

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?

Taksinkuljettajan ajoluvan vaatimuksena tulisi palauttaa aiemmin käytössä ollut pakollinen taksinkuljettajakurssi pituudeltaan n 20 opetustuntia. Opetusta saisi antaa Traficom hyväksymä kouluttaja/koulutuskeskus. Kurssilla tulisi opettaa taksinkuljettajan keskeiset työtehtävien hallinta, asiakaspalvelu, liikenneturvallisuus ja vammaisten henkilöiden kuljettaminen, avustaminen ja auttaminen taksissa.

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 kuljettajat koska vain pieni osa vammaisista tarvii esteetöntä kalustoa.

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?

-

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?

Auton tekniset vaatimukset ovat parantuneet merkittävästi kun M1 esteettömien autojen autojen varustelut tehdään autokoritehtailla ja ne tulee erikseen muutokatsastaa ennen käyttöönottoa. M2 esteetön ajoneuvon varustelun katsastusvaatimus tulisi olla aina sama kuin M1 ajoneuvon ennen kuin sitä voidaan käyttää kuljetuksissa ja kuljettajan vastuu siitä että asiakas on asianmukaisesti kiinnitetty ajoneuvon kiinnityspisteisiin ja turvavyötä käytetään. M1 ja M2 tämä säännös nyt poikkeaa vaikka käytännössä kuljetetaan samaa asiakasryhmää. Kyseessä on erityisesti liikenneturvallisuuteen vaikuttava asia. Kenttävalvonta tulisi kohdentaa erityisesti säännöllisiin sopimuskuljetuksiin esim kuntien hankkimat koululaiskuljetukset, palveluliikenteet jne. Usein näissä kuljetuksissa on kova hintakilpailu ja puutteita esiintyy eniten.

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?

Saatavuuden nykytilan kuvaus on sinänsä tieto joka elää, muuttuu ja suurelta osin vanhenee nopeasti. Taksilain muutoksesta on kulunut hyvin vähän aikaa n 20 kk. Saatavuus maakuntakeskusteten ulkopuolella on hyvin sidonnainen miten kuntien ja yhteiskunnan kuljetusten sopimukset tulevat uudelleen kilpailutukseen. Hyvin useissa sopimuksissa liikennöitsijä tai tilausvälitysyhtiö on tarjonnut edelleen kuluttajille myös hiljaisen ajan palvelut joita varsinainen sopimus ei edellytä. Kun sopimuksia tulee uudelleen kilpailutukseen ja jokainen tarjoaja miettii miten liikennöintiin liittyviä kustannuksia saadaan pienemmäksi jotta voidaan antaa mahdollisimman kilpailukykyinen tarjous kaikki muu kannattamaton liikennöinti lopetetaan jotta annettu tarjous on kilpailukykyinen. Tarjoajat tulevat käytännössä luopumaan kuluttajille tarjottavasta hiljaisen ajan liikennepalveluiden tarjonnasta. Näin on käynyt naapurimaassa Ruotsissa jossa toimiala vapautui v 1990. Nykytilan arviointi antaa aivan virheellisen kuvan nykyisestä tilanteesta. Taksiala oli voimakkaasti säädelty ja näin raju lainsäädännöllinen muutos vie vielä useita vuosia ennen kuin markkinat tasoittuvat ja tilanne normalisoituu.

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

Ei vastaa. Markkinoiden muutos on edelleen hyvin vahvasti käynnissä ja nykyinen taksipalveluiden kuva saatavuudesta on hyvin virheellinen. On kuviteltu että osa-aikaisuus lisää taksipalveluiden tarjontaa, tilanne on valitettavasti päinvastoin. Osa-aikaiset yrittäjät kohdentaa pääosin palvelunsa vain kannattavaan vuorokauden ajankohtiin. Tämä vastavasti heikentää päätoimisten yritysten kannattavuutta ja heidänkin on pakko miettiä miten kuluja voidaan karsia ja helpoin tie on luopua hiljaisen ajan liikenteen palveluiden tarjoamisesta.

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

Tarkemmasta selvityksestä ei välttämättä ole hyötyä koska se edelleen kuvaa vain tämän hetkistä tilannetta. Tarkemmat selvitykset ovat usein vanhoja jo julkaisuhetkellä.

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

Kyselyillä saatavissa oleva tietoa ei suurimmalta osin vastaa käytännön tilannetta. Tilausvälitysyhtiöt toimivat nykyisen kilpailulainsäädännön mukaan ja yhtiöiden ohjaus taksiryhtäjän suuntaan joka koskee yrittäjän tarjoamaa palvelua on KKV mukaan kilpailulainsäädännön vastaista. KKV myös seuraa hyvin tarkasti tilausvälitysyhtiöiden toimintaa ja kaikista ikävintä asiassa on että KKV:stä saatavissa oleva ohjaus on hyvin niukkaa ja KKV tutkii vasta jälkikäteen onko tilausvälitysyhtiön ohjaus lainmukaista vai ei. Jos toiminta on kilpailulainsäädännön vastaista tilausvälitysyhtiölle voi siitä seurata markkinaoikeudessa suuri sakko seuraamaksun muodossa. Yrittäjille suoritettu kyselyn luotettavuus on myös hyvin kyseenalainen koska lain mukaan yrittäjä päättää itse milloin hän kuljetuksia tarjoaa. Kukana yrittäjä ei pysty antamaan luotettavaa selvitystä miten hän tulevaisuudessa palveluita käytännössä tarjoaa.

14. Koetteko, että LVM:n arvio saatavuuden nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet 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)?

KKV on valvova virasto ja lain mukaan KKV tekee päätöksen jälkikäteen onko toiminta ollut kilpailulainsäädännön mukaista vai ei. Taksilainsäädäntöön tulee saada kirjaukset edellytyksistä ajovurojen ja veloitteiden sopimisesta. Näin olisi yrittäjillä ja tilausvälitysyhtiöillä varmuus että palveluiden tarjoaminen ei ole kilpailulainsäädännön vastaista ja riskiä joutua Markkinaoikeuteen ei ole. Oikeudenkäyntikustannukset jo yksistään nousevat niin suuriksi (tuhansia tai kymmeniä tuhansia euroa) jos on olemassa vähäinäkään riski joutua KKV tutkintaan ja markkinaoikeuden käsittelyyn.

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?

Yksi hyvä määritelmä on markkinaehtoisen liikenteen olemassaolo. Jos toimilaupeella ei ole selvästi tarjolla markkinaehtoista liikennettä toimialan yrittäjät voivat keskenään sopia ajovuorojärjestelyistä joilla turvataan liikennepaleluiden säilyminen alueella.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

palveluiden tarjonnan säilyminen alueella on aina suurempi hyöty kuin sopimisesta mahdollisesti aiheutuva haitta.

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

Kunnan maksama korvaus varallaolosta ja palveluiden tarjoamisesta. Tosin kunnat eivät kovin mielellään ala rahoittaa toimintaa. Tosin kyläkaupoille on suunnattu tukea jolla pyritään säilyttämään kyläkaupat harvaan asutuilla alueilla.

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?

Harmaan talouden nykytila ja suuntaus on hyvin huolestuttavaa. Uudet sosiaalisen median erilaiset kyytipalstat esim facebook kyytirythmit kasvavat koko ajan. On vain ajan kysymys kun sosiaalista mediaa alkaa hyödyntää yksityiset yritykset tai jopa ulkomaiset toimijat. Some kyytipalstojen kautta välittyy ja hoidetaan etenkin kaupungeissa jo hyvin merkittävä määrä normaalia taksitoimintaa etenkin viikonloppuisin. Toiminta kasvaa yhtä merkittäväksi kuin airbnb asunnon vuokraustoiminta. Kyytitoimintaa on erittäin hankala valvoa jos sitä ei huomioida riittävän hyvin lainsäädännössä. On hyvin tärkeää kirjata lainsäädäntöön teksti jonka mukaan jos kyyditettävä henkilö määrittelee ajoreitin ja siitä maksetaan korvausta vaikka vähäistäkin se on luvanvaraista taksitoimintaa ja harmaata taloutta. Ilmiöön liittyy myös toinen ongelma kun toiminnasta ei makseta mitään velvoitteita yhteiskulle alv, verot, eläke ym maksut. Hyvin usein harmaata taloutta harjoittava henkilö nauttii yhteiskunnan eri sosiaalietuuksia esim työttömyyskorvaus, asumis,- toimeentulo ym kela tai kunnan kunnan myöntämiä sosiaalietuuksia. Henkilön ei kannata hakeutua työmarkkinoille koska tuet ja pimeä ajotoiminta antaa paremman ansion kuin ottaa vastaa työtä ja menettää saamansa tuet. Henkilölle ei kartu mitään eläkettä ja siirtyessään eläkkeelle on eläke hyvin pieni ja henkilö on edelleen oikeutettu yhteiskunnan eri tukiverkoston piiriin.

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?

LVM vähättelee harmaan talouden ongelman laajuutta eikä jostain syystä halua sitä tunnustaa. Airbnb on hyvä esimerkki kuinka se on laajentunut kun siihen ei ole kunnolla puututtu hyvissä ajoin ja on muodostunut suureksi ongelmaksi harmaan talouden osalta.

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

Tiedon keruu on hyvin vaikeaa jos korjattavaan lakiin ei saada määräystä jokaisen ammatiliikennettä harjoittavan autoon "kassakone" järjestelmää josta verottaja ja eri viranomaiset pystyvät saamaan kaikki tiedot yrityksen toiminnasta. Uuteen lakiin tulee ehdottomasti saatava velvoite kaikki Suomessa alustapalveluita kuljetukseen tarjoavat toimijat on pakkovelvoite rekisteröidä Suomen yrityksen toimipiste jonka kautta välittyy kaikki asiakkailta tilausvaiheessa perityt maksut. Alustapalvelun tarjoajia on tällä hetkellä muutamia mm Uber, Yango jne mutta on odotettavissa että uusien kansainvälisten toimijoiden määrä kasvaa koko ajan.

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

Tietojen säilyttämisen tekniseen luotettavuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Olkoon ajoneuvon vaadittava laite millainen tahansa sen tulee olla kuitenkin sellainen ettei sen keräämään tietoon voi yrittäjä itse tai ulkopuolinen muuttaa tietoja jälkikäteen. Tulee myös varmistaa netti hintaa ja raporttia tuottava tekninen laite mittaa luotettavasti. Jos hinnoitteluperuste on kilometri tulee mittausperuste olla 1 km eikä 900 metriä.

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?

Kustannukset ovat verrattavissa mitä autoon maksaa uusi rengassarja. Jostain syytä tässä asiassa LVM ja KKV ylireagoi ettei voida vaatia kassakoneen hankintaa autoon. Jokainen kioski ja kauppakin joutuu hankkimaan kassakoneen joka tuottaa hinnan lisäksi luotettavan tiedon kirjanpitoon, palkanlaskentaan ja työajan seurantaan. Edullisimmat rekisteröivät mittarit saa n 35,- euro/kk vuokratukustannuksilla joka on aivan mitätön kustannus taksirytyksen kulurakenteessa. Jos siihen hankkii vielä maksupäätteen vuokratukustannus jää edellen hyvin kohtuulliseksi n 50 - 60 €/kk. Pitää myös muistaa että kustannukset ovat verotuksessa vähennyskelpoisia ja todellinen kustannus yrittäjälle jää 30 - 35 euroon kuukaudessa.

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

Harmaa talous vääristää kilpailua paljon. Suomessa tapahtuva taksitoiminta on yksi hyvä esimerkki kaksista eri markkinoista kuluttajille.

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

Ulkoinen keltainen rekisteritunnus olisi erittäin hyvä ratkaisu esim sama käytäntö mikä Ruotsissa on. Jos se Ruotsissa toimii toimii miksi ei Suomessakin.

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. 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?

-

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?

Ruotsissa käytössä oleva vertailuhinta on yksi parhaista tavoista helpottaa kuluttajan taksin hinnan vertailua. Nykyinen hinnasto joka tuli pakolliseksi 1.2.2020 ei käytännössä parantanut tilannetta miksiäkään. Vertailuhinnan perusteet pystytään kyllä määrittelemään jos vain halua ja hyvää tahtoa on.

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?

Jos jotain hinnoittelurakenteita päätettäisiin ottaa käyttöön tulee se selkeästi kohdentaa vain kaikkiin niihin takseihin jotka tarjoavat julkisella paikalla kuljetuspalveluita kuluttajille. Jos tarjoaa kiinteällä hinnalla silloin ei voi tarjota palveluita julkisella paikalla vaan tilaus tulee tehdä yrityksen järjestelmään suoraan sähköisesti tai tilausjärjestelmän kautta. Hinnoitteluperusteet selkeät matkustajamäärä 1 - 4 ja 5 - 8, perusmaksu ja mahdolliset lisät. Hinnoittelurakenteen määrittely voi olla kuitenkin hyvin vaikeaa ja sitä kannattaa harkita onko sitä tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön.

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

Taksitoiminta eroaa niin paljon linja-autoliikenteestä ettei sitä keskitetysti kannata miettiä ainakaan lakiin kirjattavaksi. Tämän asian jättäisin täysin toimialalla toimivien yritysten omaan harkintaan.

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

En kannata mitään enimmäishintaa lakiin kirjoitettuna. Jos näin tehtäisiin laki pitäisi miettiä kokonaan uudelleen myös kaikilta muiltakin osin. Tämä on asia joka vaikuttaa niin moneen muuhunkin asiaan keskeisesti.

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 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 tunnistaneeet 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?

Pakollinen hyväksytyn koulutuskeskuksen järjestämä taksinkuljettajan kurssi joka antaa valmiudet toimia taksinkuljettajan. Koe olisi vain testi että keskeiset asiat ovat hallinnassa.

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

Ei vaikuta

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

Jos velvoite jää vain yrittäjille se ei toimi kaikkien yritysten osalta.

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

Kustannus muutamia satoja euroja per uusi kuljettaja. Jokaisessa muun alan yrityksessä yrittäjä selvittää ennen kuin palkkaa ketään töihin osaako työntekijä työtehtävät mitä työntekijä tulee tekemään. Vaikka uusi työntekijä on suorittanut tehtävään liittyvän koulutuksen ja tutkinnon sillä ei voi aloittaa tehtävien hoitoa, Työantaja järjestää aina tehtävään liittyvän perehdytyksen ja koulutuksen ja maksaa siitä syntyvät kustannukset. Lain muutoksen jälkeen on jo havaittu ongelmia kuljettajien osaamisessa ja miksi taksiala olisi poikkeus että täällä ei tarvi osata asioita.

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

Menettely olisi erittäin tasapuolinen kaikille toimiltaan toimijoille. Kurssi antaisi riittävät perustiedot ja taidot kaikille alalle tulijoille., Osa yrityksistä antaa myös vielä lisäkoulutusta oman yrityksen menettelyihin ja käytäntöihin.

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?

Taksin tilausvälistyspalveluita on kuvattu kovin yksipuolisesti ja puhutaan vain yleisesti perinteistä tilausvälitysyhtiöistä. Taksin tilausvälitykseen on tullut mukaan operaattoreita jotka hoitavat vain tilausten vastaanoton mutta eivät itse tuota välityspalvelua ajoneuvoihin esim eri numeropalveluyritykset Fonecta jne. Kyseiset toimijat tekevät alihankintasopimuksia yleensä taksien tilausvälitysyhtiöiden kanssa ja tilaus välittyy sitten sitä kautta ajoneuvoon. Tilauksen tehnyt kuluttaja ei tiedä yhtään millainen palvelutuottaja tulee ja mitä hintaa matkasta peritään. Lakiin tulee saada myös vastuut ja veloitteet myös puhtaita tilauksia vastaanottaville toimijoille.

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?

Itseasiassa kilpailulainsäädäntö estää monilta osin toimivan kilpailun syntymisen. KKV esittämät eri vaatimukset ja kiellot tilausvälitysyhtiölle rajoittavat yhtiöiden toiminnan kehittämistä ja kuluttajille tarjottavaa palvelutarjontaa etenkin haja-asutusalueilla. KKV näkee jostain syystä hyvin ongelmallisena tilannetta jossa taksiyrittäjät omistaa tilausvälitysyhtiön ja osallistuvat yhtiön hallinnoissa päätöksentekoon. En näe autoilijoiden omistuksessa mitään tavanomaisesta poikkeavaa ja ongelmaa. Suomessa on paljon isoja yrityksiä jossa omistajina toimivat samalla tavalla kuin taksiyhtiössä. Meillä on isoja osuustoiminnallia yrityksiä esim Metsägroup, Valio, Osuuskauppa, Osuuspankki jne. Taksiyhtiöiden hallintoon on yhtiöiden syytä kiinnittää huomiota mutta omistamisessa ei ole mitään kilpailulainsäädännöllistä ongelmaa. Autoilijoiden omistamat yhtiöt tuottavat autoilijoille palvelut omakustannushintaan tilausvälityspalvelut, tekniikan, maksuliikenteen, brändin, markkinoinnin ym palvelut. Ulkopuolinen toimijan ensisijainen tarkoitus on saada mahdollisimman suuri tuotto itselleen ja arvioi vain kuinka suurta palvelumaksua ja provisiota pystyy yhtiön alla toimivalta yrittäjältä perimään. KKV näkee asian siten että yhtiössä toimivan autoilijan tulee kilpailla toisen yhtiön yrittäjän kanssa verisesti keskenään. Näin tosiassa tapahtuukin, mutta jonkin asteista yhteistyötä tulee sallia. Yhtiöllä on esim yrityksille ja kuluttajille annettu laatulupaus taksin saatavuudesta, laadusta ja hintatasosta ym. Yhtiöllä on sopimuksia kuntien, yritysten eri udeiden muiden toimijoiden kanssa. Yhtiö ei rajoita kuitenkaan ketään yksittäistä yhtiössä toimivaa taksiyrittäjää hankkimasta omia kuljetuksia ja kehittämästä toimintaa, mutta yhtiön on täytettävä sopimusten mukainen velvoite hoitaa sovitut kuljetukset. Mitä enemmän

alueella jossa on markkinaehtoista liikennettä tulee laadulla ja hinnalla toisiaan vastaan kilpailevia tilausvälitysyhtiöitä ja kuluttaja saa siitä suurimman hyödyn. Kun mennään alueelle jossa ei ole markkina-ehtoista liikennettä pitää ymmärtää ja hyväksyä tosiasia ettei siellä tosiasiaassa kilpailua kovinkaan voi syntyä.

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 välityskeskuksiin? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?

Mikäli jokainen yrittäjä saisi itse päättää moneenko tilausvälitysyhtiöön hän voi kuulua ilman että itsenäinen tilausvälitysyhtiö ei voi sitä estää on aivan absurdi tilanne. On hyviä esimerkkejä kaupunkipaikoista joissa on markkinaehtoista liikennettä miten kilpailu on lisääntynyt ja miten sitä ei oikein ole syntynyt vaikka toimintaympäristö on täsmälleen sama. Jos tilausvälitysyhtiö joka on toiminut jo enen lain muutosta 2018 on ottanut välitysjärjestelmään kaikki halukkaat uudet toimijat ja vanhat yrittäjät ovat saaneet lisätä kalustoa uusia tilausvälitysyhtiöitä ei alueelle ole juuri tullut. Sensijaan jo aimmin toimineet tilausvälitysyhtiöt jos ovat sulkeneet ns "overt" eivätkä ole ottaneet uusia toimijoita tilausvälitysyhtiöön alueella on aloittanut toiminnan muita valtakunnallisia ja paikallisia tilausvälitysyhtiöitä ja todellista kilpailua on tullut nopeasti lisää. Pitää muistaa että on hyvin lyhyt aika markkinoiden vapautumisesta ja kaikki KKV ja lainsäädäntöön mietittävät toimet ovat aivan liian ennenaikaisia. Markkinoiden tulee antaa kehittyä vielä useita vuosia ja tarkastelu kilpailun toimivuudesta tulee tarkastella myöhemmin. On hyvin todennäköistä kuten Ruotsissa on käynyt valtakunnalliset toimijat joiden omistus on pääomasijoittajilla tulevat valtaamaan Suomen taksimarkkinat. Kehitys ei ole hyvää sillä uudet toimijat odottavat sijoituksilleen hyvää tuottoa. taksimarkkinoille syntyy täysin uusi kuluerä "omistajien saama tuotto odotus" joka etenkin pörssiyrityksillä on kohtuullisen kova. Taksiryttäjät ovat pakotettuja siirtymään franseising yrittäjiksi ja tilausvälitysyhtiö perii huomattavasti nykyistä korkeimmat maksut provisioiden muodossa. Tämä tarkoittaa kuljetuskustannusten hintatason nousua ja tämä on myös tapahtunut Ruotsissa.

KKV omassa selvityksessään käytännössä ilmoittaa nykyisen tilausvälitysyhtiöiden rikkovan kilpailulainsäädäntöä. On jopa nimetty taksiryttäjien nimiä jotka ovat syyllistyneet hintakartelliin. KKV selvitys on käsittämätön miten se voi kirjoittaa tuollaisia selvityksessään kun yhtään asiaa ei ole ollut markkinaoikeuden käsittelyssä ja mitään näyttöä ei ole esitetty todisteeksi tai tuomioistuimen päätöstä.

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

-

Veijola Olli
Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry - Olli Veijola