

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?**

Pääsääntöisesti alalla toimivat taksinkuljettajat toimivat ammattimaisesti ja asiallisesti. Näin ollen emme näe lisäkoulutusvaatimuksia tarpeellisena. Taksinkuljettajien ammattimaisen osaamisen varmistamista myös tulevaisuudessa voidaan parantaa esimerkiksi taksinkuljettajan koetta muokkaamalla.

**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?**

Esteettömien ajoneuvojen kuljetukset, jotka palvelevat erityisryhmiä, ovat pääsääntöisesti yhteiskunnan ostamia palveluita. Yksi mahdollinen tapa voisi olla, että kilpailutuksessa asetettaisiin taksinkuljettajan osaaminen yhdeksi laadulliseksi kilpailutekijäksi.

**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?**

Tämä ei ole lähtökohtaisesti järkevää. Tilanne, jossa yksittäinen yrittäjä valvoo omaa toimintaansa ei ole toimiva tapa. On myös huomioitava, että koulutus lisää myös yrittäjän hallinnollista taakkaa.

**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. 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?**

Ei ole tarvetta. Nykyiset selvitykset ovat riittäviä johtopäätösten ja jatkotoimien pohjaksi.

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

Emme kannata tällaista ehdotusta. Autoilu- ja välitysyhtiöitä ei ole tarpeen rasittaa uusilla tiedonkeruu- ja raportointivelvoitteilla. Raportointivelvoite ei millään tapaa lisää palveluiden tarjontaa. Yritysten resurssit suuntautuisivat tarjonnasta raportointiin eikä tarjonnan parantamiseen. Arviomuistiosta ei myöskään käynyt ilmi, miten kerätty, osin liikesalaisuuksista muodostuva tieto hyödynnettäisiin saatavuuden tai kuluttajan edun parantumiseksi.

**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)?**

Kyllä, jos tarkempi ohjeistus tarkoittaa toimijakohtaista ohjeistusta, ja jos tällaista annettuaan KKV sitoutuu määrääjäksi olemaan puuttumatta ohjeistuksen mukaiseen toimintaan. Muutoin ei.

Suomen Yrittäjät ovat esittäneet, että KKV velvoitettaisiin antamaan nykyistä tehokkaampaa neuvontaa. Tämä tarkoittaa esimerkiksi ennakkopäätöksiä, tai hiljaista hyväksyntää ja puuttumattomuutta määrääjäksi.

**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?**

Esitetyistä vaihtoehdoista kannatettavin on, että lakiin liikenteen palveluista kirjattaisiin säännös, jossa määrättäisiin tilanteet, jolloin ajo- tai päivystysvuoroista sopiminen olisi mahdollista. Samalla määriteltäisiin viranomainen, joka oli toimivaltainen viranomainen vahvistamaan taksiyrittäjien vuorojen sallittavuuden. Luontevin valvontaviranomainen tehtävään lienee Traficom. Koska kyse olisi erityislain noudattamisesta, ei KKV:llä olisi yleislain (kilpailulaki) nojalla toimivaltaa sivuuttaa Traficomien antamaa hyväksyntää.

Piirteitä, josta tulisivat vuorosopimisen sallittavuutta, olisivat:

- Vuoroista sopimiseen ei voida velvoittaa mitään toimijaa
- Vuoroista sopimista ei voida kieltää miltään toimijalta
- Vuoroista sopiminen on kuluttajan etu. Se voitaisiin käytännössä todeta esimerkiksi jonkinlaisella avoimuusilmoitus-menetelmällä (kuten hankintalain 58.2 §)

Hyväksyntä voisi käytännössä tapahtua esimerkiksi siten, että sopijat esittelisivät Traficomille sovittavat asiat, sekä perusteet sopimiselle. Viranomainen antaisi joko aktiivisen tai hiljaisen hyväksynnän. Hyväksyntä olisi voimassa esimerkiksi 1 – 2 vuotta. Mikäli tämän jälkeen haluttaisiin jatkaa vilpittömän mielen suojaa, olisi sopiminen esiteltävä uudelleen hyväksyväälle viranomaiselle

**17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?**

Käsityksemme mukaan ei, kun sopiminen ei milloinkaan estäisi uusia tai muita tulemasta ajamaan samaksi ajaksi samalle markkinalle. Ajovuoroista sopiminen olisi siis aina sopimista tarjonnan vähimmäismäärästä, ei koskaan enimmäismäärästä.

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

Kunnat voivat ostaa tarpeen mukaan taksipalveluiden päivystystä. Tämä voi olla kuitenkin kuntatalouden osalta haastavaa.

Jos ilmenisi tarvetta luoda jonkinlainen yleispalveluvelvoite, sellainen tulee rakentaa kasvollisten paikallisten pienten yritysten toiminnan pohjalle. Käsityksemme mukaan tällaista tarvetta ei ole vielä käsillä.

## 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?**

Taksialaan liittyvän harmaan talouden tutkimus on vielä alkuvaiheessa ja tilannetta tulee seurata. Käsityksemme mukaan nykytilan kuvaus vaikuttaa kuitenkin oikeansuuntaiselta. Suomen Yrittäjillä ei ole sellaista aineistoa, jonka perusteella taksialan harmaan talouden tilannetta voitaisiin arvioida kattavammin.

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

Käsityksemme mukaan arvio on oikeansuuntainen.

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

Taksialan toimijoiden tulisi lähtökohtaisesti olla velvollisia keräämään, säilyttämään ja toimittamaan samat tiedot toiminnastaan, jotta tasapuolinen verovalvonta on mahdollista. Tietojen keruu voidaan toteuttaa esimerkiksi pakollisen taksamittarin tai vastaavan luotettavan sovelluspohjaisen järjestelmän kautta. Sääntelyn yhteydessä on kuitenkin varmistettava, ettei alalle tulon kynnyksien muodostu sääntelyn vuoksi liian suureksi.

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

-

**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?**

Kilpailuneutraliteetin kannalta on toivottavaa, että taksialan harmaata taloutta torjutaan.

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

Taksien tunnistettavuus tavalla, joka mahdollistaa viranomaisvalvonnan, mutta josta ei aiheudu toimijoille kohtuuttomia kustannuksia.

**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?**

Harmaan talouden torjumiseksi on kannatettavaa, että taksiliikennelupa voidaan peruuttaa, jos luvanhaltija ei ole rekisteröitynyt toiminnastaan Verohallinnon rekistereihin verovelvolliseksi tietyn ajan sisällä luvan myöntämisestä.

**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 taksirytysten nykyistä laajempi mahdollisuus sopia hinnoista lisäisi hintatietojen vertailtavuutta? Pitäisikö tällainen mahdollisuus rajata vain joihinkin tiettyihin tilanteisiin?**

Hinnan muodostamisperusteiden pitäisi olla yhtenäiset tilanteessa, missä itse maksaville kuluttaja-asiakkaille tarjotaan taksipalveluita, eli ainakin kuluttajansuojan alaisuuteen liittyvissä asioissa. Hinnat per hinnanmuodostumisyksikkö voivat säilyä nykysääntelyn mukaisia, eli niillä voisi kilpailla. Muiden taksipalvelutilanteiden hinnoittelun voi jättää sopimusvapauden piiriin (esim. yhteiskunnan tilaamat, B2B-sopimukset).

**31. Koetteko, että Ruotsissa käytössä oleva tapa edellyttää takseilta tyyppimatkan vertailuhinnan ilmoittamista lisäksi 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?**

Mahdollisesti. Käytännössä asia on hyvin vaikea, mikäli asiakas on taho, jonka katsotaan olevan taksiautoilijaan nähden heikommissa neuvotteluasemassa. Jos sopimuksen syntyminen jälkikäteen kyseenalaistetaan, edessä on pitkä reklamaatio- tai riitaprosessi.

**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?**

Asiakkaan näkökulmasta suullisen taidon ja kuullun ymmärtämisen kokeet tietyllä tasolla voisivat varmistaa paremmin palvelun laadun ja vähentäisi väärinymmärtämisen riskiä.

**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?**

Kuten aiemmin todettiin, pääsääntöisesti alalla toimivat taksinkuljettajat toimivat ammattimaisesti ja asiallisesti. Näin ollen emme näe lisäkoulutusvaatimuksia, jotka lisäävät yrittäjien hallinnollista taakkaa, tarpeellisena.

**42. Millaisia kustannuksia arvioisitte yrityksille syntyvän, jos yrityksiä edellyttäisiin 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?**

Suuret yritykset pystyvät helpommin järjestää koulutusta keskitetysti kuin pienemmät yritykset. Näin kustannukset pienemmille yrityksille voisivat tulla kalliimmaksi.

**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?**

Kuvauksessa ei käsitellä lainkaan uusia markkinoille tulleita välityspalvelujen tuottajia. Näiden piirteitä tulisi käsitellä vastaavasti kuin ”perinteisiä” välityskeskuksia.

Lisäksi välityspalveluiden markkinan kehittyminen jää vailla huomiota.

Sääntelyä arvioitaessa on syytä muistaa suomalaisten välityskeskusten erityispiirre, että niistä suuri osa on autoilijayrittäjien omistamia. Tämä vertikaalinen integraatio aiheuttaa tilanteita, joissa autoilijayrittäjien omistajat välityskeskukset ovat paikoin erilaisen arvioinnin kohteena, kun ne välityskeskukset, joiden omistuspohja on muu.

**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?**

Eivät riitä, tarvittaisiin sellainen toimija- tai toimintokohtainen ennakkoneuvonta KKV:lta, joka antaisi toimijoille luottamuksensuojaa määrääjäksi. Ilman tällaista neuvonnan / ennakkopäätöksen kautta synnyttävää luottamuksensuojaa kaikki KKV:n ohjeet ja neuvonta jäivät merkityksettömiksi, eivätkä kannusta yrityksiä taloudelliseen toimeliaisuuteen.

**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 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?**

Ennakkoratkaisukäytäntö on olemassa ja toimiva esimerkiksi veroasioissa Suomessa. Kilpailunrajoitusasioissa tulisi olla vastaava menettely. Menettely mahdollistaisi myös sen, että kuluttajan etu tulisi varmasti huomioiduksi.

## Muita kommentteja ja tietoja

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

-

## Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Taksisääntelyn toimivuudesta on tehty arviomuistio. Lainsäädännön muutoksen myötä on havaittu tiettyjä ongelmakohtia. Alustavan arvion mukaan seuraaviin kohtiin tulisi kiinnittää huomiota:



i) Taksamittarin tai vastaavaan luotettavan sovelluspohjaisen järjestelmän pakollisuus mahdollistaen tiedonkeruun. Näin tulee hakea paras mahdollinen ratkaisu kilpailuneutraalisuuden ja harmaantalouden torjunnan kannalta niin, että alalle tulon kynnys ei muodostu liian suureksi.

ii) Taksien tunnistettavuus tavalla, joka mahdollistaa viranomaisvalvonnan, mutta josta ei aiheudu toimijoille kohtuuttomia kustannuksia.

iii) On tärkeää, että taksiala voi tietää ennalta, millainen toimijoiden yhteistyö on kilpailuoikeudellisesti sallittua. Nyt näin ei ole. Esimerkiksi se, saadaanko alueella sopia yöpäivystysvuorot, on yhä epäselvää. On kuluttajan edun mukaista, että saisi. Yhteistyön rajat pitää määritellä viranomaistaholta jo ennalta. Jos ei voi, ei yhteistyötä uskalleta aloittaa. Lakiin pitää luoda ennakkoratkaisumenettely tai lakitasoinen määrittely, jotta ala voi kehittyä kuluttajan edun mukaisesti.

iv) Haluamme muistuttaa, että pääsääntöisesti alalla toimivat taksinkuljettajat toimivat ammattimaisesti ja asiallisesti. Näin ollen emme näe lisäkoulutusvaatimuksia alalla jo toimineille kuskeille tarpeellisenä. Taksinkuljettajien ammattimaisen osaamisen varmistamista myös tulevaisuudessa voidaan parantaa tarpeen mukaan esimerkiksi taksinkuljettajan koetta muokkaamalla.

Lisäksi toteamme, että taksiyrittäjät toimivat pääsääntöisesti monipuolisesti eri tilaustapojen, maksuvälineiden ja eri kuljetuksien suhteen, eikä markkinaa pidä siten käsitellä lainsäädännöllisesti liiallisesti eri segmenteissä.

Haluamme myös kiinnittää huomiota lausuntokierroksen aikatauluun, joka on hyvin lyhyt suhteutettuna tehtyjen selvityksien määrään sekä kysymyspatteriston laajuuteen ja yksityiskohtaisuuteen.

Seppänen Sampo  
Suomen Yrittäjät ry