

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?**

Arviointityöstä on rajattu pois julkisen sektorin hankkimien tai korvaamien kyytien toimivuus ja muutostarpeet. Julkisesti järjestettävät matkat vaikuttavat keskeisesti taksimarkkinoihin kaikilla sen osa-alueilla, joten tältä osin arviomuistion antama kuva nykytilasta on puutteellinen. Muistion mukaan taksitoimialan liikevaihdosta noin 40 %:a tulee julkisen sektorin hankkimista tai korvaamista kuljetuksista. Kattavan koko-naiskuvan saamiseksi tulisi kaikkia kuljetuksia ja sääntelyn muutostarpeita tarkastella vielä kokonaisuutena.

**2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?**

Taksipalveluiden turvallisuus vaihtelee asiakasryhmittäin. Tavanomaisen kuluttajan turvallisuudessa on kysymys pitkälti seikoista, joita taksinkuljettajan kokeessa edellytetään. Erityisryhmien osalta turvallisuuden merkitys korostuu, ja se on riippuvainen paitsi kaluston turvavälineistä ja niiden käytöstä myös kuljettajan kyvystä toimia vas-tuullisesti, tunnistaa asiakkaan avun tarve ja vastata siihen.

Liikenne- ja viestintäviraston kyselyssä taksipalvelujen koetusta turvallisuudesta vuosina 2018 ja 2019 suoritettujen kyselyt eivät ole keskenään vertailukelpoisia. Vastaus-vaihtoehdot olivat raportin mukaan ko. vuosina erilaisia ja vastaajien määrä vaihteli suuresti. Vuoden 2018 kyselyssä vastaajia oli 414 henkilöä ja vuonna 2019 vain 142 henkilöä. Kyselyjen perusteella erityisryhmien turvallisuuden kehittymisestä vuodesta 2018 vuoteen 2019 ei voi tehdä johtopäätöksiä.

Erityisryhmien osalta asiakkaiden kokemuksiin kuljetusten turvallisuuden tulee kiinnittää erityistä huomiota. Turvattomuuden kokemuksesta voi seurata, että asiakas ei uskalla käyttää taksipalveluita

ja tämän seurauksena voi äärimmäisessä tapauksessa jäädä ilman tarvitsemiaan palveluita ja eristäytyä sosiaalisesti.

Myös koululaisten tuntemuksia koetusta turvallisuudesta tulisi selvittää. Jokaisena koulupäivänä yli 110 000 lasta ja nuorta ovat koulukuljetusoppilaita linja-autojen ja taksien kyydeissä. Kunnat ovat esi- ja perusopetuksen järjestäjinä velvollisia järjestämään oppilaiden koulukuljetukset perusopetuslain 32 § mukaisesti. On tärkeää, että tarkoituksenmukaisen kaluston lisäksi taksihenkilöstön osaaminen on kunnossa ja kuljettajat osaavat toimia vastuullisesti alaikäisten lasten kanssa. Lapset ovat yksilöitä, ja se pitää ottaa huomioon heidän kanssaan toimittaessa. Tätä osaamista tarvitaan koko maassa. Erityisryhmien koulukuljetuksissa on ollut haasteita siinä, että kuljettajat eivät ole toimineet opetuksen järjestäjän edellyttämällä tavalla.

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

Ks. vastaus kysymykseen 2.

Raportin mukaan valtaosa Traficomien kenttävalvonnasta kohdistuu taksiasemille ja liikenneterminaaleille, jolloin valvonnan kohteena on lähes ainoastaan henkilöautokaluksella liikennöiviä toimijoita. Tällöin valvonta ei juurikaan tavoita erityisryhmien kuljetuksia. Ongelmana on myös, että esteettömien ajoneuvojen turvavälineet eivät kuulu määräaikaikatsastusten piiriin, esim. henkilönostinta ei tarkisteta käyttöönotto-käytön jälkeen.

Turvallisuuden kannalta olennaista on myös esteettömien ajoneuvojen kuljettajien ajotapa. Ajotavan merkitys korostuu tilanteissa, joissa matkustajaa istuu pyörätuolissa ja tilanteissa, joissa matkustajan sairaus (esim. tasapainovaikeudet, osteoporoosi) edellyttää rauhallista ja tasaista ajotapaa.

Erityisryhmien osalta tilannetta olisi syytä selvittää tarkemmin. Esteettömien ajoneuvojen turvavälineet tulisi ottaa määräaikaikatsastusten piiriin ja erityisryhmien kuljettajakoulutusta tulisi vahvistaa.

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

Ks. edellä kohdat 1 ja 2. Lisäksi päätöksenteon pohjaksi tarvittaisiin kattava kokonaiskuva tämänhetkisistä kuljetuksista.

### **5. Tulisiko taksikuljettajille asettaa lisäkoulutusvaatimuksia? Mistä aiheista kouluttaminen vaikuttaisi parhaiten taksipalvelujen turvallisuuteen?**

Erityisryhmien kuljettajille tulee mahdollistaa oma kuljettajakoulutus. Kuljettajakoulutukseen tulee sisällyttää esteettömän ajoneuvon turvavälineiden ja yleisimpien matkustajien käytössä olevien

apuvälineiden käsittely, porrasvedon käyttö, kuljettajan ajota-van merkitys, ergonomia sekä erityisryhmän asiakkaan kohtaaminen ja avustaminen.

**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?**

Asiakkaina on tulevaisuudessa yhä enemmän mm. ikääntyviä henkilöitä. Tämän takia asiakaspalveluosaamisen, kommunikaatiotaitojen ja asiakkaiden avustamisen merkitys korostuu. Esteettömien ajoneuvojen kuljettajille suunnattu lisäkoulutus tulisi mahdollistaa kaikille taksikuljettajille.

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

Kyllä on toimialan sisäisellä koulutuksella ja koulutussuunnitelmavaatimuksella sekä lisäksi valvonnalla.

**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?**

Valvonnan tulisi erityisesti kohdistua esteettömän auton turvavälineistöön sekä asiakkaan apuvälineiden käsittelyyn.

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

-

**Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

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

Taksipalvelut ovat sääntelyn vapautumisen jälkeen laajasti keskittyneet isompiin taa-jamiin ja kaupunkeihin.

Kuntaliitto katsoo, että valtio on vastuussa taksipalveluiden saatavuuden heikentymisestä ja sen tulee hakea mahdollisimman tehokkaita ratkaisuja ongelmaan. Ajatus siitä, että kunnat lähtisivät hankkimaan taksipäivystystä hiljaisiin aikoihin ja alueille on epärealistinen. Kunnat eivät halua uusia tehtäviä ja ekstraan ei ole rahaa. Saatavuusongelmaan tulee löytää yhteiskunnassa laajasti vaikuttavia keinoja, jotka myös tukevat taksiyrittäjyyttä.

Taksien saatavuusongelmia maaseudulla pahentaa se, että kuntien järjestämät VPL- ja SHL-kuljetukset joutuvat kilpailemaan samasta kuljetuskapasiteetista Kelan kanssa.

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

-

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

Ehdottomasti. Kyselytutkimukset eivät anna riittävää kuvaa tilanteesta kuten ar-viomuistiossa todetaan. Tarvitaan tilastotiedon keräämistä tosiasiallisesta saatavuudesta, mikä edellyttää kehittämistyötä ja ehkä myös sääntelyä.

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

-

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

Osa-aikaisen taksiyrittäjyyden edellytyksiä tulisi helpottaa.

**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)?**

Ajovuoroista sopimisen pelisääntöjen kirkastaminen on erittäin tärkeää. Tarvitaan la-kitasoista määrittelyä tilanteille, jolloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua sekä tä-tä täydentävä yksityiskohtaisempi ohjeistus.

Myös välityskeskusten tilattujen kyytien toteutumisen varmistamisen edistäminen on kannatettavaa.

**16. Jos liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös, jossa määritellään, milloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua, niin millainen säännöksen tulisi olla konkreettisesti? Pitäisikö siinä määritellä tietyt alueet tai ajankohdat, vai esimerkiksi tietynlainen taksitarjonnan tilanne (esim. alueella ei toimi yhtään aktiivista taksiyritystä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?**

-

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

-

**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?**

Kuntaliitto pitää muistion arviota harmaaseen talouteen liittyvistä nykytilan ongelmista oikeansuuntaisena ja harmaan talouden torjuntaa erittäin tärkeänä. Kuntaliitto kannattaa pakollista taksitunnusta, sillä se parantaa valvonnan mahdollisuuksia ja tuo selkeyttä asiakkaille.

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

**Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**28. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen hintoihin ja hintakehitykseen aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?**

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

Kuntaliitto esittää, että julkisten hankintayksikköjen kilpailutuksia ajatellen julkaistaisiin suositushinnasto (ns. taksitaksan-tyyppinen), johon hankintayksiköt halutessaan voivat sitoa

tarjouskilpailunsa, esim. pyytää kilometrihinnat prosenttina suositus-hinnasta. Tällä tavalla julkisen puolen taksityyppisillä ajoneuvoilla tehtävät kilpailu-hinnat olisi mahdollista saada yhdenmukaisemmiksi.

Voimassa olevan taksahinnan tai edellä kuvatun suositus-hinnaston puuttuminen vai-keuttaa julkisia hankintoja. Tämä voi näkyä esimerkiksi siten, että alueellisella mono-polilla on listahinnat, mutta hankintayksiköllä ei ole käytettävissään vertailuhintaa.

## Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

**36. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeasuuntaisena 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 tunnistanee muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

-

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

Erityisryhmien kuljettajilla tulisi olla oma, kaikille halukkaille avoin koulutus. Kuljetta-jakoulutukseen tulisi sisältyä esteettömän ajoneuvon turvavälineiden ja yleisimpien matkustajien käytössä olevien apuvälineiden käsittely, porrasvedon käyttö, kuljettajan ajotavan merkitys, ergonomia sekä erityisryhmän asiakkaan kohtaaminen ja avustami-nen.

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

-

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

-

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

Yritysten ja erityisesti kuljettajien osaamisen varmistamisesta on aiheutunut merkit-tävää lisätyötä tilaajille sen jälkeen, kun lupakäytännöt ja koulutusvaatimukset muuttuivat. Jollain tapaa on kuljettajien osaaminen aina varmistettava. Esimerkiksi erityisryhmiä kuljettavilta voitaisiin edellyttää osaamisen osoittamista käytännössä. Vastuu säilyisi työnantajalla. Nyt tavarankuljettajan osaamistasovaatimukset ovat olennaisesti kovemmat kuin ihmisten.

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

-

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

-

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

## Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

-

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

-

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

Kuvaus nykytilan ongelmista on oikeansuuntainen, mutta arviomuistiossa todetaan ongelmaksi myös seuraava: Välityskeskuksilla on myös käytäntöjä, joilla ne saattavat säädellä välityspiirin tarjontaa asettamalla ajo- tai asemapaikkavelvoitteita. Onko tämä välttämättä ongelma, jos tällä pyritään palvelun turvaamiseen?

-

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

-

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

Mahdollisessa lisäsääntelyssä tulisi arvioida erikseen hankintayksiköiden kuljetuksiin liittyvät matkat kuten VPL- ja SHL-kydyt.

**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?**

Mahdollisuus kuulua useaan taksien tilausvälityskeskukseen tulee varmistaa lainsäädännöllä. Nyt tietyillä alueilla välitystoiminta näyttää keskittyneen siinä määrin, että se haittaa kuljetusten järjestämisen ja hankinnan kehittämistä. Välityksen kilpailut-taminen on osoittautunut monin paikoin haasteelliseksi ja tähän vaikuttanee osal-taan alueellinen monopolisoituminen.



Välityksestä syntyvät raportointitiedot on oltava tilaajan käytettävissä, eivät pelkäs-tään välitysyhtiön omaisuutta. Tiedon puute kuljetustapahtumista on hankintayksi-köille tällä hetkellä ongelma.

Hankintayksiköiden välitystiedoissa pitää huomioida, että data pitää sisällään henki-lön terveydentilaan liittyviä tietoja.

**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?**

Hankintayksikkö voi kilpailuttaa välitystoiminnan ja kuljetustoiminnan erikseen. Han-kintayksikkö voi asettaa tarjouskilpailussa velvoittavia vaatimuksia tilaajalle lähetet-tävästä tiedoista ja seurata ajojen toteumadataa.

Sovelluspohjaisten palveluntarjoajien toimintaedellytyksiä ja tehokasta toimintaa ei tule heikentää taksamittarisääntelyllä.

## Muita kommentteja ja tietoja

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

-

## Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

-

Vilkuna Johanna  
Suomen Kuntaliitto ry