

8. Sammanfattning

8.1 Sammanfattade slutsatser

I samband med denna bedömningspromemoria ställs det ännu inte upp några konkreta mål för eventuella kommande ändringar i lagstiftningen och det föreslås inte heller några detaljerade lagstiftningslösningar. I promemorian presenteras olika alternativ som diskuterats för kommentarer av intressentgrupperna och görs en preliminär bedömning av deras konsekvenser.

Utifrån det som anförts i promemorian kan nedan beskrivna slutsatser dras om hur väl taxiregleringen fungerar. De viktigaste åtgärderna som föreslås som eventuella åtgärdsalternativ presenteras i form av punktlistor.

Taxitjänsternas säkerhet

Med de uppgifter som finns att tillgå är det inte möjligt att ge ett entydigt svar på hur taxiregleringen i lagen om transportservice har inverkat på den allmänna trafiksäkerheten inom taxitjänsterna.

Utifrån enkäter har kundernas upplevda trygghetskänsla försvagats i viss mån efter att lagen om transportservice trädde i kraft. Nationellt sett kan trygghetskänslan när det gäller taxitjänster anses ligga på en god nivå. Mest missnöjd med taxitjänsternas säkerhet är man i huvudstadsregionen och Nyland. Vid bedömningen av den upplevda trygghetskänslan måste man beakta att kritiken mot lagreformens konsekvenser i media och den offentliga debatten har kunnat påverka enkätdeltagarnas bedömningar av taxitjänsternas säkerhet. Merparten av de brister som kommit fram vid kontrollerna har gällt sådant som enkelt kan åtgärdas, såsom avsaknad av förarens eller tillståndshavarens namnuppgifter och visning av priser.

- Det kan finnas skäl att se över den nuvarande modellen för Transport- och kommunikationsverket Traficoms prov för taxiförare. Traficom har inlett ett projekt för att se över föreskriften om kraven i provet för taxiförare.

Kompetensnivån hos förare som sköter transport av grupper med särskilda behov kan ha sjunkit efter lagreformen, vilket har lett till att trygghetskänslan bland personer i dessa grupper har försvagats. Utifrån enkätundersökningar som gjordes 2019 har trygghetskänslan bland grupper med särskilda behov förbättrats avsevärt jämfört med 2018 års resultat, och det finns inte längre någon tydlig skillnad mellan dessa grupper och alla svarande. Undersökningens resultaten för 2018 och 2019 är dock inte helt jämförbara. Det går därför inte att dra några säkra slutsatser om nuläget när det gäller den upplevda trygghetskänslan bland grupper med särskilda behov.

Upplevelsen av trygghet bland grupper med särskilda behov skulle kunna ökas exempelvis genom att

- Införa krav på utbildning i förutsättningarna för körtillstånd för förare.
- Förbättra myndigheternas förmåga att övervaka att innehavarna av trafik tillstånd fullgör sin utbildningsskyldighet och öka resurserna för myndigheternas övervakning på fältet.

- Situationen skulle sannolikt förbättras också genom att utveckla upphandlingsprocesserna för färdtjänst- och FPA-transporter.
- Indikatorerna för uppföljning av säkerheten och uppföljningen av hur tjänsterna fungerar bör utvecklas.

Tillgången till taxitjänster

Enligt enkätundersökningarna har människor upplevt att tillgången till taxitjänster i viss mån har försämrats efter att lagen om transportservice trädde i kraft. Myndigheterna har dock inte tillgång till statistik om den faktiska tillgången till taxitjänster. För en närmare bedömning av eventuella tillgångsproblem krävs mer detaljerad information om tillgången till taxitjänster.

Enskilda tillgångsrelaterade problem som kommit fram har varit taxiföretagens begränsade möjlighet att komma överens om körskift och beställningscentralernas begränsade möjlighet att på förhand säkerställa att beställda körningar genomförs. Som lösning på dessa utmaningar har följande föreslagits:

- Preciserade anvisningar från Konkurrens- och konsumentverket.
- Möjlighet för Konkurrens- och konsumentverket att meddela ett förhandsbeslut som tillåter överenskommelser om körskift.
- Definition i lag av när det är tillåtet att komma överens om körskift.
- Säkerställandet av att beställda körningar utnyttjas skulle kunna främjas av att genom lagstiftning ålägga beställningscentralerna att precisera sin praxis för beställningsbekräftelser, eller av att de centraler som erbjuder förhandsbeställning åläggs att fördela de förhandsbeställda körningarna i sina system i god tid innan de börjar.

Möjligheterna att samla in mer detaljerad information om tillgängligheten bör utredas närmare. Detta skulle också kunna innebära en utredning av möjligheterna att stödja de upphandlande enheterna, t.ex. för att kunna upphandla regionala kompletterande taxitjänster.

Bekämpning av grå ekonomi inom taxibranschen

Ett problem när det gäller bekämpningen av grå ekonomi är att man för närvarande inte samlar in och lagrar uppgifter om alla taxikörningar på ett tillräckligt omfattande och enhetligt sätt med tanke på efterhandstillsynen. Myndigheterna har således inte tillgång till tillräckligt med enhetlig information för att kunna genomföra en effektiv skattekontroll. Det har inte tydligt angetts vilka uppgifter som ska samlas in och vem som är skyldig att rapportera dem. För alla taxiresor går det inte heller att få tillräckligt med information som stöder skattekontrollen. Dessutom finns det utmaningar när det gäller rapporteringen av uppgifter till myndigheterna.

Dessa problem skulle kunna lösas t.ex. genom att

- Ange vilka uppgifter som ska samlas in och vilka som är skyldiga att samla in och rapportera dem.
- Ändra bestämmelserna om taxametrar t.ex. så att såväl program och applikationer som taxametrar kan användas för insamling av uppgifter.
- Skapa ett öppet gränssnitt för rapportering av uppgifter till myndigheterna.
- Effektivisera tillsynen av beställningscentralernas rapportering av uppgifter.

Övervakningen av grå ekonomi försvåras av att vissa innehavare av taxitillstånd saknar FO-nummer. Taxitrafiktillstånd kan beviljas även om företagaren ännu inte har ett FO-nummer, men innan verksamheten inleds måste man registrera sig i handelsregistret och i Skatteförvaltningens register. Alla som har fått tillstånd registrerar sig inte.

Problemet skulle kunna lösas t.ex. genom att

- Göra det möjligt att återkalla ett taxitrafiktillstånd om tillståndshavaren inte har registrerat sig i ovannämnda register inom en viss tid från beviljandet av tillståndet.
- Alternativa åtgärder är bättre anvisningar till företagarna om registreringskyldigheterna.
- Utveckla tillstånds- och skattekontrollen tekniskt.
- Införa ett krav på FO-nummer för att få taxitrafiktillstånd.

Dessutom har avsaknaden av skyltar på taxibilar konstaterats försvåra fältövervakningen av taxitrafiken. En del av de aktörer vars bilar inte går att identifiera som taxibilar kanske inte upptäcks vid övervakningen. Problemen med identifierbarhet skulle kunna lösas t.ex. genom att

- Göra det obligatoriskt för alla taxibilar att ha en taxiskylt utanpå bilen.
- Utveckla myndigheternas övervakning på fältet.

Enligt myndigheternas bedömning har företagarkompetensen sjunkit bland nya taxiföretagare i branschen när den obligatoriska företagartutbildningen har minskats. Även om det skatteunderskott som beror på oavsiktliga fel inte kan anses vara en följd av grå ekonomi, kan situationen förbättras genom att vid sidan av en effektivare övervakning t.ex. satsa på bättre myndighetsanvisningar om skatteförpliktelse och om taxitrafiktillståndshavarnas skyldigheter.

Prissättningen av taxitjänster

Priserna på taxitjänster har enligt olika statistikkällor stigit sedan lagen om transportservice trädde i kraft. Uppföljningen av prisstatistiken är dock förknippad med utmaningar, och därför finns det skäl att utreda möjligheterna att utveckla en noggrannare uppföljning av taxipriserna.

Dessutom har det konstaterats att prissättningen av taxitjänster för närvarande inte är tillräckligt transparent ur kundernas synvinkel. Problemen med bristfälliga prisuppgifter skulle kunna lösas t.ex. genom att

- Underlätta prisöverenskommelser mellan taxiföretag inom beställningscentralerna.
- Öka tillsynen av att prisregleringen följs.
- Ändra bestämmelserna om hur priserna ska anges.
- Förutsätta en viss struktur i prissättningen av taxitjänster.
- Kräva att man avtalar om priset innan resan börjar.
- Fastställa maximipriser för tjänsterna.

Kvaliteten på taxitjänsterna

Enkätundersökningarna visar att människor har upplevt att kvaliteten på taxitjänster har försämrats sedan lagen om transportservice trädde i kraft. Det finns inga exakta uppgifter om orsakerna, men en möjlig förklaring kan anses vara bristande språkkunskaper, kommunikationsförmåga och lokalkännedom hos nya förare.

- Problemen med förarnas bristfälliga kompetens skulle eventuellt kunna lösas genom att utveckla provet för taxiförare och införa nya krav i samband med det.
- Också taxitrafiktillståndshavarnas ansvar för förarnas kompetens kan preciseras så att de förutsätts ta fram och genomföra en utbildningsplan för förarna.
- Konsumenternas ställning kan eventuellt förbättras också genom att införa bestämmelser i konsumentskyddslagen om fel och skadestånd i samband med taxitjänster.

Beställningscentralernas roll och spelregler för verksamheten

Det ser ut att finnas konkurrensrättsliga utmaningar i anslutning till beställningscentralernas verksamhet. En modell som baserar sig på traditionella beställningscentraler som ägs av taxiföretag kan begränsa konkurrensen särskilt i glesbygden. Beställningsbolagen kan potentiellt handla i strid med bolagets helhetsintresse genom att maximera ägarföretagens inkomster. Dessutom kan beställningscentralerna direkt eller indirekt hindra nya företag från att få tillträde till förmedlingstjänsterna och/eller hindra företag som omfattas av dem från att bedriva verksamhet inom flera beställningscentralers områden. Beställningscentralerna tillämpar också praxis genom vilken de kan reglera utbudet inom förmedlingsområdet genom att införa skyldigheter i fråga om kör- eller stationeringsort.

Förhållandet mellan beställningscentralerna och konsumenterna har förändrats efter att lagen om transportservice trädde i kraft och fördelningen av ansvaret för fel och skadestånd mellan beställningscentralen och taxiföretagaren är inte alltid tydlig för konsumenten.

Dessa utmaningar skulle kunna lösas på följande sätt:

- Enligt Konkurrens- och konsumentverkets förslag kan man ingripa i beställningscentralernas eventuella förfaranden som strider mot konkurrenslagen genom normala konkurrensövervakningsmetoder.
- Man bör också överväga att införa speciallagstiftning om beställningscentralerna, särskilt vad gäller förarnas tillhörighet till flera beställningscentraler.
- Bestämmelserna om ansvar för fel och skadestånd i fråga om taxitjänster skulle kunna preciseras.
- Skyldigheten för beställningscentralerna att rapportera uppgifter om körningar skulle kunna preciseras.
- Verksamhetsförutsättningarna för applikationsbaserade tjänsteleverantörer och deras effektiva verksamhet bör enligt Konkurrens- och konsumentverket inte omotiverat försämrats genom bestämmelserna om taxametrar.