

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?

Nykyinen kuvaus taksipalvelujen turvallisuudesta voi olla osittain median värittämää. Todellisuudessa näyttää, että tässäkin asiassa on isoja alueellisia eroja. Ihmisille luotu ennakkokuva, mitä taksilain muuttuessa tapahtui. On tosiasia, että kielitasovaatimusta tulisi tarkastella tarkemmin taksilupia myönnettäessä, sillä tämä asia on noussut esiin monesti ainakin pääkaupunkiseudulla. Taksien käyttö on edelleenkin yhtä turvallista kuin ennenkin.

Äänekkäimmin vanhaa lainsäädäntöä puolustavat ne, joilla on eniten vaikeuksia sopeutua uudenaikaisiin järjestelmiin ja mittaustapoihin.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Kysely ei mielestäni vastaa koko kuvaa Suomen tilanteesta.

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

Käsitykseni mukaan taksilupia myönnettäessä tarkistetaan jo kuljettajien taustat? Luvan myöntämisprosessia tulisi tarkastella tarkemmin, jos taustatutkimus ei ole tarpeeksi kattava? On hyvä, että viranomaiset ovat tehneet tarkastuksia ja niitä on hyvä myös jatkaa, jotta saadaan oikeanlainen tilannekuva.

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

Taksiliikenteeseen rekisteröity auto tulisi merkitä paremmin, esim. magneettikilpi kyljessä tai keltaiset reunat rekisterikilvessä voisivat olla toimiva ratkaisu. Näin myös viranomaiset voisivat

tunnistaa liikenteessä ne autot, jotka käyttävät esim. alustatalouden ratkaisua kyytipalveluiden toteuttamiseksi. Lisäkilvestä tai reunuksista tuskin aiheutuu isoja kustannuksia kuljetusyrittäjälle.

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

Kielitaito ja verotuskäytännöt tulisivat olla paremmin selvillä kaikille kuljetuspalvelua harjoittaville.

Koulutuksessa voisi suositella käytettäväksi ammattimaista kirjanpitäjää liiketoiminnassa, joka voi opastaa tarkemmin, mitä tietoja täytyy kirjanpidossa olla.

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?

Kaikki samalle viivalle koulutuksessa. Hyvä pohja takaa toimivan lopputuloksen.

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?

Valvontaa lisäämällä ja selkeät tunnukset autoihin, jotka harjoittavat henkilöliikennettä autollaan. Tunnus voi olla hyvin esim. magneetilla katolle/kylkeen kiinnitetty TAXI-merkki. Magneetilla kiinnitettävää merkkiä voisi helposti käyttää myös sellaiset kuljettajat, jotka tekevät työtä sivutoimisesti ja sama auto voi olla välillä muussakin kuin taksikäytössä. Ulkoisessa tunnuksessa voisi olla myös esillä lupanumero.

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?

Ne ketkä ovat keskittyneet erityisryhmien kuljettamiseen, ovat todennäköisesti hoitaneet asiansa jo valmiiksi muita paremmin. En usko, että valvonnan lisääminen tällä alueella parantaisi mitään. Erityisryhmillä pitäisi olla vapaus valita, keneltä kyydin ottavat. Tämä takaisi sen, että tuttu luotettu kuljettaja säilyy.

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

Selkeä kuljettajakortti, joka täytyy olla esillä autossa. Kortin saamisen edellytys on hyvin tehty taustatyö kuljettajan taustoista ja tae siitä, että kuljettaja on saanut riittävän koulutuksen suorittavaan palveluun.

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?

Ennen lain muutosta maaseudun tilanne oli jo huono taksien osalta. Välityskeskusten kela kilpailutus aiheutti isoimmat ongelmat maaseudulle, ei niinkään tehty taksimuutos.

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

Takseista on ylitarjontaa pääkaupunkiseudulla, pulaa maaseudulla. Muualla tilanne on samanlainen kuin ennen lain muuttumistakin. Taksin saa yhtä nopeasti kuin ennenkin ja hintataso ei ole mitenkään normaalia indeksikorotusta suurempi kuin ennenkään. Osittain on näkyvissä myös hintojen putoamistakin kun uudet yrittäjät haluavat päästä markkinoille.

Maakuntien lento- ja rautatieasemilla tulisi olla tietyn kokoinen päivystysvelvoite ja parempi tiedokulku lento-, juna- ja taksiliikenteen välillä esimerkiksi siitä, montako matkustajaa on jäämässä junasta tai montako matkustajaa joltain tietyltä lennolta todennäköisesti tarvitsee taksin jatkoyhteyksiin.

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

Pienien kuntien ja syrjäseutujen taksien saatavuus on huolestuttava. Koska taksit voivat olla syrjäseudulla kymmenien kilometrien päässä kyydin tarvitsijasta. On todella hyvä, että alueelta voi löytyä kuljettava esim. jonkin alustan kautta. Olisi hyvä jos olisi jokin rekisteri, josta oman alueen tarjonnan voisi nopeasti tarkistaa ja palveluun voisi rekisteröityä kuka tahansa palvelua tarjoava taho. Kuluttaja ei voi tietää tarkkaan, miltä alustalta kyytiä voi omalla alueellaan hakea.

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?

Tekoäly ja automatisointi pystyy välittämään kyydit tehokkaasti välitystoimintaa, mutta niiden kehittäminen on kallista ja aikaa vievää.

Suomen markkinat ovat aivan liian pienet useamman eri välitysjärjestelmän olemassa olemiseen.

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

Arvio saatavuuden nykytilasta on oikean suuntainen, maaseutujen taksipulalle olisi tehtävä jotain.

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)?

Kyllä, ohjeistusta tarvitaan.

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?

Ajovuoroihin osallistuminen tulisi olla vapaaehtoista, halukkaita vuorossa olevia löytyy aina varmasti jos korvaus on kohdillaan. Käytännössä kunnan tai valtion pitäisi ostaa päivystyspalvelu yrittäjiltä, esim. vuorolistojen mukaan.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Todennäköisesti ei, ajovuoroissa voi olla mukana tai ei, se on jokaisen yrittäjän omalla vastuulla, lähteekö mukaan rinkiin vai ei.

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

Kannustaa pienillä paikkakunnilla ihmisiä ajamaan taksia vaikka sivutoimisesti jonkin alustapalvelun kautta.

Maksuton keskitetty valtion tuottaman välityskeskuspalvelu, johon kuka tahansa voi liittyä ja siinä on sovelluksia varten ilmaiset käytettävät REST/JSON rajapinnat joista tietoa voidaan välittää järjestelmästä toiseen.

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?

Nykyiset GPS pohjaiset sovellutukset ovat erittäin luotettava tapa toteuttaa matkamittaus.

Nykyaikaisella myös kuluttajille suunnatuilla GPS / A-GPS / Galileo / GLONASS / BeiDou yhteensopivilla laitteilla päästään tarkkuuteen, joka kertoo laitteen sijainnin jopa sentin tarkkuudella. Tiedon manipulointi sovellutuksissa vaikeaa/mahdotonta ja kuluttajan on helppo tarkistaa onko matka mitattu oikein. Tätä tarkistusta on vaikea toteuttaa kiinteästi asennetulla perinteisellä taksamittarilla.

Perinteisen taksamittarin käyttöön verrattuna käyttööntaminen on helpompaa eikä vaadi perinteisen taksamittarin tavoin kalibrointia. Perinteiset mittarit täytyy säännöllisesti myös kalibroida, koska niiden mittamaan matkaan vaikuttaa esim. autonrenkaiden kunto ja monet muut mekaaniseen mittaukseen liittyvät virheet, joten ne eivät takaa sen paremmin sitä, että kilometri on kilometri.

Nykyisessä ajoneuvolainsäädännössä puhuttaa mittaus tuloksen luottavuudesta ei tarkkuudesta. Ohjelmistoissa ei pääsee

säätämään sitä miten kauanko minuutti kestää (laitteen sisäinen kello huolehtii tästä samoin kuin taksamittarissakin). Matkan pituus mitataan satelliittien ja maa-asemien kautta. Tätäkin on todella vaikea väärentää, koska alustoissa jää asiakkaalle myös kopio ajetusta reitistä tarkistettavaksi. Traficom:n mukaan asiakkailta ei ole tullut moitteita GPS ohjelmistoja käyttävistä kuljettajista, jotka dokumentoivat tarkasti ajetut reitit, ajat ja paljon muutakin sellaista mitä perinteinen taksamittari ei tee.

Ohjelmistoja on maailmalla käytössä paljon. Miksi ihmeessä Suomen pitäisi olla jotenkin poikkeus, että palaisimme takaisin johonkin menneeseen?

Perinteisen taksamittarin käyttöön verrattuna käyttööntaminen on helpompaa eikä vaadi perinteisen taksamittarin tavoin kalibrointia. Perinteiset mittarit täytyy säännöllisesti myös kalibroida, koska niiden mittamaan matkaan vaikuttaa esim. autonrenkaiden kunto ja monet muut mekaaniseen mittaukseen liittyvät virheet, joten ne eivät takaa sen paremmin sitä, että kilometri on kilometri.

Harmaata taloutta esiintyy todennäköisesti jonkin verran kaikkien autoilijoiden kesken, riippumatta siitä onko autoon asennettu perinteinen taksamittari vai ei. Perinteinen taksamittari ei ole siis mikään ihmeitekevä laite, joka oikeasti valvoisi auton jokaista liikettä.

Yrittäjän täytyy itse pystyä päättämään millaisen laitteiston varaan liiketoimintaansa rakentaa.

Eri alustojen käyttämät maksujärjestelmät tallentavat maksutiedot pitkälle ajalle, josta kuljetusyrittäjän on helppo muodostaa raportti kirjanpitoon ja suorittaa myös ALV-verot.

Alustojen kautta saatava raha sisältää ALV:n josta yrittäjä huolehtii verot valtiolla mikäli alustan palveluun sellainen ei kuulu. On myös mahdollista, että kuljetustoimintaan rakennettu alusta ei itse käsittele millään tavalla maksuliikennettä vaan käyttää tässä toiminnassa kolmannen osapuolen jo valmiiksi rakentamaa maksupäätettä/palvelua, joka käsittelee maksuliikennettä kunkin maan lainsäädännön mukaisella tavalla. Tällöin kuljetusyrittäjä saa tarvittavat tositteet maksuista suoraan maksujärjestelmän toimittajalta, eikä varsinaisesta kuljetus/välitystoimintaan rakennetusta järjestelmästä.

Ei ole järkevää rakentaa jokaiseen alustaan erikseen maksuliikenteen käsittelyyn ja tallentamiseen rakennettavaa järjestelmää vaan yhdistellään olemassa olevia palveluita yhdeksi kokonaisuudeksi, jossa jokainen osapuoli huolehtii omastaan. Toiminta malli on sama kuin munkin alan alustoissa.

Monen alustalla toimivan yrittäjän ansiot jäävät kuitenkin todennäköisesti alle 30000€ kaikkine kuluineen jolloin he saavat vuosittain myös ALV alaraja huojennukset. Alle 30000€ on kohtuutonta

edellyttää asentamaan autoon 1000-1500€ maksavaa (Tai vuokraamaan sellaista 300-400€kk hintaa vastaan) taksamittaria, joka on sen realistinen hinta kaikkine asennuksineen.

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?

Suunta on oikea, lähinnä näyttää olevan tiedonpuutetta siitä mikä tilanne oikeasti on. Lainsäädäntö on ollut käytössä niin vähän aikaa vielä, ettei voi vielä sanoa tarpeeksi hyvin esiintyykö harmaataloutta vai ei. En ole kuullut, että alalla esiintyisi harmaata taloutta yhteen sen enempää kuin ennen uutta lainsäädäntöä. Asia tuntuu olevan arvailujen varassa olevaa eikä varsinaista näyttöä asiasta ole saatu verottajankaan toimesta.

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

Kuljetusyrittäjät ovat jo nyt veloitettu raportoimaan kirjanpitoon kaikki oleellinen tieto. Annetaan nyt asialle lisää aikaa ja katsotaan myöhemmin, onko jotain korjattavaa harmaan talouden suhteen tehtävä. Kannattaa myös selvittää tarkemmin, kuinka moni uusi taksiluvan omistava käyttää toiminnassaan jotain kevytyrittäjille suunnattua palvelua.

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

Kuten muussakin yrittämisessä tulee taksiluvan omaava henkilön itse olla vastuussa siitä, että säilyttää ja kerää tarvittavaa tietoa verotukseen ja yrityksen kirjanpitoon. Näinhän se on missä tahansa muussakin yrittämisessä ja tulee olla myös taksi yrittämisessäkin. Eri alustojen käyttäminen helpottaa tiedon keräämistä ja säilytystä, mutta loppu vastuu tulee aina olla itse yrittäjällä.

Lupakäytännössä pitäisi olla erityinen ehto: Luvan saajan tulee määräaikaan mennessä ilmoittaa miten tai missä hän tulee lupaa käyttämään. Jos ilmoitusta ei ole saatu määräaikaan mennessä luparaukeaa ja lupaa täytyy hakea tällöin uudestaan.

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

Nykyiset sovellutukset jotka perivät maksut asiakkaalta tai käyttävät jotain kolmannenosapuolen maksujärjestelmää (korttilukijat jne) keräävät jo nyt riittävästi tietoa suoritetuista maksuista. On normaalia, että kuljetusyrittäjän tulee itse näistä alustoista ottaa säännöllisesti raportit kirjanpitoon, ihan niin kuin muidenkin yrittäjien täytyy se tehdä. Jos jollekin on taksilupa myönnetty tulisi kuljetus yrittäjän myös ilmoittaa verottajalle, mitä alustoja hän käyttää ja edellyttää kuljetus yrittäjää toimittamaan ote säännöllisesti verottajalle.

Nykyiset sovellutukset ovat luotettava tapa kerätä tietoa ja takaavat myös perinteistä taksamittaria tarkemman ja luotettavamman tuloksen. Nykyisillä satelliittiipaikannus ratkaisulla mitattu kilometri on tarkasti kilometri eikä erillistä kalibrointia tarvitse.

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

Nykyiset sovellutukset jotka perivät maksut asiakkaalta tai käyttävät jotain kolmannenosapuolen maksujärjestelmää (kotilukijat jne.) keräävät jo nyt riittävästi tietoa suoritetuista maksuista. On normaalia, että kuljetusyrittäjän tulee itse näistä alustoista ottaa säännöllisesti raportit kirjanpitoon, ihan niin kuin muidenkin yrittäjien täytyy se tehdä. Kuljetusyrittäjälle tämän raportin toimittaminen tuskin tuo mitään isoja kustannuksia.

Jos jollekin on taksilupamyönnetty tulisi kuljetus yrittäjän myös ilmoittaa verottajalle mitä alustoja/maksujärjestelmää hän käyttää ja edellyttää kuljetus yrittäjää toimittamaan ote säännöllisesti verottajalle.

Iso osa uusista kuljetusyrittäjistä käyttää todennäköisesti jotain alustaa ja toimivat esim. kevytyrittäjäpalveluisen kautta. Osa myynnistä menee alustan ottamaan palvelumaksuun, auton huoltoon (esim. polttoaineet). Kun hinnoittelu ajetusta matkasta on pieni, onkin hyvin todennäköistä vieläpä se, että vuoden ansiot jäävät alle 30000€ jolloin kertymästä saadaan vielä ALV alaraja huojennukset ja ALV kertymää ei vaan pääse syntymään valtiolle tätä kautta. Työllistymisen tämä kuitenkin takaa hyvin ja voi ollakin hyvä välivaihe monelle johonkin toiseen ammattiin tai lisätulonlähde muun palkkatyön ohella.

Raha kiertää kyllä takaisin jossain muodossa valtiolla.

Alle 30000€ liikevaihdolla voisi olla myös ehto ettei autoa niissä tapauksessa ole välttämätön edes rekisteröidä taksiliikenteeseen. Rekisteröinti tulisi olla palkollinen vasta kun liikevaihto ylittää jonkin tietyn summan.

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

Toimenpiteet voivat asettaa toimijat hyvin eriarvoiseen asemaan. Aloittavalle yrittäjälle täytyy antaa helpompi mahdollisuus päästä mukaan kilpailuun.

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

Esim. merkintä rekisterikilvessä, keltaiset reunukset rekisterikilvessä.

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?

Luovutaan kokonaan käteismaksuista (mikä lienee mahdotonta edes ajatuksen tasolla).

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?

Nykyinen vapaa hinnoittelu on tässä vaiheessa kuluttajalle vielä tottumus kysymys. Vapaa hinnoittelu takaa sen, että kuljetusryttäjä voi saada työstään oikeanlaisen korvauksen. Vasta käyttöön astunut laki hintojen merkinnästä tulee helpottamaan tilannetta ja kuluttaja voi helpommin verrata hintoja. Käytännössä taksia käytetään silloin kun taksia tarvitsee käyttää ja ne ketkä taksia käyttävät säännöllisesti oppivat kyllä nopeasti tunnistamaan ja käyttämään sellaista palvelua jonka hinta miellyttää. Ei ole tarkoituksenkaan mukaista, että kaikki taksit pitäisi olla saman hintaisia, eihän millään muultakaan alalta sellaista voi vaatia? Alustoja käytettäessä kuluttajalle on hinta tiedossa heti taksin tilaamisesta lähtien, joten yllätyksiä ei pääse tulemaan. Mediassa on esitetty paljon väritettyä tarinaa ja lööppi otsikoita.

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

Malli on oikeansuuntainen.

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

Ei ole tarvetta rajata mitään tiettyä tilannetta missä asiakkaan kanssa ei voisi sopia hinnasta.

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

Aika ja matka. Nämä ovat elementit jotka asiakkaan on helppo ymmärtää ja vaikea vääristää olipa käytössä jokin sovellutus tai perinteinen taksamittari.

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

Hinnasta sopiminen on aina hyvä asia, asiakkailta on tällöin jokin mahdollisuus vaikuttaa hintaa myös itse. Alustat mahdollistavat nyt jo tämän muotoisen kipailutetun kyydin, asiakas voi vapaasti valita minkä kyydin ottaa ja mikä sen hinta on.

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

Kiinteää hintaa ei tule asettaa millekkään markkinasegmentille. Voi olla myös huono ajatus asettaa ensimmäishinta, sillä helposti kaikki käytännöksi tulee korkein sallittu hinta.

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?

Kiinteät hinnat eivät toimi alueellisten erojen vuoksi kovin hyvin. Täytyy ottaa huomioon, että Suomi on iso maa ja täällä on paljon tarvetta takseille. On luonnilta, että jossain hinnat on halvemmat ja jossain kallimpaa.

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?

Oikean näkökulman saamiseksi asiaan täytyy haastatella laajalla otannalla itse kuljettajia koko Suomesta. Ei pelkästään pääkaupunkiseudulta. En näe, että kasvukeskuksissa laatu olisi mitenkään romahtanut, mutta maaseudulla Kelan kilpailutukset tuhosivat palvelut ja pienet taksiyrittäjät joutuivat lopettamaan toimintansa. Laadun romahtamisen syy maaseudulla on isot välityskeskukset, jotka menivät mahdottomuuksiin voittaessa alueellisen kilpailutuksen. Kelan tulisivikin kilpailutta yksittäiset yrittäjät ja välitystoiminta kelapalveluissa kuuluisi valtiolla, joka valitsee tasapuolisesti sen kuka kyytejä saa suorittaa.

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?

Kielitaito, yritystoiminta, verotus.

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

Esim. käytännön asiakaspalvelu tilanteet

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

Todennäköisesti ei vaikuttaisi työvoiman saatavuuteen.

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

-

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?

-

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidätkö 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?

-

46. Koetteko, että LVM:n arvio välityskeskusten nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet 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?

Yksittäinen taksiryttäjä saa kuulua niin moneen välityskeskukseen kuin tarpeelliseksi näkee, ei ole mitään järkeä alkaa rajoitamaan.

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?

Vaikuttaa siltä, että isoimmat ongelma ovat taksien saatavuus tai niiden liiansuuri määrä pääkaupunki seudulla. Lupia on nyt

myönnetty pääkaupunkiseudulle kerralla liikaa?

Myös vaikeutuneet KELA kyydit ja erityisryhmien kuljetukset takkuavat. Kaikki muu tuntuu toimivan ja etsivän tällä hetkellä vakiintunutta toimintamallia markkinalla. KELA kyytien takkuaminen johtuu taas välityskeskusten toiminnasta ja korkeasta hinnoittelusta kuljetusyrittäjille. Olen kuulut, että välityskeskukset ovat vaatineet jopa 10000€ liittymismaksua taksiyrittäjältä ja kun tähän ei ole pystynyt on jäänyt ulos palvelusta ja joutunut lopettamaan liiketoiminnan.

Perinteistä taksamittari tuntuvat vaativan äänekkäimmin ne jotka ovat sellaisen omaan autoonsa asentaneet ennen lainmuuttumista. Ei voida edellyttää, että satunnaisesti jonkin alustakautta lisäansioita hakevan yrittäjän tulisi autoonsa perinteistä taksamittaria asentaa koska auto voi olla ihan

hyvin muunna aikana muussa kuin taksikäytössä.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Uusi taksilainsäädäntö on ollut vasta vähän aikaa voimassa. Alueelliset erot, siinä miten uusi lainsäädäntö toimii, ovat isot. Pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta muualla Suomessa olevissa kasvukeskuksissa ei ole esiintynyt ongelmia niin paljon kuin mediassa on esitetty.

Uudet ja vanhat kuljettajat vasta totuttelevat muutokseen ja on luonnollista, että uusien tulokkaiden tuleminen alalle luo jännittyneen ilmapiirin. Vanhat kuljettajat pitävät tiukasti kiinni perinteistään ja puolustavat kiivaasti muun muassa taksamittaria. Taksamittari ei itsessään jo vanhentuneena välineenä ole mikään ihmeitä tekevä laite, joka vaikuttaisi harmaantalouden esiintymiseen. Harmaataloutta on alalla todennäköisesti yhtä paljon kuin ennenkin. On hyvä, että Suomi väisti edellisessä muutoksessa Ruotsin mallin käyttää rinnakkain taksamittareita ja sovelluksia ja hypättiin suoraan digitaaliseen maailmaan. Ruotsissakaan rinnakkain käyttö ei vähentänyt harmaataloutta. Nyt on jo nähtävissä jonkin verran hintojen vakiintumista ja jossain paikoin jopa hintojen alenemista. Jos kuljetus yritykset/yrittäjät, nyt ymmärtäisivät laskea hintojaan tulisi se näkymään siinä, että ihmiset alkaisivat enemmän käyttää taksia ja se eteläsuomessakin näkyvissä oleva ylitarjonta tasaantuisi.

Uudet yrittäjät ovat vasta pääsemässä kunnolla mukaan "peliin". Näkemykseni mukaan suurin osa näistä uusista yrittäjistä on ns. sivutoimisia ja käyttävät työssään mobiilisovellutuksia ja kevytyrittäjyyteen tarkoitettuja palveluita. Jotta saataisi tarkemmin selville, kuinka moni uusi

kuljettaja on ottanut luvan käyttöön, voisi luvassa olla mukana jonkinlainen käyttöönotto aika, jonka aikana tulisi ilmoittaa missä ja miten lupaa käyttää. Mikäli ilmoitusta ei tulisi määräaikaan mennessä lupa peruuntuisi.

Ns. tilapäiseen ja sivutoimiseen taksitoimintaan voisi autojen tunnistamista varten liittää mukaan velvollisuuden käyttää auton ollessa ajossa esim. oveen väliaikaisesti kiinnitettävää "TAXI" magneettitarraa.

Korjattavat asiat lainsäädännössä ovat selkeästi erityisryhmien kuljetuksen turvaaminen, maaseudun taksit sekä uusien alalle tulleiden kuljettajien tausta, kielitaito ja käyttäytyminen. Jälkimmäisiin asioihin voidaan vaikuttaa selkeästi koulutuksella. Maaseudun taksien tilanne oli huono jo ennen lain muutosta. Muutosta kiihdytti välityskeskusten ja KELA:n välinen kilpailutus. Kilpailutuksessa epäonnistuttiin ja tultiin tilanteeseen, jossa välityskeskukset alkoivat pyytää liittymisestä, niin isoja summia rahaa, ettei isolla osalla maaseudun kuljettajista ollut enää varaa lähteä "peliin" mukaa. Jo lopettaneet ja lopettamispäätöksen tehneet yrittäjät pitäisi houkutellessa nyt jollain porkkanalla takaisin ja välityskeskusten ja KELA:n välinen sotku korjattava vaikkapa valtion ylläpitämällä KELA kyytien välityspalvelulla.

Taipaleenmäki Sami
Eweeks