

Asia: VN/1631/2020

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

1. Pidättekö 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?

Kaikki turvallisuusta koskevat tutkimukset osoittavat turvallisuuden heikentyneen nykyisessä taksipalvelussa. Tämä kuva tulee myös siinä kun monilta asiakkailta tulee kyselyjä meille mistä voi saada turvallisen taksin?

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

Olisi tärkeää tehdä uusia kyselytutkimuksia jotka olisivat tätä päivää eikä pari vuotta vanhoja. Tutkimuksissa tulisi erotella taksi käyttäjiä siten, että muutaman kerran käyttäneet erikseen ja ne jotka käyttävät jopa kuukausittain/ viikoittain. Tutkimukseen tuli saada saman verran eri ikäisiä taksinkäyttäjiä.

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?

Joka ammatissa koulutus katsotaan eduksi työntekijälle sekä työnantajalle. Pitää muistaa koulutuksen lisäävän ammatin arvostusta ja luottamusta. Koulutusta tulee lisätä tuleville kuljettajille ja taksiryttäjille. Koulutus tulee huomioida alkuvaiheissa, kun tullaan kuljettajaksi ja taksiryttäjäksi toiminnan alussa.

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?

Lisäkoulutus tulee kohdistaa kaikille kuljettajille sekä lisäksi vielä lisää niille kuljettajille, jotka operoivat erikoisauto kalustolla kuljettaen pyörätuoli-, paariasiakkaita ja osallistuvat koulukuljetusten hoitamiseen.

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?

Emme näe mahdollisuutena koulutuksen järjestämistä alan sisäisenä toimintana. Vaikea olisi nähdä, että sisäinen koulutus voitaisiin kohdistaa itsenäiseen yrittäjään jolle on annettu velvollisuus huolehtia valvonnasta.

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?

Taksialan valvonta tulisi enemmän kohdistua käytännön toimintoihin. Taksit kuljettavat paljon asiakkaita, joilla on erilaisia vaatimuksia kuljetuksiin koskien esteettömyyttä. Kuljetuksissa asiakkaan esim. pyörätuoli tulee kiinnittää oikein, jotta asiakkaan taksimatka on turvallinen. Valvontaa tulee keskittää paremmin niille alueille, joissa esteettömiä kuljetuksia vaativat asiakkaat saavat palvelua. Taksiasemat ja taksijonot eivät ole niitä paikkoja.

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

Kun yhteiskunnan toimijat kilpailuttavat ostamaansa palvelua Kelakuljetuksissa, koulukuljetuksissa, VPL / SHL matkoissa, niin niissä kilpailuttama asiakirjoissa voidaan vaatia turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia.

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?

Kuvaus noudattaa sitä tilannetta johon on tultu nykyisessä laissa. Pienimmillä alueille ei välttämättä taksia saa, kun sitä palvelua taksiasiakas tarvitsee. Plenillä alueille on muutenkin taksitoiminnan kannattavuus huonompaa kuin taajamissa.

Arviomuistiossa esitetään sivutoimisen yrittäjyyden auttavan pienempien alueiden taksin saantia. Se voi kuitenkin vain pahentaa tilannetta kun taksiyrittäjän pienistä tuloista vielä joku sivutoiminen tulee ottamaan siivun pois. Sivutoimisen taksiliikenne perustuisi vain siihen liikenteeseen joka on

hänelle kannattavaa. Tämä aiheuttaa sen, että päätoimenaan taksiliikennettä harjoittava voi siirtyä isompaan taajaman hoitamaan taksiliikennettä tai hän lopettaa liikenteen. Pienen alueen taksiliikenne hoituu sen jälkeen entistä huonommin. Ei ole saatavuuden kannalta järkevää lisätä keinotekoisesti taksikalustoa kun toisesta päästä tulee siirtymisiä kuntakeskuksiin tai lopetetaan taksiliikenne kannattomana.

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

Saatavuudesta ei ole kellään todellista tietoa kun ei tiedetä taksien määrää, minne taksit on sijoittuneet, ei ole ajovelvoitetta ym. asioista joista oli vanhassa laissa tietoa. Saatavuus ongelma ei välttämättä ole pelkästään pienien paikkakuntien ongelma. Ongelmaa on suuremmillakin paikkakunnilla kun mitään ajovuorojärjestelmää voi voida sopia kenenkään toimesta.

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

Tarkkojen selvitysten tekemisessä tahtoo kulua liian kauan aikaa tässä tilanteessa. Olisi tärkeämpää miettiä miten nykyisiä taksiryttäjiä voitaisiin saada jäämään hiljaisille alueille hoitamaan taksiliikennettä.

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

Laajemman tiedon toimittaminen palveluiden tarjonnasta ei takaa kuitenkaan taksin saannista välttämättä asiakkaan haluamana ajankohtana. Tilausvälitysyhtiöt eivät voi ohjata taksien toimintaan millään tavoin. Lainsäädäntö ei anna siihen mahdollisuutta.

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)?

Aina täsmällisempi ohjeistus koskien ajovuoroista sopimiseen olisi tärkeää ja tulisi KKV:n toimesta tehdä hyvin sekä siinä tulisi olla kattavasti tietoa. Aina kun jää pienikin mahdollisuus siihen, että KKV katsoo jälkeen päin yhteistyön olevan kilpailulain vastainen, niin autoilijat jättävät sopimuksen tekemättä. KKV:n kannanotot ovat niin ympärilyöreitä, ettei niistä saa selkeää heidän kannanottoa mikä heidän mielestä sallittua ja mikä ei.

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?

-

17. Liittyisikö taksirytysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Jos tällä toiminnalta saataisiin saatavuuteen selkeästi parannusta, niin se tulisi toteuttaa silläkin ehdolla, että se vähentää joltain osin kilpailua.

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

Saatavuus ongelma ei ole sellainen joka saadaan yhdellä ratkaisulla hoidettua. Ongelmaa tulee miettiä useampaa ratkaisua. Pääasiana tulee olemaan millä kustannuksilla päivystysvuorot kannattomilla pienillä alueilla voidaan hoitaa? Yhtenä vaihtoehtoina on mainittu että kunnat kytkevät päivystyksen hankintojen sa yhteyteen. Kuntien taloudellinen tilanne ei ehkä antaisi mahdollisuutta tämän mukaiseen toimintaan. Voitaisiin mahdollisesti lainsäädännöllä asettaa kunnille uusia tehtäviä jolla päivystyksen varmistaminen hoidettaisiin. Silloin rahoitus tulisi valtion taholta.

Voitaisiin hankinta kokonaisuuksia tehdä, jotta yrittäjien toiminta saadaan kannattavaksi.

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?

Harmaan talouden kuvasta ja tilanteesta saa tästä arviomuistiosta kuvan huomattavasti pienemmästä ongelmasta ja paremmasta tilanteesta kuin verottajan kahdesta eri selvityksestä tähän liittyen. Erityisesti LVM:n arviomuistion esittelytilaisuudessa ristiriita LVM:n yksikönjohtajan ja verohallinnon kahden edustajan viestissä oli merkittävä. Miksi LVM haluaa vähätellä tätä verottajan näkökulmasta merkittävää ongelmaa ja miksi LVM haluaa vastustaa verohallinnon esityksiä tilanteen korjaamiseksi. Eritoten, kun ammattiinsa ja yrittäjyyteensä vakavasti suhtautuvat taksiryttäjät haluaisivat saada vastuut ja velvoitteet tasapuolisesti kaikkien hoidettavaksi, jolloin kilpailutilanne olisi tasapuolinen ja oikeudenmukainen.

Taksialalla on verohallinnon mukaan esiintynyt harmaata taloutta jo pidempään – nyt sitten avattiin ”overt” kokonaan, toisin kuin esim. ravintola- ja rakennusalalla, jossa harmaan talouden ongelmia on yritetty suitsia monin keinoin.

Muistiossa verovajeen euromääräistä pienuutta korostetaan vaikka verohallinnon edustajat nimenomaa ovat todenneet, että se ei ole syy olla huolehtimatta tästä asiasta.

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?

Verohallinnon esiin tuomat näkökannat kuvaavat hyvin nyky tilaa. Arviointimuistiossa sivutetaan lähes kokonaan merkittävä ongelma, joka liittyy pimeään taksi toimintaan ja josta on näkyvästi raportoitu mediassa. Erityisesti Facebook-kyytiryhmissä on lakimuutoksen jälkeen ryhdytty kiihtyvällä tahdilla välittämään laittomia kyytejä. Tätä toimintaa harjoitetaan monilla paikkakunnilla.

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

Takseista saatavaa tietoa on nyky tekniikalla kohtuullisen helppo saada tietoa. On kyseessä sitten taksamittarista saatava tieto tai muu sovellus, joissa tiedot tallennetaan järjestelmiin, joista niitä voidaan toimittaa eteenpäin. Emme näe sellaista ongelmaa jotta kaikki tietoja taksiliikenteestä ei voitaisi tänä päivänä saada. Enemmän näemme haluttomuutena kuin tekniikka ongelmana.

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

Kaikki velvoitteet taksialalla tulee kohdentaa samanlaisina kaikille. Ei voida jakaa taksimarkkinoita moneen osaa koska se johtaa monenlaisiin tulkintoihin.

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

Ohjelmistojen kehittäjät ovat tuoneet esille kuinka helppoa matkojen selvittäminen ja reittitietojen hakeminen on, kun matkat tilataan ja maksetaan ohjelma sovelluksen kautta. Kun tietosisältöön tarvitaan muutoksia, ovat nämä pieniä ja verrattavissa niihin muutoksiin, joita esimerkiksi taksamittareilla toimiviin järjestelmiin tarvitaan.

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

Järjestelmien rakentaminen aina tuo kustannuksia. Pitää kuitenkin ottaa huomioon mitä hyötyä saadaan kun rakennetaan järjestelmiä joilla voidaan harmaata taloutta estää. Taksitoimialalla on rakennettu tänä päivänä järjestelmiä joissa tietoja voidaan siirtää toiseen järjestelmään. Tästä hyvänä esimerkkinä Kela korvaamat taksimatkat.

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

-

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

Kun ulkoinen taksitunnus määrätään pakolliseksi kaikkiin takseihin, niin se helpottaisi valvontaa ja kuluttajaa. Selkein ja yksinkertaisin malli olisi värillinen rekisterikilpi. Taksien tulee olla aina rekisteröity ammattimaiseen liikenteeseen. Rekisteröinnin yhteydessä saisi värillisen kilven (ja mahdollisesti samalla numerolla tavallisen kilven, jos haluaa auton takaisin yksityiskäyttöön). Tämä mahdollistaisi esim. osa-aikaisuuden, sivutoimisuuden ym., jos sitä halutaan. Erilliset irrotettavat merkit ja kilvet hankalia ja haittaavat esim. edustusajoa ym. Värillinen kilpi ei haittaa mitenkään. Onhan esim. CD-autoissa värillinen kilpi ja kyydissä istuu jopa valtioiden päämiehiä aivan

tyytyväisinä. Taksialan arvostuskin nousi kun olisi selvästi erinvärinen rekisterikilpi taksiautoissa. SE toisi myös asiakkaiden puolelta luottamusta ja turvallisuuden tunnetta.

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. Pidättekö 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?

Taksien hinnoittelusta kun käydään keskustelua siitä miten sitä tulisi kehittää asiakas näkökohdan huomioiden, niin KKV kanta tahtoo olla, että taksiala tekee yhteistyötä joka on kiellettyä. Kuitenkin KKV kanta joissain lausunnoissa ollut, että asiakkaat saavat hyötyä yhteisestä hinnoittelusta,niin se olisi sallittua. On vaikea tilanne taksi kentällä, kun välillä on sallittua ja välillä ei. Selvyttä lisää KKV:n lausuntoihin ja päätöksiin.

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

Asiakkaille tiedottaminen taksien hinnoittelu ei tavoita asiakkaita siten että tietäisivät hinnan ja minkälaista laatua saavat kuljetuksessa. Osa asakkaista ottaa taksin joka milloinkin saatavilla.

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

Samalla alueella toimivilla takseilla tulee olla mahdollisuus tehdä yhtenäinen hinnoittelu. Yleensä toimivat saman toimijan alla, joten asiakkaatkin olettavat saavansa saman hintaista ja laatuista palvelua kaikilta saman järjestelmän alla toimivilta takseilta.

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

Heillä toteutetaan yhtenäistä hinnoitteluperusteita. Matkan hinta perustuu kaikilla lähtö-, kilometri- ja aikataksaan. Hinnoitteluperuste antaa mahdollisuuden vertailuhinnan esittämiseen. Asiakkaille tämän suuntainen hinnoittelu antaa paremman mahdollisuuden vertailla hinnoittelua.

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?

Ruotsin malli hinnoittelussa sellainen joka tulisi meilläkin toteuttaa.

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

Hinnan sopiminen etukäteen olisi hyvä vaihtoehto ja vähentäisi hinnoitteluun liittyvää epätietoisuutta. Käytännössä tämä olisi vaikea toteuttaa ja toisi varmaan kustannuspainetta hinnoitteluun.

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

Markkinaehtoiseen järjestelmään ei millään tavoin sovi hintasääntely missään muodossa. Järjestelmässä kaikki vapaata mutta hinnoittelu säännellään. Tämä estäisi reilun kilpailuttamisen ja yhteiskunnan tilanne huononisi, kun kilpailuttavat ostamaansa kuljetuspalveluita.

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?

Koetta tulee kehittää enemmän käytäntöön liittyvillä tehtävillä. Ne tulisi olla sellaisi joilla voidaan myös selvittää todellinen hakijan kielitaito. Huomattu osalla olevan kielitaito, niin huono etteivät perusasioita osata kertoa. Miten ovat pääsee kokeen läpin, joka tulee tehdä suomen tai ruotsinkielisenä? Koetta pitää valvoa paremmin, jotta ongelmia saadaan pois.

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

-

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

Kokeen vaatimuksen kiristäminen ei vaikuttaisi kuljettajien saatavuuteen. Tämä vai parantaisi kuljettajien laatua ja osaamista sekä se toisi ammattitaitoa alalle. Tätä kautta myös luottamus taksiin lisääntyisi asiakkaiden suunnalta, kun parempaa kuljetuspalvelua saatavilla.

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

Autoilijan koulutusta kuljettajielle vaikea valvoa joka aiheuttaa koulutuksen puutteellisuutta. Koulutus järjestäminen monen toimijan toimesta ei olisi ongelma, mutta kun vapaaehtoinen, niin ei olla kiinnostuneita tulemaan koulutukseen. Jokin suuntainen koulutukseen liittyvä velvollisuus olisi paikallaan ja sillä saataisiin parannusta palveluun sekä turvallisuuteen.

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

Taksinkuljettajan koulutukseen suunniteltu koulutusohjelma tulisi olla tarkkaan suunniteltu oikealla sisällöllä. Koulutuksen kesto tulisi olla riittävä riippuen koulutussuunnitelmasta. Kaikesta koulutuksesta tulee kustannuksia, mutta vaikutus tukipalveluihin laatuun ja turvallisuuteen paranee.

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

Sillä olisi vaikutuksia kilpailutilanteisiin, mutta olisi positiivisessa kuvassa.

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 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?

Kuvauksessa nykyisiä taksialan välityskeskuksia syyllitetään vaikka KKV ei ole esittänyt julkisuudessa yhtään sellaista kilpailuoikeudellista ongelmaa, joka edellyttäisi toimenpiteitä. Viranomaisten ohjeet välityskeskuksille liikennepalvelu lain aikaan olleet sekavia. Klletään kaikenlainen välityskeskusten hinnoittelu ja jonkin ajan päästä ohjeistetaan, että kuluttajansuojan johdosta tulisikin suosia enimmäishinnoittelua keskusten kautta tilattujen kyytien osalta. Uusien välityspalveluiden toimintaa liittyviä ongelmat sivuutetaan täysin. Kaikkia oli se välityskeskus tai välityspalvelun, niin niiden toimintaa tulee seurata tasapuolisesti ottaen asiakaspalvelut huomioon.

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

Välityspalveluiden niin uusien kuin vanhojenkin ottaminen tasapuolisesti huomioon on erittäin tärkeää. Ei asiakkaan kannalta ole järkevää jakaa markkinoita kun kyseessä samat markkinat.

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

Ei taksitoimintaa voi jakaa niin että taksiyrittäjä pääsee yhtä aikaan useampaan välitykseen, vie pohjan pois kehitykseltä, laadulta, kuluttajan palveluilta. Miksi kehittää kun voivat tulla mukaan ja samalla myös välityspalvelua kielletään ohjaamasta välityksen piirissä olevia yrittäjiä. Kilpailuttamistilanteessa voi tulla vaikeuksia kun tarjoaja ei voi luvata samaa laatua ja palvelua. Mukana voi olla sellaisia yrittäjiä jotka ovat mukana monessa tarjouksen antajan kanssa.

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?

Ei lisää sääntelyä, mutta toiselta toimialalta perusteluja joissa välitetään palveluita ja niitä tuottaa toinen yritys. Ei välityskeskuksille vastuuta virhe- ja vahingonkorvausvastuuta enää lisää.

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

Meillä Suomessa on edelleen sopimusvapaus. Ajatus että pakotetaan ei ole tätä päivää eikä kuulu meidän yhteiskunta muotoon. En näe mahdollisena että vapaassa markkinaehtoisessa taksimaailmassa olisi malli, joka vaikuttaisi välityskeskukseen toimintaan heikentävästi.

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

Sovelluspohjaisten toimintaa ei pidä heikentää sääntelyllä. Sääntelyn tulee olla sellaista, että se antaa samat vastuut ja velvoitteet kaikille. Sovelluspohjaa ei ole määritelty nyt käytännössä mitenkään, jolloin eritasoiset sovellusmallit tuntuvat kelpaavan vailla mitään kritiikkiä.

Muita kommentteja ja tietoja

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

-

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

