

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?**

Paljon on tietoa tarjolla jos ymmärrystä olisi viranomaisilla ja ministeriön herroilla.

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

Turvallisuus asiat ovat vanhoilla toimijoilla hyvin hanskassa, mutta uudet harmaantalouden yrittäjät eivät vastaa mistään.

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

Toivon viranomaisilta parempaa valvontatyötä kentällä.

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

Toivoisin että harmaantalouden harjoittajat poistettaisiin täyttämästä Helsingin niemen taksiasemia, että me veronalaiset yrittäjät mahtuisimme sinne.

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

Kunnon koulutus pakolliseksi, niinkuin oli ennenvanhaan.

**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?**

Kaikille alalle 1.7.2019 jälkeen tulleille kuljettajille ja yrittäjille, koska sitä ennen alalla olleet kävivät kursseja. Minäkin kävin kuljettaja ja yrittäjäkurssit mitä vaadittiin.

**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?**

Kaikkiin taksiliikenteessä oleviin autoihin on saatava rekisterikilpi joka kertoo auton olevan jonkun liikenneluvalla toimivan yrityksen hallussa. Trafille ja veroviranomaiselle pitää saada tieto välittömästi. Poliisille pitää saada oikeus takavarikoida auto välittömästi, jos lakia rikotaan. Sinetöidyt taksamittarit tai kassakoneet pakolliseksi takseihin.

**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?**

Kaikkea pitää valvoa, koska ei ole oikein sietää yhteiskunnan vapaamatkustajia. Ratsioita Helsingin keskustan alueella viikoittain. Kuljettajien henkilöllisyydet pitää tarkastaa huolellisesti ja autojen omistajat. Tarkastaminen työ ja sosiaaliviranomaisten kanssa pitää tehdä yhdessä, jotta voidaan saada tietoa kuinka paljon sieltä kautta tuetaan harmaata taloutta. Maksupäätteiden etsintä autoista ratsian aikana pitää antaa poliisin tehtäväksi. Autoissa voi olla vaikka kuinka monta maksupäätettä ja pankkitiliä mihin rahat hukataan veroviranomaiselta piiloon.

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

Mulla ei ole tietoa muuta, kun naapurimaa Ruotsissa on menetetty massiivisia summia verotuloja ja maksettu turhaan sosiaaliapuja taksialalla toimiville rikollisille.

**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?**

Takseja on nyt niin paljon liikenteessä, ettei alalla päästä säällisiin ansioihin. Palkat ja ajotuotot ovat romahtaneet pääkaupunkiseudulla. Alan tilanne ja tulevaisuus on surkea. Onneksi omat lapseni pääsivät oikeisiin töihin. Pääkaupunkiseudulla ei ole huolta etteikö päivystettäisiin, koska joka tolalla notkuu autoja tyhjän panttina koko vuorokauden.

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

Maaseudun palveluista ollaan ilmeisesti huolissaan.

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

Viranomaiset eivät paljon ymmärrä sitä että automäärät pitäisi olla kohtuullisia kysyntään nähden. Nyt kun koko ajan tulee uusia yrittäjiä alalle, jotka eivät välitä mistään yhteiskunnan maksuista niin konkursejakaan ei tule ja jos tulee niin kaverit auttaa ja laitetaan uutta firmaa pystyyn. Ulosottoviranomaiset ovat voimattomia asian edessä. Autoja on aina liikaa kysyntään nähden.

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

Kyllä voisivat toimitta kaikki maksutiedot eteenpäin. Mitenköhän nämä Amerikkalaiset yhtiöt esim. Uber tämmöiseen suostuisi. Sehän veisi pohjan koko heidän liikeidealta mikä on kansainvälinen. Eli jätetään kaikki yhteiskunnan vaatimat kulut maksamatta.

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

Eiköhän tässä näitä ongelmia tullut tarpeeksi.

**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)?**

Kkv:viranomaiset ovat kovin vaikeassa tilanteessa, koska eivät ymmärrä monia alalla vakiintuneita käytäntöjä mitkä hyödyttäisivät kuluttajaa. Esimerkiksi päivystyksistä sopiminen on sellainen ongelma heille.

**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 taksirytystä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?**

En ota kantaa tähän.

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

Ei, koska eri yrityksiä on paljon. Kipailevat yritykset eivät sovi mitään keskenään.

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

En ota kantaa.

**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?**

Olen todella huolissani kansantalouden nykytilasta. Poliitikot onnistuivat tämänkin alan siirtämään ongelmiin lakimuutoksella. Toivottavasti viranomaiset ottavat vakavasti työnsä ja selvittävät miten rehellisellä taksityöllä voisi elää täällä Suomessa ilman sosiaaliturvaa.

**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?**

Eivät ole tarpeeksi tietoisia ongelmista.

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

En osaa sanoa.

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

Kaikki tiedot pitää saada veroviranomaisille. Olen tässä kertonut jo edellä asioita.

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

Sovelluksia voi olla monenlaisia. . Niillä on helppo huijata nykyään. Taksamittarisovelluksethan on ihan vitsi. Niitä säädellään tilanteen mukaan.

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

Outo kysymys maassa missä verotulot ei riitä edes välttämättömiin menoihin vaan valtion pitää lainata kuluihin koko ajan lisää. Eiköhän tämmöinen valvontaan tietojen antaminen ole kansalaisvelvollisuus.

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

Ainoa toivo tälle alalle, että homma saadaan kuntoon. Epäilen vaan viranomaisten kykyä ja halukkuuta asiaan

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

Rekisterikilpi täysin eri kuin muissa autoissa. Kilvestä pitää tunnistaa ,että taksiauto on rekisteröity ammattiliikenteeseen.

**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?**

Kaikkien viranomaisten yhteistyö tärkeää. Kunnon tuomiot rikollisille.

**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?**

Taksipalvelut ovat kohtuuhintaisia mielestäni. Ennen tehtiin paljon talkootyötä alalla. Päivystettiin ilman tulosta kopeilla. Nyt homman vapauduttua ollaan kustannustietoisempia. Me ajettiin vuosia vanhoilla hinnoilla joka jäi jälkeen indekseistä, vaikka LVM muuta sanoo.

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

En ota kantaa.

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

Asiakas valitsee haluamansa hintaisen palvelun. En osaa muuta sanoa. Kilpailua haluttiin hinnoissa ja sitä saatiin.

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

En osaa sanoa mitään tästä.

**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?**

Hinnoittelun pitää olla vapaa.

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

Ei olisi, koska tilanteet vaihtelee liikenteessä.

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

Hinnoittelu pitää olla vapaata. Nyt ollaan siinä vapaassa markkinataloudessa.

**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?**

En osaa ottaa kantaa.

**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?**

Heillä ei ole oikeata ymmärrystä markkinoiden siirtymisestä harmaalle alueelle. Pääkaupunkiseudulla Uber-kuljettajia satoja joista ei viranomaisilla ole mitään tietoa. Perustulo heillä tulee sosiaalityöistä monella.

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

LVM-virkamiehillä ei ole ymmärrystä asioihin. Pursiaisen ansiota koko sotku.

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

En tiedä nykyvaatimuksista, mutta toivon että kielitaitoa vaadittaisiin jommalla kummalla kotimaisella kielellä paremmin kuin nyt.

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

Ajotutkinnon suorittaminen Suomessa lähtökohdaksi. Jos kortti saatu ulkomailta niin ajotutkinto pitäisi suorittaa täällä uudestaan. Kirjalliset kokeet myös olisi hyvä läpäistä.

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

En osaa ottaa tähän asiaan kantaa.

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

Varmaan parantaisi, jos valvonta toimisi.

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

Varmaan noin 500-1000 euroa per kuljettaja.

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

Parantaisi tilannetta.

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

Suomen kielen kirjallinen ja suullinen taito pitäisi olla riittävä.

**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?**

En osaa ottaa kantaa tähän.

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

En osaa ottaa kantaa tähän.

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

En osaa ottaa tähän kantaa.

**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?**

Pikkuisen pitäisi olla tuota lakituntemusta enemmän ,jotta voisin asiasta mitään sanoa.

**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?**

Se olisi viimeinen tikki sekoittaa koko pakka.Lopettaisin ehkä yrittämisen välittömästi jos tällaisia suunnittelette.

**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?**

Mitä ongelmia?

Muita kommentteja ja tietoja

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

Toivon herroille ymmärrystä miten turvattaisiin rehellinen ja luotettava taksipalvelu suomessa.

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kovasti oli kysymyksiä joihin yritin vastailla parhaani yrittäen.Ei ole helppoa sotkua selvittää. Taksipalvelua oli kehitetty yli sata vuotta suomessa toimimaan eri olosuhteissa koko maassa aika luotettavalla tavalla. Liberaalipolitiikka hajotti elinkeinon ehkä lopullisesti vuonna 2019 ,mutta ei se herroja haittaa ,koska heille palkka juoksee niin kauan kuin valtiolle rahaa lainataan ulkomailta.

Peltola Oskari  
Taksi Oskari Peltola E-541 - Taksiautoilija Oskari Peltola.

