

Asia: VN/1631/2020

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

1. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen turvallisuuden nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Mielestäni turvallisuudessa ei ole tapahtunut heikkenemistä vanhan lain aikaiseen turvallisuustilanteeseen verrattuna.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Ei vastaa. Se on mielestäni liioiteltua. Kansainvälisellä tasolla mitattuna tarjoamme varsin turvallisia taksikuljetuksia.

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

En näe välttämättömänä. Viranomaiset voivat suunnata voimavarojaan muihin tarpeisiin.

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

Arvio on teoreettinen. En ole tunnistanut muita akuutteja ongelmia.

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

Kouluttamistarpeet liittyvät palveluun ja sen muotoiluun. Nämä koulutustarpeet on parhaiten hoidettavissa yrityskohtaisesti tai taksivälitysyhtiökohtaisesti.

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?

Voisi olla erilaisia koulutusohjelmia ajoneuvo- ja palvelutyyppien mukaisesti räätälöitynä yritysten tarpeisiin. Yritykset voisivat käyttää näitä kilpailuetuinaan.

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?

Mielestäni tulisi juuri toteuttaakin toimialan sisäisellä koulutuksella.

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?

En ole havainnut erityisryhmien kuljettamisessa tarvetta tehokkaampaan kenttävalvontaan.

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

Ei ole.

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?

Ongelmat ovat lähinnä syrjäseuduilla ja taantuissa taajamissa. Ainoa ratkaisu näissä on yhteiskunnan osallistuminen palvelujen esim. päivystyksen kustannuksiin. Voisi järjestää vaikka kilpailutuksen linja-autoliikenteen tapaan tai sitten yhdistää nämä molemmat liikennemuodot kutsuhjauksen pohjalta, johon liitettäisiin vielä KELA-kuljetuksia ja koulukuljetuksia.

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

Ei täysin vastaa. Ongelmat on kuvattu kohdassa 10 ja näistä on muodostunut yleisön keskuudessa kuva yleisestä ongelmasta.

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

Ei, vaan ratkaista nuo kohdassa 10 kuvatut ongelmat.

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

Mielestäni jokaisen yrityksen tai välitysyhtiön on herättävä ja tuotteistettava palveluitaan ja keksittävä uusia palveluita pysyäkseen hengissä. Nykyinen laki sallii monenmuotoisten palvelumallien kehittämisen ja erikoistumisen monenlaisiin kuljetuksiin monentyyppisellä kalustolla.

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

Julkisen sektorin liian laaja puuttuminen toimialaan estää toimialan kehittymisen. Pelkät raamit riittävät.

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)?

Ratkaisu esitetty kohdassa 10 ts. tämä koskee erityisesti syrjäseutuja, jossa on muitakin ongelmia hiljaisten aikojen lisäksi.

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

-

17. Liittyisikö taksiryösten 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?

Toimialan sisäisellä kehittämisellä ja kohdassa 10 esittämilläni toimenpiteillä.

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 tunnistaneeet muita harmaaseen talouteen liittyviä ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Harmaan talouden ongelmat liittyvät pääosin tilapäisesti tai satunnaisesti taksitoimintaa harjoittaviin yrittäjiin. Mittaripakko voisi toimia tolppa- ja kuluttajakyydeissä harmaan talouden estäjänä. Tulee olla mahdollisuus myös mittarittomaan taksitoimintaan, mutta silloin on kyse kiinteähintaisista sopimuskuljetuksista esim. yrityksille. Toisin sanoen pitää olla mahdollisuus erikoistua, mutta jos olet tolppalla, niin silloin aina mittari.

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?

Tiedon keruulaite ei voi olla pelkästään taksamittari vaan pitää voida kerätä tietoa myös muilla digitaalisilla välineillä. Taksialalla pitää pystyä säilyttämään mahdollisuus erikoistumiseen esim. eri asiakassegmenttien välillä. Jotkut erikoistuvat KELA- kyyteihin tai tolppakyyteihin, jolloin mittari on ehdoton niin asiakkaan kuin taksikuljettajan kannalta. Jotkut erikoistuvat esim. kiinteähintaisiin yrityskuljetuksiin, jolloin mittaria ei tulisi vaatia, vaan hintojen tulisi aina olla sovittavissa etukäteen kiinteähintaisina pakettihintoina.

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

Tämän päivän digitaalisilla toiminnanohjausjärjestelmillä, jotka linkittyvät yrityksen taloushallintoon, tämä on hyvinkin mahdollista.

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

Kustannukset eivät olisi kovin merkittäviä. Nykyinen digitalisoitu tekniikka on jo varsin edullista hankkia.

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

Asettaa eri toimijat paremmin samalle viivalle.

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

Nykyinen taksikupu on toimiva ratkaisu.

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 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?

Pitää ehdottomasti säilyttää eri hinnoittelurakenteet toimialan sisällä. Tämä mahdollistaa erikoistumisen ja palvelujen tuotteistamisen ja kehittämisen. Yhteen muottin ei voida kaikkia asettaa. Mittari tarvitaan, jos suorittaa ennakolta tilaamattomia tolppakyytejä tai vaikka tarjouskilpailussa voitettuja KELA-kyytejä. Mittaria ei tarvita, jos suorittaa sopimuskuljetuksia tai markkinoi pakettihintaisia kuljetuksia tai esim. erikseen kilpailutettuja koulukuljetuksia. Digitaaliset välineet tiedon keräämiseen esim. verottajaa varten on markkinoilla olemassa ts. mittari ei saa eikä sen tule olla ainoa vaihtoehto.

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

On helposti toteutettavissa (viittaus kohtaan 32). Myös digitaaliset sovellukset tukevat tätä yhä enemmän tulevaisuudessa.

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

Aikaisempiin kohtiin (kohdat 22 ja 32) viitaten tulisi ne asettaa vain tietyille markkinasegmentille.

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

-

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

-

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

Yleiskoe kaikille ja sitten pätevyyskoe toimialan sisällä ts. mittaripätevyys (tolppa- ja KELA - kyydit). Yleiskoe takaisi perusvalmiudet alalle ja esim. sopimus- ja koulukuljetuksiin, joissa ei mittaripakkoa olisi.

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

Yritys tai välitysyhtiö itse voisi suorittaa käytännön opetuksen ja perehdytyksen oman laatu järjestelmänsä vaatimusten puitteissa ja hankkia tästä samalla kilpailuetua markkinoilla.

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?

Jokaisen yrityksen tulisi huomioida tämä jo nyt automaattisesti kilpailuetuna markkinoilla. Ei tarvitse velvoittaa.

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. 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?

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

Muita kommentteja ja tietoja

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

Pidän tärkeänä, että nykylain sallima erikoistuminen ja sitä myötä uusien palvelumallien kehittäminen on edelleenkin mahdollista. Nykyinen laki on ollut voimassa vasta vähän aikaa ja se on ollut aikaisemmin tiukasti suljetulle alalle niin kova muutos, että väkisinkin tulee kipupisteitä, jotka helposti paisuvat julkisessa mediassa. Emme voi poukkoilla lainsäädännössä kahden vuoden välein eikä missään nimessä saa palata siihen, että toimialan sisällä säädellään toimintaa yrittäjien kesken.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausuntonani esitän, että alalla tulee sallia jatkossakin erikoistuminen eri asiakassegmentteihin. Asiakasryhmät määrittävät tarpeet hinnoitteluperusteille. Tulee olla toisaalta taksamittarilla palveltavia ja toisaalta ilman mittaria palveltavia asiakkaita. Taksitunnus eli taksikupu auton katolla tulee määrätä pakolliseksi ulkoiseksi tunnukseksi.

Kuljetukset Mäkinen Ky - Asko Mäkinen, kuljetusyrittäjä