

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?

Kuvaus on kattava. On kuitenkin huomioitava, että media on ylläpitänyt taksialan negatiivisia otsikoita todella voimakkaasti muokaten yleistä ilmapiiriä.

Taksialan vapautuminen on ollut suuri muutos kuluttajille, kun hyvinkin tasalaatuinen palvelu erilaistettiin. On selvää, että tämä aiheuttaa muutosvastarintaa ja uuden opettelua, joka tuntuu aina epämiellyttävältä.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Olisi hyvä ottaa huomioon myös kuljettajien kokema kasvanut rasismi ja muu aggressio. Taksinkuljettajat itse käyttäytyvät toisia kollegoita kohtaan kasvavassa määrin epäasiallisesti. Samoin asiakkaiden rasismi on selkeästi kasvanut lakiuudistuksen jälkeen. Tästä muodostuu vielä iso ongelma työvoimapulan jatkuessa erityisesti pääkaupunkiseudulla. Viimeksi tällä viikolla maahanmuuttajataustaisen kuljettajan auton renkaat puhkottiin veitsellä Asema-aukion tolppalla Helsingissä. Tämä alkaa valitettavasti olla arkipäivää ja näin se ei voi jatkua.

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

Ei mielestäni.

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

On olemassa muutamia ongelmapaikkoja, jotka aiheuttavat paljon negatiivista julkisuutta koko toimialalle. Tällainen paikka on mm asema-aukion taksitolppa Helsingin keskustassa. Jos pelkästään tämän taksitolpan tilanne saataisiin kuriin, sillä olisi iso vaikutus koko toimialan julkisuuskuvaan ja siten kuluttajien mielipiteisiin.

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

Tällä hetkellä laadukasta taksipalvelua tarjoava yritys joutuu itse kouluttamaan merkittävällä panoksella henkilökuntaansa pystyäkseen tarjoamaan laadukkaita palveluita. Tämä on mahdollisuus myös differoida palveluja markkinoilla.

Koulutuksessa huomio kannattaa keskittää paikallisosaamiseen ja suomen kielen taitoon.

Ammattitaitoiset taksinkuljettajat ovat myös imagoasia koko SUomelle, sillä turistit käyttävät takseja paljon. Olisi iso asia, jos ajolupa vaatisi niin hyvän koulutuksen, että Suomen taksien maine ja osaaminen kantautuisi maailmallekin.

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?

Lisäkoulutusvaatimukset on hyvä kohdistaa kaikkiin kuljettajiin.

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?

Tälläkin hetellä alan toimijat kouluttavat itse kuljettajiaan ja koulutus on differointikeino eri alan yritysten välillä. Koulutussuunnitelmavaatimuksen valvonta voi olla hankala toteuttaa. Itse panostaisin hieman enemmän kuljettajien peruskoulutukseen suomen kielen ja paikallistuntemuksen osalta yleisenä taksiajolupavaatimuksena.

Me olemme itse joutuneet tekemään niin kielikokeen kuin paikallistuntemista mittaavan kokeen kuljettajille ennen kuin heidät kelpuutetaan ajamaan meillä. Eli olemme joutuneet itse luomaan ne toimintatavat, jotka poistettiin taksinkuljettajan ajoluvasta.

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?

Tällä hetkellä valvontaa on tehty 868 autolle/kuljettajalle, kun autoja on 14 000 ja kuljettajia 35 000 koko maassa. Tarkastuksia on ehdottomasi lisättävä nopeasti erityisesti pääkaupunkiseudulla, jossa automäärä on kasvanut rajuimmin.

Esteettömien kuljetusten valvonta kannattaa tehdä asiakkaiden nouto-/jättöpaikan yhteydessä kouluissa, terveyskeskuksissa ja vastaavissa. Samoin yleisvalvonta aon hyvä tehdä mm lentokentällä, satamaterminaaleissa, mutta myös mm ongelmaksi muodostuneella Asema-aukion tolpassa Helsingissä.

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

On olemassa muutamia ongelmapaikkoja, jotka aiheuttavat paljon negatiivista julkisuutta koko toimialalle. Tällainen paikka on mm asema-aukion taksitolppa Helsingin keskustassa. Jos pelkästään tämän taksitolpan tilanne saataisiin kuriin, sillä olisi iso vaikutus koko toimialan julkisuuskuvaan ja siten kuluttajien mielipiteisiin.

Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

10. Pidätkö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen saatavuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

Kuvaus on hyvä. Vaikuttaa siltä, että kyseessä on myös osittain uuden oppimista, sillä useammin taksia käyttävät ovat tyytyväisimpiä. He ovat jo oppineet miten taksi tilataan tässä uudessa toimintaympäristössä.

Toisaalta tilanne on hyvin polarisoitunut pääkaupunkiseudun ja pienempien paikkakuntien välillä. Pääkaupunkiseudulla on aivan liikaa autoja ja pian nähdään paljon taloudellisissa ongelmissa olevia taksiyrittäjiä. Maaseudulla mennään puhtaasti yhteiskunnan maksamien kyytien varassa.

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

Kyseessä on myös uuden oppiminen kuluttajien osalta, joka vie aikaa. Keskimäärin kuluttaja käyttää taksia n 2 kertaa vuodessa, joten uuden oppimiseen ei tilanteita synny kovin usein.

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

Ei mielestäni

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

Tämä on mahdollista vain yrityksiltä, joilla on nykyaikainen välitysjärjestelmä käytössä. Kerätty tieto on luottamuksellista tietoa ja kunkin yrityksen yrityssalaisuutta.

Tämä asettaa helposti eri kokoiset yritykset eri arvoiseen asemaan.

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

Yhteiskunnan maksamien kyytien kilpailutuksilla on suuri vaikutus saatavuuteen.

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)?

Ajovuoroista sopimisen ongelmana lienee se, kenen intressissä on sopia ajovuoroista. Isossa kaupungissa se rajoittaa kilpailua. Pienessä kaupungissa siitä tulee pakkopullaa. En tiedä mitään muuta toimialaa, jossa päivystys pitäisi tehdä ilmaiseksi.

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)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

Ajovuoroista sopimisessa tulee ottaa huomioon paikallinen taksiautojen määrä, kysynnän määrä, tarve akuuteille kyydeille ja kellonaika.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Kyllä, varsinkin isommilla paikkakunnilla.

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

Arviomuistiossa puhutaan paljon ennakkokyydeistä ja niiden toteutumisesta. Ennakkoon tilatun kyydin toteutuminen on välityskeskukseksi laatukysymys. Jos ennakkoon tilattua ajoa ei hoideta, asiakas ei tilaa kyytiä kyseiseltä välityskeskuselta enää uudelleen. Tässäkin isot ja pienet paikkakunnat ovat täysin erilaisessa tilanteessa. Isoissa kaupungeissa välityskeskusille on annettava mahdollisuuksia kilpailla keskenään. Pienemmillä paikkakunnilla asiakas on helposti se joka kärsii eniten.

Harmaan talouden torjunta – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

19. Pidättekö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Harmaatalous on selkeä ja iso ongelma alalla tällä hetkellä. Varsinkin pääkaupunkiseudulla ongelma tulee vielä entisestään pahenemaan tällä automäärällä. Autkohtaiset ajotulot ovat tippuneet niin merkittävästi, että houkutus laittomuuksiin on suuri.

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?

-

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

Kaikki autoilijat on asetettava samanlaiseen vastuuseen ja asiaa on valvottava.

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

Kaikkien alan toimijoiden on oltava samalla viivalla.

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

Tiedot löytyvät jo nyt taksamittarin kautta. Siksi taksamittari on avainroolissa tässä.

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

Tämä riippuu toimenpiteiden laajuudesta ja vaativuudesta. Kustannuksia syntyy aina.

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

Vaikutukset ovat merkittäviä positiiviseen suuntaan. Nyt varsinkin pääkaupunkiseudulla on villi länsi tämän suhteen, joka vaikeuttaa rehellisesti toimivien toimijoiden kilpailukykyä.

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

Sellainen, jota ei saa helposti pois. Tarroja ei saa lisätä enää missään nimessä. Nykyinen Traficomin tarramääräys on jo liikenneturvallisuutta haittaava tekijä.

Erivärinen rekisterikilpi on hyvä vaihtoehto.

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?

Käteisen käytön määrää ei saa lisätä. Se on turvallisuusriski autoilijalle, mutta myös kustannuskysymys. Käteisen rahan käsittely on todella kallista nykyisin.

Sääntely ei saa olla erilaista alustatalouden toimijoille. Alan erilaisia toimijoita ei saa asettaa eriarvoiseen tilanteeseen, sillä markkina on jo nykyisellään pieni eikä sen jako eri osiin edesauta kilpailua.

Ruotsissa on toimiva malli tietojen keräämiselle. Voisiko saman kerran vain kopioida Suomeen?

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?

Taksilain uudistuksen aikaan määräävässä markkinasemassa olevat välityskeskukset ovat edelleen alueillaan määräävässä markkina-asemassa ja käyttävät asemaansa hyväksi tällä hetkellä. He keksivät koko ajan uusia määräyksiä ja vaatimuksia vaikeuttaen kilpailevan toiminnan rakentamista.

Pääkaupunkiseudun hintataso on täysin Taksi Helsingin ja LähiTaksin käsissä. Heillä ajotulo tippuu, jonka kompensoimiseksi he nostavat hintoja samassa suhteessa. Enimmäishinta ei ole ratkaisu tähän vaan kilpailun salliminen ja autoilijoiden omistamien välityskeskusten toiminnan sääntely lailla. Heidän on sallittava myös kilpailevien brändien rakentaminen vaikka siirtymäajalla.

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

Useassa julkisen sektorin kilpailutuksessa (Helsingin Satama Oy, Vantaa-Kerava SHL/VPL-kydyt) on asetettu vähimmäisvaatimukseksi 1000 taksiauton määrä pääkaupunkiseudulla vaikka kyytien ajamiseen ei tarvita niin suurta automäärää. Tällä suojellaan määräävässä markkina-asetuksessa olevien toimijoiden asemaa ja heikennetään kilpailun syntymistä merkittävästi. Tähän on ehdottomasti puututtava.

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

-

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

Ei. Päinvastoin, se on harhaanjohtava.

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?

Kyllä, useita hinnottelutekijöitä tulisi sallia. Tämä on kilpailua edistävä asia.

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

Ei ole toimiva tapa. Asiakas ei itse välttämättä edes aina tiedä minne ja mitä kautta on menossa. He aloittavat jostain mutta mieli muuttuu matkan aikana ja muutokset aiheuttavat paljon hallinnollista työtä.

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

Jos näin tehtäisiin, ehdottomasti kaikille taksipalveluille. Toki tätä ei pitäisi missään nimessä tehdä, sillä tämä tasapäistää palveluita ja estää kilpailua.

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?

Hintavertailu sivulla 79, taulukko 3 on täysin harhaanjohtava, kun mukana on kolme uutta alustatalouden toimijaa ja yksi perinteinen.

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?

Ennen lakiuudistusta taksipalvelu oli hyvin tasalaatuinen ja samanlainen tuote/palvelu läpi koko Suomen. Uuden taksilain aikana on ollut mahdollisuus differoida palvelua ja tuoda erilaisuuksia palveluun. Kestää aikansa, että kuluttaja ymmärtää tämän ja löytää itselleen oikean taksipalvelun.

Samaan aikaan määräävässä markkina-asemassa olleet vlityseskukset ovat ylläpitäneet korkeaa hintatasoa, jolloin hintajoustoa ei ole tapahtunut samassa suhteessa kuin palvelun laadussa on tapahtunut kehitystä.

Kuvaus palvelun laadusta on kattava. Myös hyvin vähän aikaa on ehtinyt kulua muutokseen sopeutumisessa.

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

On selvä, että jos valvontaa on suoritettu 868/35 000 taksinkuljettajaa, se ei riitä mihinkään. Tuolla ajaa tälläkin hetkellä ilman taksin kuljettajan ajolupaa useita kuljettajia. Valvontaa on lisättävä nopeasti, jotta tilanne saadaan haltuun.

Uuden lain aikana maahanmuuttajataustaisten kuljettajien ajolupakokeessa on ihan selkeästi ollut vilpillistä toimintaa. Tämä asettaa myös välityseskukset hankalan tilanteen eteen, kun on päivänselvää, että työnhakija ei ole itse millään voinut päästä kokeesta läpi puutteellisen suomen kielen takia ja hänellä silti on taksinkuljettajan ajolupa. Kontrollia siitä kuka kokeen tekee on kiristettävä.

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

Kokeessa olisi hyvä olla testaus suomen kielen taidosta puheen osalta sekä paikallistuntemuskoe.

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

Tämä olisi hyvä, mutta saattaa olla hankala toteuttaa käytännössä.

Lyhyt ajokoe ja palvelutilanteen simulointi samalla voisivat olla hyvä tapa järjestää tämä.

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

Työvoimasta on taksialalla huutava pula tällä hetkellä. Tosiasia on kuitenkin se, että alan maine on niin huono viimeisen kahden vuoden lehtiotsikoiden jälkeen, että kukaan itseään kunnioittava ihminen ei enää hakeudu alalle töihin. Jopa pitkään kuljettajina olleet eivät enää kehtaa tunnustaa olevansa taksinkuljettajia eivätkä tunne enää ylpeyttä työstään. Tämä on katastrofaalista alalle.

Vaatimusten kiristäminen toki vaikeuttaa alalle pääsyä, mutta nyt se on liian helppoa. Alan maine ja arvostus on palautettava ja siinä vaatimusten kiristämisen on iso rooli.

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

Tässä on olennaista se, että tuo velvoite on samanlainen kaikille liikenneluvan haltijoille. Isojen toimijoiden on jo nyt pakko huolehtia koulutuksesta saadakseen työvoimaa ja varmistaakseen palvelun laatu. Koulutus on myös differoiva tekijä yritysten välillä.

Toki velvoitteella on varmasti hyviäkin vaikutuksia, mutta kuinka paljon se auttaa juuri tämänhetkissä ongelmakohtissa eli yksittäisten autoilijoiden kanssa, jotka eivät kuulu mihinkään isoon välityskeskukseen? Veikkaukseni on, ettei lainkaan.

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

Meillä se on tälläkin hetkellä järjestetty näin. Meillä on n 2-3 henkilöä, jotka kokopäivätoimisesta hoitaa koulutusta ja siihen liittyviä asioita. Tämän päälle tulevat e-learning materiaalit, tilat ja koulutusmateriaalit.

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

Olennaista tässä on se, että kaikkia liikenneluvan haltijoita kohdellaan tasapulisesti. Miten tämä velvoite huolehditaan yksittäisiltä autoilijoilta, jotka eivät kuulu mihinkään välityskeskukseen?

Tuntuu myös hurjalta, että jokainen välityskeskus ja taksiliikenneluvan haltija joutuu itse huolehtimaan tietystä peruskoulutuksesta, joka voitaisiin järjestää taksinkuljettajan ajolupakokeen yhteydessä kaikille. Uskoisin, että yhteisesti järjestettynä koulutuksen järjestäminen olisi tehokkaampaa.

Kilpailutilanteeseen tämä kaikki vaikuttaa tasa-arvoisen kohtelun ja kustannusten kautta. Nyt isoille taksiliikenneluvan haltijoille voi tulla kohtuuton taakka kannettavaksi koko alan koulutuksesta.

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

-

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidättekö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen välityskeskusten toimintaan liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

Kuvaus on pääosin kattava. Määräävässä markkina-asemassa olleiden välityskeskusten voimaa markkinaa ohjaavana tekijänä ei ymmärretä ihan kokonaan. Ennen lakiuudistusta toiminnassa olleet välityskeskukset tekevät juuri niin kuin haluavat eikä kukaan uskalla nousta vastustamaan heitä, sillä heillä on niin iso rooli alalla ja yksittäisten taksiautoilijoiden kannattavuudessa. Tervettä kilpailua ei synny ikinä, jos tähän ei puututa nopeasti. Kenelläkään ei ole rahaa lähteä siihen väsytystaisteluun, mitä se vaatisi. Jotta heitä vastaan voisi taistella, tuolla pitäisi ajeluttaa autoja tyhjillään saatavuuden varmistamiseksi ja siinä ei ole mitään järkeä.

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?

Kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat hyviä, mutta valitettevan hitaita. Tässä ehtii mennä useita taksiyhtiöitä konkurssiin ennen kuin KKV on ehtinyt puuttua tilanteeseen. Tilanne on kestävä. Markkinatilanne on sellainen, että on pakko sietää ja yrittää selvitä kuin odottaa että KKV ratkaisisi asian.

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?

On varmasti näin, että asiassa on epäselvyyttä. Vastuulliset välitysyhtiöt hoitavat tämän asian kuitenkin ymmärtääkseni pääosin hyvin.

Tässä on hyvä ottaa huomioon myös se, että välityskeskuksen on pystyttävä rakentamaan omaa brändiään.

Lisäsääntelyn haittana on aina kasvavat kustannukset. Taksikuitti muodostuu pääosin auton taksamittarin kautta. Taksamittarin ohjelmoiminen on manuaalista työtä, joka on tehtävä auto kerrallaan. Tällöin alustatalouden toimijat ja "perinteiset" taksiyhtiöt asetetaan eriarvoiseen tilanteeseen.

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?

Multihoming on monitahoinen ongelma. Jakaisin sen kahteen osaan: 1) Markkinat, joissa on määräävässä markkina-asemassa olevia toimijoita ja 2) Terve, kilpailtu markkina.

Silloin kun markkinassa on määräävässä markkina-asemassa olevia toimijoita, kuten nyt on tilanne taksilain uudistuksen jälkeen, multihoming olisi sallittava. Tällä selkeästi nopeutetaan terveen kilpailun syntymistä markkinoilla. Nyt nuo määräävän markkina-aseman välityskeskukset heiluttavat tahtipuikkoa ihan miten vaan ja keksivät aina sellaisia vaatimuksia, ettei aitoa kilpailua voi syntyä. Tämän tulisi olla kuitenkin selkeä rajoitettu aika, sillä multihoming aiheuttaa sekaannusta kuluttajissa. Rajoitetun määräajan ajan asiasta pystytään selviytymään ja se pystytään kommunikoimaan kuluttajalle. Tosin tätäkään ei tarvittaisi, jos kilpailulakia noudatettaisiin alalla ja KKV puuttuisi nopeasti tilanteisiin, joita syntyy.

Terveessä, kilpailussa markkinassa on mielestäni päivän selvää, että multi-homingia ei voi sallia. Miten ikinä pieni välityskeskus voisi kasvaa, jos sen pitäisi sallia myös kilpailijoiden toiminta samanaikaisesti? On mahdotonta ylläpitää laatua ja palvelulupausta tai valvoa tilannetta, jos autoilija saa ajaa mitä tahansa välitystä. Samoin tämä luo todella sekavan tilanteen kuluttajalle,

jolloin tilaamalla välitysyhtiöltä A saatkin yhtiön B teipeissä olevan auton. Tämä on entisestään sekaannusta ja harhaanjohtamista luova tilanne kuluttajalle.

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?

Taustatiedoissa sanotaan, että keskimääräisen taksiyrityksen liikevahto on 160 000€. Jos oletetaan että kyseessä on yhden auton yhtiö, tämä ei enää pidä paikkaansa. Tulotaso on tippunut rajusti H2 2019 aikana ollen tällä hetkellä n 100 000€ pääkaupunkiseudulla.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Taksilaki kaipaa muutamia selkeitä muutoksia, mutta sääntelyä ja kontrollia ei tule viedä liian pitkälle.

On selvää, että olemme vielä sopeutumisvaiheessa ja muutamilla selkeillä muutoksilla tätä sopeutumisvaihetta voidaan nopeuttaa ja helpottaa.

Rajala Kati
Cabonline Finland Oy