

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?

Raportissa todetaan, että turvallisuus on vaikeasti käsitettävä asia ja pitää sisällään monia näkökulmia. Tämä varmasti selittää sen, miksi muistio keskittyy turvallisuuden käsittelyssä liikenneturvallisuuteen, joka ei tosiasiallisesti ole merkittävin ongelma, kun puhutaan taksiliikenteen koetusta turvallisuudesta tai turvattomuudesta. Henkilökohtaiseen turvallisuuteen liittyen tosiasiallista tilaa on vaikeampi mitata, sillä kyse on turvallisuudentunteesta. Esimerkiksi tutkimusten mukaan huijatuksi tulemisen riskin koetaan kasvaneen, mikä myös vaikuttaa turvallisuudentunteeseen.

Näkemyksemme mukaan taksipalveluiden ja taksiliikenteen turvallisuus kostuu asiakasturvallisuudesta, liikenneturvallisuudesta ja kuljettajan turvallisuudesta, johon liittyy sekä asiakkaiden taholta kohdistuva turvallisuusuhka että työturvallisuus laajemminkin.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Tutkimukset koetusta turvallisuudesta vastaavat myös omaa käsitystämme siitä, että taksiliikenteen turvallisuuden koetaan heikentyneen.

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

Kyllä. Keskeinen ongelma nykytilan kuvauksessa on, että esitetyt tutkimustulokset eivät kerro tästä hetkestä. Osa tutkimuksista on toteutettu jo syksyllä 2018, eli varsin pian liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen puolitoista vuotta sitten. Ajantasaisille lisätutkimuksille on siis tarvetta, jotta saadaan ajantasainen kuva koetun turvallisuuden kehittymisestä.

Vammaisjärjestöiltä saamamme viestin mukaisesti huoli erityisesti vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisista kuljetuksista, kuljettajan osaamisesta ja koetusta turvallisuudesta on edelleen todellinen, vaikka arviomuistion mukaan tilanne olisi parantunut merkittävästi.

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

Julkisen sektorin toimenpiteistä erityisesti turvallisuuden ja sen kautta syntyvän laadun korostaminen kilpailutuksissa tulisi ottaa nykytilaa paremmin huomioon. Turvallisuuteen panostamisen tulisi näkyä niin kilpailutuksissa kuin sopimuskauden aikana valvonnalla ja nopealla reagoinnilla sopimusrikkomuksiin.

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

Koulutus lähtökohtaisesti lisää ammatin arvostusta, joten pienikin koulutusvaatimusten korotus lisäisi arvostusta ja sitä kautta luottamusta alaan ja sen toimijoihin. Taksinkuljettajien osaamisvaatimusta tulisi korottaa, mutta tämä voidaan tehdä myös taksinkuljettajan koetta muokkaamalla. Ehdotusta uudeksi koemalliksi käsittelemme kysymyksessä 38.

Jos henkilö ei läpäise koetta, voisi olla perusteltua vaatia lisäosaamisen hankkimista pakollisen koulutuksen kautta.

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?

Ei ole perusteltua vaatia esteettömien ryhmien palvelun erityisosaamista kaikilta kuljettajilta, mutta on perusteltua vaatia erityisosaamista niiltä kuljettajilta, jotka palvelevat esim. vammaisasiakkaita ja lapsia. Nämä kuljetukset ovat suurelta osin yhteiskunnan ostamaa taksipalvelua (vpl-, shl- ja Kela-kuljetuksia), joten vastuu osaamisen vaatimisesta siirtyy kilpailuttavalle taholle.

Täytyy löytää keinoja, joilla taksinkuljettajien osaaminen saadaan näihin kuljetuksiin ja niitä koskeviin kilpailutuksiin yhdeksi laadulliseksi kilpailutekijäksi. Eräänä ratkaisuna voisi olla, että taksinkuljettajalla olisi mahdollisuus suorittaa vapaaehtoinen ”erityisryhmäsertifikaatti”, joka osoittaisi kuljettajan hallitsevan erityisryhmien kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet. Opettaminen tapahtuisi opetusluvalla (vrt. ajokortti opetusluvalla)

Sertifikaatin suorittamisen malli voisi olla seuraavanlainen:

- Traficom määrittelee sertifikaatin myöntämisen vähimmäisosaamistason ja opetusluvan saamisen vaatimukset.
- Yrittäjä/autokoulu/koulutusorganisaatio hakee opetusluvan Traficomilta.

- Taksinkuljettaja suorittaa sertifiikaatin työn ohessa tai ennen työn aloittamista opetusluvan haltijan opetuksessa ja valvonnassa.
- Suoritetut sertifiikaatit merkitään Traficomien rekisteriin.

Sertifiikaatti ei kuitenkaan poista toimivan valvonnan merkitystä. Sertifiikaatti ei myöskään poista hankintayksikön vastuuta vaatia kilpailuttamisasiakirjojen mukaista laatua ja osaamista käytännön työssä koko sopimuskauden ajan. Tältä osin on havaittu puutteita ja ongelmia.

7. Olisiko liikennepalvelulain 151 §:n taksiliikenneluvan haltijoiden kuljettajiin liittyvien velvoitteiden toteutuminen ja valvonta mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella sekä koulutus suunnitelmavaatimuksella? Mikä olisi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneluvan haltijoille asetetun velvoitteen toteutuminen?

1. Ei olisi mahdollista eikä järkevää. Nyt on syntynyt tilanne, jossa yrittäjä valvoo itse itseään. Iso osa taksiyrittäjistä on itsenäisiä autoilijayrittäjiä, eli yrittäjä itse ajaa omaa taksiaan yrityksen ainoana työntekijänä. Koulutus suunnitelmavaatimus saattaisi johtaa siihen, että jo nyt velvoitteistaan huolehtivien yrittäjien turhan byrokraatian määrä kasvaisi. Samalla ne yrittäjät, jotka eivät ole laadusta kiinnostuneita, hoitavat koulutusvaatimuksen vain näennäisesti laittamalla nimen paperiin.

Suurissa yrityksissä on jo nyt uusien kuljettajien koulutusvelvoite ja oma toimiva sisäinen laadunvalvonta.

Kuten arviomuistiossa todetaan, on 151 §:ssä esitettyjä liikenneluvan haltijan velvoitteita vaikea tai mahdoton valvoa. On myös kohtuuton vaatimus, että yksittäinen yrittäjä pakotettaisiin toisen markkinatoimijan (esim. välityspalveluntuottajan) järjestämään koulutukseen. Koulutuksen järjestäminen itsenäisesti lisäisi tuntuvasti yrittäjän hallinnollista taakkaa, mutta ei takaisi osaamistason nousua yrityksissä.

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?

Kenttävalvontaa tulisi lisätä. Valvonnan tulisi keskittyä käytännön turvallisuuteen (esim. turvalaitteet ja turvallinen kiinnitys sekä riittävä kielitaito). Laadullisten tekijöiden valvonta ei kuulu viranomaisille. Valvontaiskujen kohdistaminen myös sairaaloiden ja hoitolaitosten lähettyville on kannatettavaa, sillä taksiasemavalvonnassa esim. esteettömien taksien erityispiirteet eivät välttämättä näy.

Valvonta tulee tehdä mahdollisimman helpoksi käytännön tasolla. Valvonnan tulee kohdistua myös niihin takseihin, joilla ei ole nyt ulkoisia tunnuksia (taksi tulisi yksiselitteisesti olla aina

tunnistettavissa) ja samalla tulee valvoa laajemmin myös laitonta liikennettä. Nyt toteutetut valvontaiskut eivät ole kohdentuneet ongelmatapauksiin.

Valvonnalla tulee olla myös tosiasiallisia vaikutuksia. Turvallisuuden vaarantamisesta tulee olla myös seurauksia luvanhaltijalle ja kuljettajalle.

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

Hankintaprosessien kehittäminen vastaisi erityisesti erityisryhmien kokemiin turvallisuusongelmiin. Laadun painotus VPL- ja SHL-matkojen sekä Kelan kilpailutuksissa tulee olla korostunut.

Lisäksi yleinen viranomaisten tiedottaminen muuttuneesta taksimarkkinasta edesauttaisi kuluttajien oman valinnan merkityksen sisäistämistä.

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?

1. Kuvaus saatavuuden heikentymisestä suurimpien asutuskeskittymien ulkopuolella on hyvin nykytilaa kuvaava ilmiö. Saatavuusongelmat eivät kuitenkaan rajoitu ainoastaan näihin alueisiin, vaan saatavuusongelmia esiintyy myös isommissa kaupungeissa. Haaste asiaa selvitettäessä on kuitenkin se, että saatavuus käsitteenä itsessään on epämääräinen ja se voidaan ymmärtää hyvin monella tapaa ja se on monesta eri muuttajasta riippuvainen. Näissä vastauksissa saatavuutta on ajateltu pitkälti sen kautta, että saako taksia ylipäänsä.

Taksiliitossa tehtyjen havaintojen perusteella taksiliikenneluvan myöntämiskunnasta ei voida tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä tosiasialliseen liikennöntialueeseen. Tässä suhteessa tilastot koko maan liikennöimisen osalta näyttävät käsityksemme mukaan paremmalta kuin tosiasiallinen tilanne on. Syitä ovat esimerkiksi autojen hakeutuminen asutuskeskittyisiin ja taksien vakuutusmaksujen minimointi valitsemalla liikennöntipaikaksi jokin pienempi paikkakunta.

Arviomuistiossa esitetty osa-aikainen tai sivutoiminen taksiyrittäjyys voi myös esitetystä poiketen lisätä saatavuusongelmia. Jos osa-aikainen tai sivutoiminen yrittäjä tulee hoitamaan kevyemmillä vaatimuksilla liiketoimintaa alueella, jossa päätoimiset yrittäjät ovat kannattavuuden rajamailla, niin kevyemmin vaatimuksin toimiva yrittäjä vie kannattavuuden raskaammin vaatimuksin toimivalta

päätoimiselta yrittäjyydeltä ja toiminta loppuu. Tämä pahimmillaan johtaa päätoimisten taksiryttäjien poistumiseen tietyillä alueilla, eivätkä ainoastaan osa-aikaisesti tai sivutoimisesti toimivat yrittäjät riitä turvaamaan saatavuutta sillä tasolla kuin se aiemmin oli. Tämä oletettavasti heijastuisi erityisesti isompien taksiautojen saatavuuteen, koska niiden hankinta-arvot ovat merkittäviä ja ne edellyttävät siten myös pientä autoa enemmän kuljetuksia.

Saatavuuden osalta tilanne on myös erityisryhmien ja muita heikommassa kuluttaja-asemassa olevien osalta muista muutoinkin huonompi. Perinteisesti taksipalveluntuottaja on hoitanut hankalimmatkin asiakkaat, kuten vahvasti päihtyneet ja muutoin apua tarvitsevat asiakkaat, osa-aikaisilla ja sivutoimisilla toimijoilla ei välttämättä tähän ole riittäviä taloudellisia kannusteita.

Julkisuudessa esillä olleiden kyselytutkimusten lisäksi muuta aineistoa, jolla nykyistä saatavuutta voitaisiin tarkemmin arvioida, ei ole Taksiliiton tiedossa. Toteutetuissakin tutkimuksissa aiemmin todetusti saatavuuden kokemukseen vaikuttavat useat eri tekijät ja saatavuus tulisi olla tarkemmin määrittely. Lakimuutosta edeltävältä ajalla saatavuusasiaa on myös voitu ajatella toisin, koska tällöin saatavuutta taattiin asemapaikoin ja ajovuoroin. Se on kuitenkin Taksiliiton saaman palautteen sekä julkisuudessa esillä olleen perusteella tullut selväksi, että saatavuus kokonaisuutena arvioiden on merkittävästi heikentynyt.

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

Kyselytutkimus antaa palveluiden saatavuudesta paremman kuvan kuin se todellisuudessa on Taksiliitolle palautteiden perusteella näyttäytynyt. Palautetta olemme saaneet niin valtakunnallisesti, alueellisesti kuin kuntatasoltakin. Tässä asiassa ongelmaksi muodostuu jälleen saatavuuskäsitteen määrittely ja kuinka se eri alueilla ja eri ihmisten toimesta koetaan. Joka tapauksessa, kun saatavuudessa on erityisesti ongelmia alle 20 000 asukkaan kunnissa, niin ongelmia on ainakin noin 82 %:ssa maamme kunnista. Tähän voidaan vielä lisätä isommat kunnat, joissa niissäkin on todettu saatavuusongelmia varsinkin reuna-alueilla, voidaan todeta tilanteen muuttuneen merkittäväksi ongelmaksi. Ongelma ei ole pelkästään taksipalveluiden saatavuudessa vaan laajemminkin liikkumisen mahdollistamisessa ja julkisen kaikille avoimen joukkoliikenteen käyttämisessä.

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

Selvitykset ovat tärkeä tietolähde ratkaisujen etsintään. Kuitenkin nykytilanteessa, jossa on selvästi havaittavissa saatavuuden heikentymistä, selvitysten ohella tulisi toteuttaa pikaisia korjaustoimenpiteitä. Vaarana muutoin on, että saatavuusongelmista kärsivillä alueilla toimivat viimeisetkin yrittäjät ehtivät lopettaa toimintansa tai he voivat siirtyä muille toiminta-alueille ennen kuin selvityksiä valmistuu. Uusien yrittäjien saaminen näille alueille on haastava tehtävä. Siten olisi vähintäänkin syytä kokeilla erilaisia saatavuutta parantavia toimia. Tässä yhtälössä oleellista on mahdollistaa tavalla tai toisella alueen pienyrittäjille mahdollisuus kannattavaan elinkeinotoimintaan.

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?

1. Laki edellyttää jo nyt taksipalveluiden tuottajia ilmoittamaan oman toiminta-alueensa ja toiminta-aikansa viranomaisen ylläpitämässä järjestelmässä. Järjestelmään lähes kaikki yrittäjät ilmoittavat jo nyt teoreettisen palveluaikansa 24 tuntia vuorokaudessa, vuoden jokaisena päivänä (24/7/365), koska ei ole mitään erityistä syytä ilmoittaa suppeampia toiminta-aikoja. Samoin toiminta-alue ilmoitetaan jo pelkästään markkinoinnillisista syistä mahdollisimman laajaksi. Oleellista ei siis ole ilmoitetut tiedot vaan se, milloin ja miten palvelua tosiasiallisesti on kuluttajan saatavilla. Lisäveloitteet eivät käytännön tilannetta parantaisi saatavuuden osalta mitenkään.

Vaikka yritykset toimittaisivat laajemmin tietoa tarjonnastaan, pelkästään tämä tieto ei takaa, että takeja tosiasiallisesti olisi saatavilla sen paremmin haluttuina ajankohtina. Esimerkiksi taksi voitaisiin ilmoittaa olevan saatavilla tietyssä paikassa ja tiettyyn aikaan, mutta taksi voikin olla varattuna usean tunnin ajan kohdalle sattuneen pidemmän kyydin seurauksena taikka taksi olisi saatavilla, mutta hinnan vuoksi taksi ei olekaan asiakkaan mielestä käytettävissä oleva vaihtoehto. Tällöin saatavuus olisi ilmoitettu ja sitä jopa voisi olla, mutta tilanne ei olisi annetuista tiedoista huolimatta parempi.

Lisäksi, kun kilpailuoikeudellisista syistä välitysyhtiön on hankala ohjata autojen sijaintia, voi hyöty tietojen toimittamisesta jäädä hyvin pieneksi. Samanaikaisesti tietojentoimittamisvelvollisuus lisäksi välitysyhtiöille kustannustaakkaa selvitysten laatimisesta. Kustannukset myös usein lopulta kumuloituvat välityksen piirissä oleville yrittäjille, minkä vuoksi veloitteita ei siksikään voida pitää toivottavana. Liikennöntiedot ovat liiketaloudellisesti arvokkaita ja niiden olisi syytä säilyä pikemminkin kilpailuetuna.

Uudet veloitteet olisivat lähinnä näennäinen apu varsinaisen saatavuusongelman ratkaisemiseen.

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

1. Arvio saatavuuden nykytilan ongelmista on siinä mielessä oikean suuntainen, että ongelma on tunnistettu, mutta sitä näkemyksemme mukaan vähätellään. Tässä yhteydessä kuitenkin tulee muistaa, että markkinaehtoisessa taksiliikenteessä taksit siirtyvät sinne, missä edellytyksiä liiketoiminnalle on olemassa. Tällöin syntyy saatavuuden ongelma-alueita, joiden tarjonnan takaaminen edellyttää yhteiskunnan tukea esimerkiksi päivystyksen oston tai kylätaksituen muodossa, taikka esimerkiksi järkevästi toteutettuja hankintoja, joilla voidaan luoda riittävää liiketoimintaa alueelle ja siten parantaa saatavuutta. Siten on syytä todeta, että ongelma on ratkaistavissa ainoastaan julkisen sektorin toimenpitein.

Julkisen sektorin toimenpitein olisi myös varmistettava, etteivät julkiset toimivat lähde toimimaan markkinoilla, joissa on jo ennestään tarjolla olevia vaihtoehtoja. Esimerkiksi nyt on yleistynyt toimintamalli, jossa kuntien eri suuruisin osuuksin omistamat yhtiöt ovat alkaneet tuottaa taksien välityspalvelua yhteiskunnan maksamiin kuljetuksiin, vaikka markkinoilla on jo ennestään useita välityspalvelua tuottavia toimijoita. Näitä palveluita ei ole aina myöskään kilpailutettu. Tämä on valitettava ja yleistynyt tapa taksimarkkinoilla ja se aiheuttaa markkinahäiriöitä. Lisäksi julkisen sektorin toimenpitein olisi varmistettava, että hankintaosaaminen on riittävällä tasolla, koska tällä on vaikutuksia myös saatavuuteen.

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)?

Nykytilanteessa KKV:n täsmällisempi ohjeistus voisi auttaa, mutta tämä vaatisi KKV:lta hyvin kattavaa tietopakettia. Pidämme kuitenkin epätodennäköisenä, että KKV olisi halukas laajemmin tuomaan esiin sallittuja, mutta kilpailua mahdollisesti rajoittavia järjestelyjä, kun sen intressissä on aina ensisijaisesti kilpailun lisääntyminen, vaikka se johtaisi kuluttajan kannalta mahdolliseen tarjonnan tosiasiallisen vähenemiseen. KKV:n tulisi viranomaisena tarkastella asioita objektiivisesti suhteellisuusperiaatetta noudattaen, mutta nykyisessä tilanteessa näkemyksemme mukaan tämä ei ole toteutunut. Siten emme näe mahdollisuutena, että asia jätetään ainoastaan KKV:n mahdollisen ohjeistuksen varaan, kun takeita selkeästä ja helposti tulkittavissa ohjeesta ei ole. Asiassa jää tällöin edelleen liiallinen jälkikäteen sanktioinnin riski, joka vähentää halua ajovuoroista sopimiseen. Sanktiointiriskin lisäksi merkittävät puolustautujan vahingoksi lähtökohtaisesti jäävät puolustautumiskulut syytöksiä kohtaan eivät ole omiaan lisäämään sopimishalukkuutta.

Vaihtoehto olisi KKV:n ennakkoratkaisut, mutta näihin liittyy EU-oikeudellisia haasteita ja menettely voisi olla byrokraattinen ja hidas. Pidämmekin toteuttamiskelpoisimpana vaihtoehtona lakiin liikenteen palveluista otettavia säännöksiä ajovuoroista sopimisesta.

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)? Liittyykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

Lakiin liikenteen palveluista kirjattaisiin säännös, jossa määrättäisiin tilanteet, jolloin ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista. Samalla määriteltäisiin viranomaisen (Traficom), joka olisi toimivaltainen viranomaisen ottamaan kantaa taksirytytäjien keskenään sopimien ajovuorojen sallittavuuteen. Tämä toteutettaisiin siten, että ketään ei voi pakottaa liittymään ajovuoroista sopivaan ryhmään. Ketään ei voisi myöskään kieltää liittymästä ko. ryhmään, jos em. säännösten mukaan ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista. Ajovuoroilla voitaisiin sopia ainoastaan siitä, kuka päivystää hiljaisena aikana, mutta se ei saisi rajoittaa kenenkään oikeutta olla ajossa niin halutessaan. Ryhmä kertoisi milloin ja miten he ovat sopimassa asiasta, viranomaisen kuittaisi kelpolliseksi (tai käskisi muuttamaan jotenkin tai sitten jopa kieltäisi) ensin vaikkapa määrääjäksi (6 –

12 kk), jonka jälkeen tilannetta arvioitaisiin uudelleen. Samalla viranomaiselle jäisi mahdollisuus keskeyttää hanke kohtuullisen siirtymäajan puitteissa, jos ilmenisi kilpailua vähentävää vaikutusta tai muita rajoittavia vaikutuksia, jotka eivät ole kuluttajan ja saatavuuden kannalta myönteisiä.

17. Liittyisikö taksirytysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Sinällään tämä voisi jossain määrin johtaa kilpailun rajoittumiseen. Kuitenkin, jos tavoitteena on saatavuuden parantaminen, ja siten edes jollain tapaa toimivan joukkoliikennejärjestelmän säilyttäminen koko maan kattavana, tämä on yksi välttämättömistä toimista ongelmien kitkemiseksi.

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

1. Jotta nykyisiä esiin tulleita saatavuuden ongelmia saadaan ratkaistua, on välttämätöntä ymmärtää sen vaativan markkinaehtoisessa taksimaailmassa yhteiskunnan panostuksia asian eteen. Yksi esiin nostettu ratkaisuehdotus on kuntien ostama päivystys, mutta kuntien hankalassa taloustilanteessa tämä on haasteellista, jonka myös Kuntaliitto on tuonut esiin. Vaihtoehtoisesti päivystys ainakin jossain määrin voitaisiin kytkeä myös hankintojen yhteyteen, tällöinkin se toki luonnollisesti hinnoitellaan tarjouksiin. Voidaan myös luoda riittäviä hankintakokonaisuuksia eri kuljetuksista, jotta yrittäjien on kannattavaa jäädä toimimaan hiljaisemmillekin alueille. Tästä esimerkki on Lapinjärven taksikuljetusten hankinta, jota Kuntaliitto sekä Kuntaliiton ja Työ- ja elinkeinoministeriön yhteinen hankintaneuvonta on pitänyt hyvänä ja kannustettavana toimintamallina. Näistäkin esimerkeistä näkee, että hankinnoilla on korostunut rooli saatavuuskysymyksessä.

Lisäksi, jos lainsäädännöllä asetettaisiin kunnille uusia tehtäviä esimerkiksi päivystyksen varmistamiseksi, rahoitus voisi tulla valtiolta kunnan tehtäväkentän laajentuessa. Yksi mahdollinen malli voisi olla myös ns. kylätaksituki, jolla mahdollistettaisiin taksipalveluiden tarjonta haja-asutusalueilla (vrt. Ruokaviraston kyläkauppatuki harvaan asutulla

maaseudulla sijaitseville kaupoille).

Oleellista erilaisten toimien suhteen on, että niitä pitäisi vähintäänkin kokeilla, jotta näkisimme niiden vaikutuksia.

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?

1. Nykytilan kuvaus on pääsääntöisesti oikean suuntainen: Verohallinto ei saa ajantasaista tietoa taksiliikenteestä eikä pystynyt tekemään johtopäätöksiä harmaan talouden määrästä taksialalla. Valvontaa ei voida toteuttaa tehokkaasti, koska takseja ei tunnisteta liikennevirrasta eikä liikennelupia voida kohdistaa ajoneuvoihin. Taksialalle tulevilta yrittäjiltä ei vaadita mitään perusosaamista yritystoimintaan liittyvistä velvoitteista. Y-tunnusta ei tarvitse olla, kun hakee liikennelupaa, josta seuraa merkittävä jälkikäteisvalvonnan tarve viranomaisille.

Kiinnitimme huomioita kuitenkin seuraaviin puutteellisiin tietoihin ja tulkintoihin:

Taksialan verokertymän tulkinnat eivät anna oikeaa kuvaa järjestelmään pesiytyneestä ongelmasta

Taksialan verokertymien korostettiin arviomuistiossa olevan valtion budjettiin verrattuna pieniä. Verohallinnon selvityksen mukaan verojen nettoverokertymä taksiliikenteessä oli noin 189 miljoonaa euroa vuonna 2018. Verokertymän merkittävyyttä arvioitaessa voidaan todeta, että Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen (Etla) tutkimuksen mukaan UPM kasvattaa Suomen bruttokansantuotteen arvoa enemmän kuin mikään muu yhtiö. Sen ansiosta julkinen sektori saa tuloja 550 miljoonaa euroa vuodessa. Taksiliikenteen nettoverokertymää 189 miljoonaa euroa ei siis ole syytä vähätellä miltään osin. Myöhemmin arviomuistiossa arvioitiin tarkemmin arvonlisäverokertymän muutosta ja todettiin moninaisin perusteluin, että varsinaista ongelmaa ei ole havaittavissa.

Tarkastelussa unohdetaan kuitenkin se seikka, että kun aloittanut taksiryttäjä ei ilmoittaudu arvonlisäverovelvolliseksi, jää valtiolta mahdollisesti saamatta kaikki taksiliikenteen verolajit näiden toimijoiden osalta (arvonlisäverot, työnantajan ennakonpidätykset sekä henkilön ja yhteisön tuloverot). Harmaan talouden kannalta tulisikin tarkastella lukujen osalta myös sitä, kuinka moni uusi taksiryitys on rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi. Tämä on täysin eri asia kuin toteutuneen arvonlisäverokertymän analysointi ja luo huolestuttavan kuvan tulevaisuuden kokonaisverokertymistä. Ongelma on se, että arvonlisäverovelvollisten määrä ei ole lainkaan lisääntynyt lakimuutoksen jälkeen, vaikka taksiryitysten määrä on kasvanut noin 4000 yrityksellä (kuva 1). Arvonlisäveroa ja arvonlisäverollista liikevaihtoa ei pidä myöskään sekoittaa termeinä keskenään. Merkittävää taksialalla on ollut arvonlisäverollisen liikevaihdon lasku uuden lainsäädännön myötä, siihen ei vaikuta arvonlisäverosta tehtävät vähennykset mitenkään.

Arvonlisäverovelvolliseksi ilmoittautuneita yrityksiä on nykyisin alle 7 500 kpl ja samaan aikaan taksiryityksiä on 13 500 kpl. Ennen lakimuutosta jokaisella ajoneuvolla oli taksilupa (9 500 kpl). Tällöin oli siis 7 500 taksiryttäjää, joilla oli 9 500 taksia. Nykyisin taksilupa (13 500 kpl) on yrityskohtainen eikä taksiautojen lukumäärästä ole tietoa, koska ajoneuvojen ja liikennelupien välillä ei ole yhteyttä.

Kuva 1 Taksilupien määrä ja alv-rekisterissä olevat taksirytykset (valitettavasti lausuntopalvelut järjestelmä ei ota vastaan tekstiin upotettua kuvaa, laitamme lausuntomme liitteineen sähköpostilla IVM:n sähköpostiosoitteeseen, jotta myös kuvat tulevat perille)

Kaaviota ei selitä esimerkiksi se, että kaikki uudet yritykset olisivat alle 10 000 euron tuloilla arvonlisäverosta vapaita. Tämä ei taksiliikenteen kustannusrakenteen takia ole mahdollista. Oleellista olisikin pikaisesti selvittää, miten rekisteristä puuttuvat yrittäjät hoitavat verovelvoitteensa.

Sovellusten asema ja taksamittarisääntely

Arviomuistiossa todetaan virheellisesti, että ”Tällä hetkellä sovellusten ominaisuuksia tai niiden tuottamia tietoja ei kuitenkaan ole käytännössä mahdollista säännellä, koska kansallisen taksamittarisääntely ei ole yksiselitteisesti EU:n taksamittaria koskevan mittauslaitedirektiivin mukaista.” Näillä asioilla ei ole yhteyttä keskenään.

On hyvä, että liikenne- ja viestintäministeriö nyt myöntää, että nykyinen ajoneuvolaki ei ole taksamittarin/vastaavan laitteen osalta direktiivin mukainen, ja se tulee siksi korjata. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että sovelluspohjaisilta kassalaitteilta ei voisi vaatia verottajan tarvitsemia tietoja (y-tunnus, matkan hinnat, yms.). Tietojen toimitusvaatimus voidaan ja tulisi toteuttaa teknologiariippumattomasti kaikkiin taksirytyksiin riippumatta käytetyn kassakoneen tekniikasta, kuten tässä lausunnossamme esitämme

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?

Monet arviomuistiossa esitetyt ongelmat ja erityisesti Verohallinnon esille tuomat näkökannat kuvaavat hyvin nykytilaa. Arviomuistiossa kuitenkin sivuutettiin lähes kokonaan merkittävä nouseva ongelma, joka liittyy pimeään taksitoimintaan ja josta on näkyvästi raportoitu mediassa jo viime syksynä.

Suomi seuraa Ruotsin jalanjalkia pimeän taksiliikenteen kehityksessä. Erityisesti sosiaalisen median kyytiryhmissä on lakimuutoksen jälkeen ryhdytty kiihtyvällä tahdilla välittämään laittomia kyytejä. Oulun seudulla poliisi teki valvontaiskun syyskuussa 2019. Liikenteessä tavattiin useita ajoneuvoja, jotka kuljettivat henkilöitä korvausta vastaan ilman vaadittavaa liikennelupaa ja taksinkuljettajan ajolupaa. Lisäksi ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuus luvanvaraiseen liikenteeseen oli laiminlyöty.

Lainsäädännössä tulisi määritellä raja sallitun kimpakyydin ja luvanvaraisen liikenteen välille. Toiminta on ansiotarkoituksessa tehtyä ja luvanvaraista, kun matkustaja määrää reitin ja aikataulun. Kimpakyydit ja polttoainekulujen jakaminen on sallittua, kun kuljettaja määrää reitin ja aikataulun.

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

1. Verohallinnon esityksen mukaisesti jokaisesta taksimatkasta tulisi tallentaa vähintään seuraavat tiedot

- yrittäjän yksilöintitiedot (y-tunnus)
- ajoneuvon yksilöintitiedot (rekisterinumero, mukaan lukien vara-auton käyttö)
- ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot (henkilötunnus)
- kaikkien ammattiajojen ajankohta, matkan pituus ja sen ajallinen kesto ja
- kaikkien kyytien hinta- ja maksutapatieo

Lisäksi Verohallinto esitti, että tietosisältö tulisi vakioida. Taksiliitto pitää Verohallinnon esitystä erinomaisena eikä tietojen keräämiseen tai säilyttämiseen liity erityisiä ongelmia. Esimerkiksi Kelan korvaamissa matkoissa säilytetään huomattavasti tarkempia taksimatkojen tietoja Kelan määrittelemien tietokuvausten mukaisesti.

Suurin osa Verohallinnon esittämistä tiedoista on jo nyt saatavissa riippumatta siitä, ajetaanko kyyti sovelluksen vai taksamittarin kautta. Joidenkin tietojen osalta (kuten henkilötunnus), tarvitaan olemassa olevan kyytitiedon rikastamista siinä vaiheessa, kun tietoja viedään tietokantaan verottajan edellyttämään muotoon. Yleisesti kuljettajan nimi ja järjestelmän tunnistenumero (kuljettaja-ID) on käytössä ja jatkossa tähän tulisi liittää henkilötunnus, mikä ei ole teknisesti ongelma. Toteutukseen liittyvät tietosuojakysymykset tulee ratkaista, mutta jos henkilötietojen käsittelyperuste tulee lain perusteella, ei ole mitään estettä kuljettajien henkilötietojen tallentamiselle.

Jos autossa on käytössä taksamittari, voidaan tarvittavat muutokset tehdä joko välityspalvelun järjestelmiin tai jos auto ei kuulu välityspalveluiden piiriin, tehdään muutokset taksamittarin taustajärjestelmään, jollainen on jokaisella hyväksytyllä taksamittarilla. Mikäli kyseessä on sovelluspohjainen järjestelmä, on lisätietojen tallentaminen jopa helpompaa. Oli kyse sitten taksamittareista tai sovelluksista, niin on tärkeää ottaa huomioon, että kyse on nimenomaan tietojen yhdistämisestä siinä vaiheessa, kun matkatiedot säilötään viranomaisen edellyttämällä tavalla näiden käyttöön. Toisin sanoen maksu-/välitysjärjestelmän perusrakenteisiin ei tarvita muutoksia, mutta matkasta tallennettuun tietoon tulee lisätä mm. kuljettajan henkilötunnus lisätään

järjestelmään kuljettajan tunnistenumeron perusteella siinä vaiheessa, kun tiedot viedään vaadittuun tietomuotoon. Tiedot tulee säilöä siten, että niitä ei voi jälkikäteen muuttaa.

Käytännössä siis meillä on olemassa jo sekä taksamittaripohjaisiin että sovelluspohjaisiin järjestelmiin sopiva järjestelmä, joka ei vaadi merkittäviä lisäinvestointeja keneltäkään. Ja kun tietosisällöt on määritelty, niin tietotekniikan kehittäjät ja innovaattorit voivat sen jälkeen teknologianeutraalisti luoda mitä tahansa uusia järjestelmiä luottaen siihen, että ne ovat hyväksytyjä, kun tuottavat vaaditut tiedot vaaditulla tavalla. Epävarmuus kehitystyön suhteen päättyisi tähän. Samalla markkinoilta poistuisivat järjestelmät, joiden luotettavuus ja tiedon tallentaminen ei pysty tuottamaan vaadittavia tietoja vaadittavalla tavalla. Näin toimittaessa myös tosiasiallinen valvonta olisi reaaliaikaisesti mahdollista.

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

Taksimarkkinoiden jakaminen tolppakyyteihin, sovelluskyyteihin, tilausvälityskyyteihin ym. on täysin kestävä ratkaisu ja johtaa monitulkintaisen lainsäädäntöön. Tästä syystä velvoitteet tulisi kohdentaa samanlaisina kaikkeen taksiliikenteeseen, kaikkien säädösten osalta.

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

Sovellusten kehittäjät ovat monessa yhteydessä tuoneet esille, kuinka helppoa matkojen jäljittäminen ja esimerkiksi reittitietojen hakeminen on, kun matka tilataan ja maksetaan sovelluksessa. Jos sovelluspohjaisten ratkaisujen tietosisältöön tarvitaan muutoksia, ovat nämä pieniä ja verrattavissa niihin muutoksiin, joita esimerkiksi taksamittareilla toimiviin järjestelmiin tarvitaan.

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

Kustannukset liittyvät olemassa olevan maksutiedon jalostamiseen sekä rajapintojen rakentamiseen, joiden kautta viranomaiset saisivat pyydetyt tiedot. Toimiala on rakentanut paljon laajempia järjestelmiä esimerkiksi Kelan edellyttämien tietosisältöjen vuoksi, joten kustannukset ovat kohtuulliset ja valmius toteutukseen on hyvä.

Lisäkustannuksia saattaa tulla enemmän sellaisille toimijoille, jotka eivät tällä hetkellä säilytä ajettujen kyytien maksutietoja. Näitä sovelluskaupoista ladattavia ”taksamittarisovelluksia” ja ajoneuvoon asennettuja taksamittarin näköisiä irtolaitteita on tullut käyttöön lakimuutoksen jälkeen myös Suomeen. Nämä ovat juuri niitä laitteita, joista Verohallinto on suuren huolensa ilmaissut. Lainsäädäntöä ei tule kuitenkaan määritellä heikoimman lenkin mukaan, vaan sen mukaan, millaisia tietotarpeita viranomaisilla on. Nämä tarpeet on konkreettisesti ja hyvin esitetty Verohallinnon raporteissa.

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

Alla olevaan taulukkoon on koottu arviointimuistiosta harmaata taloutta koskevat toimenpideesitykset ja arvioitu kunkin toimenpiteen vaikutusta kilpailun toimivuuteen toimialalla. (myös tältä osin taulukko ei tule lausuntopalvelun kautta laaditussa muodossa, joten parempi tutustua sähköpostilla pdf-muodossa toimitettuun materiaaliimme - harmillista).

Toimenpide-esitys Vaikutus kilpailun toimivuuteen

Määritellään kerättävät vähimmäistiedot (s. 64) Positiivinen. Kaikista taksimatkoista tulisi kerätä samat tiedot riippumatta käytetystä kassajärjestelmästä. Tämä luo tasapuoliset kilpailuedellytykset.

Määritellään tietojen keruu- ja toimitusvelvolliset (s. 65) Positiivinen. Tiedonkeruuvolliseksi tulisi määritellä taksiryttäjät. Tämä käyttää erilaisia palveluntuottajia (sovellusten tarjoajat, välityspalveluyriykset, maksuliikennekeskukset yms.), jotka toteuttavat taksiryttäjälle asetetut tiedonkeruuvaatimukset käytännössä. Tietoja säilyttävät palveluntuottajat tulisi olla viranomaisen hyväksymiä Ruotsin mallin mukaan, jolloin voidaan varmistua siitä, että tietojen käsittely ja säilytys on vaatimusten mukaista.

Muutetaan taksamittarisääntelyä siten, että sekä sovelluksia että taksamittareita voidaan käyttää tiedon keruussa (s. 66) Esitetyllä tavalla toteutettuna negatiivinen. Ajoneuvolain kohta tulisi muuttaa täysin teknologiariippumattomaksi. Esitetyt vaihtoehdot jakavat markkinan tarpeettomasti mm. sovellusmarkkinoihin ja taksamittarilla toimiviin markkinoihin. Lisäksi kaikki kirjausvaihtoehdot jättävät paljon tulkinnanvaraa (esim. mikä on ”tekninen käyttöyhteys”)

Säädetään pakollisesta taksamittarista kaikille taksitoimijoille (s. 67) Positiivinen. Jos kaikilla olisi taksamittari, olisi tämä kilpailun kannalta tarkasteltuna tasapuolinen tilanne. Arviomuistiosta on otettu voimakkaasti etukäteen kanta, jonka mukaan taksamittari estäisi kilpailua. Tekstissä esitettyjen perustelujen sijaan tilanne on seuraava: Taksamittarin vuokraaminen on edullista, malleja on useita. Taksamittari maksaa 1500 €. Sovelluksien käyttö on myös maksulista, yleensä maksu kerätään myyntiprovisio muodossa. Jos provisio on 25 %, taksamittarin hinta on kuitattu 6 000 euron liikevaihdolla. Myös kaupassa vaaditaan kassakone, miksi ei taksissa? Samalla mittarilla voi ajaa usealle eri välityspalvelulle ja esim. sovelluskyytejä ajavia ryttäjiä on välityspalveluissa mukana. Sovelluksella ajatun kyydin hinnan voi syöttää taksamittariin ns. sopimusajona, jolloin kaikki ajatut kyydit ovat samassa kassakoneessa. Kuluttajansuojan näkökulmasta sovelluspohjaiseen palveluun tallentuvat tiedot juuri siten kuin ohjelmistovalmistaja on päättänyt. On virheellistä tehdä tekstissä esitetty yleistys, jonka mukaan ”sovelluspohjaiseen palveluun tallentuvat yleensä tiedot ajatusta reitistä ja matkan kestosta, jolloin kuluttajalla on mahdollisuus tarkastella tietoja jälkikäteen sovelluksen tiedoista”. Todellisuudessa mitään vaatimusta ei ole olemassa sovelluskyytien tietojen säilyttämiselle eikä niiden sisällölle. Oleellista ei ole kuitenkaan se onko autossa taksamittari vai ei, vaan se mitä ja miten tietoja kerätään.

Avoimen rajapinnan luominen tietojen toimittamiseksi viranomaisille (s. 68) Positiivinen. Ruotsin mallin mukaisesti tulisi kerätä kaikista taksimatkoista samat tiedot ja säilyttää ne viranomaisten käyttöön. Lähes kaikki nykyisin taksiliikennettä harjoittavat ryttäjät pystyisivät tiedot toimittamaan pienillä teknisillä muutoksilla nykyisiin taksamittari- ja sovellusjärjestelmiin.

Välityskeskusten tietojen toimittamiseen liittyvän valvonnan tehostaminen (s. 68)

Negatiivinen. Välityskeskukset ovat vain yksi ryhmä, jotka kuuluvat liikennepalvelulain määritelmään ”välityspalvelu”. Suuri osa kyydeistä ajetaan tolpilta, sovelluksista ja muuta kautta kuin välityskeskusten hoitamana. Vain yhteen välityspalvelun tuottajaryhmään kohdistettavat vaatimukset vääristävät kilpailua eivätkä tuota haluttua lopputulosta.

Mahdollistetaan taksiliikenneluvan peruuttaminen, jos luvanhaltija ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin sekä Verohallintoon elinkeinotoiminnastaan verovelvolliseksi tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä (s. 69) Negatiivinen tai ei ainakaan tuota haluttua lopputulosta eikä vähennä viranomaisvalvonnan tarvetta vaan päinvastoin lisää sitä merkittävästi. Tämän ratkaisun sijaan tulisi vaatia Y-tunnus ennen kuin liikennelupa myönnetään, jolloin jälkikäteisvalvontaa ei tarvita.

Yrittäjien ohjeistaminen rekisteröitymisestä (s. 69) Tarpeetonta, kun vaaditaan y-tunnus ennen luvan myöntämistä. Ohjeistaminen sinänsä on aina eduksi.

Lupa- ja verovalvonnan tekninen kehittäminen (s. 70) Tarpeetonta, kun vaaditaan y-tunnus ennen luvan myöntämistä. Valvonnan tekninen kehittäminen sinänsä on aina eduksi.

Y-tunnus taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi (s. 70) Positiivinen. Y-tunnuksen hankintakustannus on 60 euroa (PRH:n viranomaismaksu), joten se ei ole alalle tulon este. Jos liikennelupaa ei myönnettäisi, on rahallinen menetys pieni, samoin kuin todennäköisyys sille, että lupaa ei myönnetä.

Ulkoisen taksitunnuksen määrittäminen pakolliseksi kaikille takseille (s. 70) Positiivinen. Esimerkiksi värillisen rekisterikilven käyttö on yleisesti maailmalla käytössä oleva ratkaisu, jonka avulla kuluttajat erottavat luvalliset ajoneuvot pimeistä takseista ja jonka avulla poliisi voi kohdentaa valvontaa liikennevirrassa.

Viranomaisten suorittaman kenttävalvonnan kehittäminen (s. 70) Neutraali. Valvonta on aina kannatettavaa, mutta terminaaleihin keskittyneenä tehotonta. Nykyisten viestivälineiden aikana terminaalit tyhjäntyvät nopeasti niistä yrittäjistä, joilla asiat eivät ole kunnossa. Tästä syystä liikennepalvelulain aikana toteutetut valvontaiskut eivät ole totuudenmukainen kuva nykytilanteesta.

Verovelvoitteita ja taksiliikenneluvan haltijan velvoitteita koskeva ohjeistaminen (s. 71)

Negatiivinen. Ohjeistuksella ei päästä samaan kuin pakollisella yrittäjän näyttökokeella, jossa voidaan mitata yritystoiminnan peruskäsitteiden ymmärtämisen taso esimerkiksi verotukseen liittyvien velvoitteiden osalta. Ohjeistaminen sinänsä on aina eduksi.

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

Muulla maailmassa on toteutettu hyviä ratkaisuja luvanvaraisen liikenteen tunnuksien käyttöön. Esimerkiksi värillinen rekisterikilpi on toimivaksi havaittu ratkaisu, samoin kuin erillinen kyltti, jonka voi tarvittaessa poistaa, kun auto ei ole taksikäytössä.

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?

Tavara- ja linja-autoliikenteessä sekä Suomessa että kansainvälisesti on hyviä kokemuksia vaatimuksesta pitää liikenneluvan kopio ajoneuvossa. Sama järjestely soveltuisi hyvin myös taksiliikenteeseen ja auttaisi valvonnan toteuttamisessa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla on valmis prosessi lupakopioiden myöntämiseen tavara- ja linja-autoliikenteessä, joten siltä osin ei uusia järjestelmiä tarvita lainkaan.

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?

1. Hintavertailu ennen ja jälkeen hintasääntelyn ei anna oikeata ja asiallista kuvaa hintakehityksestä. Hintasääntelyä on aiemmin perusteltu sillä, että on haluttu muutoinkin säädellyillä markkinoilla estää liian korkeat kuluttajahinnat kaikissa eri olosuhteissa. Mikä olisi ollut hintataso taksimarkkinoilla kesäkuussa 2018, jos hintasääntelyä ei olisi ollut? Siihen ei ole olemassa mitään tosiasiallista tietoa, joten hintojen vertailu tästä näkökulmasta ei ole mitenkään perusteltua. Tämä johtaa myös siihen, että kuvaus nykytilasta on vähintäänkin jossakin määrin vääristynyt.

Markkinoiden hintatasoa ja hinnoittelua on pyritty viranomaisen toimesta selvittämään, mutta mielestämme selvitys on jäänyt puutteelliseksi. Onko hintatietojen kerääminen perustunut todellisiin toteutuneisiin hintoihin? Onko markkinoilla eri tavoin toimivien palveluntuottajien hinnoittelumekanismit selvitetty riittävällä tarkkuudella, jotta voidaan hintatasosta tehdä arvioita? Onko selvitykset riittävän laajoja ja kattavia, onko selvitykset ottaneet huomioon dynaamisen hinnoittelun käytön laajuuden ja sitä myöden syntyneen saman palveluntuottajan mahdollisen hintavariaation? Onko yhteiskunnan eri hankintayksiköiden toteuttamien kilpailutusten hinnoittelu huomioitu riittävässä laajuudessa? Onko esimerkiksi useissa kilpailutuksissa ns. luokseajokorvauksesta luopuminen otettu huomioon ja jos on, niin miten ja missä laajuudessa? Onko suurimman yksittäisen asiakasryhmän, Kelan sairausvakuutuksen matkakorvausten piirissä olevien vakuutettujen, matkakulujen muutoksen vaikutukset selvitetty? Miten eri liikenneasemien kuljetusjärjestelyiden vaikutukset hinnoitteluun on huomioitu? Näkemyksemme hintatasoon ja hinnoitteluun liittyvät selvitykset edellyttäisivät selkeästi laajempaa tutkimustyötä ja erilaisten hinnoittelumallien selvittelyä. Nykytilan kuvausta on syytä laajentaa merkittävästi, jotta todellinen tilanne markkinoilla saadaan selville.

Arviomuistiossa verrataan hintojen kehitystä säädellyn markkinan hintoihin, olettaen niiden olleen oikealla tasolla. Vanhan taksiliikennelain voimassa ollessa liikenne- ja viestintäministeriö vahvisti

taksien enimmäishinnat vuosittain kustannuskehitystä vastaaviksi. Vuosina 2008 - 2012 enimmäishinta määriteltiin siten, että enimmäishinnat nousivat keskimäärin kustannusindeksiä vastaavasti. Enimmäishinnan korotukset jyvitettiin kuitenkin siten, että aikataksaa korotettiin vähemmän kuin indeksi olisi edellyttänyt ja matkataksoja enemmän. Vuonna 2013 aikataksaa korotettiin vähemmän ja taksaluokkia II, III ja IV korotustarvetta enemmän. Vuonna 2014 taksankorotus tehtiin poikkeuksellisesti kustannusindeksin mukaan. Vuonna 2015 ministeri kieltäytyi esittämästä enimmäishintojen korotusta, vaikka kustannusindeksin mukaan enimmäishintoihin kohdistui 1,3 %:n korotuspaine. Vuonna 2016 ministeriö korotti ajomatkamaksuja vähemmän kuin kustannusindeksi edellytti. Aikataksaa korotettiin kustannusindeksiä vastaavasti. Vuonna 2017 ministeriö päätti yllättäen käyttää korotuserusteena kahden vuoden indeksimuutosta, jolloin enimmäishintoja korotettiin 1,0 %, vaikka indeksikehitys edellytti 0,27 %:n korotusta enimmäishintoihin.

Edellä mainitun seurauksena, mikäli enimmäishintojen kehitys olisi ollut kustannusindeksiä vastaava, olisi liikennepalvelulain voimaantulon hetkellä taksaluokka I ollut 0,6 % ja aikataksa 46,9 % asetuksenmukaisia korkeampi. Tätä kehitystä olemme kuvanneet alla olevassa taulukossa.

(myös tältä osin taulukon toimittaminen ei onnistu tällä järjestelmällä, joten edelleenkin kehottamme tutustumaan pfd-aineistoon, jonka toimitamme lvm:n kirjaamoon sähköpostilla - harmillista, että tekninen järjestelmänne toiminta on vaatimattomalla tasolla)

	2008		2009		2010			
	Tunti	I-taksa	Tunti	I-taksa	Tunti	I-taksa		
Esitys	46,00 €	1,30 €	40,00 €	1,32 €	41,30 €	1,39 €		
Toteuma	37,00 €	1,30 €	38,00 €	1,33 €	39,50 €	1,39 €		
erotus	-24,32 %	0,00 %	-5,26 %	0,75 %	-4,56 %	0,00 %		
jos esitys olisi mennyt läpi		46,00 €	1,30 €	49,77 €	1,31 €	54,10 €	1,37 €	
Indeksin mukainen korotus				8,20 %	1,12 %	8,70 %	4,40 %	
erotus indeksikehitykseen verrattuna %					-30,98 %	1,16 %	-36,97 %	1,27

	2011		2012		2013	
	Tunti	I-taksa	Tunti	I-taksa	Tunti	I-taksa
Esitys	41,70 €	1,43 €	43,00 €	1,48 €	44,80 €	1,54 €

Toteuma	40,80 €	1,43 €	42,10 €	1,48 €	43,30 €	1,52 €
erotus	-2,21 %	0,00 %	-2,14 %	0,00 %	-3,46 %	-1,32 %
jos esitys olisi mennyt läpi	57,13 €	1,41 €	60,23 €	1,46 €	64,12 €	1,52 €
Indeksin mukainen korotus	5,60 %	2,80 %	5,43 %	0,05 €	6,45 %	0,06 €
erotus indeksikehitykseen verrattuna		-40,03 %	1,34 %	-43,07 %	1,30 %	-48,08 %
	-0,05 %					

2017

Tunti I-taksa

Esitys	45,90 €	1,57 €
Toteuma	47,04 €	1,60 €
erotus	2,42 %	1,88 %
jos esitys olisi mennyt läpi	69,09 €	1,59 €
Indeksin mukainen korotus	0,00 %	0,00 €
erotus indeksikehitykseen verrattuna	-46,89 %	0,58 %

KKV on tiedottanut välitysyhtiöiden hinnoittelusta 1.2.2019: "Enimmäishinnan asettaminen on hintayhteistyötä, joka on yleensä kiellettyä kilpailijoiden kesken. KKV on aikaisemmin taksialalle antamassaan neuvonnassa katsonut, että kuluttajat saattavat hyötyä yhteisesti sovitusta enimmäishinnoista esimerkiksi puhelimitse tai sovelluksen välityksellä taksia tilattaessa. Kuluttajille saattaa kuitenkin syntyä perusteltu odotus siitä, että enimmäishinta soveltuu kaikkiin samalla tavaramerkillä tarjottuihin kyyteihin. Virasto katsookin, että enimmäishinnoittelusta mahdollisesti saatava kuluttajahyöty edellyttää lähtökohtaisesti, että enimmäishintaa sovelletaan kaikkiin samalla tavaramerkillä tarjottuihin kyyteihin.

KKV:n päivittämässä ohjeistuksessa on myös korostettu, että ajovuoroista sopiminen keskenään kilpailevien autoilijoiden kesken on lähtökohtaisesti kiellettyä kartellitoimintaa. KKV:n selvityksissä on tullut esille, että ajovuoroista sovitaan edelleen ja vaihtelevin perustein. Ajovuoroista sopiminen kilpailijoiden kesken voi olla sallittua vain hyvin poikkeuksellisesti, jos yritykset voivat osoittaa, että se hyödyttää kuluttajia ja on välttämätöntä."

Tästä lausunnosta on arviomuistiossa vedetty johtopäätös: "KKV:n ohjeistus korostaa lisäksi, että välityksen piirissä olevilla yrityksillä on oltava tosiasiallinen mahdollisuus kilpailla välityskeskusten

enimmäishinnan alittavalla hinnoittelulla ja kilpailevalla tavaramerkillä välityskeskusta sekä muita yrityksiä vastaan. Tästä seuraa, että välityskeskuksen piirissä voi olla useammalla tavaramerkillä oma enimmäishinta olettaen, että enimmäishinnan tehokkuusperustelut täyttyvät kunkin hintayhteistyön osalta.” Mikäli yksi auto toimisi useamman tavaramerkin alaisuudessa, kuten KKV edellyttää, miten kuluttaja voisi tunnistaa, minkä tavaramerkin alla auto kulloinkin on?

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

Nykytilan kuvaus ei anna vastausta siihen onko meillä ongelmia hinnoittelussa tai mahdollisesti hintatasossa. Onko kysymyksessä ehkä mahdollisesti hintojen ilmoittamiseen liittyvä ongelma? Vai onko niin, että kuluttajat eivät ainakaan toistaiseksi ole juuri olleet kiinnostuneita taksien hinnoista ja hinnoittelurakenteesta?

Kuvauksessa ei myöskään oteta varsinaisesti kantaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficominn tuoreeseen hinnan ilmoittamiseen liittyvään määräykseen. Määräysluonnokseen annoimme lausuntomme syksyllä Traficomille ja siihen liittyvät huomiomme ovat pääosiltaan edelleen ajankohtaisia. Onko tämä määräys kuluttajan näkökulmasta selkeyttänyt hintojen ymmärtämistä vai peräti päinvastoin?

Taksialan muutos vaatii myös viranomaistasoista tiedottamista kuluttajille. Keskiportoasiakas käyttää taksia vain kerran tai kaksi vuodessa, joten läheskään kaikki eivät ole vielä havahtuneet siihen, että taksipalveluiden laatu ja hinnat vaihtelevat. Tämän lisäksi taksia käytetään yleensä silloin, kun muun vaihtoehdon nopeasti löytäminen on vaikeata tai peräti mahdotonta. Tällöin kuluttajan mahdollisuudet kilpailuttaa palveluntuottajia ovat hyvin rajalliset. Arviomuistio ei huomioi tätä lainkaan.

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

Samann tuotemerkin alla toimivilla takseilla tulee olla mahdollisuus yhtenäiseen hinnoitteluun riippumatta tilauskanavasta. Kuluttaja mieltää kaikki samann tuotemerkin alla toimivat yksittäiset taksiyrittäjät yhden brändin edustajiksi ja näin ollen oikeutetusti edellyttää saavansa samanhintaista palvelua kaikilta.

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

Ruotsissa, toisin kuin meillä, kaikilla takseilla on yhtenevät hinnoitteluperusteet. Siellä matkan hinta perustuu kaikilla lähtö-, kilometri- ja aikamaksuun. Yhtenevä hinnoitteluperuste mahdollistaa myös vertailuhinnan esittämisen. Mikäli ei käytetä yhteneviä hinnoitteluperusteita, vertailuhinta johtaa kuluttajaa harhaan, eikä vertailuhinnan perusteella voi valita itselleen edullisinta vaihtoehtoa.

Viittaamme Traficomiin syksyllä antamaamme lausuntoon määräysluonnokseen taksimatkan hinnan ilmoittamisesta.

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?

Mikäli hinnoittelurakennetta säädeltäisiin, sen tulisi olla kansainvälisesti yleisesti käytössä olevan mallin mukainen, eli lähtömaksu ja sen lisäksi matkaan perustuva maksu ja aikaan perustuva maksu (lähtö + aika + matka). Tämä hinnoittelumalli mahdollistaisi toimivan vertailuhinnan esittämisen. Tämä hinnoittelumalli mahdollistaisi jokaiselle yrittäjälle itselleen sopivan mallin käyttämisen, lähtömaksu voisi tarvittaessa olla nolla (0), samoin aika- ja matkamaksun toinen komponentti voisi olla nolla (0).

Samoin voitaisiin määritellä nykyisen enimmäishinnan asemasta vertailuhinta, jonka ylittyessä hinnasta tulee sopia erikseen. Nykyinen 100 euron kokonaishinta mahdollistaa kohtuuttoman hinnoittelun lyhyillä matkoilla, toisaalta pitkillä matkoilla hinnasta joudutaan sopimaan aina erikseen, vaikka 100 euron rajan ylittyminen olisikin asiakkaalle itsestään selvää.

Ostaessaan taksipalvelua asiakas ostaa siirtymän pisteestä a pisteeseen b (matkaa) ja kuljettajan aikaa. Näin ollen on täysin mahdotonta määritellä vain aikaan tai matkaan perustuva hinta. Taksi voi paikkakunnasta ja liikenneolosuhteista riippuen liikkua tunnissa 10-120 km, jolloin ko. aikana autoilijalle syntyvät kustannukset vaihtelevat suuresti.

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

Hinnan sopiminen ennen matkaa varmasti vähentäisi hinnoitteluun liittyvää epävarmuutta, mutta sen toteuttaminen johtaisi käytännössä toteutuvien hintojen nousuun. Taksimatkan kestoon vaikuttaa monet tekijät, joista suurin osa on sellaisia, joihin kuljettaja ei voi vaikuttaa (kuten liikenneolosuhteet, sää, muut tienkäyttäjät). Mikäli matkan hinnasta tulisi sopia etukäteen, useimmat palveluntuottajat lisäisivät laskennalliseen hintaan ”varmuuskertoimen”, millä olisi väistämättä hintatoteumaa nostava vaikutus. Mikään ei tällä hetkellä estä matkan kiinteästä hinnasta etukäteen sopimista.

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

Vapaaseen markkinatalouteen ei kuulu hintasäätely! Markkinaa ei ole myöskään syytä lähteä pilkkomaan keinotekoisesti eri segmentteihin, mikä olisi väistämätön seuraus siitä, jos eri toimijoille asetettaisiin erilaisia vaatimuksia. Eri vaatimuksista seuraisi myös loputon määrä tulkintaongelmia siitä, minkä sääntöjen mukaan missäkin tilanteessa tulisi toimia.

Hintasääntely vaikuttaa myös oleellisesti heikentävästi saatavuuteen, joka kohdistuisi ensisijaisesti erilaisiin erityistarpeita edellyttäviin kuljetuksiin. Samoin kuljetusten mahdollisten liitännäispalveluiden suhteen syntyisi suuria ongelmia arvioitaessa mikä osuus palvelusta olisi hintasääntelyn piirissä ja mikä ei.

Jos hintasääntelyllä olisi hintatasoa yleisesti ja tehokkaasti alentava vaikutus, niin silloinhan sitä varmastikin käytettäisiin kaikissa kuluttajille suunnatuissa palveluissa ja tuotteissa.

Yhdet markkinat, yhdet pelisäännöt!

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?

Ruotsissa hinnoittelurakenne on säädelty. Siellä taksimatkan hinta muodostuu lähtö-, matka- ja aikamaksusta. Tämä hinnoittelumalli mahdollistaa toimivan vertailuhinnan esittämisen. Samoin on voitu määritellä vertailuhinta, jonka ylittyessä hinnasta tulee sopia erikseen. Ruotsissa vertailuhintana käytetään 10 kilometrin matkaa, joka kestää 15 minuuttia. Mikäli vertailuhinta ylittää 500 kruunua, tulee hinnasta sopia ennakkoon.

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?

1. Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa ala on itse huolehtinut laatuvaatimusten toteutumisesta. Osa tästä sisäisestä laadunvalvonnasta toteutuu edelleen, mutta on luonnollisesti keskittynyt yritysten omaan laatuun. Esim. tilausvälitysyhtiö vastaa oman toimintansa piirissä olevien toimijoiden laadusta. Itsenäisten yrittäjien osalta minkäänlaista laadullista valvontaa ei ole.

Haluamme lisäksi vielä painottaa, että erityisryhmien kyselyjen osalta tulokset vuoden 2018 ja 2019 eivät ole vertailukelpoisia, mikä myös arviomuistiossa todetaan.

Pääkaupunkiseutulaiset ja Uudellamaalla asuvat kokevat muuta Suomea voimakkaammin, että taksipalvelujen turvallisuustilanne on heikentynyt liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Tätä selittää varmasti se, että valtaosa uusista yrittäjistä on tullut pääkaupunkiseudulle. Kun toimintatavat ovat varsin moninaiset, näyttää toiminta epävarmalta ja sekavaltakin esim. taksiasemilla, luo tuo sekavuus epäluottamusta alaan.

Keskeisenä ongelmana on myös se, että yrittäjällä on velvollisuus valvoa omaa toimintaansa. Vaikka liikennepalvelulakiin sisältyy liikenneluvan haltijoita koskeva velvoite huolehtia kuljettajien riittävästä kieli- ja vuorovaikutustaidosta ja paikallistuntemuksesta, ei tämän velvoitteen hoitaminen ole valvottua. Sitä on myös mahdoton valvoa, koska kriteereitä ei ole määritelty.

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

1. Muistiossa mainitaan, että kuluttajalle sopimusosapuolen epäselvyys saattaa heikentää laatumielikuvaa. Näin on, sillä taksiryttäjän yhteystiedot eivät ole aina selkeästi taksissa näkyvillä eikä yritys ole selkeästi tunnistettavissa. Tähän ratkaisuna voisi olla, että taksiliikenneluvan kopio tulee olla taksissa ainakin asiakkaan pyytäessä saatavilla. Näin reklamaatio saataisiin kohdistumaan oikeaan yritykseen/ryttäjiin. Kuluttajilla tuntuu muutoinkin olevan epäselvyyttä siitä, miten ja kenelle taksimatka voi reklamoida, sillä alaa valvovan viranomaisen rooli ei ole selkeä.

Muistiossa pidetään taksien ulkoista merkitsemistä erilaisten brändien tunnuksin ongelmallisena. Mielestämme asia on laadun ja palvelun kehittämisen näkökulmasta juuri päinvastoin. Brändien ja liikemerkkien näkyminen on selkeä laadullinen etu, jolloin kuluttaja pystyy paremmin hakemaan markkinoilta sitä palvelua, joka häntä parhaalla mahdollisella tavalla tyydyttää. Samalla on hyvä muistaa, että yksi yksittäinen taksi ei pääsääntöisesti pysty kuluttajia tehokkaasti ja taloudellisesti (edullisesti) palvelemaan vaan taksimarkkinoiden luonteen vuoksi tarvitaan yhteenliittymiä, joita välityspalvelun kautta kuluttaja voi hyvin hyödyntää. Välityspalvelu lisää tehokkuutta ja samalla mahdollistaa tasalaatuisen kattavan palvelun tuottamisen kuluttajille.

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

1. Kokeeseen tulisi sisällyttää uusia elementtejä, jotta se mittaisi paremmin uuden alalle tulijan mahdollisuuksia kommunikoida asiakkaiden kanssa ja tarjota hänen tarvitsemaansa palvelua. Nykyisen kokeen suurin haaste on, että se ei tosiasiallisesti mittaa näitä kumpaakaan. Nykyinen koe mittaa vain luetun ymmärtämistä, mutta ei lainkaan suullista kielitaitoa tai puhutun kielen ymmärtämistä.

Koetta tulisi ensisijaisesti kehittää kuullun ymmärtämistehtävillä, jotka suoritetaan puhuttua kieltä kuuntelemalla.

Esimerkkejä mahdollisista tehtävistä:

Nauha: "10-vuotias Olli matkustaa yksin taksilla. Mitä kuljettajan tulisi huomioida?" Kokeessa kokeentekijän tehtävänä on valita monivalintatehtävistä oikea vaihtoehto.

Nauha: läkäs asiakas: "Olen matkalla sairaalaan osoitteeseen Lääkärintie 8". Kokeessa kokeentekijän tehtävänä on kirjoittaa osoite.

Koetta tulisi ehdottomasti valvoa, jotta vilppi ei ole mahdollista.

Taksinkuljettajan kokeen muuttaminen ei edellytä liikennepalvelulain muutosta.

Paikallistuntemuksen mittaaminen viranomaiskokein menetti merkityksensä asemapaikkojen poistuessa. Taksinkuljettajan ajolupa myönnetään koko maahan. Osaamisen sitominen yhteen kuntaan ei kerro tosiasiallisesta osaamisesta sillä alueella, jolla taksi saattaa toimia.

Paikallistuntemuksen poistumiseen liittyen on korostettu navigaattorin antamia mahdollisuuksia löytää perille. Navigaattori ei sellaisenaan luonnollisestikaan osaamista korvaa, eritoten, jos sitä ei osata käyttää tai ei osata edes kirjoittaa asiakkaan kertomaa osoitetta. Tämän vuoksi navigaattorin käyttöön liittyvät käytännön kuuntelu- ja kirjoittamistehtävät ovat ensiarvoisen tärkeitä taksinkuljettajan ajokokeessa.

Emme missään tapauksessa kannata kokeen poistoa.

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

1. Käytännön osaamisen testaus näytöin antaisi varmasti tarkemman kuvan uuden kuljettajan osaamisesta ja näin osaltaan nostaisi osaamistasovaatimusta ja luottamusta alaan ja sen osajiin. Käytännön osaamisen mittaus herättää kuitenkin melkoisesti kysymyksiä, kuten; mitä käytännön osaamista näytössä vaadittaisiin? Miten osaamista testattaisiin? Kuka arvioisi osaamisen tason?

Ruotsissa on käytössä 3-osainen teoriakoe (kartanlukutaito ja apuvälineiden käyttö, turvallisuus ja käyttäytyminen, laki) sekä käytännön ajokoe ajoluvan saamiseksi. Ajokoe on minimissään 35 minuutin mittainen ja kokeessa keskitytään mm. matkustajan turvallisuuteen, liikennekäyttäytymiseen sekä apuvälineiden käyttöön (esim. gps). Kokeiden hinta on teoriakokeen osalta (3x30 euroa) ja ajokokeen osalta noin 80 euroa. Transportstyrelsen (valvova viranomainen) vastaa kokeesta, mutta se tehdään palveluntuottajalla, joka on Trafikverket. Ruotsissa ajokoe on koettu erittäin hyödyllisenä turvallisuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta.

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

Emme usko kokeen vaatimustason nostamisella olevan vaikutusta työvoiman saatavuuteen, pikemminkin seuraukset voisivat olla päinvastaisia: houkuttelevampi ammatti toisi alalle motivoituneita työntekijöitä.

Koulutus lisää osaamista, osaaminen lisää luottamusta, luottamus lisää arvostusta ja arvostus lisää kuluttajien halua käyttää palvelua ja maksaa saamastaan palvelusta. Osaamisen vaatimustason lisäämisestä hyötyy siis kuluttaja ja kuljettaja itse sekä koko liikenteen toimiala ja yhteiskunta.

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

Koulutussuunnitelman käytännön toteuttamista on vaikea, ellei mahdoton valvoa tilanteissa, joissa yrittäjä itse on yrityksensä kuljettaja. Suuret yritykset huolehtivat jo omista sisäisistä koulutuksista omilla koulutussuunnitelmillaan.

Velvoite ei siis muuttaisi nykytilaa muutoin kuin lisäämällä lainkuuliaisten pienyrittäjien hallinnollista taakkaa. Alan kokonaislaatuun tai yksittäisiin laatunotkahduksiin sillä ei todennäköisesti olisi vaikutusta.

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

Taksinkuljettajien koulutus oli aikaisemmin vähintään 30 tuntia hyvin tarkkaan rajatuilla sisällöillä. Vastaavan koulutuksen toteuttaminen vaatisi itse koulutuksen hoitavalta yrittäjältä sekä pedagogista osaamista että kykyä, kiinnostusta ja aikaa opettamiseen. Mikäli yrittäjä ei tähän kykene, täytyisi toimialueella olla saatavana ostettavaa koulutusta. Molemmat vaihtoehdot vaativat yrittäjältä suurta taloudellista satsausta. Taksinkuljettajakoulutusten hinnat olivat aiemmin n. 500 - 1000 €/osallistuja, kun se toteutettiin ryhmämuotoisena.

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

Suurilla yrityksillä on jo olemassa olevat koulutusvaatimukset ja – käytännöt. Koulutuksen vaatimisella olisi vaikutuksia alan kilpailutilanteeseen.

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

Mikä tahansa palvelualan toimiala tuottaa sellaista palvelun laatua, jolle on kysyntää. Merkittävin tekijä laatuongelmien ratkaisussa on kuluttaja ja kuluttajan käyttäytyminen. Jos kuluttaja käyttää palvelua, jonka laatutaso ei hänen odotuksiaan vastaa, niin laatutaso ei muuksi muutu. Sen sijaan, kun kuluttajat itse valitsevat sellaisen palveluntuottajan, jonka laatutaso tyydyttää kuluttajaa, niin silloin tällaiset yritykset menestyvät markkinoilla.

Menestyvillä yrityksillä on myös helppo palautekanava, jonka käyttäminen kehittää laatua omalta osaltaan. Yritykset, jotka haluavat pitää asiakkaansa, ottavat palautteen huomioon ja ovat valmiita kehitystyöhön. Näin toimii markkinaehtoinen palvelutuotanto, jota taksipalvelutkin ovat.

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?

1. Laki liikenteen palveluista tuntee termin välityspalvelu. Pidämme puutteellisena, että tässä arviomuistiossa ja sen taustalla olevissa viranomaisselvityksissä tilannearviota on haluttu kaventaa koskemaan vain tilausvälityskeskuksia ja eritoten ”perinteisiä taksien tilausvälityskeskuksia”. Kuvas on tältä osin puutteellinen eikä kuvaa välityspaleluihin liittyviä kysymyksiä kokonaisuutena. Nykytilan kuvaus on vahvasti asenteellinen ja syyllistää perinteisiä taksien tilausvälityskeskuksia.

Välityspalvelujen markkina on vasta muovautumassa. Viranomaisten ohjeet välityspalveluyrityksille liikennepalvelulain aikana ovat olleet sekavia. Ensin kiellettiin kaikenlainen välityspalveluyritysten hinnoittelu asiakkaille ja hetken päästä ohjeistettiin, että kuluttajasuojan takia välityspalveluyritysten tulisivin suosia enimmäishinnoittelua niiden kautta tilattujen kyytien osalta. Välityspalveluyrityksien keräämien tietojen pyynnöt ovat olleet sisällöltään tulkinnanvaraisia ja sisältäneet pyyntöjä tiedoista, joita välityspalveluyrityksillä ei edes ole. Samoin pyynnöt ja vaatimukset ovat kohdistuneet yksipuoleisesti vain osaan välityspalveluntuottajista.

Kuvauksesta puuttuu myös täysin uusien välityspalvelujen tilanteen analysointi. Suomessa on liikennepalvelulain aikana toiminut mm. Uber, Yango ja Bolt (entinen Taxify), jotka myös ovat liikennepalvelulain tarkoittamia välityspalvelujen tuottajia.

Uusien sovelluspalvelun tuottajien toimintaan liittyvät ongelmat sivuutetaan muistiossa täysin. Sovelluspalveluihin liittyvistä epäkohdista olisi saatavilla runsaasti tietoa esimerkiksi ulkomailla toteutetuista tutkimuksista. Ongelmat ovat rakenteellisia, joten tutkimustietoa olisi hyvin voitu käyttää tässä yhteydessä. Esimerkiksi tuoreen uutisen mukaan Lontoossa Uberin toiminta ollaan kieltämässä matkustajien turvallisuuteen liittyvien ongelmien takia (<https://yle.fi/uutiset/3-11085929>). Uutisen mukaan Uber-kuljettajana saattaa toimia täysin eri henkilö kuin palveluun on todellisuudessa rekisteröitynyt. Myös Suomessa pohjoismainen riskienhallinta- ja taustatutkintayhtiö Gothia Protection Group Oy on aiemmin tehnyt tutkimuksen, jossa ilmeni, että joka viidennellä Uberin kuljettajalla oli taustalla rikostuomioita, jopa ryöstö, huumausainerikos ja maksuvälinepetos. Myöhemmin poliisin tutkinnan perusteella myös annettiin lukuisia tuomioita aineistoon perustuen. Nämä raportoidut yleisesti tunnetut sovellusyhtiöiden toimintaan liittyvät rakenteelliset ongelmat on kohtuullista tuoda esille samalla, kun on spekuloitu monella eri näkökulmalla ”perinteisten taksien tilausvälityskeskusten” rakenteita kritisoiden.

Kun kyse on välityspalvelujen nykytilanteen analyysistä, niin esimerkiksi seuraavia näkökulmia olisi voinut käsitellä arviomuistiossa sen sijaan, että keskityttiin pelkästään referoimaan KKV:n selvitystä ja spekuloidaan mahdollisilla ”perinteisiin taksien tilausvälityskeskukseen” liittyvillä ongelmilla, joista ei esitetty vielä toistaiseksi mitään näyttöä.

- Kuinka välityspalvelujen markkina on kehittynyt liikennepalvelulain aikana? Alalle on tullut uusia välityspalvelun tuottajia ja useissa kaupungeissa kuluttajilla on valinnanvaraa välityspalvelun suhteen, kun aiemmin palveluja tarjosi vain yksi välitysyhtiö. Esimerkiksi Lahdessa toimii yhden sijasta nykyisin ainakin neljä eri välitysyhtiötä, jotka mainostavat palvelujaan aktiivisesti eri medioissa.
- Kuinka uudet MaaS-palvelut ovat vaikuttaneet takseihin? Onko liikennepalvelulaki tuonut välityspalvelumarkkinaan uusia MaaS-toimijoita, kuten lain tavoitteena oli? Tiedossamme on ainoastaan pääkaupunkiseudun Whim-palvelu, joka on toiminnassa ja jossa myös taksit ovat hyvin mukana.
- Kuinka Kelan ja kuntien tekemät hankinnat ovat vaikuttaneet taksien välityspalveluihin? Käsityksemme mukaan näillä on ollut merkittävä vaikutus ja joillakin paikkakunnilla ja kilpailu yhteiskunnan kilpailuttamista välityspalveluista on kova. Voittaneelle välityspalveluille on auennut markkina myös kuluttajakyyteihin erityisesti Kela-kilpailutuksen myötä. Tästä ilmiöstä ei ollut mitään mainintaa arviomuistiossa, vaikka se vaikuttaa merkittävästi jo nyt välityspalvelujen markkinan kehittymisessä. Arviomuistion rajaukset luvussa (1.2.1) todettiin, että ”Julkisen sektorin hankkimien kuljetusten merkittävä rooli taksitoimialalla on huomioitu siltä osin, kuin sillä on vaikutusta yleisesti taksimarkkinoiden rakenteeseen ja toimintaan.” Tämä huomiointi ei näy mitenkään arviomuistiossa. Tosiasiassa yhteiskunnan korvaamien kyytien kilpailutuksilla on ollut merkittävä välityspalveluiden välistä kilpailua lisäävä vaikutus.

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

Edellä mainittuun viitaten nykytilanteen analyysistä puuttui välityspalvelujen kokonaisvaltainen tarkastelu.

47. Koetteko, että kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat riittäviä korjaamaan arviomuistiossa kuvatut kilpailun toimivuuteen ja välityskeskukseen liittyvät nykytilan ongelmat?

Nykyinen kilpailulainsäädäntö antaa vähintäänkin riittävät mahdollisuudet arvioida taksiliiketoimintaa ja sen kilpailullisuutta.

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?

Nykyinen kilpailupohjainen malli ohjaa itsessään tehokkaasti välityspalvelun tuottajia hoitamaan asiakkaan kokemat palveluongelmat asiakkaan eduksi. Tähän ei tarvita uutta lainsäädäntöä. Jos välityspalveluille halutaan lisää vastuita, niin pitää olla myös mahdollisuus niistä vastaamiseen. Jos välityspalvelulla ei ole tosiasiallisesti mahdollisuutta ohjata autoja ja yrittäjiä, niin vastuuta on lähes mahdotonta kantaa. Samoin, jos välityspalvelulla ei ole mahdollisuutta määritellä autojen ulkoisia tunnuksia, niin vaikea on vaatia toimintaa siten, että kuluttajalla on aina selvää, kenen kanssa hän on sopimuksen solminut kuljetuksestaan.

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?

Välitysmarkkina on parhaillaan kehittymässä voimakkaasti, eikä tarvetta erityissääntelylle ole. "Multihoming" ei voi olla tavoiteltava tila. Kuinka välityspalvelun tuottajat voisivat kilpailla laadulla, osaamisella, kalustolla, palvelulupauksella tms., jos kaikki on otettava mukaan ja kaikki saavat toimia samanaikaisesti monen välityspalvelun piirissä? Miksi kannattaisi kehittää toimintoja, jos kehitystyön investointien jälkeen kuka tahansa voisi tulla jakamaan investoinnin hyötyjä? Jos jotain sääntelyä kaikesta huolimatta päätetään toteuttaa, on sen koskettava kaikkia välityspalvelun tuottajia tasapuolisesti. Yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt.

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?

Taksisääntelyn toimivuuteen liittyen olemme lainvalmistelun ja lainsäädännön eri vaiheissa ottaneet kantaa erilaisiin mahdollisiin ongelmiin, puutteisiin ja epäselviin ratkaisuihin koko lakikokonaisuuden osalta. Aikaisemmissa lausunnoissamme ja kannanotoissamme on teemoja, joita ei tässä arviomuistiossa ole käsitelty. Arviomuistion laajuus ja lausuntoajan pituus ei kuitenkaan tässä vaiheessa anna mahdollisuutta meille tähän kysymykseen vastaamiseen.

Odotamme, että tästä alkaa avoin, toimialan osaamista arvostava keskustelu. Sen lopputuloksena taksisääntelyä korjataan kuluttajien eduksi siten, että rehelliset ja luotettavat taksiyrittäjät pystyvät tuottamaan korkeatasoista taksipalvelua koko maan alueella sosiaalisesti oikeudenmukaisilla markkinoilla, joilla on yhdet ja yhteneväiset valvottavissa olevat pelisäännöt kaikille.

Muita kommentteja ja tietoja

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

Odotamme, että tästä alkaa avoin, toimialan osaamista arvostava keskustelu. Sen lopputuloksena taksisääntelyä korjataan kuluttajien eduksi siten, että rehelliset ja luotettavat taksiyrittäjät pystyvät tuottamaan korkeatasoista taksipalvelua koko maan alueella sosiaalisesti oikeudenmukaisilla markkinoilla, joilla on yhdet ja yhteneväiset valvottavissa olevat pelisäännöt kaikille.

Kuten tästä lausunnostamme ja tähän liittyvien arviomuistion kysymysten vastauksista on havaittavissa, niin taksisääntelyn toimivuuden parantaminen on varsin laaja kokonaisuus, jonka käsittely kirjallisten lausuntojen välityksellä on varsin vaativa tehtävä kaikille osapuolille.

Liikennekaaren, josta aikanaan tuli laki liikenteen palveluista, valmistelussa järjestettiin varsin laajoja kuulemistilaisuuksia, joissa jokainen sai kirjoittaa fläppitauluille omia näkemyksiään yksittäisistä kysymyksistä ja niitä valmistelussa sitten otettiin huomioon soveltuvien osin. Emme kannata ko. mallin mukaisia tilaisuuksia tässä vaiheessa.

Edellytämme kuitenkin, että ministeriö mahdollistaa avoimen, säännöllisen ja riittävän varhaisessa vaiheessa tapahtuvan vuorovaikutuksen lainvalmistelussa. Nyt on oleellisesti tärkeämpää saada valmistelu onnistumaan kuin se, että prosessi on erityisen nopea. Mahdollisten laajojen lausuntopyyntöjen osalta odotamme riittävää lausuntoaikaa.

Suomen Taksiliitto ry on käytettävissä kaikissa valmistelun eri vaiheissa.

Yhdessä kohti parempaa taksimaailmaa, yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt!

Koska lausuntopalvelut.fi -sivustolle lausunnon antaminen ja erillisten kuvioiden ja taulukoiden liittäminen ei näytä onnistuvan, niin laitamme lausuntomme ja kysysten vastaukset erikseen LVM:n sähköpostiosoitteeseen.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Koska lausuntopalvelut.fi -sivustolle lausunnon antaminen ja erillisten kuvioiden ja taulukoiden liittäminen ei näytä onnistuvan, niin laitamme lausuntomme ja kysysten vastaukset erikseen LVM:n sähköpostiosoitteeseen.

TAKSISÄÄNTELYN TOIMIVUUS, ARVIOMUISTIO

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne- ja viestintäministeriön ”Taksisääntely toimivuus” arviomuistiosta. Arviomuistio on varsin laaja kokonaisuus ja sisältää peräti 50 ministeriön

asettamaa kysymystä. Vaikka muistio on rakenteellisesti looginen ja kohtuullisen helposti sisäistettävä, niin koko taksisääntelyn toimivuuteen liittyen lausuntoaika on kohtuuttoman lyhyt, vain kolme viikkoa. Olemme pyrkineet lausunnossamme huomioimaan erityisesti esitetyt kysymykset ja teemat, mutta samalla olemme laajentaneet annetun aikataulun puitteissa omaa arviotamme sääntelyn toimivuudesta.

Odotamme, että tästä alkaa avoin, toimialan osaamista arvostava keskustelu. Sen lopputuloksena taksisääntelyä korjataan kuluttajien eduksi siten, että rehelliset ja luotettavat taksiyrittäjät pystyvät tuottamaan korkeatasoista taksipalvelua koko maan alueella sosiaalisesti oikeudenmukaisilla markkinoilla, joilla on yhdet ja yhteneväiset valvottavissa olevat pelisäännöt kaikille.

TIIVISTELMÄ

Taksimarkkinat ovat yhdet ja yhtäläiset markkinat

Suomen taksimarkkinoita ei tule missään tapauksessa säädellä eri tavoin riippuen siitä, miten tai mistä kuluttaja on matkansa tilannut, miten matka maksetaan, mitä asiakasryhmää kuluttaja edustaa tai saako matkustaja jotakin yhteiskunnallista tukea matkaansa. Suomalaiset taksiyrittäjät ja -yritykset tarjoavat palveluitaan monin eri tavoin moniin erilaisiin tarpeisiin. Lainsäädännön ja määräysten tulee olla yksiselitteiset, ymmärrettävät ja tasapuoliset kaikille samoilla markkinoilla toimiville yrityksille ja yrittäjille.

Harmaa talous ja yhteiskunnallisten vastuiden välttäminen tulee estää

Verohallinto on omissa selvityksissään ja lausunnoissaan esittänyt vakavan huolensa harmaan talouden lisääntyvistä ongelmista. Taksitoimialalla yrittäjäksi ryhtymisen vaatimukset ovat varsin vähäiset. Taksiryityksellä ei ole kiinteätä toimipaikkaa eikä taksiryitystä edes välttämättä tunnusteta ulkoisesti mitenkään ja tämän lisäksi kirjanpito ja kuitinanto voi perustua ruutupaperille kirjattuihin merkintöihin. Muun muassa näistä syistä toiminnan valvonta on lähes mahdotonta. Jos nyt ei nopealla lainsäädännön muutoksella edellytetä tehokkaita toimenpiteitä, niin rehellisten ja vastuunsa hoitavien yrittäjien toimintaedellytykset menetetään.

Turvallisuus ja hinnoittelu

Taksiyrittäjänä ja taksinkuljettajana toimiminen on luvanvaraista toimintaa. Luvanvaraisuuden perusteena on asiakasturvallisuus niin fyysisen koskemattomuuden kuin luotettavan palvelun varmistamiseksi. Tällä hetkellä lupa ei takaa valitettavasti minkäänlaista osaamista ja ammattitaitoa, jolla em. kuluttajan oikeuksia ja turvaa on haluttu parantaa. Lupien myöntämisen perusteet tulee arvioida, liikennelupa tulee saada ajoneuvokohtaiseksi ja taksi tulee olla aina tunnistettavissa. Hinnan pitää perustua ilmoitettuun tietoon ja hinnan määrittely tulee olla luotettavaa. Hintasääntely ei ole mahdollista, mutta yhtenäisiä hinnoitteluperusteita on syytä harkita, kuitenkin estämättä kiinteitä hintoja tai hinnoista tapauskohtaisesti sopimista.

Laatu

Laatu on yritysten kilpailukeino, siltä osin suurin vastuu on toimialalla ja toimialan yrityksillä itsellään. Julkisissa hankinnoissa laatuun, osaamiseen, ammattitaitoon ja palvelukykyyn on syytä kiinnittää entistä enemmän huomiota. Erityisesti esteettömien kuljetusten sekä muutoin kuluttajina heikommassa asemassa olevien henkilöiden kuljetuspalveluiden kilpailutuksissa laatutekijöitä on korostettava riittävästi ja erityisesti kilpailutuksen jälkeen laatutekijöitä on valvottava ja edellytettävä hankinnan kuvauksen mukaista palvelua.

Saatavuus

Taksipalvelut ovat oleellinen osa julkista kaikille avointa joukkoliikennettä. Jotta kuluttajalla on mahdollisuus käyttää julkista liikennettä, tulee liikenneasemille pääsyn olla mahdollista. Yhteiskunta korvaa useille kansalaisille eri lakien perusteella kuljetuskustannuksia, joista osa kohdistuu taksiliikenteeseen. Julkisten hankintojen prosesseja pitää pystyä kehittämään siten, että hankinnoilla pystytään tukemaan liikennepalveluiden saatavuutta muutoinkin.

Välityskeskukset

Välityskeskuksille, erityisesti ”perinteisille taksien tilauskeskuksille”, ollaan toisaalta esittämässä mittavia vaatimuksia kuluttajien eduksi, mutta samalla halutaan rajoittaa välityskeskusten mahdollisuutta tuottaa palveluita. Laki liikenteen palveluista tuntee välityskeskuksia laajemman termin, välityspalvelun, mutta arviomuistiossa ja KKV:n selvityksessä on haluttu arvioida tilannetta kapeammin. Myös välityspalveluiden osalta on oleellista, että toimintaa säädellään yhtenäisellä, tasapuolisella ja oikeudenmukaisella lainsäädännöllä, eikä esitetä eri tavoin toimivilta välityspalvelun tuottajilta erilaisia vaatimuksia. Jos välityspalveluiden osalta on olemassa kilpailuoikeudellisia puutteita, niin niihin on puututtava, eikä jatkettava tätä pian kaksi vuotta jatkunutta vihjailua mahdollisista puutteista. Välityspalveluyritysten osaltakin on kohtuullista noudattaa syyttömyysolettaa.

Arviomuistiosta pois jääneet aiheet

Arviomuistio on puutteellinen ainakin seuraavilta osiltaan: a) laitton liikenne, b) ulkomaisten toimijoiden tiedon tuottaminen, c) valvonnan käytännön ongelmat ja autokohtainen liikennelupa, d) osa-aikaisuuden suosimiseen liittyvät ongelmat, e) puutteelliset sanktiot. Myöskin alalle tulemisen vaatimusten myönteiset seikat ovat jääneet vaille minkäänlaista huomiota.

TAKSIMARKKINAT OVAT YHDET JA YHTÄLÄISET MARKKINAT

Taksisääntelyn toimivuutta ja kehittämistä arvioitaessa on oleellista, että ymmärretään taksimarkkinoiden olevan yhdet ja yhtäläiset markkinat koko maassa kaikkien yrittäjien osalta. Markkinoita ei voi sosiaalisesti, oikeudenmukaisesti ja tasa-arvoisesti kaikkia toimialan yrittäjiä ja yrityksiä kohdellen jakaa lainsäädännön näkökulmasta eri segmentteihin.

Arviomuistiossa kuvataan taksimarkkinat monilta osiltaan hajaantuneina ja eri toimintamalleihin jakautuneina segmentteinä. Suomalainen taksimarkkina ei toimi pääsääntöisesti muistiossa kuvattuihin eri segmentteihin voimakkaasti jakautuneena.

Suomessa taksiyrittäjän toimeentulo perustuu laajaan, erilaisiin tarpeisiin ja tilanteisiin sopivaan palvelukonseptiin. Taksimarkkinat ovat niin pienet maassamme, että yrittäjä ei voi valikoitua yksinomaan taksin tilaustavan, maksutavan tai kilpailuttamismallien mukaisesti rajattuun segmenttiin.

Yksi taksiyritys ottaa tilauksia vastaan monin eri tavoin

Suomalainen taksiyrittäjä ottaa tilauksia vastaan monin eri tavoin. Yrittäjä, joka ottaa tilauksia vastaan taksien tilausvälityskeskuksen välittämänä, ottaa tilauksia vastaan pääsääntöisesti aina myös puhelimitse, erilaisin sovelluksin, taksiasemilta ja -tolpilta, kadulta ns. ”käsipystyinä” ja jopa ennakkotilauksina siten, että asiakas käy yrittäjän kotona sopimassa kuljetuksesta.

Yksi taksiyritys ottaa maksuja vastaan monin eri tavoin

Maksuvälineiden osalta tilanne on vastaava. Taksissa voi pääsääntöisesti maksaa aina käteisellä ja maksuaika- ja luottokorteilla. Lisäksi taksissa voi melko yleisesti maksaa erilaisin maksusovelluksin, mm. MobilePay, ja sen lisäksi tilaussovellusten erilaiset maksutavat ovat käytettävissä varsin laajasti. Erityisesti sopimuskuljetuksia hoidetaan jälkikäteisellä laskutuksella ja jonkin verran yksittäisiä kuljetuksiakin hoidetaan ns. ”pankkisiirrolla” tai muutoin velaksi.

Yksi taksiyritys suorittaa monin eri tavoin hankittuja kuljetuksia

Taksiyrittäjät hoitavat myös hyvin laajasti eri tavoin hankittuja kuljetuksia. Kuntien, kaupunkien ja muiden julkisten hankintayksiköiden kilpailutusten perusteella yrittäjät hoitavat monia erilaisia kuljetuksia, vaikka hoitavat samanaikaisesti myös mahdollisia sopimuskuljetuksia ja yksittäisiä eri kanavia tulevia tilauksia.

Taksiyrityksen liiketoiminnan laajuus ei ole peruste erilaiselle sääntelylle

Vaatimusten eriyttäminen ei myöskään ole perusteltua sen mukaan, kuinka paljon joku taksiyritystoimintaa harjoittaa. Jo pelkästään arvonlisäverotukseen liittyvät rajat ovat taksiliiketoiminnassa ongelmallisia kilpailullisesti. Jos osa-aikaista tai sivutoimista taksiyrittäjyyttä säädellään eri tavoin kuin yrittäjää, jonka tavoitteena on saada taksitoiminnasta elantonsa itselleen ja perheelleen, niin kilpailutilanne on todella vaikea. Erityisesti tämä heijastuu saatavuuteen. Jos osa-aikainen tai sivutoiminen yrittäjä tulee hoitamaan kevyemmillä vaatimuksilla liiketoimintaa alueella, jossa päätoimiset yrittäjät ovat kannattavuuden rajamailla, niin silloin tällainen kevyemmin vaatimuksin toimiva yrittäjä vie kannattavuuden raskaammin vaatimuksin toimivalta päätoimiselta yrittäjyydeltä ja toiminta loppuu ja saatavuuteen tulee lisää ongelmia.

Taksimarkkinoita ei pidä sääntelyn näkökulmasta jakaa erilaisiin segmentteihin

Taksimarkkinoita ei pidä siis jakaa erilaisiin segmentteihin ja säädellä näitä erilaisia segmenttejä lainsäädännöllisesti eri tavoin. Tämä johtaa vaikeisiin lain tulkintoihin, vaikeuksiin noudattaa eri tilanteissa eri tavoin lain säädöksiä ja erityisesti tämä vaikeuttaa palveluiden tuottamista tehokkaasti ja taloudellisesti siten, että kuluttajalle pysytään tarjoamaan hänen tarvitsemaansa palvelua kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisella saatavuudella.

Yrityksen pääasiallinen toimiala ei pidä johtaa erilaiseen sääntelyyn

LVM:n arviomuistiota käsittelevässä tilaisuudessa matkailualan edunvalvontajärjestön edustaja oli vaatimassa lisää vapautuksia edustamalleen toimialalle. MaRa ry:n edustaja totesi 10.2.2020

tilaisuudessa, että heillä on merkittävä kilpailuneutraliteettiongelma, kun osa matkailupalveluyrityksistä ei ole lain vaatimuksista huolimatta hankkinut taksiliikennelupaa ja osa on hankkinut. MaRa ry:n edustaja piti tätä epätasa-arvoisena ja kilpailullisesti ongelmallisena tilanteena omassa puheenvuorossaan.

Taksiliitto on tästä MaRa ry:n kanssa aivan samaa mieltä. Lupavaatimusten tulee olla kaikille yrittäjille samat ja yhteneväiset. Ei ole oikeudenmukaista eikä myöskään perusteltua, että samaa liiketoimintaa harjoittavia yrittäjiä kohdellaan eri tavoin riippuen siitä, mikä heidän mahdollinen toimialansa on. MaRa ry:n edustajan ratkaisumalli tähän heidän toimialansa sisäiseen kilpailulliseen tasavertaisuuteen oli, että koti- ja matkailupalveluyrityksiltä ei henkilöiden kuljettamiseen tiellä tulohankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (ammattimainen kuljettaminen tiellä) tarvita lupaa.

MaRa ry:n edustaja perusteli tätä myös sillä, ettei heiltä pitäisi ko. lupaa edellyttää, koska luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen rekisteröityjen ajoneuvojen vakuutusmaksut ovat yksityiskäyttöön rekisteröityjä ajoneuvoja kalliimmat. Oleellista on, että vakuutusmaksut määräytyvät vahinkoriskin mukaisesti ja Liikennevakuutuskeskuksen mukaan ammattimaisessa käytössä olevin henkilöautojen vahinkoriski on muita henkilöautoja suurempi.

Olisi täysin kohtuutonta, että osa ammattimaista henkilöliikennettä korvausta vastaan harjoittavista yrityksistä vapautettaisiin liikennelupavaatimuksesta, sillä perusteella, että ko. toimialan yrityksistä osa tietoisesti rikkoo liikennepalvelulain vaatimuksia nykyisellään ja toisaalta sillä perusteella, että näin ko. toimialan yritykset saisivat vakuutuksensa edullisemmin.

Taksimarkkinat Suomessa ovat yhdet ja yhtäläiset, jolloin sääntelykin tulee olla yhtäläistä kaikille

Yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt, on erinomainen lähtökohta taksisääntelyn uudistamiselle kaikilta osiltaan. Tästä lähtökohdasta sääntelyn uudistaminen johtaa parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen niin turvallisuuden, saatavuuden, hinnoittelun, harmaan talouden, laadun kuin välityspalvelunkin näkökulmasta. Tästä lähtökohdasta sääntelyä uudistamalla hyötyjinä ovat niin kuluttajat ja muut taksin käyttäjät, yhteiskunta kuin toimialalla palveluita tuottavat yritykset ja yrittäjät sekä heidän työntekijänsä.

HARMAA TALOUS

Taksiliikenteen tasapuolisuuden, sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja kilpailuneutraliteetin näkökulmasta suurin ongelma tällä hetkellä on harmaa talous ja siihen liittyvät ongelmat.

Markkinoilla, joilla veronmaksu ja muiden yhteiskunnallisten velvoitteiden hoitamisen valvonta ja seuranta on käytännössä mahdotonta, on rehellisten vastuunsa kantavien yrittäjien vaikea toimia.

Arviomuistion kuvaus taksiliikenteen harmaan talouden ongelmista

Laki liikenteen palveluista on ollut voimassa nyt lähes 20 kuukautta, kohta siis kahden vuoden ajan. Lain muutoksen myötä toimialalla erilaiset harmaan talouden ilmiöt ovat lisääntyneet merkittävästi. Tähän viittaavat aivan yksiselitteisesti jo nyt saatavilla olevat tilastoaineistot sekä käytännön kokemukset, joista julkisuudessa on eri tahojen toimesta kerrottu varsin laajasti.

Jostakin syytä arviomuistiossa harmaan talouden ongelmaa jopa vähätellään. Liikenne- ja viestintäministeriön tilaisuudessa 10.2.2020 arviomuistiota esiteltäessä tämä ongelma sivuutettiin varsin lyhyesti ministeriön edustajan puheenvuorossa. Verohallinnon selvitykset, Tilastokeskuksen tilastot ja erityisesti Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikön sekä Yritysvero-yksikön puheenvuoroissa ongelman todellinen tilanne tuli varsin selvästi kuvattua.

Kun Verohallinto on ongelman tiedostanut ja siihen korjaustoimia vaatinut, niin miksi LVM:n arviomuistiossa näihin ongelmiin ei haluta puuttua? Jopa tiedotusvälineet ovat tähän puuttuneet ilmaisuilla ”taksivuudistus avasi paraatit talousrikollisille” (www.iltalehti.fi 10.2.2020), ”maksettu matka häviää järjestelmästä – ja samalla häviävät verotkin” (www.yle.fi 11.2.2020) ja ”harmaa talous näyttää olevan kasvussa taksialalla” (www.talouselama.fi 10.2.2020).

Harmaa talous ja alustatalouden ilmiöt

Eryisesti harmaan talouden kysymykset ovat nousseet esiin erilaisten alustatalouden toimijoiden ja sovellusten osalta. Epäilemättä niidenkin joukossa on hyvin toimivia, tehokkaita ja riittävät tiedot oikealla tavalla kerääviä järjestelmiä, joista tiedot toimitetaan edelleen täysin asianmukaisesti, mutta nykytilanne jättää liikaa tilaa harmaalle taloudelle.

Sovelluksia ja erilaisia alustatalouden malleja ei ole määritelty mitenkään, jolloin niiden joukossa on varmuudella myös malleja, joista verottajan edustaja totesi LVM:n tilaisuudessa 10.2.2020 ”kuitenkin antamisen jälkeen kaikki tiedot katoavat”.

Virossa jakamistalouden toimijoiden osalta verottaja ja alustatalouden toimijat ovat sopineet tietojen toimittamisesta, johon myös Suomessa alustatalouden toimijat ovat usein vedonneet. Erilaiset alustatalouden toimijat ovat kuvanneet tuota toimintatapaa erinomaiseksi ja heidän näkökulmastaan hyvin toimivaksi. Vuonna 2015 Viron Verohallinnon pääjohtaja Marek Helm linjasi,

että Viron ns. sosiaaliveroa ei tarvitse alustatalouden toimijoiden maksaa. Verottajan nettisivuilla tästä on oma ohjeistus, joka on nyt johtamassa täysin kohtuuttomaan tilanteeseen Virossa, tästä on juuri mm. Viron yleisradio uutisoinut näyttävästi.

Samoin Virossa on nyt herätty havaitsemaan, että taksiliikenteen valvonta on täysin mahdotonta ilman taksin ulkoisia tunnuksia. Esimerkiksi Viron toiseksi suurimman kaupungin Tarton kaupunginvaltuusto on julkisuudessa olevien tietojen mukaan kiinnittänyt tähän huomiota ja pitää tilannetta kilpailullisesti epäreiluna ja valvonnan kannalta mahdottomana. Samoin Verohallinto on jo aiemmin kantanut huolta siitä, että suomalaisen asiakkaan rahaliikenne kulkee Hollannin tai Yhdysvaltojen kautta. Jostakin syystä Suomessa edelleen sekä Ruotsin että Viron kokemustenkin jälkeen halutaan LVM:n arviomuistiossa nähdä tilanne toisin niin harmaan talouden kuin valvonnan ongelmien suhteen.

Verohallinnon vaatimat tiedot on saatava kaikilta nopealla aikataululla

Yhdymme varauksetta Verohallinnon esittämiin vaatimuksiin tiedoista, joita taksiyrittäjän ja mahdollisten kolmansien osapuolien tulee yhteiskunnallisille toimijoille toimittaa.

- y-tunnus
- ajoneuvon yksilöinti, rekisterinumero, myös vara-autoista
- kuljettajan yksilöinti, henkilötunnus
- kaikkien ammattiajajien ajankohta, matkan pituus ja ajallinen kesto
- kaikkien kyytien hinta- ja maksutapatiedot

Samalla on ehdottomasti määriteltävä tietojen toimittamistavat, tietojen säilyttäminen ja varmistettava, että tietoja ei jälkikäteen päästä muuttamaan. Kaikki tiedot tulee pystyä toimittamaan digitaalisesti. Tällä hetkellä tietojen toimittaminen voi edelleen tapahtua ruutuparilla ja käsin kirjoitettuna, aivan kuten kuitinantokin. Kuten verottajan edustaja on todennut, niin markkinoilla on mitä moninaisimpia laitteita, joilla kuitteja tulostetaan, mutta mitään tietoja ei jää mihinkään rekisteriin.

Oleellista ei ole laite, järjestelmä tai sovellus – oleellista on tietojen oikeellisuus

Oleellista ei ole mikä laite tai järjestelmä tämän kokonaisuuden hoitaa. Taksamittari, jota säätelee EU:n mittauslaitedirektiivi ja kansallinen mittauslaitelaki, on toimiva malli, mutta muitakin tapoja varmasti on olemassa. Tärkeintä on tietojen säilyminen ja niiden muuttamisen estäminen.

Verohallinnon edustajien näkemys LVM:n tilaisuudessa 10.2.2020 oli, että tällaista sovellusta voisi hyvin valvoa ja ylläpitää ns. kolmas osapuoli.

Mittauslaitelaki ja EU:n mittauslaitedirektiivi ovat teknologianeutraaleja

Voimassa olevaan EU:n mittauslaitedirektiiviä ja siihen kansallisesti liittyvää mittauslaitelakia on arvosteltu ”vanhanaikaiseksi” ja digitalisaatiota estäväksi. Mittauslaitelainsäädäntö määrittelee mittauslaitteille asetettavat vaatimukset eikä se ota mitään kantaa teknologiaan. Mikä tahansa teknologia sopii lain määrityksiin, kunhan sillä saadaan lain vaatimat mittauustehtävät toteutettua.

Voimassa oleva mittauslaitelaki (707/17.6.2011) toteaa laissa säädettävän mittauslaitteille ja -menetelmille asetettavista vaatimuksista ja niiden varmentamiseen liittyvistä toimenpiteistä, kun mittauslaitetta ja -menetelmää käytetään elinkeinotoiminnassa tuotteen tai palvelun hinnan taikka muun taloudellisen edun määrittämiseen mittauustulosten perusteella. Lisäksi laissa on oma lukunsa EU:n mittauslaitedirektiivin mukaisista mittauslaitteista ja niiden vaatimusten mukaisuudesta.

Miksi mittauslaitteiden toimivuudella ja tarkkuudella ei taksikäytössä ole merkitystä?

Arviomuistiossa on otettu esille ajatus, että mittauslaitelainsäädäntöä ei tarvitsisi noudattaa, jos taksamittaria vastaavan laitteen mittauustehtävä määriteltäisiin jotenkin uudella tavalla. Arviomuistion näkemyksen mukaan taksamittarin lakisääteinen mittauustehtävä määriteltäisiin ja rajattaisiin yksiselitteisesti laissa. Kovin erikoiselta tuntuu ajatus, että taksamittarin mittauustehtävä määriteltäisiin kansallisessa lainsäädännössä uudestaan, kun se on jo mittauslaitedirektiivin piirissä. On kovin vaikeata ymmärtää miksi taksiliikenteen mittauslaitteiden toimivuudella ja tarkkuudella ei olisi samaa merkitystä, kuin mittauslaitteilla yleisesti liiketoiminnassa on.

Taksissa mittauustehtävällä on ensisijainen merkitys kuluttajalle. Kuluttajan tulee voida luottaa siihen, että taksissa hinnoittelun perusteena oleva mittauussuure, olkoon se mikä tahansa, on mitattu oikein. Aivan vastaavasti kuin ruokakaupan hedelmävaaka vaaitetaan viranomaisen hyväksymän tarkastuslaitoksen toimesta, jotta kuluttaja maksaa varmasti oikeasta painosta tai kuten bensa-aseman polttoainemittari litramittauksen tulee olla tarkastettu ja riittävän tarkka, pitää taksiliikenteessä maksuperusteet olla oikein mitattuja.

Mittauslaitteella taksikäytössä saadaan myös yhteiskunnan vaatimat tiedot oikein, samoin kuin työnantaja ja työntekijä voivat mittauslaitteella perustella ja varmistaa omat oikeutensa.

Nyt olisi ensiarvoisen tärkeätä, että ei uudelleen tehtäisi voimassa olevaa lainsäädäntöä rikkovaa lakia. Ja toisaalta mielestämme taksiliikenteen mittauslaite on aivan yhtä merkityksellinen laite taloudellisen edun määrittämisessä, kuin missä tahansa muussakin elinkeinotoiminnassa. Taksirytystoiminta ei ole mitään harrastustoimintaa eikä sen osalta lainsäädännönkään tule kohdella toimialalla toimivia yrityksiä ajatuksella ”kunhan vähän sinnepäin”.

Rehelliset ja yritystoimintaansa vakavasti suhtautuvat taksiyrittäjät ja -yritykset sekä heidän työntekijänsä ovat tämän noin 20 kuukauden aikana olleet jo riittävän pitkään ongelmassa sekavan lainsäädännön aiheuttamien kilpailullisten vaikeuksien vuoksi.

Tekninen käyttöyhteys ja eriarvoiset vaatimukset eri yrittäjille

LVM:n arviomuistiossa on jälleen nostettu esiin kesällä 2018 katsastustoiminnan yhteydessä eduskuntaan viety esitys (HE 86/2018 vp), jonka eduskunta Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön mukaisesti hylkäsi. Matkan tilaaminen ja tai maksaminen teknisen käyttöyhteyden avulla on nostettu jälleen arviomuistiossa esiin. Tekninen käyttöyhteys on terminologisesti myös epäselvä ja tähän kiinnitimme huomiota jo tuossa em. eduskuntaan ilman lausuntovaihetta viedyssä hallituksen esityksen valiokunnan käsittelyssä. Valtiovarainministeriö on todennut, että tuota termiä ei sen epäselvyyden vuoksi tulisi lainsäädännössä käyttää. Kesällä 2017 Valtiovarainministeriön esityksessä todettiin myös ”Tekninen käyttöyhteys jäänee historiaan monimerkityksellisenä käsitteenä”. Professori Tomi Voutilainen toteaa omassa lausunnossa Perustuslakivaliokunnalle vuodelta 2016 ” Tekninen käyttöyhteys on eräs menettely, jolla tiedot voidaan luovuttaa toiselle viranomaiselle.” Samoin hän toteaa ” Nykyisin voimassa olevassa sääntelyssä laajemminkin tekninen käyttöyhteys ymmärretään eri tavalla eri laeissa.” Hallituksen esityksessä (HE 8/2002) todetaan ”Tekninen käyttöyhteys merkitsee teknistä mahdollisuutta katsoa kenen tahansa rekisteröidyn tietoja suoraan rekisteristä.” Koska termi ”tekninen käyttöyhteys” on epäselvä ja aiemmin sitä on käytetty lainsäädännössä täysin erilaisessa yhteydessä, niin emme edelleenkään voi kannattaa tällaista esitystä miltei osin.

Tarvittavat tiedot on vihdoin määriteltävä ja annettava teknologian kehittyä markkinoilla

Käsityksemme mukaan oleellista on siis arvioida mitä tietoja kuluttaja, yhteiskunta, työnantaja ja työntekijä tarvitsevat. Sen jälkeen määritellään tietojen säilyttäminen ja luotettavuus sekä tietojen muuttamisen estäminen sekä toimitustapa (rajapinta). Tämän jälkeen on yhdentekevää millä teknologialla niitä itse kukin tuottaa. Esimerkiksi Ruotsissa tilanne on melko tarkalla tasolla määritelty ja Taksiliiton esitys on tuosta mallissa edelleen kehitetty noudattaen teknologianeutraliteettia. Sekä taksamittarit että kehittyneet sovelluspohjaiset mallit ovat näkemyksemme mukaan sellaisenaan valmiita tähän toimintamalliin. Muistiossa tätä mallia kritisoidaan kustannusten ja viranomaisten työmäärän perusteella. Kun jo nyt sekä taksamittariteknologiaan perustuvat järjestelmät, että kehittyneet sovelluspohjaiseen teknologiaan perustuvat järjestelmät ovat toimivia ja tehokkaita, niin mitään uutta kustannusta ei tältä osin ole

syntymässä. Kehittyneet sovelluspohjaista teknologiaa käyttävät tahot ovat kaikissa mahdollisissa yhteyksissä kertoneet, että heidän järjestelmänsä toimivat jo nyt kuvaamallamme mallilla.

Kun kaikilla osapuolilla on tiedossa mitä tietoja pitää tuottaa ja toimittaa, niin sen jälkeen ei kenenkään enää tarvitse pohtia mikä teknologia on hyvä tai huono. Tämä mahdollistaisi kilpailun eri teknologiaratkaisuiden välillä eikä estäisi minkään uuden toimintamallin markkinoille tuleamista.

Verohallinto on käytännön ongelmissa ilman todellisia tietoja

Aikaisemmin Verohallinnolla on ollut varsin helppoa vertailla taksiryttäjien liiketoimintaa ja annettuja veroilmoituksia keskenään. Ajo- ja päivystysvelvoite, asemapaikka sekä vahvistettu enimmäistaksa teki yrityksistä verotuksen näkökulmasta vertailukelpoisia, jolloin poikkeavat tiedot löytyivät helposti. Tämä näkyy mm. arviomuistiossa kuvatussa verovalvonnan tuloksia kuvaavassa esimerkissä. Kuvatussa verotarkastusesimerkissä Verohallinto oli poiminut juuri näitä poikkeavia tapauksia tiedostoistaan ja näin tarkastustoimet pystyttiin kohdentamaan mahdollisiin ongelmatapauksiin. Lopputulos osoittaa, että kohdentaminen oli erinomaisen onnistunutta. Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista vertailukelpoisten tietojen keräämistä, kun liiketoimintaa voidaan harjoittaa niin monin eri tavoin. Monin eri tavoin toimiminen sinänsä on toimialan yrittäjille eduksi, mutta verotuksen oikeellisuuden varmistamisen näkökulmasta merkittävä ongelma.

Samalla Verohallinnon mahdollisuudet mm. arvioverotuksen käyttämiseen siinä laajuudessa kuin sitä aikaisempien laajojen taksialan verotuksellisten ongelmien selvittämiseksi 1970- ja 1980-luvulla käytettiin, ei enää ole mahdollista. Arvioverotuksen käyttöä hankaloittaa vertailutietojen puuttumisen lisäksi hallinto-oikeudelliset linjaukset. Korkein hallinto-oikeus on mm. todennut tuoreessa ratkaisussaan (KHO 2019/105), että arvioverotukseen ei ollut perusteita, kun kirjanpito oli puutteellista. Puutteellistakin kirjanpitoa piti KHO:n päätöksen mukaan pitää perusteena verotuksessa. Näin ollen sattumanvarainen, puutteellinen kirjanpito ei tule mahdollistamaan kovin helposti arvioverotukseen siirtymistä yksittäisten taksiryttäjienkään kohdalta.

Nykymallissa on paljon epäselvyyksiä

Taksamittarisääntelyn ongelmakohdista on Oulun yliopiston Tieto- ja sähkötekniikan tiedekunnan Interact-tutkimusyksikkö laatinut oman aivan juuri julkaistun raporttinsa. Tässä raportissa on varsin monipuolisesti lähestytty tätä kokonaisuutta. <https://interact.oulu.fi/site/files/2020-02/interact-2-2020.pdf>

Harmaa talous ja alalle tulon esteet

Arviomuistiossa on kirjattu useaan eri yhteyteen erilaisten lainsäädännöllisten vaikutusten merkitys alalle tulon esteenä. Mielestämme taksiryttäjäyys ja yritystoiminta yleisemminkin edellyttää seikkoja, jotka epäilemättä estää kenen tahansa ja miten tahansa yritystoiminnan aloittamisen. Tätä ei kuitenkaan ole syytä pitää lähtökohtaisesti kielteisenä näkökulmana. Kuluttajan ja yhteiskunnan näkökulmasta on parempi, että alalle tulevat yrittäjät ovat harkinneet riittävästi yritystoiminnan aloittamista ja siihen liittyviä vastuita ja velvollisuuksia. Tämä on epäilemättä myös yritystoimintaa harkitsevan henkilön näkökulmasta eduksi, jotta vältetään harkitsemattomilta päätöksiltä.

Esimerkiksi y-tunnuksen hankkimista ennen liikenneluvan hakemista kuvataan arviomuistiossa alalle tuloa hankaloittavana ja kustannuksia aiheuttavana seikkana. Y-tunnuksen saa Patentti- ja rekisterihallitukselta, kun tekee perusilmoituksen. Perusilmoituksesta peritään viranomaismaksuna 60 euroa. Jos yritystoiminnan estää tämän tyyppiset viranomaismaksut, niin voidaan perustellusti kysyä, onko kyseinen mahdollinen yritystoiminnan aloittaja todella harkinnut yritystoiminnan kannattavuutta ja toimialalle tulemisen hyötyjä ja haittoja riittävästi. Toisaalta voidaan myös kysyä, onko viranomaismaksujen taso oikea, jos PRH:n perusilmoituksen kustannukset estävät Suomessa yritystoiminnan aloittamisen?

Arviomuistio lähestyy useimpia säädöskysymyksiä alalle tulon esteinä. Puhtaassa teoreettisessa markkinataloudessa, jota ei tosiasiallisesti esiinny millään toimialalla eikä millään markkinoilla, mille tahansa toimialalle voi ryhtyä yrittäjäksi vailla kustannuksia ja vastaavasti markkinoilta voi poistua ilman kustannuksia. Tällaisessa teoreettisessa maailmassa alalle tulon esteet olisivat varsin ongelmallisia. Kun kyseessä on kuitenkin reaalimaailma, joka ei toimi talousteorian ihannemallin mukaisesti, niin jokaisella toimialalla on omat alalle tulon esteensä ja samalla myös alalta poistumisen esteet. Luvanvaraisessa taksirytytoiminnassa ja luvanvaraisessa taksinkuljettajan työssä on omat vaatimuksensa, joita mm. yhteiskunnan vastuiden ja velvoitteiden hoitamisen takaamiseksi, kuluttajansuojan, työntekijän suojan ja työnantajan suojan vuoksi tarvitaan. Jotta toimialan kilpailutilanne olisi mahdollisimman tasapuolinen ja sosiaalisesti oikeudenmukainen, niin nämä vaatimukset tulee olla kaikille toimijoille samat. Samoin näillä vaatimuksilla tulee varmistaa, että kaikkien alalla toimivien yritysten ja yrittäjien toimintaa pystytään valvomaan riittävästi, jotta lainsäädännön vaatimusten noudattaminen ei jää vapaaehtoisuuden tai hyväntahtoisuuden varaan.

Olisi ihanteellista elää ideaaliyhteiskunnassa, jossa kaikki toimisivat automaattisesti oikein ja rehellisesti yhteistä hyvää tavoitellen, mutta tämä ajatus on varsin naiivi. Harmillisesti kuitenkin arviomuistiossa tätä idealismia esiintyy valitettavan paljon.

TURVALLISUUS

Luvanvaraisuuden yksi merkittävistä perusteista on turvallisuus. Arviomuistiossa todetaan ”ainakin osa asiakkaista kokee, että digitaalisiin alustoihin perustuvat kyödinjakopalvelu parantavat taksipalveluiden turvallisuutta”. Kun lähes kaikissa taksien välityspalveluissa tuottavissa järjestelmissä

on myös digitaalisen tilaamisen ja monilta osin myös maksamisen mahdollisuus, niin voidaan pitää myönteisenä, että kuluttajat näin kokevat. Onko tälle mitään todellisia perusteita, jää arviomuistiossa valitettavasti mielipiteen tasolle.

Turvallisuusvaatimukset tulee olla viranomaislähtöisiä ja valvottavissa olevia

Oleellista kuitenkin on, että turvallisuus on merkittävä yksittäinen tekijä taksipalveluiden käyttämisessä ja sen vuoksi kuluttajan turvallisuuteen liittyviä viranomaisten asettamia ja valvomia vaatimuksia on syytä pitää riittävän korkealla tasolla. Turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia ei pidä asettaa yrittäjän vastuulle. Nykyisen lainsäädännön myötä liikenneluvan saa melko helposti, jolloin yrittäjällä ei välttämättä ole itsellään erityistä tarvetta kantaa huolta oman yrityksensä ja kuljettajien sekä kuluttajien turvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä. Turvallisuuteen liittyvät vaatimukset on ehdottomasti tultava viranomaiselta ja niitä on pysyttävä selkeästi ja tehokkaasti valvomaan.

Liikennelupa ja taksinkuljettajan ajolupa turvallisuuden perustana

Taksiyrittäjältä vaaditaan liikennelupa ja taksinkuljettajalta vaaditaan taksinkuljettajan ajolupa. Yrittäjän osalta on oleellista, että hän tuntee vastuunsa ja velvollisuutensa yritystoiminnan harjoittajana ja näin ollen pystyy parhaalla mahdollisella tavalla varmistamaan niin kuluttajan kuin työntekijänsäkin turvallisuuteen liittyvät näkökohdat. Tästä syystä liikenneluvan vaatimuksia on tarpeellista arvioida turvallisuuden takaamiseksi.

Kuljettajan ajolupa kuluttajan turvana

Kuljettajan ajoluvan perusteena on ensisijaisesti taksipalveluiden kuluttajan turvallisuus. Taksissa asiakas on yksin kuljettajan seurassa suljetussa tilassa, josta poistuminen kesken matkan on kutakuinkin mahdotonta. Kuluttaja asettaa itsensä alttiiksi kuljettajana toimivan henkilön osaamiselle, ammattitaidolle ja luotettavuudelle. Kuljettajan ajotapa ja turvallinen liikennöinti on osa kuluttajan turvallisuutta. Tällä hetkellä liikenneturvallisuuteen liittyvä osaaminen arvioidaan vain yleistä ajo-oikeutta myönnettäessä, eikä liikenneturvallisuuteen liittyvää osaamista tarkastella enää miltään osin ajolupaa hakiessa. Sama pätee kuljettajan toiminnan turvallisuuden ja luotettavuuden arviointiin muilta osin.

Arviomuistiossa viitataan kuljettajan ajoluvan saamiseen liittyvään suhteellisuusharkintaan lupavaatimusten osalta. Muistiossa todetaan Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisuun, jossa Trafín olisi vuonna 2018 annetun KHO:n päätöksen mukaan myöntää ajolupa, vaikka hakija ei täyttänyt luvan saamisen edellytyksiä. Tästä KHO:n päätöksestä (KHO 208/85) on mielestämme vedetty varsin erikoinen johtopäätös arviomuistiossa. Tuossa KHO:n ratkaisemassa tilanteessa kuljettajaluvan

hakija oli syyllistynyt ajo-oikeudetta ajamiseen, kun oli ajanut ajoneuvolla, joka oli rekisteröity kevyeksi kuorma-autoksi, B-luokan ajo-oikeudella. Kyseessä oli noin viiden (5) kilometrin matka ja ulkonäöltään vastaavia ajoneuvoja on rekisteröity myös henkilöautoiksi. Kuljettajaluvan hakija ei ollut tietoinen ajoneuvoa kuljettaessaan, että kyseessä ei ollut henkilöauto. On luonnollista, että tämän kaltaisen vähäisen teon ei pidäkään vaikuttaa taksinkuljettajan ajoluvan saamiseen. Muistiosta saa valitettavan väärän kuvan, että ylipäätään ei Traficomilla olisi oikeutta ja mahdollisuutta yksiselitteisesti noudattaa lain määräyksiä ajolupia evätessään. Taksinkuljettajan ajolupaa on syytä pitää jatkossakin edelleen tiukan sääntelyn myötä kuluttajan turvana.

Taksinkuljettajan ajoluvan perusteena viranomaisen järjestämä koe

Mielestämme taksinkuljettajan koevaatimusta tulee vähintään täsmentää ja siihen tulee lisätä uusia elementtejä, joilla voidaan arvioida kokelaan osaamista riittävän laajasti myös käytännössä. Kokeen tulee ehdottomasti sisältää kysymyksiä, joiden ymmärtäminen osoittaa riittävää kielitaitoa. Meille tulevan palautteen perusteella uskallamme väittää, että tällä hetkellä kuljettajina toimii henkilöitä täysin vailla minkäänlaista suomen tai ruotsin kielen osaamista.

Paikallistuntemus osana turvallisuutta

Paikallistuntemus on turvallisuuden yksi merkittävä osa-alue. Paikallistuntemuskoe poistettiin, koska se ei sellaisenaan enää täyttänyt muuttuneen lainsäädännön tarpeita eikä sellaisenaan ollut enää perusteltu. Lainvalmistelussa korostettiin tuolloin myös navigaattoreiden roolia paikallistuntemuksen osalta. Valitettavasti nyt näyttää siltä, että navigaattoreiden käytön osaamisessa on selkeitä puutteita. Kuljettajat eivät osaa käyttää navigaattoreita, vaan antavat ne asiakkaalle ja pyytävät asiakasta käyttämään navigaattoria. Kuljettajakoetta tulee laajentaa siten, että sillä voidaan arvioida myös kuljettajan navigaattorin käytön osaaminen ja kyky kirjoittaa osoitteita navigaattoriin.

Koulutusta lisäämään turvallisuutta, jos perusosaaminen ei muutoin riitä

Kuljettajakokelaalta voitaisiin myös tietyissä tapauksissa edellyttää pakolliseen koulutukseen osallistumista. Yksi vaihtoehto olisi normaalin ajokortin ajokokeen käytäntö. Ajokokeeseen osallistuvalla ja siinä hylätyksi tulleelle määrätään lisäkoulutusta ennen kuin voi osallistua ajokokeeseen uudestaan. Tämä malli voisi olla myös taksinkuljettajakoikkeessa toimiva malli. Kuljettajakoikkeeseen voisi osallistua ilman koulutusta, mutta jos tulee hylätyksi, niin ennen seuraavaan kokeeseen pääsemistä tulee osallistua määrättyyn ja hyväksytyyn koulutukseen. Koulutuksen pohjamallina voisi hyvin käyttää ennen 1.7.2018 voimassa ollutta mallia, joskin nykyvaatimuksiin sovellettuna. Tietojemme mukaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa on menossa kokeen sisältöön liittyvä hanke, tässä yhteydessä koulutusvaatimusta olisi luontevaa pohtia laajemminkin.

Kielitaito osana turvallisuutta

Liikennepalvelulaki edellyttää kuljettajalta joko suomen tai ruotsin kielen riittävää osaamista. Mikä on riittävää, on jäänyt vaille määrittelyä? Lähtökohtaisesti taksinkuljettajan kokeen läpäiseminen on riittänyt osoitukseksi riittävästä kielitaidosta. Kielitaito on osa turvallisuutta, erityisesti tämä korostuu erilaisten heikommassa asemassa olevien kuluttajien palvelutilanteissa. Taksinkuljettajalta ei kuitenkaan tarvitse vaatia erinomaista kielitaitoa, mutta jollakin tavalla nykyisen lainsäädännön vaatimustaso tulisi määritellä ja varmistaa. Tähän mennessä toteutetuissa taksien valvontatapahtumissa on esiintynyt kuljettajia, joilla kielitaitoa ei ole riittävästi tarkastuksen toimittamiseksi. Tämä ei kuitenkaan ole käytännössä johtanut mihinkään toimenpiteisiin viranomaisten taholta. Mielestämme selkeisiin puutteisiin tulisi puuttua ja tämän vuoksi kielitaidon tason määrittelyä tulisi täsmentää.

Kielitaitoon liittyen olemme saaneet tietoomme, että kuljettajakoetta vastaanottaessa ei aina pystytä varmuudella tunnistamaan kokeeseen osallistujaa riittävällä tasolla samaksi henkilöksi, jonka nimissä kokeeseen osallistutaan. Samaa ongelmaa esiintyy saamiemme tietojen mukaan myöskin valvonnan osalta, aina ei voida olla varmoja, että kuljettajan ajolupa on myönnetty samalle henkilölle, joka sen esittää. Tältä osin edellytämme, että viranomainen ryhtyy välittömiin toimiin tämän kaltaisten ongelmien ratkaisemiseksi, jotta taksipalveluita käyttävät kuluttajat voivat olla varmoja viranomaisten myöntämien kuljettajalupien oikeellisuudesta.

Liikenneturvallisuus osana kokonaisturvallisuutta

Arviomuistiossa kevyesti sivutaan myös liikenneturvallisuuteen liittyviä näkökantoja. Suomessa on rekisteröityjä henkilöautoja noin 3,5 miljoonaan kappaletta, näistä reilusti yli 2,5 miljoonaa on liikennekäytössä. Luvanvaraiseen liikenteeseen taksiksi rekisteröityjä autoja on noin 14.000 kpl. Liikennevakuutuskeskuksen tietojen mukaan vahinkoriski taksiliikenteessä on merkittävästi suurempi kuin yksityiskäyttöisillä ajoneuvoilla. Vahinkoriskin perusteella vakuutusmaksut ovat luvanvaraisessa liikenteessä olevilla ajoneuvoilla yksityiskäyttöisiä korkeammat. Onko noin 14.000 ajoneuvon kanta tilastollisesti riittävän suuri joukko vahinkoriskin osalta, kun tätä lukumäärä verrataan kaikkiin liikennekäytössä oleviin reilusti yli 2,5 miljoonaan henkilöautoon? Oletettavasti tuosta yli 2,5 miljoonan ajoneuvon joukosta löytyy myös muita yhtä pieniä ryhmiä, joiden vahinkoriski on kokonaisuuteen verrattuna poikkeava.

Koska luvanvaraisen liikenteen ajoneuvojen vakuutusmaksut muodostuvat tällä hetkellä ko. ryhmän vahinkoriskin perusteella, niin olemme varsin huolestuneita arviomuistiossa mainitusta liikennevahinkojen kehityssuunnasta. Vaikka erot eivät vielä ole kovin merkittäviä aikaisempaan nähden, niin suunta on selvä. Tällä on luonnollisesti kielteinen merkitys myös asiakasturvallisuuteen ja kuluttajan asemaan taksikuljetuksen aikana.

Taksinkuljettajien keskuudessa on käyty keskustelua mm. ajo-oikeuksien kansainvälisestä hyväksymisestä aiheutuvista ongelmista. Suomi hyväksyy varsin laajasti eri maissa myönnettyt ajo-oikeudet, joka omalta osaltaan saattaa olla vaikuttamassa taksiliikenteen turvallisuuteen. Suomalaiset ajo-olosuhteet ja suomalaisen liikennesääntöjen heikko tuntemus saattavat aiheuttaa liikenneturvallisuuden merkittäviä ongelmia. Meille kerrotun mukaan pääkaupunkiseudulla toimii jopa sellaisia taksinkuljettajia, jotka ovat saaneet taksinkuljettajan ajoluvan ennen kuin he ovat ajaneet henkilökohtaisesti kertaakaan autolla. Jos tämän kaltainen toiminta on edes teoriassa mahdollista, niin asiaan tulee puuttua välittömästi tavalla tai toisella. Mallia voidaan ottaa esimerkiksi Ruotsista, jossa samaa ongelmaa on pyritty ehkäisemään pakollisella ajonäytöllä ennen taksinkuljettajan luvan myöntämistä. Ottaen huomioon, että kansainvälisessä tavaraliikenteessä kuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen liittyviä todistuksia yleisesti tiedetään olevan ostettavissa, niin on hyvin todennäköistä, että myös ajo-oikeuksia on kansainvälisillä markkinoilla varsin helppo saada ilman ajokokemusta.

Turvallisuusvaatimukset eivät voi olla toimialakohtaisia

Taksinkuljettajan ajolupaa ei vaadita, jos työntekijän työnantajana on koti- ja matkailupalvelualan yritykset ja taksinkuljetustyötä tehdään osana ko. palvelua. Koti- ja matkailupalvelualan kuljettajat vapautettiin taksinkuljettajan ajolupavaatimuksesta kesällä 2018 erittäin nopealla lainvalmistelulla sekä todella pikaisella eduskuntakäsittelyllä. Matkailu- ja ravitsemusalan etujärjestö onnistui vakuuttamaan ministeriön lainvalmistelun, maan hallituksen ja eduskunnan muutamassa päivässä siitä, että heidän toimialaansa ei saa säädellä tältä osin muuta ympäröivää yhteiskuntaa säätelevällä tavalla.

Mielestämme jo nykyinen taksinkuljettajan ajolupaan liittyvä vapautus koti- ja matkailupalveluyritysten työntekijöille johtaa kuluttajan turvallisuuden osalta erikoiseen tilanteeseen. Eikö matkailupalveluyrityksen kuljetuksen piirissä olevan kuluttajan turvallisuus ja kuluttajansuojan vaatimukset ole tasavertaiset muiden kuluttajien kanssa?

Lisäksi tämä johtaa myös kilpailullisesti epätasa-arvoiseen tilanteeseen matkailukeskusten kuljetuspalveluiden kilpailuttamisessa. Koti- ja matkailupalveluyritys voi ottaa kuljetuspalvelun suorittajaksi, siis kuljettajaksi, aivan kenet tahansa ajokortin omaavan henkilön ja taksiyrittäjällä tätä mahdollisuutta ei ole. Ääritapauksessa jopa taksinkuljettajan ajoluvan esimerkiksi terveydellisin perustein menettänyt kuljettaja voi siirtyä tekemään samaa työtä ja kuljettamaan samoja kuluttajia, kunhan työnantajana on koti- ja matkailupalveluyritys.

HINNOITTELU

Kuluttajan on syytä olla kiinnostunut hinnoittelusta

Taksipalveluiden käyttäjien oma vastuu hintatietoisuudesta on lisääntynyt lainmuutoksen myötä merkittävästi. Näyttää siltä, että hintatietoisuus on hiljalleen lisääntymässä, mutta siihen on syytä myös viranomaisten kiinnittää huomiota. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tiedottaa monista liikenteeseen liittyvistä kysymyksistä, mm. kaasuautoihin liittyi merkittävä kampanja juuri hiljattain. Mielestämme viranomaisen olisi hyvä tiedottaa kansalaisille myös tästä taksimatkojen hinnoittelun täydellisestä vapauttamisesta.

Hinnoista on ehdottomasti kerrottava kuluttajalle

Kuluttajalla tulee aina ennen palvelun käyttämistä olla mahdollisuus saada tieto palvelun hinnoittelusta. Hintatietojen varmistamisen tulee olla kuluttajalle helppoa ja yksinkertaista. Hinnoittelu ei saa perustua miltään osin kuluttajan ymmärtämättömyyteen eikä kohtuuttomia hinnoittelumalleja pidä sallia miltään osin.

Hinnoittelu ja hinnan ilmoittamien ovat yritysten kilpailukeinoja

Hinnoittelu ja hinnan ilmoittaminen ovat luottamusta herättäviä markkinointikeinoja. Selkeä tapa esittää hinnat siten, että kuluttajan on helppo arvioida kustannuksensa, parantaa palveluntuottajan asemaa markkinoilla. Hinnoittelusta ja sen selkeydestä on muodostumassa yritysten välinen kilpailukeino, tätä ei pidä mennä rajoittamaan tarpeettomalla sääntelyllä.

Hinnoitteluun ja siihen liittyvään informaatioon liittyvien määräysten tulee olla tasapuolisia

Markkinaehtoisessa taksiliikenteessä hinnoittelun ja siihen liittyvien mahdollisten määräysten ja säädösten tulee olla kaikkia yrittäjiä sosiaalisesti oikeudenmukaisesti ja tasapuolisesti kohtelevia. Mielestämme 1.2.2020 voimaan tullut Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin määräys hintojen esillä pitämisestä on kuluttajan näkökulmasta ongelmallinen ja yrittäjien näkökulmasta epäoikeudenmukainen, kun se ei kohtele kaikkia toimialan yrittäjiä samalla tavalla.

Hinnoitteluun ja siihen liittyvään informaatioon liittyvien määräysten tulee olla yksiselitteisiä ja kuluttajien asemaa parantavia

1.2.2020 voimaan tullut hintojen ilmoittamisen määräys ei mielestämme paranna hinnan ilmoittamiseen ja hinnoitteluun liittyviä ongelmia oleellisesti. Samanlainen hintatarra autossa saattaa jopa johtaa kuluttajaa harhaan ja kuvittelemaan, että samanlainen hintatarra tarkoittaa samoja hintoja. Hintatarran erilaiset symbolit ovat myös osin vaikeasti tulkittavia ja myös niiden myötä saattaa tulla erilaisia väärinymmärryksiä. Hintamääräykseen antamamme lausunto syksyiltä 2019 on näin ollen edelleen varsin ajankohtainen.

Hintataso määräytyy markkinoilla

Hintatasoa ei markkinaehtoisessa taksiliikenteessä voi määrittellä, hintojen tulee antaa vapaasti määräytyä markkinoilla kysynnän ja tarjonnan pelisäännöillä. Hintataso on yksi tekijä, joka määrittelee yrittäjien markkinoille tulemisen tai sieltä pois lähtemisen. Talousteorian mukaisesti hintojen noustessa ylisuuriksi, tulee alalle uusia yrittäjiä ja vastaavasti hintatason laskiessa liian alas, markkinoilta poistuu yrittäjiä. Samoin hintatason noustessa liian korkeaksi, kuluttajat valitsevat taksipalvelua korvaavia vaihtoehtoja, jolloin kysyntä laskee, joka johtaa markkinaehtoisten hintojen laskuun.

Hinnoittelussa tulee olla erilaisia vaihtoehtoja

Hinnoittelussa pitää olla erilaisia vaihtoehtoja. Kiinteät hinnat tulee ehdottomasti olla aina sallittuja, esimerkiksi kiinteä hinta laivasatamasta rautatieasemalle. Samoin sopimushinnat tulee olla aina sallittuja siten, että kuluttaja voi kertoa mihin on menossa ja saa taksilta kiinteän hinnan määränpäähän. Myös erilaiset vyöhykehinnat tulee olla mahdollisia, esimerkiksi kaupungin keskusta-alueella hinta on aina sama riippumatta mistä lähtee ja minne menee.

Hinnoittelurakenteesta voi tarvittaessa antaa kaikkia yrittäjiä tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti koskevan määräyksen

Mielestämme ainoa hintaan liittyvä lainmuutos, joka voisi helpottaa ja yksinkertaistaa taksipalveluiden hinnoittelua on hinnoittelurakenteesta määrääminen. Kansainvälisesti yleisesti

taksimatkojen hinnoittelussa on käytössä ajan ja matkan mittaamiseen perustuva hinnoittelu. Suomessakin voitaisiin määrätä, että taksimatkan hinta muodostuisi lähtömaksusta, aikamaksusta ja matkamaksusta. Tällöin voitaisiin myös määrittellä ns. Ruotsin mallin mukainen vertailuhinta, esimerkiksi 15 min ja 10 km matkalle.

Jos lainsäädäntöön määriteltäisiin hinnoittelurakenne ja vertailumatkan hinta, niin silloin voitaisiin nykyinen yli 100 euron matkasta erityisesti sopimisesta luopua ja sen sijaan ottaa käyttöön myös ns. Ruotsin mallin mukainen käytäntö. Ruotsissa kuluttajalle pitää erikseen kertoa, jos taksissa, jonka hän aikoo ottaa käyttöön, vertailuhinta ylittää tietyn tason. Tämä olisi kuluttajansuojan kannalta oleellisesti toimivampi malli, kuin nykyinen määräyksemme 100 euron matkoista. Nyt meillä voi lyhytkin matka maksaa mitä tahansa, jos se on alle 100 euroa, eikä siitä tarvitse erikseen kuluttajalle kertoa. Toisaalta pitkien etäisyyksien alueilla, esim. Lapissa, Kainuussa ja Itä-Suomessa, pitää aina erikseen informoida kuluttajaa, kun matkan hinta ylittää 100 euroa.

Missään tapauksessa ei pidä tältäkään osin määräyksiä tai lainsäädännöllisiä vaatimuksia muotoilla eri lailla toimiville taksiryityksille ja -yrittäjille eri tavoin, jotta ei aiheuteta markkinoilla kohtuuttomia vääristymiä joidenkin yrittämismallien eduksi tai toisten haitaksi.

Taksipalveluiden hintojen vertailu ennen ja jälkeen hintasääntelystä luopumisen ei ole perusteltua, eikä anna oikeudenmukaista ja oikeata kuvaa kuluttajille

Hintavertailu ennen lainmuutosta voimassa olleiden hintojen ja 1.7.2018 tapahtuneen enimmäishinnoista luopumisen jälkeen syntyneiden hintojen välillä ei ole miltään osin perusteltua. Hintasääntelyn tarkoitus oli pitää hinnat keinotekoisella tasolla samalla kun toimialalla oli liikenneluvissa määrä sääntely. Luonnollisesti hinnat eriytyivät, kun hintasääntelystä luovuttiin. Samoin hinnoitteluperusteet vapautuivat, jolloin hinnanmuodostus muuttui monilla toimijoilla entisestä. Lisäksi eräät toimijat ovat ottaneet kysynnän ja tarjonnan myötä muuttuvan hinnoittelumallin, aivan kuten mm. lentohinnoissa on ollut jo vuosikausia. Ajoittain taksin saa entistä halvemmalla, ajoittain se on kalliimpi. Vertailu hintasääntelyn ja vapaan hinnoittelun välillä ei kuitenkaan ole mitenkään perusteltua. Samoin hintojen voimakkaan eriytymisen vuoksi ei enää ole yksiselitteistä hintatasoa, jonka voitaisiin väittää yleispätevästi edustavan taksialan hintoja.

Julkisuudessa esitetyt tilastot, jotka eivät siis ole vertailukelpoisia, ovat valitettavasti antaneet kuluttajille tilanteesta väärän käsityksen. Tämä näkyy erityisesti niiden kuluttajien käsityksessä hintatasosta, jotka eivät juuri taksipalveluita käytä.

SAATAVUUS

Saatavuus käsitteenä

Onko taksipalveluiden saatavuus silloin kunnossa, jos taksin saa per heti tilaamalla mihin tahansa maassamme? Vai riittääkö, että taksin saa kutakuinkin kaikkialle maamme alueella, jos sen tilaa riittävän ajoissa? Vai tarkoitetaanko saatavuudella jotakin tältä väliltä? Onko määritelmä sama koko maan alueella, kaikkina vuoden päivinä ja vuorokauden aikoina?

Saatavuus ja hinnoittelu

Hintasääntelyn aikana taksin sai jouluaattona kotipihaan yhdeksän (9) euron hintaan. Markkinaehtoisessa hinnoittelussa tämä ei todennäköisesti voi toteutua näin koko maan alueella. Onko hinnoittelu ja saatavuus toisiinsa yhdistettävissä?

Markkinaehtoinen lainsäädäntö ei mahdollista suoranaisesti saatavuuteen vaikuttamista

Laki liikenteen palveluista lähtee markkinaehtoisesta vapaasta yritystoiminnasta. Saatavuuden osalta tilanne on muuttunut lainmuutoksen myötä oleellisesti. Aiemmin määräsääntely mahdollisti asemapaikat sekä ajo- ja päivystysveloitteen ja vahvistetun hinnan. Tätä mahdollisuutta ei markkinaehtoisessa yritystoiminnassa ole eikä voi olla.

Avoimilla markkinoilla palvelutuottajat tuottavat palvelua siellä ja silloin, kun se on kannattavasti mahdollista. Kuten arviomuistiossa todetaan, niin erityisesti saatavuudessa on ongelmia alle 20.000 asukkaan kunnissa. Näitä kuntia maamme kunnista on noin 82 %.

Taksipalvelut osana julkista liikennettä edellyttävät saatavuutta

Taksi on osa julkista liikennettä. Taksilla kuluttajat pääsevät eri liikenneasemille, jotta voivat käyttää julkista kaikille avointa joukkoliikennettä ja tämän lisäksi taksi on usein ainoa saatavilla oleva liikenneväline. Jos kulku liikenneasemille on mahdotonta puutteellisen taksipalvelun saatavuuden

vuoksi, niin tästä on haittaa koko joukkoliikenteelle. Tällä on myös selkeä yhteys liikenteen päästöihin, jos kansalaisten on käytettävä omaa henkilöautoaan julkisen liikenteen sijaan.

Saatavuus ei varsinaisesti ole palveluntuottajien vastuulla

Saatavuuden varmistaminen ei varsinaisesti ole taksiryttäjien vastuulla. Luonnollisesti taksiryttäjänkin on pohdittava omalta osaltaan, millaista saatavuutta hän pystyy tarjoamaan ja millaista saatavuutta hänen on tarjottava, jotta kuluttajat luottavat hänen palveluidensa olevan tarvittaessa saatavilla. On hyvin todennäköistä, että yrittäjä menettää asiakkaita myös kannattavan liiketoiminnan aikoina, jos häneltä ei saa minkäänlaisia palveluita hankalina ajankohtina edes ennakkotilauksella. Tältä osin saatavuuden varmistaminen perustuu yrittäjällä aina kuitenkin kannattavuuden kokonaisarviointiin, aivan kuten millä tahansa liiketoiminnan osa-alueella.

Yhteiskunnan rooli saatavuuden varmistamisessa

Pääasiallinen vastuu saatavuudesta on yhteiskunnan eri toimijoilla. Jos kunnassa halutaan olevan taksipalveluita, niin kunnan on syytä pohtia mahdollisia kilpailuttamismalleja, joilla pystyy saatavuuden sillä tasolla varmistamaan kuin ko. kunnassa halutaan. Muistiossa todetaan, että saatavuus saattaa olla myös perustuslaillinen liikkumisen ja tasavertaisuuden kysymys, jolloin yhteiskunnan vastuu on entistäkin suurempi.

Julkisten hankintojen kehittäminen edistää markkinaehtoisten palveluiden saatavuutta

Mielestämme erilaiset kuntien ja muiden yhteiskunnallisten toimijoiden lakisääteisten kuljetusten kilpailuttamismenettelyt ovat hyvä keino tukea saatavuutta myös muilta osiltaan.

Useissa kunnissa kilpailuttamismallit ovat tällä hetkellä varsin hankalia ja hankintaosaamisessa on puutteita. Erilaiset kuntien toimintatavat, joiden myötä kilpailuttamisvaatimuksia pyritään välttämään, ovat valitettavan yleisiä. Niissäkin tapauksissa, joissa varsinainen hankintaprosessi toimii oikein, saattaa hankinta käytännössä tapahtua vastoin kilpailutuksen ehtoja.

Jos kunta kilpailuttaa esimerkiksi koulukuljetukset siten, että niitä tulee hoitamaan lähikaupungin suuremmat yritykset, niin silloin samanaikaisesti oman kunnan pienten yritysten toimintaedellytykset heikkenevät ja paikallinen tarjonta vähenee edelleen. Oman kunnan yrittäjiä ei voi suosia, mutta vaikkapa lisäämällä koulukuljetuksiin päivystykseen liittyviä vastuuta ja velvoitteita, mahdollistetaan helpommin oman kunnan palveluiden säilymistä. Saatavuuden osalta ratkaisumahdollisuudet ovat siis yhteiskunnan omissa käsissä.

Tasapuoliset vaatimukset edistävät saatavuutta

Oleellista on saatavuudenkin osalta, että sääntely, vastuut ja velvollisuudet ovat yhteneväiset koko markkinoilla ja kaikilla yrittäjillä, jotta ei erilaisin lainsäädännöllisin toimin heikennetä vielä nykyisestääänkin taksimarkkinoiden toimivuutta.

Arviomuistion monissa kohdissa sääntelyä arvioidaan osa-aikaisuuden ja sivutoimisuuden edistämisen näkökulmasta. Osa-aikaisuutta ja sivutoimisuutta ei tule estää mitenkään lainsäädännöllisillä vaatimuksilla, mutta niitä ei pidä myöskään asettaa markkinoilla kilpailulliset edullisempaan asemaan päätoimisiin yrittäjiin nähden. Helpottamalla yritystoiminnan vaatimustasoa osa-aikaisilta yrittäjiltä heidän kilpailuasemansa paranee päätoimisiin yrittäjiin nähden. Tällöin on todennäköistä, että hiljaisemman kysynnän alueilla tai aikoina päätoiminen taksiryttäjäyys tulee kannattamattomaksi ja toiminta päättyy. Tällöin saatavuuden osalta tilanne heikkenee oleellisesti, kun jäädään osa-aikaisen tai sivutoimisen taksitoiminnan varaan.

Erityisryhmien ja muiden heikommassa asemassa kuluttajana olevien saatavuuden turvaaminen

Saatavuuden osalta on huomioitava myös erilaiset erityisryhmät ja muita heikommassa asemassa olevat kuluttajat. Taksipalveluiden käyttäjissä on paljon erilaisia vammaisia, sairaita, lapsia tai muita asiakkaita, joiden palvelu sisältää paljon muutakin kuin kyytiin ottamisen ja kyydistä jättämisen. Näissä ryhmissä on paljon kuluttajia, joita pitää avustaa tavalla tai toisella taikka joiden osalta pitää huolehtia saattamisesta sisälle tai hakea sisältä. Tällaista palvelua ei osa-aikaiset tai sivutoimiset yrittäjät välttämättä näe kannattavaksi toiminnaksi. Tällöin näiden ryhmien palveluiden saatavuus heikkenee merkittävästi, jos päätoimista taksipalvelua ei kunnan alueella ole tarjolla.

LAATU

Palveluiden laatu on yritystoiminnan kilpailutekijä

Palveluiden laatu on selkeästi ja yksiselitteisesti kilpailutekijä. Yritysten ja yrittäjien tulee itse arvioida minkälaista laatutasoa tarjoavat toiminnassaan eli pohdittava mikä on sopiva taso, jolla yritys voi menestyä markkinoilla. Kuluttajat odottavat eritasoista palvelua ja siltä osin laadun tulee olla ehdottomasti markkinoiden muodostama vaatimustaso. Osa asiakkaista tyytyy huonompaan laatuun, joka mahdollisesti näkyy edullisempina hintoina ja toisaalta osa kuluttajista hakee korkeaa laatua ja ovat valmiita maksamaan siitä. Kuluttajan valinnat ovat oleellisia tältä osin.

Julkisissa hankinnoissa minimilaatu tulee olla peruslähtökohtana

Julkisissa hankinnoissa laatuksiterit tulee asettaa hankinnan ehdoiksi. Erityisesti, jos hankinnan kohteena on lasten, sairaiden, vammaisten tai vanhusten kuljetuspalvelut, niin laadun tulee olla lähtökohtaisesti määriteltynä siten, että palvelua käyttävät henkilöt eivät joudu sen suhteen hankaliin tilanteisiin. Julkisissa hankinnoissa tulee ehdottomasti hankintaprosesseja tältäkin osin kehittää ja erityisesti huolehtia siitä, että hankinnat toteutetaan kaikilta osiltaan hankinta-asiakirjojen mukaisesti.

Eri toimijoilla on erilainen laatu, eri toimijoiden tulee voida erottua ulkoisesti

Laadun osalta on tärkeätä, että kuluttaja tietää palvelua käyttöönsä ottaessaan, riippumatta miten se tapahtuu, millaista palvelua saa. Toimet, jotka saattavat aiheuttaa kuluttajalle sekaannusta siitä, kenen kanssa hän asioi, pitää estää kaikin käytettävissä olevin keinoin. Esimerkiksi Kilpailu- ja kuluttajaviraston osin ristiriitaisissa vaatimuksissa oleva useammassa välityksessä yhtä aikaisesti toimiminen, vaikeuttaa kuluttajan asemaa ja valintaa merkittävästi.

VÄLITYSKESKUSTEN ROOLI JA TOIMINNAN PELISÄÄNNÖT

Välityspalvelu terminä lainsäädännössä

Laki liikenteen palveluista tuntee termin välityspalvelu, mielestämme olisi ollut syytä tässä arviomuistiossa ja KKV:n selvityksessä käyttää samaa terminologiaa kuin lakitekstissäkin välttääksemme tulkinnalliset epäselvyydet. Arviomuistiossa on välityspalvelun tuottajat rajattu varsin vahvasti taksien tilausvälityskeskuksiin. Tilannetta olisi tullut ehdottomasti arvioida kaikkien erilaisten välityspalveluiden näkökulmasta eikä rajata arvioita nyt esitetyllä tavalla. Jostakin syystä erityisesti muistiossa arviointi kohdistetaan ”perinteisiin taksien välityskeskuksiin”.

Välityspalvelut ovat yksi ja yhtenäinen kokonaisuus, tähtäkään osin ei pidä sääntelyä määritellä välityspalvelueryityksittään

Arviomuistiossa ja sen taustalla olevassa Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksessä on jostakin syystä taksien tilausvälitystoimintaa harjoittavia yhtiöitä haluttu arvioida eri tavoin niiden toimintamallin perusteella. Mielestämme ei ole lainsäädännöllisesti tai muiden määräysten osalta syytä mitenkään erotella eri tavoin toimivia tai omistettuja taksien tilausvälitysyhtiöitä.

Vahvoja viittauksia laittomaan toimintaan

Arviomuistio sisältää valitettavan paljon erilaisia kilpailuoikeudellisiin ongelmiin liittyviä viittauksia, joita ei kuitenkaan tekstissä ole miltään osin avattu. Teksti antaa ymmärtää, että kilpailuoikeudellista lainvastaista toimintaa harjoitettaisiin kovinkin laajasti ja yleisesti. Teksti on kirjoitettu siten, että viittaukset ja vihjailu kohdistuu vain osaan välityspalvelun tuottajista. Muistiossa käytetään termejä välityskeskus, taksien välityskeskus ja perinteiset välityskeskukset. Nähtävästi muistiossa halutaan jostakin syystä arvioida erityisesti taksien välityskeskuksia, vaikka lainsäädäntö tuntee välityspalvelut yhtenä suurena kokonaisuutena.

Jos toimitaan laittomasti, niin silloin toimintaan pitää puuttua

Jos KKV näkee tutkintansa perusteella laitonta toimintaa, niin siihen tulee ehdottomasti puuttua lain suomin keinoin eikä kirjoittaa arviomuistioon epämääräistä ja vaikeasti tulkittavaa tekstiä, josta voisi epäillä laittomuuksia tapahtuvan, mutta niihin ei ole puututtu. Käsityksemme mukaan Suomessa lähtökohtaisesti on voimassa syyttömyysolettama, jollei toisin osoiteta. Tässä muistiossa syyllistetään käytännössä kaikki taksiyrittäjien itsensä omistamat välityspalvelueryitykset. Samanaikaisesti lainsäädännöllisiä vaatimuksia ollaan esittämässä vain osalle välityspalvelueryityksiä. Pidämme erittäin valitettavana tapaa ja tyyliä, jolla tähän mahdolliseen ongelmakenttään on otettu kantaa.

Välityspalvelueryityksille lisää vastuuta ja vähemmän valtaa sääntelyn keinoin

Välityspalvelueryityksiä on arviomuistiossa haluttu säädellä siten, että välityspalvelun tuottajalle lisätään merkittävästi erilaisia vastuita ja velvoitteita ja samanaikaisesti halutaan estää välityspalvelueryityksen mahdollisuus vaikuttaa välityspalvelun piirissä olevien palveluntuottajien (taksiyryitysten) minkäänlainen ohjaaminen tai minkäänlaisten velvoitteiden asettamista heille.

Erityislaki välityspalvelun tuottajille ei ole ratkaisu

Ajatus erityislaista, jonka perusteella jokaisen yrittäjän pitäisi päästä minkä tahansa välityspalveluntuottajan toiminnan piiriin ja samanaikaisesti toimia usean keskenään kilpailevan välityspalveluntuottajan toiminnan piirissä, on kestävä. Miten välityspalveluntuottaja voisi taata kuluttajalle palveluita, kun ko. välityspalveluntuottaja ei edes tiedä kuka, missä ja koska hänen välityksensä piirissä on käytettävissä.

Palveluntuottajalle oikeus olla kaikissa välityspalveluissa samanaikaisesti on mahdoton ajatus

KKV:n esittämä ns. ”multihoming” on kuolleena syntynyt ajatus. Tuntuu erikoiselta, että taksiliikenteessä pitäisi tällainen malli olla käytössä, kun kansalaisten ja kuluttajien näkökulmasta huomattavasti merkittävämmässä erittäin voimakkaasti keskittyneessä elintarvikekaupassa tätä ei ole edes esitetty. Kesko, jonka suurimmat osakkeenomistajat ovat kauppiaita sekä heidän erilaisia yhteenliittymiä, ei mahdollista K-ryhmän myymälässä S-ryhmän tai Lidl:n tuotteiden myymistä millään ehdoilla. K-ryhmän kauppa on myös ulkoisesti Keskon ohjeistuksen mukainen henkilökunnan asusteita, ikkunoiden teippauksia myöden. Samoin K-ryhmän kaupan valikoiman päälinjaus tulee suoraan Keskolta. Miksi näin ei voisi olla taksiliikenteessä?

Samalla on todettava, että ei myöskään pidä lainsäädännöllisesti kieltää ottamasta välityspalveluiden piiriin sellaisia palveluntuottajia, jotka ovat myös jonkun muun välityspalvelun piirissä.

Kuluttajan tulee tuntea palveluntuottaja ja välityspalvelun tuottaja

Kuluttajaa voi hämmäntää tilanne, jossa häntä kuljettaa kahdella eri kerralla sama taksiryttäjä samalla autolla. Hinnoittelu kuitenkin poikkeaa näiden kahden matkan osalta keskenään, kun tilaus on tehty eri tilauskanavien kautta.

”Multihoming” on keino tuhota kilpailevan välityspalvelun laatu ja yrityskuva

”Multihoming” mahdollistaa myös kilpailevan yrityksen toiminnan häirinnän ja jopa sabotoinnin. Välityspalvelun A ja B toiminnassa mukana oleva yrittäjä X voi halutessaan toimia mahdollisimman huonosti aina, kun hän saa tilauksen välityspalvelun B toimesta ja samalla kertoa kuluttajalle, että nimenomaa välityspalvelusta A saa luotettavaa, hyvää ja laadukasta palvelua. Samoin ko. yrittäjä X

voi ottaa tilauksen vastaan välityspalvelun B välityksestä, mutta jättää menemättä paikalle, jolloin kuluttaja saa huonon käsityksen välityspalvelun B toiminnasta ja välityspalvelu B joutuu selvittämään tilannetta käyttäen siihen omia resurssejaan.

”Multihoming” vähentää kilpailua

”Multihoming” ei edistä kilpailua, ei paranna saatavuutta, ei lisää turvallisuutta, ei kannusta laadun parantamiseen eikä lisää hinnoittelun ymmärrettävyyttä. Jos palveluntuottajalla on oikeus päästä kenen tahansa välityspalveluntuottajan palveluiden piiriin eikä välityspalveluntuottajalla ole mitään käytännön keinoja oman toimintansa kannalta keskeisten ohjauskeinojen käyttämiseen, niin käytännössä se johtaa toiminnan näivettymiseen. Miksi kukaan panostaisi kehittämiseen, laatuun, osaamiseen, teknologiaan, kun menestyksen saavuttanut välityspalveluntuottaja joutuisi jakamaan osaamisensa kaikille palveluntuottajille? Kilpailu- ja kuluttajaviraston edellinen pääjohtaja Juhani Jokinen totesi tilaisuudessamme Helsingissä 20.9.2016, että eihän se kilpailua lisää, jos kaikki yrittäjät otetaan samaan välitykseen. Nähtävästi KKV:n näkemys tältä osin on oleellisesti muuttunut.

Välityspalvelun sääntelyn on oltava tasapuolista ja oikeudenmukaista kaikkia toimijoita kohtaan

Välityspalvelun tuottajia tulee kohdella lainsäädännössä tasavertaisesti ja oikeudenmukaisesti. Pitkään toimialalla olleita yrityksiä ei pidä rangaista siitä, että ne ovat toimineet jo ennen lain uudistamista. Välityspalvelun käyttämät tekniset ratkaisut tilausten välittämisessä, maksuliikenteessä tai millään muullakaan osa-alueella, ei myöskään saa olla miltään osin vaikuttamassa siihen miten ko. toimintaa säädellään lainsäädännössä. Puhelintilaus ja sovelluspohjainen tilaus ovat aivan yhtä arvokkaita toimintamalleja markkinaehtoisessa taksiliikenteessä. Kotimaisten pienyrittäjien omistama välityspalvelu ei ole millään muotoa huonompaa toimintaa ja tiukempaa sääntelyä vaativaa kuin esimerkiksi ulkomaalaisten pääomasijoittajien omistama välityspalvelu tai esimerkiksi ulkomaalaisten yksittäisten sijoittajien omistama välityspalvelu.

ARVIOMUISTION OLEELLISET PUUTTEET

Vaikka LVM:n arviomuistio on varsin laaja ja monipuolinen sekä lähestyy taksialan sääntelyyn liittyviä ongelmia monilta merkittäviltä osiltaan, niin jotkin asiakokonaisuudet näyttävät muistiossa jääneen huomiotta.

Laiton liikenne

LVM:n arviomuistiossa ei ole huomioitu mitenkään laittoman ammattimaisen liikenteen ongelmia. Yleisesti on tiedossa, että erilaisia internetin alustoja hyödyntäen maassamme toimii useita erilaisia kuljetuspalvelua välittäviä tahoja. Näiden toiminnan piirissä on toki joitakin sellaisiakin toimijoita, jotka hoitavat kimpapakyytejä aivan laillisin perustein. Valitettavasti näissä ryhmissä on kuitenkin yhä kasvava määrä laitonta liiketoimintaa harjoittavia tahoja, jotka jättävät kaikki yhteiskunnalliset vastuut ja velvoitteet hoitamatta, harjoittavat liikennettä ilman liikennelupaa, kuljettavat henkilöitä ilman kuljettajan ajolupaa ja jättävät saamansa maksut ilmoittamatta niin verottajalle kuin muillekin yhteiskunnan eri tahoille.

Käytännössä näissä ryhmissä saattaa toimia sellaisia henkilöitä, jotka saavat erilaisia yhteiskunnan tukia samanaikaisesti. Näyttää siis siltä, että veronmaksajat maksavat heidän elantonsa kahteen kertaan. Nyt erilaisten tukien muodossa ja sitten aikanaan vielä Kelan välityksellä eläkkeet, kun nyt ne jäävät hoitamatta. Näistä ilmiöistä on tehty useita eri tutkintapyyntöjä, mutta tutkinnan vaikeuden ja yksittäisten näyttöjen löytämisen vaikeuden vuoksi poliisi on jättänyt nämä käytännössä tutkimatta. Oulun poliisi on yhden laajemman iskun tehnyt ja siinä yhteydessä on ongelmien laajuudesta saatu jonkinlaista näyttöä. Ruotsissa tilanne on varsin ongelmallinen ja siellä on aiheeseen liittyen tehty laajojakin selvityksiä.

Taksiliiton mielestä ns. kimppakyydit ovat aivan sallittuja ja jossakin määrin jopa niihin voidaan kannustaa. Mutta tilanteet, joissa kuljetettava kertoo, milloin matkustetaan ja minne matkustetaan, ovat mielestämme taksiliikennettä, jonka harjoittamiseen tarvitaan asianmukaiset luvat.

Laittoman liikenteen osalta korjauksena esitämme ammattimaisen liikenteen korvausta vastaan määrittelyn täsmentämistä. Tämä todennäköisesti olisi hoidettavissa mahdollisesti jopa pelkällä hallituksen esityksen perusteluiden kirjaamisella siten, että valvontaa käytännössä hoitava poliisiviranomainen voisi tukeutua tekstiin kenttävalvonnassaan. Luonnollisesti selkeä ja yksiselitteinen lakiteksti olisi parempi vaihtoehto.

Ulkomailta harjoitettavan toiminnan tietojen toimittaminen Suomeen

Välityspalvelutoimintaa harjoitetaan tällä hetkellä monien yritysten toimesta ulkomailta käsin. Välityspalveluun liittyvät tiedot ovat ulkomaalaisissa järjestelmissä niin kuljetusten kuin maksuliikenteenkin osalta. Näistä tiedostoista ei Suomeen välttämättä juurikaan välitetä oikeaa ja asianmukaista tietoa. Välityspalveluyritykset ottavat kuljetuspalvelusta provision, joka vaihtelee noin 20 – 25 %:n välillä matkan hinnasta. Välityspalvelu perii tämän provision suoraan välittämästään maksusta kuljetuspalvelun tuottajalle. Välityspalvelun kustannuksista arvonlisäveron maksaminen on

käsityksemme mukaan täysin valvomatonta ja toteutuu vain siltä osin kuin kuljetuspalveluntuottaja sen itse vapaaehtoisesti ilmoittaa. Välityspalveluyritys voi ulkomailta käsin välittää kuljetuspalvelukorvauksen myös muualle kuin Suomeen vaikka kuljetuspalvelu hoidetaan Suomessa. Tähän ei Suomen viranomaisilla ole käytännössä mitään mahdollisuutta puuttua. Tähän ongelmaan ovat Verohallinnon edustajatkin puuttuneet jo aikaisemmin.

Valvonnan ongelmiin ei ole juuri puututtu

Arviomuistion pohjaksi LVM oli kerännyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Kilpailu- ja kuluttajavirastolta sekä Verohallinnolta selvitykset nykytilasta. Poliisilta, joka käytännössä hoitaa tieliikenteen valvontaa kenttätasolla, ei selvitystä ollut pyydetty lainkaan. Mielestämme laissa ja nykyisellään asianmukaisesti määriteltyjen asioiden osalta ongelmana on valvonnan puuttuminen. Taksissa tulee olla hinnat näkyvillä, kuljettajan ja yrittäjän tiedot näkyvillä jne., mutta kun niitä ei käytännön tasolla pystytä tosiasiallisesti valvomaan, niin ne yrittäjät, jotka eivät halua noudattaa säädöksiä, eivät niitä noudata.

Kun tässä korjausvaiheessa on tarkoitus ainakin joiltakin osin veloitteita ja vastuita täsmentää, niin on oleellista, että niiden valvonta tehdään mahdolliseksi ja tosiasialliseksi. Ilman valvonnan varmistamista tulee käymään niin, että mahdolliset uudet vastuut ja veloitteet antavat lisärasitteita vain niille yrittäjille, jotka nytkin ovat asiansa hyvin hoitaneet ja ne, jotka vähät välittävät säädöksistä, joita ei valvota ja joiden noudattamatta jättämisestä ei jää kiinni, jättävät ne noudattamatta. Tällä on epäilemättä kilpailulliseen tasapuolisuuteen merkittävä negatiivinen vaikutus. Tätä me emme voi hyväksyä miltään osin.

Valvontaa helpottavia tekijöitä on arviomuistiossa kirjattuna useita. Valitettavan usein niiden yhteydessä on maininta, että ne edellyttävät viranomaiselta töitä ja työmäärän lisääntyminen on ongelma. Kun tiukasti säännellystä mallista on siirrytty markkinaehtoiseen malliin, niin epäilemättä tämä lisää valvonnan tarvetta kaiken kaikkiaan.

Liikennelupa autokohtaiseksi

LVM:n arviomuistiossa kuvataan useassa kohdassa ongelmalliseksi, että viranomainen ei tiedä ja tunne markkinoiden toimivuutta riittävästi. Taksiautojen sijaintia kuvataan liikenneluvan haltijan kotipaikan mukaan, vaikka sillä ei tarvitse olla mitään tekemistä sen kanssa missä liikennettä harjoitetaan. Myöskään ajoneuvojen rekisteröinti ei kerro missä liikennettä harjoitetaan.

Tilanteen selkiyttämiseksi taksiliikenteen liikenneluvan tulisi olla autokohtainen. Tavara- ja linja-autoliikenteessä on jokaisessa ajoneuvossa oikeaksi todistettu viranomaisen myöntämä kopio

liikenneluvasta mukana. Taksiliikenteessä tätä ei jostakin syytä ole nähty tarpeelliseksi. Mielestämme tämä helpottaisi sekä viranomaisen ymmärrystä siitä missä ja minkälaisia määriä takseja on liikenteessä. Erityisesti se helpottaisi kenttävalvontaa, kun valvontatilanteessa voisi aina pyytää voimassa olevan liikenneluvan nähtäväksi. Traficomın prosesseihin tällä ei ole vaikutusta, koska Traficom jo nykyisellään tekee nämä lupakopiot em. tavara- ja linja-autoliikenteen ajoneuvoihin.

Sivutoimisuus ja osa-aikaisuus perusteena sääntelyn eri muodoille

Arviomuistiossa varsin useassa kohdassa todetaan, että päätoimisen rehellisen yrittäjän toimintaa helpottavia ja kilpailuneutraaliteettia varmistavia toimenpiteitä ei haluta tehdä, koska se vaikeuttaa sivutoimista tai osa-aikaista taksiyrittäjyyttä. Pidämme kovin merkillisenä, että ammattimainen työllistävä yritystoiminta koetaan siinä määrin vähäpätöiseksi ja merkityksettömäksi, että sivutoimisuutta ja osa-aikaisuutta halutaan suosia päätoimisen yrittäjyyden kustannuksella.

Jos maassamme halutaan toimivan mahdollisimman kattava ja helposti saavutettava taksipalvelu, tulee lainsäädäntöä kehitettäessä ensisijaisesti ajatella yritystoimintaa, joka tuottaa elannon yrittäjälle ja hänen perheelleen päätoimisesti toimien. Sivutoimisuutta ja osa-aikaisuutta ei pidä asettaa sen huonompaan asemaan kuin päätoimisuuttakaan, mutta markkinoiden toimivuutta ei pidä kuvitella hoidettavan satunnaisella taksiliikenteen harjoittamisella. Taksiyrittäjyys on vakavasti otettava, elannon monille tuottava yrittämisen muoto, kyseessä ei ole harrastus.

Sanktiot väärin toimimisesta

Laki liikenteen palveluista tuntee sanktioina luvan peruuttamisen, luvan muuttamisen, luvan rajoittamisen, huomautuksen ja varoituksen sekä uhkasakon.

Luvan peruuttaminen on käytännössä ainoa sanktio, jolla on taksiyrittäjälle tai taksinkuljettajalle merkitystä. Luvan peruuttaminen edellyttää aina erittäin vakavia ja merkittäviä tekoja ja senkin jälkeen niiden osalta on aina mahdollisuus korjaustoimiin. Käytännössä luvan peruuttaminen on varsin äärimmäinen keino ja se johtaa useimmiten pitkiin valituskiirroksiin. Ja kuten arviomuistiossa todetaan kuljettajan ajolupaani liittyen, ei liikennepalvelulain edellytykset luvan peruuttamiseksi ole kuitenkaan edes viime kädessä yksiselitteisiä.

Todellisia sanktioita ja erityisesti niiden kirjaamattomuutta ei ole arvioitu LVM:n arviointimuistiossa mitenkään. Mielestämme tämä on selkeä puute lain toteuttamisessa.

Alalle tulon esteet

LVM:n arviomuistioon on kirjattu kutakuinkin kaikki taksiryttäjän ja taksinkuljettajan toimintaan liittyvät velvoitteet ja vaatimukset alalle tulon esteiksi. Muistio on tältä osin varsin asenteellinen ja sisältää ajatuksen, että taksiryttäjäksi ja taksinkuljettajaksi ryhtyviltä ei pitä vaatia mitään osaamista eikä minkäänlaisten vastuiden ja velvoitteiden hoitamista. Mielestämme valitettavan kuvaava on kirjaus siitä, että y-tunnusta ei voitaisi vaatia ennen taksiliikenneluvan myöntämistä, koska y-tunnuksen hankkiminen aiheuttaa kustannuksia ja on alalle tulon este. Y-tunnuksen saa tekemällä perusilmoituksen Patentti- ja rekisterihallitukselle, viranomaismaksu on 60 euroa. Jos taksiryttäjyyden alalle tulo on tosiasiallisesti kiinni 60 euron viranomaismaksusta, niin pitäisikö arvioida ylipäätään viranomaismaksujen suuruutta?

Kutakuinkin kaikilla ryttäjyyden ja jopa useimmilla työsuhhteessa tehtävien töiden aloilla on erilaisia vastuita ja velvoitteita, joista aiheutuu ryttäjälle ja työntekijälle kustannuksia eikä näitä pidetä yleisesti alalle tulon esteenä. Kahvilan työntekijältä vaaditaan hygieniapassi (40 euroa), kattotöissä tarvitaan tulityökortti (110 euroa) ja mahdollisesti jopa henkilönostinkortti (150 euroa + alv), rakennustyömaalla tarvitaan Valttikortti (26 euroa), työturvallisuuskortti (99 euroa + alv) ja mahdollisesti trukkiportti (99 euroa + alv). Puhumattakaan erilaisten osaamiseen liittyvien vaatimusten kustannuksista eri toimialoilla.

Arviomuistiosta puuttuu mielestämme alalle tulon vaatimuksiin liittyvät myönteiset seikat. Sekä ryttäjät että kuljettajat ovat kuluttajan näkökulmasta paremmin turvallisuuteen, laatuun ja palveluun perehtyneitä, kun he ovat alalle tulon vaatimusten myötä pohtineet edes aavistuksen toimialalle ryttäjiksi tai kuljettajiksi ryhtymistä. Erilaiset vaatimukset ja edellytykset toimialalle tulemisessa lisäävät epäilemättä osaamista, jolla on myönteinen vaikutus palveluun. Hyvä ja osaava palvelu luo kuluttajille luottamusta toimialan yritystoimintaan ja lisäävät toimialan arvostusta. Toimialan luottamus ja arvostus lisää kuluttajien kiinnostusta käyttää palveluilta, jolla on myönteinen vaikutus myös yhteiskuntaamme laajemmin. Toimiva, tehokas ja helposti saatavilla oleva taksipalvelu lisää mm. julkisen kaikille avoimen joukkoliikenteen käyttöä, jolla on selkeitä vaikutuksia mm. liikenneuhkien vähenemiseen sekä myönteisiä vaikutuksia myös ilmastopöimyksissä sovittuihin päästötavoitteisiin, joihin Suomi on sitoutunut.

Taksiliikenne ei ole toimintaa, johon jokaisen tulisi automaattisesti ilman vaatimuksia ja velvoitteita päästä. Se ei ole eduksi kuluttajalle eikä ympäröivälle yhteiskunnalle. Lupavaatimukset ovat kaiken kaikkiaan eduksi eikä niitä pidä ajatella alalle tulon esteinä vaan mahdollisuuksina kehittää toimialaa kuluttajien kannalta parempaan suuntaan.

LOPUKSI

Kuten tästä lausunnostamme ja tähän liittyvien arviomuistion kysymysten vastauksista on havaittavissa, niin taksisääntelyn toimivuuden parantaminen on varsin laaja kokonaisuus, jonka käsittely kirjallisten lausuntojen välityksellä on varsin vaativa tehtävä kaikille osapuolille.

Liikennekaaren, josta aikanaan tuli laki liikenteen palveluista, valmistelussa järjestettiin varsin laajoja kuulemistilaisuuksia, joissa jokainen sai kirjoittaa fläppitauluille omia näkemyksiään yksittäisistä kysymyksistä ja niitä valmistelussa sitten otettiin huomioon soveltuvien osin. Emme kannata ko. mallin mukaisia tilaisuuksia tässä vaiheessa.

Edellytämme kuitenkin, että ministeriö mahdollistaa avoimen, säännöllisen ja riittävän varhaisessa vaiheessa tapahtuvan vuorovaikutuksen lainvalmistelussa. Nyt on oleellisesti tärkeämpää saada valmistelu onnistumaan kuin se, että prosessi on erityisen nopea. Mahdollisten laajojen lausuntopyyntöjen osalta odotamme riittävää lausuntoaikaa.

Suomen Taksiliitto ry on käytettävissä kaikissa valmistelun eri vaiheissa.

Yhdessä kohti parempaa taksimaailmaa, yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt!

Suomen Taksiliitto ry

Koskinen Timo
Suomen Taksiliitto ry