminen vanheneville henkilöille.

Bernerin laki ei ollut Avon sitä mitä Suomeen olisi toivonut.

Kokonaan vapautus alalle oli huono, samoin vahvistetut ajovuorot ja päivystyspakon poistuminen (nämä heikensivät taksien saatavuutta maaseudulla etenkin).

Kela-ajojen kilpailutus meni metsään, nyt taksin saa tai sitten ei.

Ennen kun kela-ajot hoidettiin kaikkien taksien ja välitysyhtiöiden kautta, ei ollut taksien saatavuudessa tai osaavuudessa mitään ongelmia.

Kela-ajoissa voisi olla viisainta ottaa askelia takasin -ja palata vanhaan turvalliseen järjestelmään. Miksi kymmeniä vuosia hyvin toiminut hyväksi todettu järjestelmä piti purkaa?

Taksamittareista ja harmaasta taloudesta:

Taksimittarit eivät tule poistamaan harmaata taloutta, jos on vilpillinen yrittäjä ajaa hän ne yön käteisajot ilman maksamatta veroja oli hänellä taksamittari tai ei.

Eli pakolliset mittarit takseihin ei ole ratkaisu harmaantaloden poistoon!

Jos on konna, on konna mittaripakko ei poista ongelmaa.

Uuden lainmukainen kaikille asiakkaille on annettava kuittiajosta, sama pitää löytyä myös yrityksen kirjanpidosta ja raha tililtä. Verottaja pystyy nämä myös tarkistamaan tänäpäivänä.

Uusilaki mahdollisti uudet maksutavat -ja toi digiajan sekä uudet tavat tilata ja maksaa taksi. Nyt asiakas voi valita mistä tilaa, millä tilaa, millä maksaa ja miten maksaa.

Tämä muutos oli hyvä, ja on tätä päivää. Suurin osa tilauksista alkaa olla jo aplikaatioiden kautta, matkatieto ja hinta tilatessa, samoin maksu etukäteen -ja kuitti asiakkaalle sähköisesti. Tilaaja voi näin tilata ja maksaa etukäteen myös asiakkaan, lapsensa, vanhempansa matkat olematta itse taksissa. Kätevää, toimii hyvin.

Ja tähänkään ei tarvita taksamittaria! Nykyaikaa!

Asiakkaalla on kuitenkin hinta, matka, matka-aika, taksi, kuljettaja tiedossa jo tilatessa, -ja kuitti sähköpostissa.

Kätevää, turvallista -ja digiaikaa! Mitä asiakaspalvelua!

Kaikista aplikaatioista, -ja kaikista maksupäätteistä, sekä kassalaitteista mitä myös uudet taksiryttäjäksi käyttävät saadaan tulostettua aivan samat vuoro, kuukausi, vuosi ym. Raportit verottajalle ja muille viranomaisille.

Eli oli taksamittari, joku muu maksu tai kassalaitte tai aplikaatio, niin niistä kaikista saadaan tulostettua aivan samat raportit verottajalle ja valvovalle viranomaiselle.

Tämä on nykyaikaa, digiaikaa!

Eli lyhyesti taksamittaripakko ei tule poistamaan harmaata taloutta !!!

Paluu vanhaan, taksamittari pakolliseksi ei ole enää mitenkään järkevää.

Elämme uutta digiaikaa, joka mahdollistaa entistä helpommat ja paremmat palvelut asiakkaille se on tätä päivää ja tulevaisuutta.

Ps. Tässä taksimittari asiassa taitaa olla oma taksiliittomme hakoteillä, ymmärtämättä että mittarit eivät oikeasti tule poistamaan harmaata taloutta.

Eivätkä taida tietää, että kyllä näistä nykyajan aplikaatioista ja maksu/ kassa järjestelmistä saadaan aivan samat raportit kuin taksamittareistakin.

Tuntuu vähän siltä että mittarinvalmistajat ovat käyneet liitossa lobbaamassa, heiltä kun alkaa tilauskanta hiipumaan kun digiaika ajaa ohi.

Toivonkin ettei meidän tarvitse palata vanhaan, pakolliset mittarit, mittaripajamonopolit, mittarinvalmistaja monopolit, ym.

Nämä kaikki lisäävät vain kuluja -ja teettävät töitä taksiryttäjälle, mittareiden asennukset, yms.

Kun kaiken voisi hoitaa älypuhelimella / tabletilla / aplikaatioilla.

Taksamittari ei tule poistamaan harmaata taloutta!

Toivottavasti otatte huomioon nämä seikat kun mietitte muutoksia nykyiseen taksilakiin.

Tulevaisuuteen -ja digiaikaan uskoen!

Mukavaa kesää -ja Hyvää Juhannusta!

Ystävällisin terveisin.

-Olli

Olli Pulli

TAKSIPALVELU PULLI OY

Tilauspuhelin 0400-503129

Fax 09-325 7753

<https://instagram.com/taksipalvelupulli/>

www.taksipalvelupulli.fi

Olli Pulli

