

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?

Huolimatta, että uusi laki on ollut voimassa vasta puolitoista vuotta ja tilanne elää edelleen, on kiistämätön tosiasia että, ongelmat toimialalla ovat lainmuutoksen jälkeen merkittävästi lisääntyneet, pääministeri Marinin hallitusohjelmassa mainitun mukaisesti. Epäkohtia ei tule kiistää tai vähätellä. Tosiasioiden myöntäminen, luo parhaat lähtökohdat tarvittaville korjauksille.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Yleisellä tasolla alan turvallisuus on edelleen hyvä. Valtaosa alan toimijoista ovat vastuullisia ja osaavia. Taksipalveluiden turvallisuutta tulee tarkastella laajasti, niin liikenne-, kuin henkilöön kohdistuvien turvallisuusuhkien osalta. Erityisesti tulee huomioida heikoimmassa asemassa olevien kuluttajien asema. Turvallisuuteen liittyen ei tule sivuuttaa vuorovaikutustaitoja, jotka ovat monen kohdalla välttämättömyys, niin turvallisuuden kuin turvallisuuden tunteen kohdalla. Alalle on tullut suuri määrä uusia toimijoita, joista osalla on kiistattomia aukkoja, niin osaamisessa, säädösten tuntemuksessa kuin liikennekäyttäytymisessä. Valvontavastuuta ei tule säilyttää yksittäisille yrittäjille.

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

Kyllä, kuitenkin nyt käsillä olevia korjaustarpeita hidastamatta. Tilanne elää nopealla tahdilla, joten eilinen ei ole tätä päivää. Seuranta tulee jatkaa ja tiedon keräämisen olla mahdollisimman ajantasaista. Epäkohtiin tulee nopeasti ja tehokkaasti puuttua.

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?

Ei, sen sijaan taksinkuljettajan koetta kehittämällä tulee varmistaa riittävä osaaminen. Osaamisessa tulee erityisesti huomioida lainsäädännön ja yleisten taksinkuljettajalta vaadittavien säädösten tuntemus. Asemapaikkasäädösten poistuttua, on aluetuntemuksen kohdistaminen käytännössä mahdotonta, joten paikallistuntemusta koskeva osaaminen tulee jättää yritystensä itsensä hoidettavaksi ja vastuulle. Hyvä osaaminen mahdollistaa laadukkaan palvelun ja on vahva kilpailuelementti, joka ohjaa vastuullisia yrityksiä. Mikäli koulutus nähtäisiin välttämättömäksi, tulisi harkita liikennekoulutuksesta tuttua mallia, jossa vasta hylätyn suorituksen jälkeen määrätään tarvittavan lisäkoulutuksen määrä, ennen seuraavaa arviointia.

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?

Taksinkuljettajaa koskeva koulutusvaatimus tulee kohdistaa saman tasoisena kaikille, riippumatta kalustosta tai pääasiallisesta toimialasta. On tavallista, että erityisryhmiin kuuluvia asiakkaita kuljetetaan, eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta myös ns. tavallisella kalustolla. Yhteiskunnan ostamiin palveluihin, jotka pääsääntöisesti ovat kilpailutettuja voidaan kilpailuehdoin ja sopimuksin asettaa tarvittavia erityisvaatimuksia.

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?

Viranomaistoimia ja valvontaa ei tule siirtää alan toimijoille. Vastuullisilla toimijoilla on intressi kouluttaa ja ohjata palveluksessaan olevia kuljettajia. Taksiluvan saamisen ehdot ovat varsin väljät, joka mahdollistaa luvan myöntämisen jopa vakaviin rikoksiin syyllistyneille henkilöille. Yritysten arvot määrittävät viimekädessä omistajat, joten tilanne, jossa yksittäinen yrittäjä valvoo itse itseänsä, ei riittävästi varmista, että koulutustavoitteet täytetään. Koulutus on luontevaa jättää yritysten vastuulle, kun taas näyttökoetta tai valvontaa ei tule jättää yksittäisen yrittäjän vastuulle.

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?

Erityisryhmien kuljetukset ovat pääsääntöisesti kilpailutettuja ja siten sopimusehtojen piirissä, jolloin tilaajan intressissä pitäisi olla sopimusehtojen toteutumisen seuranta. Viranomaisen tulee ohjata rajalliset resurssit, yleisen lupavalvonnan lisäksi ajoneuvo ja muun turvallisuuden valvontaan, kuten pyörätuoli kiinnityksen sekä kuormitus-, ym. säädösten toteutumisen valvontaan. Yleisen liikennevalvonnan yhteydessä tapahtuvan valvonnan lisäksi tuloksekkainta lienee, koulujen ja terveydenhoitopisteiden läheisyydessä tapahtuva valvonta.

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

Valvonnan tulee olla jatkuvaa ja dynaamista. Satunnaisten valvontaiskujen lisäksi valvonnan tulisi olla jatkuvaa muun liikennevalvonnan yhteydessä tapahtuvaa valvontaa. Nykytekniikalla tieto kulkee nopeasti, joten valvonnan välttämistä ei tule puutteellisella tunnistamisella helpottaa.

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 määritelmää tulisi tarkentaa. Tarkoitetaanko saatavuusongelmalla auton saamista ennakkoon tilaamalla vai välittömästi? Onko saatavuusongelma puolen tunnin ajomatka asiakkaan luokse haja-asutusalueella? Muodostaako palvelun hinta saatavuusongelman? Onko saatavuusongelmaa, jos ei ole tarjontaa, mutta ei liioin ole kysyntää?

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

Kyselytutkimus ei mielestämme anna riittävää kuvaa saatavuudesta. Tilanne on varsin vaihteleva jo pelkästään Uudenmaan alueella. Osalla alueita ei esiinny mainittavia ongelmia, kun toisaalla on merkittäviä puutteita saatavuudessa tai saatavuusongelmat saattavat rajoittaa lähinnä yö-, ja pyhäliikenteeseen. Vain kannattava liiketoiminta turvaa saatavuuden, niin kuljetuspalveluiden kuten kaupan ja muidenkin palveluiden kohdalla.

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

Tosiasiallinen tieto olisi luonnollisesti hyödyksi, joskin saatavuuden mittaaminen on haasteellista jo pelkästään siitä syystä, että ala elää murrosta ja muuttuu nopealla tahdilla. Odotettavissa on, että palvelut tulevat jatkossa keskittymään yhä enenevässä määrin taajamiin, kuten on käynyt niissä maissa missä sääntelystä on luovuttu.

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

Ei. Tiedonkeräämisveloitteiden asettamisella lisättäisiin vain yhtiöiden ja yritysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Mikäli veloitteita kuitenkin asetettaisiin, tulisi niiden koskea tasapuolisesti ja syrjimättömästi jokaista toimijaa, pienestä suureen, riippumatta käytettävästä tekniikasta. Liikesalaisuuden piiriin kuluvat turvallisuusseikat tulisi myös huomioida.

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

Arvio on oikeansuuntainen, mutta riittämätön. Yrityksen sijaintipaikka ei kerro missä liikennettä tosiasiallisesti harjoitetaan. Kysyntä ohjaa autojen sijoittumista ja luo tyhjiöitä hiljaisen kysynnän alueille. Saatavuuden merkitystä tulee tarkastella myös yleisen turvallisuuden näkökulmasta, sillä

esimerkiksi äkillinen sairastuminen ei ole sidottu virka-aikaan. Ratkaisun löytämisessä ovat kuntien ratkaisut keskeisessä asemassa.

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)?

Täsmällisempi ohjeistus ei ainakaan vähentäisi halua hiljaisen ajan päivystyksen hoitamiseen, mikäli sopimisen voi tehdä ilman pelkoa myöhemmistä seuraamuksista. Epävarma tulkintamahdollisuus ja sen myötä syntyvä riski kielletystä yhteistyöstä on selvä este päivystyspalveluiden järjestämiselle. Vapaaehtoisuuteen perustuvan päivystämisen tulee tuottaa lisäarvoa liiketoiminnalle. Vain tasapuolinen kohtelu muihin toimijoihin nähden voi sitouttaa yrittäjän kannattamattoman ajan päivystykseen.

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?

Päivystysvuoroista sopiminen perustuu vapaaehtoisuuteen, joten aloitteen tulee tulla yrittäjiltä. Tulisi selvittää, voitaisiinko viranomaisvahvistuksella, luoda päivystyksestä sopimiselle tapauskohtainen hyväksyntä ja siten välttää jälkikäteisen tulkinnan tuoma taloudellinen riski. Koska päivystyksestä ei ole mahdollista tehdä kaikkia velvoittavaa, tulee sen olla vapaaehtoista.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Todennäköisesti ei, koska ilman sopimista ei kannattamatonta päivystystä syntyisi muutoinkaan. Sopiminen ei estä muita tulemasta markkinoille, joskin ”kermankuorinta” mahdollisesti vähentäisi halukkuutta päivystykseen sitoutumiseen.

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

Markkinaehtoisessa mallissa yrittäjä päättää toimintamallistaan, milloin, missä ja kenelle kohdistaa ja myy palveluansa. Näin ollen saatavuus ei voi olla yrittäjän vastuulla, joskin liiketoiminnan lainalaisuudet ohjaavat yritysten toimintaa. Vastuu lakisäateisten kuljetuspalveluiden järjestämisestä on kunnilla, jotka voivat halutessaan hankkia päivystystä ostopalveluna, kuten edellisen hallituskauden aikana esitettiin. Kuntien taloudellinen tilanne, asettanee haastetta edellä mainitulle käytännölle. Eräs vaihtoehto voisi löytyä kilpailutuksen kautta. Tarjouspyynnöissä voisi edellyttää tai lisäpistein tukea päivystyksen järjestämisestä ja palveluiden säilymistä alueilla, joilla yhteiskunnan maksamat kyydit ovat edellytys kannattavalle yritystoiminnalle.

Ruotsissa kyydinjakamispalveluiden taakse kätkeytyvä laiton liikenne, on eräillä alueilla yhä enenevässä määrin johtanut tilanteeseen, jossa ammattimainen taksiliikenne on kannattamattomana vetäytynyt virka-ajan ulkopuolisesta liikenteestä. Tämän seurausta on kuntalaisten asettuminen eriarvoiseen asemaan palveluiden saatavuuden osalta.

Vähäisen kysynnän alueilla, kannattavuus rakentuu useista erityyppisistä kuljetuksista, jotka kaikki ovat välttämättömiä kannattavalle liiketoiminnalle. Näin ollen, ei kenellekään tule suoda kilpailuetua kevyemmällä velvoitteilla, jotta tasapuolisen kilpailun edellytyksiä ei menetetä. Tasapuolisuuden tulee koskea niin sivutoimisuutta, kuin muun pääasiallisen liiketoimen ohella harjoitettua liikennettä korvausta vastaan.

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?

Liikenne-, ja viestintäministeriön 10.2.2020 Säätövaltuutuksen 10.2.2020 Säätytalossa järjestämässä tilaisuudessa käytetyt Verohallinnon ja sen harmaantalouden yksikön puheenvuoroissa kuvattiin selvästi nykytilaa ja sen ongelmia sekä tuotiin myös eräitä mielestämme käyttökelpoisia ratkaisuja esille. Verojen ja velvoitteiden hoitamisen valvontaa ei tule ulkoistaa pelkästään yrittäjien omatunnon varaan. Harmaan talouden vaikutuksia tulee tarkastella laajasti ja vähätteleättä. Menetetyn verotuoton lisäksi, huomiota tulee kohdistaa harkinnanvaraisten tukien väärinkäyttöön sekä vaikutuksia kilpailuneutraaliteetin toteutumiseen.

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

Käsityksemme mukaan arvio on oikeansuuntainen, mutta ei kuvaa tilaa riittävästi. Luvanvaraisesti toimivien palveluntuottajien valvonnan lisäksi, tulee tehokkaasti puuttua yhä ammattimaisemmaksi kehittyvään laittomaan liikenteeseen. Valvonnan helpottamiseksi tulee luvanvaraisesti toimiva liikenne olla helposti tunnistettavissa.

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

Emme näe tietojen keräämistä ja säilyttämistä ongelmallisena. Kerättävät tiedot ja taltiointi tulee määrittää ja veloitteen tulee koskea kaikkia toimijoita tasapuolisesti ja syrjimättömästi. Yrityksen (y-tunnus), ajoneuvon (rekisteritunnus) ja luvan, jonka nojalla liikennettä harjoitetaan lisäksi, tulee kuljettajan ajolupa olla kytkettävissä yhteen (esim. ajoluvan hallinnollinen numero).

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

Vaatimukset tulee kohdistaa tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikkiin toimijoihin, riippumatta toimintamallista. Eri tilaustavoille ei tule luoda toisistaan poikkeavia velvoitteita. Jo pitkään on ollut tavallista, että tilauksia vastaanotetaan monin eri tavoin. ”Lennosta” ja taksiasemilta otettujen kyytien lisäksi, tilauksia vastaanotetaan, paitsi perinteisin tilausvälityslaittein, myös puhelimitse, sekä monin eri sovelluksin.

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

Kyllä, sovellusten kehittäjiänsä mukaan sovellukset taipuvat lähes mihin vain. Näkemyksemme mukaan sovellusten kehittäminen on jopa helpompaa, kuin perinteisten taksamittarien.

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

Taksialan eri toimijat ovat rakentaneet tai hankkineet omalla kustannuksellaan merkittävästi vaativampiakin järjestelmiä, joten kustannukset hyötyyn nähden jäänevät merkityksettömiksi. On odotettavissa, että vaatimusten määrittelyn jälkeen kaupalliset toimijat tulevat tarjoamaan nopealla aikavälillä vaadittavaa tekniikkaa.

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

Harmaan talouden torjunnalla on keskeinen merkitys kilpailuneutraliteetin toteutumiseen. Tasapuolinen kilpailuasetelma mahdollistaa terveen kilpailun ja toiminnan kehittämisen pitkäjänteisesti. Tämän voi odottaa parantavan palvelua ja tarjontaa.

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

Näkemyksemme mukaan selkein tapa olisi monissa maissa käytössä oleva erillinen rekisteritunnus luvanvaraisessa liikenteessä. Tunnus ei estäisi muunlaista liikennöintiä, mutta olisi edellytyksenä korvausta vastaan suoritetuissa kuljetuksissa. Tunnuksen tulee olla selvästi erottuva, joka mahdollistaa valvonnan myös suoraan liikennevirrasta. Tunnuksen tulee olla käytössä aina kun harjoitetaan luvanvaraista liikennettä. Vaatimuksen laiminlyönti tulee sanktioida, esim. kuten liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon kohdalla menetellään.

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?

Vaatus lupakopiosta autossa, kuten mm. tavaraliikenteessä, helpottaisi valvontaa. Ilmoitusmenettelystä luopuminen ei muodosta merkittävää kustannusta, mutta selkeyttäisi valvontaa ja mahdollistaisi luvan peruttamisen mahdollisten rikkeiden niin edellyttäessä. Viitaten kohtaan 21, tulee auto, lupa, ja yritys sekä kuljettaja, olla valvonnan mahdollistamiseksi kytkettävissä toisiinsa.

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpideehdotukset

28. Pidättekö 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?

Kuvaus ei anna oikeaa kuvaa hintojen kehityksestä, sillä hinnat ovat monilta osin eriytyneet eri toimijoiden kesken. Markkinaehtoisessa liikenteessä tulee olla markkinaehtoiset hinnat. Sen sijaan hintainformaation tulee olla selkeää. Hintojen kehitystä ei tule verrata säännellyn ajan hintoihin. Säännellyssä markkinassa asetettuja ylimpiä hintoja kompensoitiin määrä sääntelyllä, joten lähtökohtana ei ollut hintataso, mikä olisi vallinnut, jos hinnat olisivat saaneet kehittyä markkinaehtoisesti. Edellistä tukee kokemukset maista, joissa sääntelystä on jo aiemmin luovuttu. Yleinen hintataso ei näyttäisi olevan ongelma, toisin kuin eräiden toimijoiden ylilyönnit. On myös huomattava, että hintapainetta on luotu mm. päätöksillä

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

Nykyinen määräys hinnoista ilmoittamisesta, ei riittävästi tue hintojen vertailtavuutta. Ruotsissa käytössä oleva malli, jossa kuluttajan nähtävillä on selvästi erottuva yhteismitallinen vertailuhinta antaisi kuluttajalle tosiasiallisen mahdollisuuden hintavertailuun.

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

Saman tuotemerkin alla toimiville yrityksille tulee sallia yhteneväinen hinnoittelu, kuluttajilta perittävien ylimpien hintojen osalta. Tämä ei estäisi yksittäistä ”brändin” alla toimivaa yrittäjää ajamasta alemmalla hinnalla, mutta estäisi tehokkaasti ylinhinnoittelua. Kokemusperäisesti voi todeta, että kuluttaja olettaa, että saman tuotemerkin alla toimivilla on yhtenäinen hinnoittelu ja palvelu ja tekee valintansa näiden perusteella. Tämä antaa kuluttajalle tosiasiallisen mahdollisuuden vertailuun eri toimijoiden välillä, lisäten näiden välistä kilpailua kuluttajan hyödyksi. On huomioitava, että kilpailu ei rajoitu pelkästään hintakilpailuun. Eri toimijat tarjoavat eri tasoista palvelua, joten valintaan vaikuttaa hinnan lisäksi palvelun laatu.

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

-

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

-

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 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?

-

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?

-

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

-

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?

-

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 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?

-

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?

-

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 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

-

Andersson Kai
Uudenmaan Taksiryttäjät.fi