

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?

Taksipalveluiden turvallisuuteen kuuluvat: Ajotaidot, paikallisoosaaminen, suomenkielen täydellinen osaaminen suullisesti ja kirjallisesti, Auton kunto ja siisteys (allergiset asiakkaat) kuljettajan yleinen olemus ja siistit vaatteet. (luottamus)

Nykyinen järjestelmä antaa liikaa vapauksia ja pukeutuminen tuulipukuun ym huppariin ja valkoisiin lenkkareihin ei ole soveliasta asiakaspalvelu vaatetusta.

Kuljettajan on osattava isot virastot, hotellit, lentoasemat ja viereisiin kuntiin, kaupunkeihin johtavat reitit ja tiedettävä mihin ilman suuntaan mennään.

Aiemmin ei tällaista ongelmaa juuri ollut.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Tällä hetkellä taksien (uus yrittäjien) turvallisuuskäsitys sekä asiakkaiden että kollegoiden osalta on aikalaiilla nolla. todella pelottavaa ja hurjaa menoa.

Moni vanhus ei uskalla enään edes soittaa taksia koska pelkäävät että kuka sieltä tulee ja mitä tapahtuu. Vaikka asiakkaita opastettu miten toimia, niin eivät uskalla enään tilata.

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

Kyllä todellakin on syytä selvittää. Taksille on saatava standardi ja laatu aikaiseksi, joka käsittää autot, vaatetuksen, ja alueellisen palvelutason maaseuduille.

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

Mielestäni ollaan näkemyseroissa todella kaukana toisistamme. Tilanne on paljon vakavempi. Pakolliset veloitteet yrittäjänä, ilmoitukset rajapinnoille, verotus (ennakko ja alv), autoverot, palkkaverot, kaikki.

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

kyllä: katukoulutus vaatimus, taksamittari koulutus, laiteiden käsittelyn näyttöosaaminen, pukusääntö, suomenkielen koe.

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?

Ehdottomasti kaikille. kaikki ajavat saman arvoista kyytiä. Inva-kuljettajat pitää vielä näyttää osaamisensa pyörätuolin käsittelyyn ja oikeaoppiseen pyörätuolin kiinnitykseen. Kaikki isot sairaalat osattava ja valtion virastot.

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

Verohallinto ja poliisi isommat valtuudet ja tehokkuutta. Yleinen taksitarkastaja jolla valtuudet tarkistaa.

Verohallinnon oltava aktiivisempi ja tarkempi, nopealla aikataululla eikä odottaa. 1-2kk ja heti puututtava isolla kädellä.

Ei enään mitään aloitus armonpaloja tyyliin 10.000e verohelpotus aloittavalle. Kaikki aloittavat suoraan samalta viivalta nolasta, kaikkine veloitteineen.

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?

Esteettömissä kuljetuksissa pitää valvoa, pyörätuolien kiinnitys ja turvavyön käyttö. Paarikuljetuksissa on vain muutama hyväksytty kiinnitysjärjestelmä ja kiristysliinoilla ei saa sitoa lainkaan. Kenttävalvontaa pitää suorittaa poliisi ja taksitarkastajat. Poliisilla ei nykyään ole mitään kiinnostusta valvoa tai puuttua. Tämä on todella suuri ongelma ja epäkohta ja siihen on saatava parannusta.

Taksitarkastajat on veloitettava esim, lentokentälle satamiin ja isoihin yleisiin tapahtumiin valvomaan laatua ja laadun tasoa jatkuvalla syötöllä.

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

Taksamittari pakko, korkeat koulutus ja laatuvaatimukset, Suomi jaettava 2-3 alueeseen joissa operoi välityskeskukset ja suuralueet jakaa isojen alueiden kyydit ja kaikilla samat laitteet ja samat ajo-oikeudet kaikkiin kyyteihin, sisältäen kaikki kaupunkien, kuntien, kela, sote ym kyydit. JOS

veloitteet ja laatu ym kieli kokeet hyväksytyt. Tällöin kyytien hinnoittelua voi lakea ja km tuotto nousee.

Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

10. Pidätkö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Taksikeskuksilla on dataa ongelmista ja alueista. Sivukylissä ja taajamissa isot ongelmat taksin saatavuudessa. Osaksi johtuvat siitä, että asiakkaat eivät uskalla soittaa ja osaksi siitä että autoja ei enään ole. isot kaupungit on ylitarjontaa.

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

Ei todellakaan

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

Kyllä todellakin

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?

Taksikeskukset voivat omien autojensa osalta toimittaa alueraportteja, koska heillä on dataa. mutta se ei poista ongelmaa sivukyliltä.

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

Ongelmana on se, kun kaikki kyydit eivät tule samasta paikka alueella, niin sivukylän vähän ajavat taksit lopettavat koska ei jää mitään ajettavaa enään.

Kaikki kyydit pitäisi saada alueellisesti saman keskuksen alle ja sieltä tasavertainen jako.

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)?

Tämä on palvelu-ammatti ja palvelu-ala, miksi ei voi sopia ja taata palvelun tason. Ajovuorot on pakko hoitaa ja sen ulkopuolella ajaa mitä haluaa. työllistävä vaikutus. Mielellään vielä niin että 1 yksi iso keskus jakaa kaiken. Tyyliin Lahden tasosta suomi poikki ja siitä etelään kaikki saman keskuksen alla samoilla laitteilla. Lahdesta ylöspäin aina pohjanmaalle, seuraava ja loppusuomi omanaan. todella helppoa ja kustannustehokasta. kaikile samat laitteet välitykseen ja mittareiksi.

16. Jos liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös, jossa määritellään, milloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua, niin millainen säännöksen tulisi olla konkreettisesti? Pitäisikö siinä määritellä tietyt alueet tai ajankohdat, vai esimerkiksi tietynlainen taksitarjonnan tilanne (esim. alueella ei toimi yhtään aktiivista

taksiyritystä)? Liittyykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

-

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Ei todellakaan. Tätä on katsottava vuositasolla.

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

Laajemmat ja isommat taksikeskukset ja suomen jako 3 kolmeen osaan, kaikille samat laitteet ja mittarit ym. turha tyhjän ajo vähenee, km tuotto paranee, asiakkaat saa auton nopeammin ja varmemmin. Laadun ja osaamisen taso nostetaan ja vaatimukset päivitetään. Suomenkielen koe ja miksi ei jopa ruotsinkielen.

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?

Tämä on valtiolla ja muilla lapsen kengissä. ei ole riittävää valvontaa ja halua valvoa. Menee ihan vasemmalla kädellä.

Heti kun syytä epäillä niin tiukka kuri ja näyttö, sekä aiempaa nopeampaa reagointia. Kaikkien pitää aloittaa samalta viivalta eikä saada mitään aloitus helpotuksia veroissa. Se että saa 10.000e aloitus helpotuksen vääristää markkinat ja tuottaa verovilppiä.

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?

Metsässä olette ja rajusti.

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

Saataa olla ?

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

Kirjanpito, jonka oltava suomessa ja heti nähtävillä toimistolla. 5 vuotta.

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

Ei ole.

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

Isot. Mutta näyttö velvollisuus on yrittäjällä.

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

Hyvin.

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

Taksikupu määrätyn kokoinen ja lainen ja määrättyllä paikkaa. V.I.P ja edustusajot sallitaan poikkeusluvalla ilman kupua.

Hintatarra joka näkyy ULOSPÄIN hyvin ja kaikilla saman kokoinen. Puuttuvista spekseistä aina 1viikko ajokielto AUTOLLE.

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?

Joka maassa missä vapautettu aina samat ongelmat

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

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

Hinnoittelu on edelleen alakanttiin siihen nähden kuinka paljon ajetaan tyhjää matkaa jäykkien aluejakojen ja välityskeskusten eriarvoisuuteen pohjautuen.

Isot uudet alueet joita hoitaa aina 1 yksi keskus ja jokainen ajaa tasavertaisena, jos on paperit kunnossa ja laatuvaatimukset täytetty ja osaa kielivaatimukset.

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

Kaikki ajot samaan nippuun saman keskusken alle.

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

Ei tarvitse rajata

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

Ei hyödytä, se vain sotkee asiakasta

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?

Lähtötaksa eri kellonaikoina. Km hinnoittelu, aikaveloitus, Autoilijan saatava palkkansa ja kulunsa peitettyä saaduista tuloista. Nykytilanne on aika niukka siihen. Edelleen liian paljon hukka kilometrejä tyhjän ajosta.

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

saahan se tehdä nykyisinkin.

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

Ei kiinteitä hintoja. aina mittarilla.

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 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?

Vaatetus, laatu ja brändi. Koulutus ja vaatimukset katuosaaminen ja kokonaisuus. Suomenkielen osaaminen suullinen ja kirjallinen

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

Laatua ei ole ja palvelutaso romahtanut.

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

Katukuulustelu joka sisältää naapurialueen isot laitokset ja virastot. mittari ja data koulutus. pukeutumissäännöt.

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

Ajokoe alueella.

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

Vaikuttaa ja voi olla hankalaakin, mutta mainostettava laadun takeena ja ylpeänä osaajana saa hyvän palkan. Siksi hinta tasoa nostettava.

Asiakkaat ovat sanoneet että ihan sama mitä maksaa jos saa hyvän ja osaavan palvelun pelkäämättä kyytiä.

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

Tottakai

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

Ei juurikaan. Nykyisinkin maksetaan hyvälle kurssit ja vaatteet.

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

Todellakin on. Laatu hoitaa loput.

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

Vaatimus suomenkielen osaamisesta suullinen ja kirjallinen, vaatetus vaatimus, taksamittarin ja muiden laitteiden vaatimus.

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidättekö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Isot laajat keskuksat pärjäävät ja pystyvät vastaamaan tilanteisiin. Heille vain laadun valvonta ja tarkkailu kentällä hieman haaste. Raha ratkaisee.

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

Isommat alueet ja 1 yksi keskus samoilla laitteilla ja tasajako ajoille. kaikki kyydit sote, kela ym samaan jakoon. silloin toimii.

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

Ei.

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?

Kyllä saattaa olla.

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

Jos kuuluu moneen samaan aikaan, on todella vaikeaa valvoa ja saada kyydit hoidettua asiakkaalle. en suosittelen.

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?

Isommat keskukset ja kaikki samaan välitykseen. Tuotto paranee ja saatavuus paranee.

Muita kommentteja ja tietoja

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

Ajatelkaa itsenne asiakkaaksi ja mitä haluatte kaipaatte kyydin sujuvuuteen ja saatavuuteen liittyen. Jännittääkö olla kyydissä osaako kuski viedä minne pyysitte ym. Ymmärtääkö kuski mitä sanot, osaako kirjoittaa naviin mine menossa. OSAAKO LIIKENNESÄÄNNÖT.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Järki käteen ja katsokaa tuottavuuden ja tehokkuuden kulmasta. Me olemme yrittäjiä joilla on vastuu yrityksen tuloksesta, asiakkaista ja muista liikenteessä liikkujista. Vastuukenttämme on todellakin ISO moneltakin näkökulmalta, asiakaskuntamme on vauvasta vaariin ja kaikkea psykologista ja ymmärtävää olkapäätä ja siltä väliltä.

Tulkaa ajamaan viikoksi taksia kuten me, ja todetkaa tilanne siinä vaiheessa kun pitää pakolliset veloitteet ja laskut maksaa.

Kari-Matti Syrjäläinen
Tj: KMS Syrjäläinen Oy