

Asia: VN/1631/2020

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

1. Pidättekö 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?

Turvallisuuden suhteen nykytilassa ei suuria muutoksia aikaisempaan eli lakimuutosta edeltäneeseen aikaan. Siihen on syynä kuljettajien taustojen tarkistamisen säilyttäminen laissa. Toki monilla uusilla yrittäjillä ja kuljettajilla taustoja ei välttämättä saada tarkistettua riittävän pitkälle taaksepäin (viisi vuotta), joka aiheuttaa ristiriitatilanteen lain kirjaimen kanssa, mikäli ammattiajolupa silti on myönnetty.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

-

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

Tiettyjen ihmisryhmien ammattiajoluvan peruste ei välttämättä täytä vaatimuksia. Taustoja vaikeaa, ellei mahdotonta tarkistaa viisi vuotta taaksepäin.

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 koulutusvaatimuksia tulisi lisätä. Lainmuutoksessa 2018 niitä vähennettiin.

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?

Erityisryhmien kanssa operoivat kuljettajat tarvitsevat enemmän koulutusta.

Perustason koulutusta tulisi lisätä.

Taksinkuljettajan tutkinto pitäisi lisätä esim. linja-auton kuljettajan tutkinnon osaksi. Tutkintoa voisi miettiä myös osana esim. ammattikoulujen auton asentajan koulutusta.

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?

Toimialan sisäisellä koulutuksella se ei onnistu, koska toimiala on nykyään kovin rikkonainen lähtökohdiltaan. Ei ole olemassa "kattojärjestöä", joka voisi koordinoida toimintaa.

Koulutusvelvoitteen toteutumista lähes mahdoton valvoa. Kenties jatkokoulutusvaade viiden vuoden aikana ja määrämuotoinen koe, eli siinä paluuta aikaisempaan. Jatkokoulutusvaade esim. 5 kurssipäivän mittaiseksi, kuten raskaalla puolella.

8. Tulisiko viranomaisten kenttävalvontaa lisätä siten, että valvonta keskittyisi entistä tehokkaammin myös erityisryhmien kuljetuksiin? Mihin valvonnan tulisi erityisesti kohdistua etenkin esteettömissä kuljetuksissa? Missä valvontaa olisi tehokasta suorittaa?

-

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

-

Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

10. Pidätkö 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?

Saatavuus on heikentynyt tietyillä alueilla ja tiettyinä vuorokauden aikoina oleellisesti.

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

Kyllä.

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

Viranomaiset voisivat selvittää saatavuutta ja miettiä siihen ratkaisuehdotuksia.

Vanhan lain mukainen päivystys, mahdollisesti ilman minkäänlaista korvausta ei enää uuden lain aikana ole mahdollinen.

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?

Melko mahdotonta vaatia selvityksiä esim. "yhden miehen" yrityksiltä, jotka eivät ole minkään välityspalvelun piirissä enää nykyään. Tiedon luotettavuus saattaa ainakin olla kyseenalaista.

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)?

Poukkoileva viranomaistyö KKV:n taholta tekee tarkoitetun toiminnan mahdottomaksi. Nytkin KKV:n epämääräistä toimintaa kuvaa konkreettisesti se, että lainmuutoksen alussa hinnoittelu vaadittiin täysin vapaaksi myös eri välitysketjuihin kuuluvien autojen välillä. Noin puolen vuoden päästä KKV kuitenkin ohjeisti välityskeskuksiin kuuluvia autoja käyttämään yhtenäishinnoittelua antamassaan ohjeessa.

KKV:ltä pitäisi ainakin poistaa rahallisen sanktion määräämisen oikeus määrääjäksi taksimarkkinan ohjeistuksen osalta.

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 taksirytytystä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

Tuonkaltaisia asioita ei voi määrätä enää, koska päivystysvelvoite, joka perustui rajalliseen automäärään ei enää ole voimassa.

Toki jonkinlaisia suuntavia ohjeita sallitusta sopimisesta voi miettiä. Noudattaminen on kuitenkin täysin vapaaehtoista.

Jos autojen saantia halutaan turvata alueilla, ainoa vaihtoehto nykyisin on kilpailuttaa päivystys ostopalveluna esim. Ely-keskusten joukkoliikennekilpailutusten tapaan.

17. Liittyisikö taksirytysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Ilman muuta. Nykyisin ei tällaiseen sopimiseen ole juurikaan mahdollisuutta, koska ala on kovin hajanainen ainakin kaupunkialueilla. Kaupunkialueilla myöskin yritysten suuri määrä tekee tuonkaltaisesta ajatuksesta mahdottoman.

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

Kuntien tai Valtion ostopalvelu kilpailutuksien kautta. Muuta keinoa ei ole enää.

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?

Ennen lainmuutosta automäärä tiedettiin, voitiin laskea keskiarvoja toiminnan liikevaihdosta, toiminta oli liikennöintivelvoitettua, arvioita oli helppo tehdä.

Nykyisin täysin mahdotonta. Automäärä tuntematon, yrityksiä ja yrittäjiä on monenlaisia, jotkut toimivat päätoimisesti, jotkut silloin tällöin. Toiminnan keskiarvoistaminen täysin mahdotonta.

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?

Arvio on oikean suuntainen. Lukuisa joukko toimijoita hankaloittaa seurantaa voimakkaasti. Taksamittaripakko ei nykypäivänä enää muuta mitään. Esim. suoran tiedon johonkin järjestelmään tuottava mittari ei poista mahdollisuutta käyttää toista mittaria, ellei sitten määritellä eksaktisti tiettyä laitetta käytettäväksi. Se taas monopolisoi laitemarkkinan.

Tällä hetkellä, ennenkuin markkina löytää uomansa, ei harmaan talouden torjunnassa ole paljoakaan tehtävissä.

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

Kts edellinen kohta.

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

Sääntelyä ei pitäisi tuoda tässä vaiheessa kovasti takaisin, koska siitä vasta kaksi vuotta sitten haluttiin voimakkaasti luopua. Kovin poukkoilevaa hallintoa.

Kirjanpitovelvollisuuden pitäisi riittää normaalien kirjanpitokäytänteiden mukaisesti.

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?

-

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

Kilpailu toimivuus voisi parantua, jos voitaisiin olettaa suurimman osan alan toimijoista toimivan samoilla pelisäännöillä.

Taksin hintataso ei kuitenkaan nykyisestä kilpailun avulla alene. Polttoaineen ja liikennöinnin vaatimien vakuutusmaksujen sisältämää vero-osuutta pienentämällä, työnantajakuluja (pakolliset vakuutukset, eläke ja tapaturma), taksinkuljettajina toimivien ennakkoveroprosentin pienentäminen voisi tuoda alenemaa hintoihin.

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

Esim. rekisterikilpi erilaiseksi, tai kilpeen "nälkäreunat", eli vaikka keltainen kehys. Kertoisi samalla vaaditun vakuutuksen voimassaolosta. Näiden lisäksi taksikupu.

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. 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?

-

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 lisäksi hintatietojen vertailtavuutta? Pitäisikö tällainen mahdollisuus rajata vain joihinkin tiettyihin tilanteisiin?

Nykyisin noudatettu KKV:n ohjeistus saman hinnan käyttämisestä ketjuun kuuluvissa autoissa haittaa kilpailua jo nykyisin. Joissain tilanteissa olisi nykyisinkin tarvetta nostaa hintoja, mutta se ei määräyksen jälkeen ole mahdollista ketjuihin kuuluvissa autoissa.

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

-

32. Jos taksimatkojen hinnoittelurakenne säänneltäisiin tietynlaiseksi, millainen sen tulisi olla käytännössä? Pitäisikö hinnoittelussa sallia tällöin useita hinnoittelutekijöitä? Jos sallittuja hinnoittelutekijöitä olisi vain yksi, mikä sen pitäisi olla?

Melko mahdotonta lähteä säätämään hinnoittelurakennetta tiettyyn tekijään pohjaavaksi, saattaa nostaa valitun tekijän hinnan "varmuuden vuoksi" kovaksi. Yleensä koko tämänkaltainen kysymys on absurdi, onko esimerkiksi K-kaupassa muropaketin hinnanmääräytymiselle määritelty perusteet.

Jos hinnoittelu halutaan helposti vertailtavaksi, voidaan käyttää kiinteää hintaa.

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?

Kiinteä tai enimmäishinta ei toimi enää nykyjärjestelmässä. Se mahdollisuus jäi vanhaan lainsäädäntöön. Toisaalta enimmäishinnan tulisi olla melko iso, jos sen katsottaisiin täyttävän toiminnan kiinteiden ja muuttuvien kulujen kattamiseksi tarvittavan tulon/määritely yksikkö.

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?

Valtakunnallinen alustasovellus, jossa kuluttaja voisi kysellä taksimatkaa ja sen hintaa. Kyseisen tyyppinen järjestelmä saattaa tulla kyllä aika kalliiksi.

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?

Taksipalvelun laadun kuvaus lähellä oikeaa. Laadussa tapahtunut kuitenkin enemmän poikkeamaa alaspäin taksin saatavuuden, paikallistuntemuksen, kommunikointikyvyn kuljettajan taholta, kaluston laadun osalta, kuin mitä kuvauksesta käy ilmi.

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?

Koulutus ja koe pitää kokonaisuudessaan uudistaa. Alalle pääsyä olisi hyvä tehdä vaativammaksi.

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

Ajokoe "insiajon" tapaan, työharjoitteluosio.

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

Työvoimaa tarvitaan nykyisin vähemmän kuin aiemmin, koska ajomäärät ovat vähentyneet voimakkaasti. Päivystysveloitteesta luopuminen vähensi myös työvoiman tarvetta. Nykyisillä liikevaihoilla ei työvoiman käytöstä tarvitse välttämättä haaveilla. Provisiopalkkauksella kuljettaja ei pääse ansioille ja tuntipalkkaus vie yrityksen konkurssiin.

Taksialalla on ollut krooninen työvoimapula koko 2000-luvun. Kunnollinen palkkaus on keino poistaa sitä. Nykyisillä liikevaihoilla kunnolliseen palkkaukseen ei valitettavasti ole mahdollisuutta.

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

Tottakai koulutus nostaa palvelun laatua yleisesti aina. Koulutussuunnitelma pakollisena saattaa vähentää halua työvoiman palkkaamiseen. Eri aloille tapahtuva koulutus on kuitenkin Suomessa ollut tyyppillisesti ainakin osittain yhteiskunnan rahoittamaa.

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

Koulutusta ei voida lainsäädännöllisesti säilyttää yksittäisille yrityksille. Perehdytystä tehtäviin voidaan jollain muotoa vaatia. Koulutus on pienille yrityksille jo nyt iso kuluerä, joten jos jotain pakollisia asioita suunniteltaisiin, voisi viimeisetkin työntekijät saada siirron kilometritehtaalle.

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

Koulutus on aina positiivista. Millä tavalla se järjestetään ja kuka sen kustantaa on pohtimisen arvoinen asia. Onko saatavilla rahaa koulutuksen järjestämiseen joltain taholta.

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. 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?

Välityskeskus on pelkkä markkinointiyhtiö. Välityskeskuksia voi olla yksittäisellä yrityksellä monia. Välityskeskuksen roolia on korostettu liikaa kuvauksessa.

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

Jos kysymyksessä viitataan KKV:n lausunnossa olevaan toteamukseen "joku" taho voisi vaikka ostaa Suomessa toimivat välityskeskukset ja ruveta harjoittamaan sitä kautta toimintaa, niin silloin arvio on pahasti vinossa.

Mikäli tässä tarkoitetaan jotain muuta arviota, esim, että vanhojen välityskeskusten omistussuhteet ovat sellaisia kuin ovat, niin se ei ole välttämättä ongelma.

Kuten sanottu. välityskeskus on yksi markkinointiyhtiö toisten samanlaisten joukossa.

47. Koetteko, että kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat riittäviä korjaamaan arviomuistiossa kuvatut kilpailun toimivuuteen ja välityskeskuksiin 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 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 välityskeskuksiin? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?

Tämä voisi toimia. Toisaalta jokainen välityskeskus päättää myös itsenäisesti ottaako se yrittäjiä välityspalvelujensa piiriin vai ei.

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

Multihoming tarkasteluun lainsäädännön avulla. Yrityksille mahdollisuus kuulua lainsäädännön nojalla useisiin välityskeskuksiin, toisaalta välityskeskuksille lainsäädännön nojalla myöskin mahdollisuus päättää ottaako se yrityksen palvelujensa piiriin.

Tunnisteet selkeämmiksi autoihin.

Jonkunlaisen kassapäätteen käyttövelvoite, päätteestä oltava mahdollisuus tulostaa kuittitosite.

Pirhonen Mikko
AMIK Oy