

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?

-

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?

-

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?

-

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?

-

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?

-

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 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?

-

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

-

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

-

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?

-

14. Koetteko, että LVM:n arvio saatavuuden nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet 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?

-

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

-

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

-

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?

-

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?

-

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

-

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

-

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?

-

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

-

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?

-

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?

-

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

-

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

-

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. Pidättekö 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?

-

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?

-

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

-

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 veloitteella 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. Pidätkö 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 välityskeskukseen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?

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?

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

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto taksisääntelyn toimivuutta koskevasta arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on 30.1.2020 pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastolta lausuntoa taksisääntelyn toimivuutta koskevasta arviomuistiosta. Liikenteen palveluista annettu laki (320/2017, jäljempänä liikennepalvelulaki) tuli voimaan vaiheittain vuosien 2017–2019 aikana. Lakiuudistuksella pyrittiin kokoamaan yhteen valtaosa liikennemarkkinoita koskevasta lainsäädännöstä. Lailla uudistettiin myös taksialaa koskeva sääntely. Lain toimeenpanon myötä on tarpeen arvioida esiin nousseet taksialaa koskevan sääntelyn muutostarpeet.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut arviomuistion taksialan sääntelyn toimivuudesta ja sen mahdollisia muutostarpeita. Arviomuistio on osa lainsäädännön esivalmistelua. Tavoitteena on koota tietoa ja näkemyksiä taksisääntelyn uudistamistarpeista ja tuottaa lainsäätäjälle tietoa sääntelyn muutostarpeista. Arviomuistio toimii osaltaan myös jatkovalmistelun suunnittelun tukena.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa osallistuvansa aktiivisesti kyseessä olevaan hankkeeseen. Virasto pitää myönteisenä tapaa, jolla arviomuistiossa on kokonaisvaltaisesti arvioitu keskeisiä teemoja ja mahdollisia uudistustarpeita. Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa lainsäädäntöhankkeen tavoitteita ja pitää uudistustoimia tärkeinä. Liikenne- ja viestintävirasto pitää myös tärkeänä, että jatkovalmistelussakin huomioidaan taksipalvelut kokonaisuutena arviomuistion toteutusta vastaavalla kattavuudella.

Taksipalvelujen saatavuus

Arviomuistiossa on nostettu esille, että saatavuuden esteeksi on usein katsottu taksiyritysten rajalliset mahdollisuudet sopia ajovuoroista ja päivystyksestä sekä kilpailulainsäädännön tulkintaan liittyvät ongelmat. Liikenne- ja viestintävirasto pitää kannatettavana ehdotusta, jossa Kilpailu- ja kuluttajavirasto täsmentäisi nykyistä kilpailulainsäädäntöä koskevaa ohjeistustaan.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että arviomuistiossa on arvioitu monipuolisesti ja erittäin kattavasti harmaan talouden torjuntaan liittyviä seikkoja. Kuten

arviomuistiossakin on todettu, taksamittaria koskevaa sääntelyä olisi syytä tarkistaa. Ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:ssä säädetään ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista. Pykälän 2 momentin mukaisesti, ”jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso”. Erityisesti muuta laitetta tai järjestelmää, jolla

saavutetaan vastaavan mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso (ns. vastaava laite), koskeva oikeustila on tällä hetkellä epäselvä ja vaatisi uudelleentarkastelua. Tarkasteluun olisi tässä yhteydessä hyödyllistä sisällyttää myös liikennepalvelulain 179 §:ssä tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston tiedonkeruuta koskevat näkökannat ja tarpeet.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotusta siitä, että Y-tunnus lisättäisiin lainsäädäntöön luvan myöntämisen edellytykseksi. Tämä oikea-aikaistaisi liiketoiminnan yleisten edellytysten huomioon ottamista myös lupaprosessissa.

Arviomuistiossa on tuotu esiin eri vaihtoehtoja taksin tunnistettavuuden parantamiseksi. Mikäli jatkovalmistelussa harkitaan taksin tunnistettavuuden parantamiseen tähtääviä toimia, Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa harkittavaksi esitetyistä vaihtoehtoista hallinnollisesti kevyempiä vaihtoehtoja. Virasto katsoo, että hallinnollisesti kevyemmillä toimilla on myös mahdollista tukea taksien tunnistettavuutta.

Taksipalvelujen hinnoittelu

Arviomuistiossa on esitetty vaihtoehtona hintojen ilmoittamista koskevan sääntelyn muuttamista siten, että hintojen vertailtavuus helpottuisi. Arviomuistion mukaan tällainen muutos voisi olla esimerkiksi edellytys tietyille tyyppimatkalle laskettavan vertailuhinnan ilmoittamisesta. Muistiossa todetaan lisäksi, että tällainen malli on käytössä Ruotsissa. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että yksinomaan vertailuhinnasta säätäminen ei ole riittävä lainsäädäntötoimi, koska Suomessa hinnoittelu ja eri hinnoittelumallit ovat vapaasti alan toimijan valittavissa eikä yhteismitallisia vertailtavia suureita näin ollen ole mahdollista muodostaa rajaamatta hinnoittelua. Virasto toteaa olevan keskeistä huomioida, että vertailuhintaa ei nykyisen lainsäädännön puitteissa voi muotoilla siten, että voitaisiin varmistaa, että edullisimman vertailuhinnan valitseva matkustaja saa aina edullisimman palvelun.

Taksipalveluiden turvallisuus ja laatu

Liikenne- ja viestintävirasto pitää kannatettavana, että taksinkuljettajankoulutuksen ja kokeen kehittämistä edistetään. Arviomuistiossa on yhtenä vaihtoehtona esitetty mahdollisuutta edelleen kehittää nykymallista taksinkuljettajan koetta. Liikenne- ja viestintävirasto on 2.12.2019 käynnistänyt taksinkuljettajan kokeen vaatimuksia koskevan määräyshankkeen, jolla täydennetään viraston voimassa olevaa määräystä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastossa on aloitettu taksinkuljettajan kokeen päivittäminen ja kehittäminen. Tässä työssä otetaan kattavasti huomioon tieliikenteen muiden teoriakokeiden kehittämisestä saadut kokemukset. Toisena vaihtoehtona on ehdotettu sääntelyn kehittämistä siten, että luvanhaltijoita veloitettaisiin laatimaan koulutussuunnitelma sekä säädettäisiin sisäisen koulutuksen minimitasosta.

Liikenne- ja viestintävirasto haluaa korostaa, että jatkovalmistelussa edistettäviä mahdollisuuksia on tarpeen arvioida niiden tehokkuuden ja saavutettavien hyötyjen kannalta. Hankkeessa on syytä huomioida eri vaihtoehtoista yrittäjille aiheutuvat välittömät kulut esimerkiksi materiaalikustannusten ja hallinnollisen työn johdosta sekä viranomaisille mahdollisten uusien tai nykyistä laajempien velvoitteiden johdosta syntyvät hallinnolliset kulut. Lisäksi ehdotukset vaativat toteutuessaan järjestelmä uudistuksia ja olemassa olevien järjestelmien kehitystyötä. Hankkeessa olisikin tarpeen huomioida edistettävien muutostöiden osalta jo alkuvaiheessa myös mahdolliset järjestelmiin kohdistuvat vaikutukset.

Thomasén Emma
Liikenne- ja viestintävirasto