

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?

-

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

-

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

Varmaan merkittävimpiä turvallisuusriskejä ovat joidenkin uusien taksinkuljettajien puutteelliset ajotaidot. Onko taustalla muualla kuin Suomessa suoritetut autokoulut, jotka ovat riittäneet taksinkuljettajan ajolupaa varten.

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

-

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

Jos kuljettajalla on muualla kuin Suomessa hankittu ajokortti, voisi olla inssin hyväksytyt suoritus ennen taksinkuljettajan ajoluvan saamista hyvä edellytys.

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?

Huonoa liikennekäyttäytymistä tai osaamista on nähtävillä, kyse ei ole millään tavoin pelkästään esteettömien ajoneuvojen kuljettajista.

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?

Vapaassa kilpailussa, ei ainakaan voida osoittaa, että jokin tietty yksityinen alan taho (taksitoimija, yhdistys, liitto, yritys) voisi olla vastuunkantaja kun kyseessä on koko taksialaa koskeva kysymys. Valvontaan ja seurantaan liittyvissä asioissa oikea taho ovat viranomaistahot, jotka kohdistavat toimensa tasapuolisesti kaikkiin.

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?

Valvontaa tulee lisätä erityiseen uusiin villoihin yrittäjiin, jotta heidän velvoitteensa on asianmukaisesti tehty. Esteettömät eivät tässä suhteessa ole erityisasemassa. Esteettömän ajavat usein KELA-kyytejä ja ovat näin ollen jonkin taksitoimijan alla ja siten todennäköisemmin heidän asiansa on jo paremmalla mallilla kuin puhtaasti ns. villien taksien.

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 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?

Päivystypakko tai sen tyyllisen velvollisuuden toteuttaminen siten, että taksiyrittäjä velvollisuus olisi päivystää ilman eri korvausta nykylain aikana, vapailla markkinoilla, olisi kestämätön.

Vanhan lain aikana päivystysvelvollisuus oli toimiva, koska markkinat olivat jaettu. Silloin päivystys takasi myös toimeentoloa kun alueella oli käytännössä vain tietty määrä takseja.

Nyt päivystysvelvollisuus ei estäisi muita yrittäjiä toimimasta samaan aikaan, koska vapaa kilpailu. Päivystysvelvollisuus nykytilanteessa olisi vain velvollisuus ilman mitään taette tulosta.

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

-

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

Ei, nyt olemme vapaassa markkinataloudessa. Se taho joka tarvitsee päivystyspalvelua, tulee ostaa päivystyspalvelu.

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?

Ei, vapaassa markkinataloudessa taksipalvelua on siellä missä se on yrittäjälle kannattavaa toteuttaa. Yrittäjän velvollisuus ei ole tehdä vapaaehtoistyötä. Hänellä on taksiyrityksen kulut maksettavana ja kuljettajatkaan eivät työskentele ellei alueella ole myyntiä saatavilla. Vain myynti on se joka pitää autot alueella.

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

-

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)?

-

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?

Vapaassa markkinataloudessa päivystyspalvelua tarvitseva taho ostaa päivystyspalvelua. Ilman myyntiä tai edes taetta siitä, ei yrittäjän kannata ylläpitää palvelua alueella. Kuten kirjoitin vanhan lain aikana kun alueella oli tietty määrä autoja, oli jotain tuloa odotettavissa hiljaisina hetkinä. Ja vastaavasti hiljaista aikaa kompensoi kiireempi aika kun alueella ei markkinoita ollut jakamassa ylimääräisiä autoja. Nytkö yhteiskunta haluaa rusinat pullasta? Että yrittäjä päivystää ilmaiseksi hiljaisena aikana ja kiireaikana kilpailee verissäpäin toisten autoilijoiden kanssa. Tuo yhtälö ei toimi, päivystyspalvelua tarvitsevan tahon tulee ostaa päivystyspalvelu.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Ei kun se hankaloittaisi yrittäjän tilannetta. Tämä on taas tarkoitettu hiljaisten hetkien jakamiseen, jolloin tulojen saaminen on pientä ja epävarmaa. Mutta se työaika, hereillä olo aika on silloin pois kiireajasta, jolloin auton pitäisi olla tienaamassa. Eli hiljaisena aikana vedetään mehut yrittäjästä ja kiireaikaan osallistuttaisiin verisempään kilpailuun, kun vapaa markkinatalous, myös muita yrittäjiä on jakamassa kuljetuksia ja silloinkin ei saa kompensoitua hiljaisen hetken tappioita.

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

Saatavuutta tarvitseva taho ostaa saatavuutta, yrittäjiä ja palvelua tarjoavia on tarjolla!

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?

Taksamittaripakkoa ei ole. Taksamittari rekisteröi auton kaikki ajot, josta saadaan tarkat tiedot mitä ajoa autolla on ollut. Nyt villi yrittäjä voi vapaasti käydä ostamassa uuden auton, saa pienen autoverovähennyksen ja arvonlisäverovähennyksen. Auto näin ollen laitetaan luvanvaraiseen käyttöön. Hän käyttää jotain taksiapplikaatiota ja syöttää sinne jotkin asetukset, mikä milloinkin hyvältä tuntuu. Ikkunaan hän laittaa pakollisen trafi-hinnaston. Applikaation asetuksissa voi olla mitä muuta tahansa. Auto/applikaatio ei rekisteröi mitään kilometrejä, että mitä ajoja ne ovat. Todennäköisesti ajopäiväkirjaan laitetaan, että taksiajoa, ei yksityisajoa. Tuottoa per ajettu kilometri, sitä tulee äärimmäisen vähän kun pitää ajella paljon ja etsiä asiakkaita. Vertailuarvoa ei enään ole kun taksitoiminnat ovat niin vaihtelevia nykyään. Todellisuudessa auto voi olla enimmäkseen yksityisajossa, ja siihähän on alvi saatu myös vähennettyä kätevästi. Käteismaksut menee kätevästi myös omaan taskuun, suurin osa asiakkaista kuitenkin sanoo etteivät halua kuittia. Vai onko niin, että jokainen on niin rehellinen ettei toimi kuvatulla tavalla?

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?

-

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?

Jos kyseessä on taksamittari tai vastaava yhtä luotettava järjestelmä, niin oleellista on, että markkinoilla on tarjolla vaihtoehtoja. Muuten käy niin kuin on käynyt ja yksi suuri taksamittarinvalmistaja hallitsee suvereenisti markkinoita ja hinnoittelee tuotteet ja kuukausimaksut pilviin.

Voisi hyvin kuvitella, että tähän olisi löydettävissä jokin ratkaisu jossa käytettäisiin valmiita puhelimia tai pädejä, joihin asennetaan ilmainen/edullinen applikaatio, joka saa mittaustiedot sinetöidystä yksiköstä (jonka saa ostetut omaksi ilman kuukausimaksuja) ja applikaatio on suoraan livenä yhteydessä pilveen (edullinen pilvipalvelu), jossa taltioituna kaikki tapahtumat ja sieltä saa raportit eri tarpeisiin.

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

Edellä kuvaamani tilanne, noilla spekseillä autoileva saa merkittävää kilpailuaetua taksamittarialla ajaviin autoilijoihin nähden. He voivat hyvin toteuttaa uudistuksen perimmäistä ajatusta, tarjota taksimatkoja halvalla, kun ei tarvitse maksaa veroja kuin osasta tuloja ja voivat käyttää hyvin autoa myös yksityisajoihin ilman veroseuraamuksia.

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

Tässä on hyvää ja huonoa. Tunniste auttaisi viranomaisia valvomaan kaupunkikuvassa ja taksitolpilla olevia autoja. Mutta vastaavasti erilaisissa premium-palveluissa tunniste olisi vain haitta. Niissä asiakkaat haluavat yksityisempää palvelua, joka ei näytä taksipalvelulta. Mutta voisiko sen jakaa jotenkin, että tietyissä autoissa tulisi olla ja tietyissä ei, hankala kysymys. Premium-palveluihin se ei kuitenkaan missään tapauksessa sovi. Mutta jos kaikissa autoissa, olisi, niin esim. erilainen rekisterikilpi tai sen pohja.

Yksi ratkaisu olisi valvonta-applikaatio, jolloin erillistä näkyvää tunnistetta eri tarvita. Vapaasti ladattava applikaatio, joka käyttää kameraa ja lukee tietokannasta, että onko auto rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön vai ei. Siis yksinkertainen applikaatio, jolla kuka tahansa voi nopeasti tarkastaa auton rekkarista tiedon. Applikaatiossa voisi olla suora kytkentä, ota kuva ja lähetä ilmoitus jos auto on taksina ilman luvanvaraista rekisteröintiä. Kuvassa näkyisi taksikupu ja rekisterikilpi. Viranomaiset saisivat suoraan livenä tiedon autosta, tarkastus (ettei kyseessä sijaisauto) ja ilmoitus edelleen valvovalle poliisiviranomaiselle. Samaisella applikaatiolla (ja netissä) sijaisauton haltija voisi linkittää korvattavan auton rekkarin, joka on pois liikenteestä. Tämä olisi sitä kaivattua digitalisaatiota!

Ulkoinen tunnusmerkki ei suoraan kerro vielä, että onko kyseessä aito taksi ja auto luvanvaraisessa käytössä. Ei edes taksikupu, sen voi kuka vain niin halutessaan sijoittaa auton katolla. Jos erityiseen tulee olla ulkoinen tunnusmerkki, niin sen tulisi olla vaikeasti väärennettävissä oleva. Ennen taksarit tuntivat toisensa, nyt suurin osa ei tunne toisiaan ja huijari menee seassa kuin väärä raha. Toisaalta esittämäni applikaatio, jolla jopa asiakkaat voivat tarkastaa, että kyseessä on luvallinen taksi, olisi hyvin kätevä.

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?

Oleellisista on se, että viranomaisten tulisi tiedottaa kuluttajaa enemmän hinnanmääräytymis perusteista ennen matkan alkua. Ei asiakkaat kaupassakaan ota hyllystä tuotetta jos hintalappu puuttuu (tutkittu juttu). Jostain syystä vain kuluttaja ei vielä ole sisäistänyt, että taksia valitessa tulee myös hinta selvittää etukäteen.

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

Taksilain vapautuminen nosti hintoja, odotetusti. Taksimatkoja tehdään tarpeeseen, matka perustuu siirtymisen tarpeeseen, niitä ei tehdä heräteostoina. Kun markkinoille tulee lisää yrittäjiä, niin kilpailun kiristyminen aiheuttaa hinnan nostamisen paineita, jolla pyritään pitämään riittävä tulotasa. Toisessa päässä, kustannukset eivät ole myöskään laskeneet, vaan nousevat.

Hintatutkimuksessa puhuttiin pääkaupunkiseudun tilanteesta, hintojen noususta ja siitä että takana ovat suurimmat toimijat. Jalkautumalla Helsingin kaduille voi äkkiä todeta, että kalleimmat hinnat ovat monilla uusilla takseilla, huomattavasti korkeampia hintoja mitä Taksi Helsingillä ja Lähitaksilla. Käytössä on myös korkeita minimimaksuja.

On myös esitetty että markkinoiden avaaminen alentaisi hintoja ja näin olisi myös käynyt kun jotkin uudet toimivat ovat olleet erittäin edullisa pääkaupunkiseudulla. Tämä on osoittain totta. Mutta myös äärimmäisen väärin kuluttajan nähdessä vain edullisen hinnan. Todellisuus on kuitenkin niin, että tietyt toimijat tulivat pääkaupunkiseudulle aggressiivisen markkinoinnin siivittäminä. He haalivat riveihinsä autoilijoita maksamalla heille huomattavaa kiinteää päiväkorvausta, jotta asiakkaille saataisiin näytettyä edullista hintaa. Tässä on vain kyse määräaikaisesta tavasta pyrkiä nopeasti markkinoille ja jossain vaiheessa jos jalansija vakiintuu, niin hinnat nousevat vastaamaan normaalia markkinahintaa. Vastaavasti jos markkinointi epäonnistuu, toimija todennäköisesti poistuu markkinoilta. Mikä myös kuuluu markkinatalouteen, yrityksiä tulee ja menee.

Vapaa kilpailu tarkoittaa sitä, että yrittäjän kilpailevat keskenään, hinta on osa sitä kokonaisuutta. Jollain on kalliimpi hinta, mutta voidaan myös olettaa, että tällöin ei myöskään palvelu ole kaikissa tasapäistä. Ja se on myös merkki kilpailusta ja hinta ei ole kaikilla sama.

Arvomuistio s.96 kuvio 32, sen mukaan matkan hinta suhteessa palvelun laatuun ei ole huonontunut.

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

Jo nyt tietyillä toimijoilla on enimmäishinnat, joihin asiakkaat voivat luottaa. On näiden toimijoiden tehtävä itse markkinoida omaa luotettavuuttaan. Vastaavasti viranomaisten tehtävä on tiedottaa asiakkaita tarkastamaan taksien hinnoitteluperusteet. Nyt ollaan eletty vielä niin vähän aikaa taksiuudistuksen jälkeisestä ajasta, että turha höttöillä. Toisaalla kuluttajia pitää tiedottaa ja toisaalla asiakkaille pitää markkinoida. Vie jonkin aikaa ennen kuin tämä on arkipäivää.

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

Vertailuhinta ei toimi silloin kun hinnanmääräytymisperusteet voivat vaihdella toisistaan. Hinnoittelua voi myös muokata vastaamaan siihen, että vertailuhinta näyttää edulliselta kilpailumielessä, mutta siitä poikkeava matka on aivan toista. Vertailuhinta ei myöskään toimi vaikka hinnanmääräytymisperusteet olisivat kaikilla sama, koska hinnanmääräytymisperusteita voidaan painottaa siten, että vertailuhinta näyttää kilpailullisesti edulliselta.

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?

Jos hinnoittelurakenne tulisi olla kaikilla sama, niin silloin seuraava:

- + ennakkotilausmaksu, asiakkaan tilatessa auton ennakkoon
- + perusmaksu, starttaa siitä kun auto on saapunut ja on näin ollen asiakkaan saatavilla
- + matkamaksu, per km siltä matkalta kun auto on asiakkaan käytettävissä
- + aikamaksu per minuutti siltä ajalta kun auto on asiakkaan käytettävissä
- + lisämaksut kunkin palveluntarjoajan hinnaston mukaisesti (erilaiset lisäpalvelut ja maksut, palveluntarjoaja itse määrittelee)
- taksimatka saa sisältää myös minimihinnan
- hinnat voivat vaihdella dynaamisesti markkinatilanteen ja ajan mukaan siten kuin palveluntarjoaja on määritellyt

Nykyisin yleisesti käytössä oleva, yllä oleva dual-hinnoittelu on ainoa oikea. Siinä asiakas maksaa kuljetusta matkasta ja siitä ajasta kun auto on asiakkaan käytössä.

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

Ei, jo nykyinen 100 euron raja on naurettava. Nykyinen kirjallinen sopimus on asiakkaiden mielestä naurettava, kuten myös kuljettajien mielestä. Asiakkaat kokevat äärettömän epäilyttäväksi ja epämiellyttäväksi kun tarjotaan kirjallista sopimusta allekirjoitettavaksi kun tiedossa on, että matkan

hinta voi ylittää 100 euroa. Suuriosa asiakkaista ei edes tiedä tämän rajan olemassaolosta ja se vain lisää asian arkaluontoisuutta. Suomalainen ei allekirjoittele mitään tuollaisia.

Ehdottomasti tämä raja pitää poistaa kokonaan tai nostaa huomattavasti korkeammaksi. Ajatus siitä, että nykyistä rajaa pienennettäisiin, on täysin absurdia. Taksi ei ole mikään lakitoimisto, jossa luetaan ja allekirjoitellaan sopimuksia. Tässäkin asiassa kyse on vain alkuperäisestä asiasta, viranomaisten pitää tiedottaa kuluttajaa, että matkan hinnan määräytymisperusteet tulee selvittää ennen matkan alkua. Jos se asiakas haluaa jonnekin mikä maksaa vaikka yli 100 euroa, niin silloin se maksaa yli 100 euroa ilman mitään sopimusneuvotteluita ja allekirjoittamisia.

Kun kyse on kiinteistä hinnoista, niin sellainen tulisi sopia aina kun autossa ei ole käytössä sinetöityä taksamittaria. Sen sijaan taksamittarilliseen autoon voidaan jo nyt kiinteähintainen sopimushinta syöttää luotettavasti esim. applikaatiotilauksissa. Ongelma vain on mittarittomat (kassakoneettomat) autot, että miten ne luotettavasti rekisteröivät myynnit. Ongelma ei varmasti ole erilaisilla premium-palveluja tarjoavilla laskutusyrityksillä vaan enemmän tolppa-autoilla.

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

Ei, vapaassa markkinataloudessa ei voida asettaa tuotteille ja palveluille kiinteitä tai enimmäishintoja. Viranomaisten pitää tiedottaa asiakkaita enemmän, että ennen taksimatkan alkua pitää selvittää hinnanmääräytymisperusteet.

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?

Taksiapplikaatiot, joita on vapaasti saatavilla, niitä ei saisi sallia matkan ja ajan mittamiseen. Applikaation asetuksiin on helppo asettaa vaikka minkälaisia hinnanmääräytymisperustetapoja ja hintoja. Kuluttajalla ei ole mitään käsitystä ja varmuutta siitä, että autossa ilmoitetut hinnat ovat samat mitä taksiapplikaatiossa. Jos autossa ei ole virallista sinetöityä taksamittaria (tai myöhemmin jotain muuta yhtä luotettavaa laitetta/järjestelmää) tulisi matkan perustua aina ennakkoon sovittuun kiinteään hintaan. Tosin tässä tulisi olla kuitenkin jokin kassakone, joka rekisteröisi kaikki myynnit luotettavalla tavalla.

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?

Jos ajokortti on alunperin hankittu ulkomailta, niin kuljettajan tulisi läpäistä suomalainen inssi ennen taksinkuljettajan ajoluvan saamista. Kuljettajan riittävän suomenkielen taidon varmentaminen. Navitesti (Google), pystyy käyttämään navia itsenäisesti.

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

Alunperin ulkolainen ajokortti, läpäistävä inssi.

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

Mahdollista, mutta turvallisuus etunenässä.

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

Ei varsinaisesti, vaikka suurimmalle osalle tämä on itsestään selvyyttä, että kuljettaja perehdytetään, niin osalle tällä ei olisi varmasti mitään merkitystä. Lisää vain turhaa pyrokratiaa. Mielummin riittävä koulutus ja osaamisen kartoitus ennen kuljettajan ajoluvan saantia.

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. 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?

-

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 välityskeskuksen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?

Taksitoimijoilla, varsinkin kun puhutaan selvästi usemman auton toimijasta, niihin ei varmaan liity ongelmia mitä tulee asiakaspalautteiden hoidon kanssa. Todennäköisesti suurimmat riskit liittyy yksinyrittäviin villoihin, jotka voivat toimia kuten haluavat. Niillä ei välttämättä ole pitkäjänteistä strategiaa kehittää asiakaspalvelua tai välttämättä edes toteuttaa sitä.

Mutta sitä voi aina tuumia, että taksilupa olisi kytköksissä asiakaspalautteen antoon viranomaisstaholla suoraan. Isot toimijat hoitavat asiakaspalautteita mallikkaasti, mutta nämä yksittäiset autoilijat voivat tuottaa ongelmaa asiakkaalle saada ääntään esille ja oikeutta kun on aihetta.

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?

Ei mitään säädäntöä tämän suhteen, vapaan sopimisen piiriin kuuluva asia. Kun jokin toimija kehittää omaa brändiä, siihen liittyy usein monet ulkoiset tekijät kuten autojen teippaukset, kupujen erilaisuus, työasut, kuljettajien toimintatavat, markkinointimateriaalit jne. Toimijan tulee pystyä sopimaan, että toimittaessa toimijan näkyvän brändin alaisuudessa, silloin ei ajeta kilpailijan keikkoja. Aivan normaalimenettely, ketjut kilpailevat keskenään.

Mutta vastaavasti sitä ei myöskään lain puitteissa saisi estää. Kyse on vain vapaasta sopimisesta.

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?

-

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Hindström Jari
JH Taksi