

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?

Muistiossa on kuvattu taksipalvelujen turvallisuutta liikenneturvallisuuden näkökulmasta ja kuljettajanajokokemukseen liittyvänä turvallisuustarkasteluna. Taksimatkan turvallisuuteen erityisryhmillä (kuten sairaat, vanhukset, pyörätuoli- tai parikuljetusta vaativat asiakkaat), vaikuttavat oleellisesti myös kuljettajan toiminta asiakaspalvelutilanteessa: avustettaessa ennen matkan alkua, sen aikana ja matkan jälkeen. Näissä tilanteissa kuljettajan kokemus ja tehtävään perehdyttäminen vaikuttavat matkan turvallisuuteen. Muistiossa mainittiin esteettömän ajoneuvon turvallisuus vain ajoneuvoa koskevien säännösten kautta. Itse asiakaspalvelu on jätetty kokonaan huomiotta. Miten tältä osin matkan turvallisuuteen on vaikuttanut esteettömien ajoneuvojen määrän lisääntyminen niiden vapauduttua autoverosta ja samanaikaisesti kuljettajakoulutuksesta luopuminen. Vertailukelpoista tilastoa saisi varmasti, esimerkiksi asiakkaille taksimatalla sattuneita vahinkotilastoja vertaamalla ennen ja jälkeen 1.7.2018.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Kuvaa kuljettajan ajotapaan ja ajoneuvon kuntoon liittyen.

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

Avustamista ja liikuntarajoitteisten asiakkaiden taksimatkan turvallisuutta voisi tarkastella paremmin.

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

Erytisryhmien huomioiminen LVM:n arviossa turvallisuuden nykytilasta on mielestämme puutteellinen. Ongelman voisi ratkaista esimerkiksi erityisryhmiä kuljettavan asiakkaan kuljettajan koulutusjärjestelmällä.

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

Erityisryhmiä, koululaisia ja liikuntarajoitteisia asiakkaita kuljettaville tulisi rakentaa koulutusjärjestelmä, jolla perehdytetään kuljettajat näiden asiakasryhmien erityistarpeisiin.

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?

Myös henkilöautolla kuljetetaan avustusta tarvitsevia asiakkaita, joten koulutus on tarpeen kaikille. Yhteiskunnallisesti kilpailutettujen kuljetusten osalta koulustarve on ilmeisin, koska näiden kuljetusten käyttäjät suurelta osin ovat erityisryhmien asiakkaita.

Erityisryhmien asiakkaille tulee antaa laajemmat mahdollisuudet käyttää valinnan vapautta. Asiakas on omien tarpeidensa ammattilainen.

Mahdollinen keino olisi myös siirtää erityisryhmien kuljetukset esim yhteiskuntataksan, täydellisen valinnanvapuden ja välityskeskusvapauden keinoin liikennepalvelulaissa omaksi toimijasektorikseen.

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

-

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

Valvonta on tarpeen koko sektorilla. Paari- ja esteettömissä kuljetuksissa kiinnityksiin, parikuljetuksissa lisäksi paarien määräystenmukaisuuteen.

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

Traficomien kyselytutkimusten mukaan koettu turvattomuuden tunteen lisääntyminen on suurinta alueilla, joissa kilpailun lisääntyminen ja uusien alalle tulijoiden määrä on ollut suurin. Joko alalle pyrkii toimijoita, jotka eivät sisäistä ammatin erityispiirteitä tai lisääntynyt kilpailu josta aiheutuu laadullista laskua työn suorittamisessa ovat mahdollisia turvattomuutta lisääviä tekijöitä.

Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

10. Pidättekö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen saatavuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

Kuluttajan kannalta ala on pirstaloitunut ja siten tilaaminen hankaloitunut. Markkinataloudelliset toimintamallit suosivat aktiivista asiakasta. Yleisesti ottaen erityisryhmien kuljetuksen tilaaminen on haastavaa, koska pitää hinnan lisäksi tietää, mitä palvelua mihin aikaan ja hintaan miltäkin toimijalta on saatavissa.

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

-

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

-

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

-

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

Yhteiskunnan ajojen kilpailutuksissa tulisi huomioida myös että yrittäjien yleinen taloustilanne vaikuttaa alueen taksien saatavuuteen. Jos hinnat ovat alle torihintojen ei palvelua voida taata. Yhteiskunnan ajojen hinnat on kilpailutettu niin alas, ettei uuden kaluston hankintakaan enää ole mahdollista. Ei se ainakaan tue muuta taksin saatavuutta.

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)?

Hiljaisen ajan/alueen ajovuorot ja päivystysvuorot ovat aina kustannus yrittäjälle. Jos ne määrää joku ulkopuolinen tai välitysyhtiö, kuka maksaa varallaolon tai päivystyksen kulut? Käyttäjillä ei niitä voi maksattaa.

Nykyjärjestelmä: Jos päivystystä hoitaa joku autoryhmä, ei voida taata että sillä olisi etuoikeus alueen ajoihin. Vaan ulkopuolinen taho voi ajaa ajot joita toiset päivystävät.

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

-

17. Liittyisikö taksiryhmien väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Kilpailu saattaa ajovuoroista sopimalla vähentyä, mutta tämä riski säätävän tahon on otettava, mikäli palvelujen saatavuutta halutaan parantaa pienemmällä paikkakunnilla. Ajovuoroista sopiminen tulee lähteä alueiden tahdosta ja mahdollisesti alueen autoilijoiden enemmistön näkökulma huomioiden.

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

-

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?

-

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

-

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

Keräämisen luotettavuus. Tiedon manipulointi. Ohimyynti. Vertailukilometreiksi katsastustiedot.

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

Taksiliikenteestä joko kerätään tietoa kaikista kyydeistä kaikilta taksiliikenteessä toimivilla kaikista käytettävistä autoista, tai sitten ei kerätä.

Laitekannasta riippumatta (mittari/applikaatio/keskuspohjainen taksoitus) yhtenevä rajapinta ja tiedot yhteen paikkaan. Laitteet ja applikaatiot hyväksyttävä tiedon manipuloinnin ehkäisemiseksi. Tiedon keräämisen ja säilyttämisen kustannukset tiedon kerääjälle. Tiedon tuottajalle (autoilija) oikeus tietojensa katseluun.

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

Sovellukset mahdollisesti pitäisi hyväksyttää. Kustannukset tulevat autoilijoiden maksettaviksi.

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

Mittarien ja applikaatioiden valmistajat tulevat siirtämään kustannukset autoilijoiden maksettavaksi. Nykysuuntauksen mukaisesti välitys ja taksamittarit halutaan integroida samaan pakettiin ja kaupata autoilijoille yleensä vuokra/leasinglaitteina. Hinnoitteluun lisätään ns. palveluita, joiden avulla kuukausikustannukset nousevat korkeiksi verrattuna laitteiden hankintahintaan. Välitysyhtiöt määrittelevät käytettävät laitteet. Tietojen reaaliaikaiseen siirtoon verottajalle pyrittäessä autoilijoiden väliset kilpailulliset näkökohdat huomioiden avoimien tiedonsiirtorajapintojen pitää olla mahdollisia jopa siten, että yhdestä ajoneuvosta mahdollistetaan tiedon siirto useammasta

kuljetusmaksua mittaavasta laitteesta olipa kyse sitten taksamittarista tai applikaatiosta. Multihoming mahdollisuus otettava huomioon.

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

Toimenpiteet onnistuessaan vähentävät vilpillistä kilpailua.

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

Taksi tulee olla tunnistettavissa taksiksi. Taksikupu tai vaihtoehtoisesti esimerkiksi rekisterikilven yhteyteen asennettava merkintä (kuten esim. vanha keltainen reunus) Tällöin on mahdollista todentaa myös se, mihin vakuutuslajiin ajoneuvo kuuluu

27. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia harmaan talouden ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

-

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

28. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Autoilijoiden liikevaihdosta on kerättyä tietoa, mutta toisaalta ajoneuvojen työssäoloajasta ei. Kuljettajan on ansiotasonsa säilyttääkseen pidennettävä työaika, koska tuntituotto on laskenut.

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

Viranomaisyhteistyöllä mm. STM:n kanssa tulisi sopia kilpailutuksille pelisääntöihin huomioitavaksi se, että kuljetuskustannuksien kohoaminen on huomioitava hintojen vastaavilla korotuksilla. Jos yhteiskunnan korvaamissa kuljetuksissa hinnoittelu ei ole autoilijoille kannattavaa, on tällä väistämättä seuraus kuluttajapuolen matkojen hinnoitteluun.

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

Hinnoista sopiminen ei lisää vertailtavuutta, jos hinnan määräytymisperusteet eivät ole samat.

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

Hinnoittelun vapauden seurauksena myös hinnanmuodostumisperusteiden määrittely on vapaata. Näin ollen ei myöskään vertailuhintaa tule asettaa.

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?

Hinnoittelussa pitää ehdottomasti mahdollisuus lisämaksujen käyttöön, koska esteettömillä autoilla varsinaisen ajotehtävän lisäksi kuljetukseen voi kuulua suoritteita joita ei ole mahdollista ajalla tai matkalla mitata. Yhteiskunnallisissa kilpailutuksissa tätä on käytetty häikäilemättömästi hyväksi. Vertailtavuuden kannalta voidaan harkita säädetäänkö mitattavaksi matkaa ja aikaa, vai matkaa tai aikaa.

Asiakaslähtöisin tapa on matkan tai ajan mittaaminen ns. vanhan taksan mukaan.

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

Hinnoista etukäteen sopiminen luo helposti kiistatilanteita siitä mitä on sovittu ja mitä kukakin muistaa. Käytännössä erittäin hankala ja tulkinnanvarainen tapa. Toimii parhaiten applikaatiopohjaisissa välityksissä.

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

Tällä hetkellä kilpailutukset määrittelevät yhteiskunnallisten kuljetusten enimmäishinnat, joten osin ne ovat käytössä. Kilpailun vapauttamista haluttiin, joten vapaiden markkinoiden hinnoitteluun ei tule puuttua.

35. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia hinnoitteluun liittyviä ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

-

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista taksipalvelujen laatuun liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

-

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

Alan yleinen epävarmuus ja kuljettajien ansiotaso eivät kannusta jatkamaan alalla. Osaajat poistuvat.

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

Kielitaitoa voisi testata esimerkiksi puhutun tekstin kirjoitusmuotoon saattamisella.

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

-

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

Kuljettajien määrä todennäköisesti vähenee. Vaikutus kohdentuu esteettömiin autoihin ja pienten paikkakuntien hiljaisten aikojen autojen saatavuuteen.

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

Parantaa melko varmasti palveluita ensisijaisesti asenteiden kohdalleen saattamisen ja teknisen osaamisen kautta.

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

-

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

-

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

Syy osaavan kuljetushenkilökunnan puutteeseen on alan yleinen epävarmuus ja ajosuoritteiden tuotto-oletusten laskeminen. 2011-2018 alan liikevaihdon kasvu 2,18%, 2018 lopussa 12200 taksia, vuotta aiemmin 9600. Kalustomäärän nousua 27 %

Liikevaihdon kasvu Traficomien raportista. Taksien määrä 2018 uutisesta.

<https://www.epressi.com/tiedotteet/logistiikka-ja-liikenne/taksiuudistus-lisannyt-taksien-maaraa-eniten-lisaysta-uedellamaalla-lapissa-ja-varsinais-suomessa.html>

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidättekö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen välityskeskusten toimintaan liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

Jos taksilain uudistuksen tarkoitus on, että autoilija toimii alustatalouden kaltaisessa tilassa välitysyhtiön määräysvallassa, niin tavoite on onnistunut. Käytännössä johonkin välityskeskukseen on päästävää, jotta yhteiskunnallisia kuljetuksia voi ajaa. Hinnat kilpailutuksissa määrättyjä. Kunnallisomisteiset välitystoimijat kuitenkin käyttävät valta-asemaansa lähes samoin.

Yhteiskunnallisten kuljetuksien suorittaminen ilman välitysyhtiöitä saattaisi helpottaa taksien saatavuutta pienemmällä paikkakunnilla. Multihoming-mahdollisuuden vaatiminen välitysyhtiöille voisi toimia samoin. Välitysyhtiöiden omistajuuden irrottaminen autoilijoista on harkinnan arvoista.

Välitysyhtiöt käyttävät rangaistusvaltaa usein autoilijoihin nopeastikin. Ajovälityskieltoa annetaan 1-3 vrk varsin pienistäkin virheistä tai säännösten rikkomuksesta ja yksipuolisesti tutkittuna. Säännösten määräykset ovat usein yhtiöiden brändeihin pohjautuvia. Yrittäjäautoilija on tässä kovin heikossa asemassa. Sisäistä valvontaa hoitaa usein toinen autoilija. Kilpailuvalitukset tai muut viralliset tiet selvittää asian oikeutta ovat autoilijan kannalta liian hitaita. Välitysyhtiöiden sanktio- ja rankaisovaltaa pitäisi ulkopuolisen valvoa, että vältetään ylilyönneitä ja kilpailutilannetta ei tahallisesti vääristetä.

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

-

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

-

48. Onko taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla? Liittyykö vastuun jakautumisen käytännön toteuttamiseen näkökohtia, jotka pitäisi sääntelyä mietittäessä huomioida? Miten kuluttajan sopimuskumppanin tunnistamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskukseen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?

-

49. Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuulumisen (multihoming) varmistaa erityislainsäädännön avulla? Tulisiko velvoite rajoittaa vain joihinkin välityskeskukseen? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?

Multihomingin pitää olla mahdollista. Mahdollistaa varsinkin esteettömän kaluston kustannustehokkaan ja ekologisen käytön. Jos yhteiskunnallisia kuljetuksia yksinoikeudella välittävä (Kela/Vpl) tai alueen markkinaosuudeltaan hallitseva yhtiö määrittelee miten alueella toimitaan kilpailua ei synny välittäjien eikä autoilijoiden välille.

Multihoming saattaa aiheuttaa autoilijoiden palvelutuotannollista improvisointia. Tämä johtuu mm. välitysoperaattoreiden vaatimusten erilaisuudesta.

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

-

Muita kommentteja ja tietoja

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

Traficommin raportissa mainitaan: "Taksimarkkinoiden osalta liikennepalvelulaki onkin jossain määrin onnistunut tehtävässään. Nopeasti liikennepalvelulain voimaantulon (1.7.2018) jälkeen Uber

(07/2018), Taxify (10/2018; nykyisin Bolt) ja Yango (11/2018) laajensivat liiketoimintansa Suomen markkinoille.”

Suomen Palvelutaksit ry. (SPT) ei näe toivottavana kehityssuuntana sitä, että suomalaisten taksimarkkinoiden käsityöammattilaisten, eli taksinkuljettajien työn mahdolliset taloudelliset voitot kotiutetaan alustatalousyritysten voittoina Suomen rajojen ulkopuolelle.

SPT pitää myös huolestuttavana sitä, että Traficomien raportin mukaan useamman auton yhtiöiden kannattavuus on laskenut eniten. Useamman kuin yhden auton yritys yleensä merkitsee pitkää ammatillista perinnettä ja alaan perehtyneisyyttä. SPT:n näkemyksen mukaan näiden yritysten vahvuus on kuitenkin se perusosaaminen jota vaikkapa erityiskuljetuksissa tarvitaan.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Rönni Ari
Suomen Palvelutaksit ry