

Asia: VN/1631/2020

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

1. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen turvallisuuden nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Yleisesti ottaen turvallisuustaso on taksiasiakkaan kannalta säilynyt kohtuullisena mutta oli aiemmin parempi. Kuluttajilla on nykyisin suuri pelko tulla huijatuksi. Uuden lainsäädännön aikaa eletty vasta 18 kk joten tarkastelujaksonakin kovin lyhyt aika. Mikäli nykyisiin varsin leväperäisiin vaatimuksiin taksinkuljettajan ajoluvan ja taksiliikenneluvan saamiseksi ei tehdä tarkennuksia tilanne tulee muuttumaan kuluttajan kannalta huonommaksi. Koulutusvaatimus on palautettava alalle tulon ehdoksi ja kirjallinen kuljettajakoe suoritettava suomen- tai ruotsin kielellä. Taksiliikenteessä käytettävän kaluston osalta tilanne ei ole muuttunut oleellisesti.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Osittain.

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

Taksipalvelujen turvallisuustilannetta pitää jo nyt ryhtyä tarkastelemaan kriittisesti ja tuoda olemassa olevat epäkohdat julki. Mediassa esillä olleet yksittäiset asiat ovat lisänneet epäluottamusta taksipalveluja kohtaan ja siitä on kärsinyt koko toimiala kysynnän heikennyttyä vaikka jo vanhan lainsäädännön aikana alalla olleet ovat jatkaneet ammattitaitoista toimintaansa kuten ennenkin. Nyt korostuneesti esillä olleet epäkohdat ja mm. turvallisuusongelmat ovat tulleet esiin lakimuutoksen jälkeen. Kuluttajat eivät osaa hahmottaa oikein muuttunutta tilannetta.

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

Alalle tulon kynnyks on asetettu aivan liian matalalle. Yrittäjäkoulutus / koe, samoin kuljettajille ainakin kokeen vaatimustason nosto olisi välttämätön.

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

vrt edellinen vastaus.

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?

Kaikki kuljettajat, myös perusvarusteisten kuljettajat kohtaavat työssään erityisryhmiä joten ei tarpeen erotella.

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?

Käytössä jo osassa välitysyhtiöitä, vaatii myös viranomaisvalvontaa.

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?

Viranomaisten kenttävalvonta on ollut lähes olematonta ja sitä on lisättävä. Paikallisia valvontaiskuja olisi toteutettava suunnitelmallisesti sekä riittävin resurssein koskien koko taksialaa. Tieto "tehoiskuista" kulkee nopeasti ja väärin toimijat osaavat poistua paikalta. Jo toteutuneissa valvontaiskuissa on tarkastukset kohdistuneet paljolti alan vanhoihin ja tunnettujen brändien alla toimiviin palveluntuottajiin joiden suurin rikkomus on ollut näkyvillä pidettävien tietojen puutteellisuus. Kuitenkin rekisteröinti-, vakuutus- ja lupa-asiat ovat em. palveluntuottajien keskuudessa olleet kuitenkin kunnossa.

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?

Vaikka lupamäärä on lisääntynyt voimakkaasti se ei kerro kuitenkaan mitään todellisesta automäärästä ja miten ne ovat alueellisesti sijoittuneet. Käytäntö on kuitenkin jo osoittanut, että asemapaikkasäännösten ja päivystysvelvoitteen poistuttua palvelut ovat keskittyneet isompiin keskuksiin. Jopa isompien kaupunkien reuna-alueet kärsivät ajoittaisesta taksipalvelujen puutteesta. Taksityössä kuluttajilta tuleva palaute antaa käsityksen saatavuuden huonontumisesta tietyillä alueilla tiettyinä vuorokaudenaikoina. Kilpailuviranomaisen selkeä ja täsmällinen ohjeistus siihen missä tilanteissa päivystyksistä sopiminen olisi mahdollista.

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

Mistä tiedot poimittu, ei vastaa.Suomi-New York?

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

-

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?

-

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

Päivystysvelvollisuuden kytkeminen julkisiin hankintoihin.

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:n ohjeistus myös tässä olisi hyvä kuten muissakin alaan liittyvissä kysymyksissä. Tuntuu kuin tästäkään asiasta ei virastolla olisi selkeää näkemystä.

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)? Liittyykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

Ajovuoroista sopiminen tulisi olla mahdollista välityskeskuksen puitteissa kaikissa olosuhteissa . Näin välitysyhtiöt pystyvät takaamaan saatavuuden.

17. Liittyisikö taksirytysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Päinvastoin, selkeyttää tilannetta, takaa saatavuuden.Tilauskeskuksen sisällä tehtävät järjestelyt eivät estä tai rajoita 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?

-

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?

Verohallinnolla on selkeä näkemys taksiliikenteen nykytilasta. Harmaata taloutta on alalla toki esiintynyt ennenkin mutta nykyisen taksilainsäädännön aikana se on lisääntynyt. Herää myös perusteltu kysymys miksi LVM haluaa vähätellä verohallinnon näkemyksiä ja keinoja nykytilan korjaamiseksi? Puheet harmaan talouden torjunnasta yleisesti ovat ainakin taksialan kohdalla tällä hetkellä kateettomia. Esimerkiksi rakennus- ja ravintola-alalla on ryhdytty voimakkaasiinkin toimenpiteisiin havaittujen epäkohtien korjaamiseksi miksi ei siis myös taksien osalta, jotta syntynyt kilpailutilanne olisi kaikille tasapuolinen. Kustannuksiltaan raportoiva kaupan kassakone, eli taksamittari tai vastaava laite, ei ole alalle tulon este! Taksiliikennelupa tulisi jatkossa myöntää y-tunnukselle.

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?

Samat veloitteet kaikille tilaus ja välityspalvelua tuottaville.

21. Liittykö 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?

Tasapuolisesti kaikkiin alan toimijoihin!

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?

Ei liene relevantti kysymys!!!

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

Luonnollisesti parantaa.

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

Tällä hetkellä taksiliikenteen kattava valvonta on valvovalle viranomaiselle lähes mahdotonta. Autossa ei tarvitse olla esim. ulkoisia taksitunnuksia eikä edes kopiota mahdollisesta yrityskohtaisesta taksiliikenneluvasta. Linja-autoissa ja kuorma-autoissa lupa kuitenkin vaaditaan. Autossa mukana pidettävä kopio liikenneluvasta, perinteinen taksivalo pakolliseksi ja erivärinen rekisterikilpi. Pimeät taksit olivat poliisin mukaan ennen ongelma mutta nyt nykyinen lainsäädäntö antaa kyseiselle toiminnalle otollisen ja parhaan mahdollisen toimintaympäristön. Asiakasta tuskin häiritsee tietoisuus matkustamisesta yhteiskunnalliset veloitteensa hoitavan palveluntuottajan kyydissä.

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?

Avoin rajapinta, verottajalle, Taksmittarin tiedot puretaan verottajalle, ruutupaperille "väsätty" ajopäiväkirja ei ole tätä päivää.

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?

Lakimuutoksen jälkeen kuluttajan vastuu omista valinnoista kasvoi. Tilausvälityskeskusten hinnoittelu on selkeä ja tilausvälityksen kautta tilatut kuljetukset ovat saman hintaisia riippumatta siitä kuka yksittäinen sopimusyrittäjä kyydin ajaa. Traficomien viimeisin määräys hintojen ilmoittamisesta yhtenäisesti hintatarrojen ulkoasun mutta antaako se kuluttajalle oikean viestin? Kun tarra on samanlainen niin varmaan on hintakin?! Hintasääntelyn loputtua hintojen nousu oli odotettavissa mutta on jo tasaantunut. Taksiliikenne avattiin markkinaehtoiselle järjestelmälle ja hinnat elävät joten puheet kiinteiden- tai enimmäishintojen asettamisesta tietyille markkinasegmenteille tai koko taksipalveluille kuuluvat menneen lainsäädännön puolelle.

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?

KKV:n ohjeistus on tällä hetkellä selkeä, toki sitäkin odoteltiin puoli vuotta lakimuutoksesta.

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

Raportin mukaan ei, mutta tuskin olisi haitaksikaan.

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 tietyille markkinasegmenteille (esim. kadulta tai taksiasemilta otettavat kyydit), vai kaikille taksipalveluille?

Ei ole mahdollista markkinaehtoisessa liikenteessä.

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?

Taksipalvelujen laatu on lakimuutoksen jälkeen heikentynyt. Tilausvälitysyhtiöt ovat kuitenkin pitäneet huolta omista laatuvaatimuksistaan ja useimmat niistä edellyttävät uusilta kuljettajilta edelleen oman taksinkuljettaja- sekä paikallistuntemuskurssinsa suorittamista. Ja kuljettajien sekä yrittäjien toimintaa valvotaan kaikkien palvelun laatuun liittyvien asioiden osalta. Laadukkaan suomalaisen taksipalvelun ongelmaksi on suurelta osin muodostunut välitysjärjestelmien ulkopuoliset toimijat joiden kielitaito, paikallistuntemus ja taksialan yleiset, hyviksi havaitut toimintamallit, ovat vieraita. Taksialan yleinen arvostus on lyhyessä ajassa laskenut ja nykyisen suuntauksen jatkuessa työvoimapula tulee alalla vain pahenemaan. Uuden laadukkaan suomalaisen taksijärjestelmän rakentaminen aloitetaan koulutusvaatimusten palauttamisella.

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?

Suurin ongelma edelleen kielitaito. Nykyinen koe riittämätön sen selvittämiseksi. Myös yrittäjä tutkinto tulisi saada pakolliseksi

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

Tuskin olisi haitaksi. vrt edellinen vastaus.

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

Ehkäpä vaikutus olisi positiivinen alan imagolle joten saattaisi jopa helpottaa työvoiman saantia.

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

Suunnitelma on kuolleenä syntynyt ajatus. Laatutietoiset yrittäjät hoitavat koulutuksen jo nyt. Oppimista mitataan yleensä kokeilla jotka tulee olla

riittävän tasokkaita ja edellyttää silloin myös koulutusta.

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 velvoitteella olisi vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen?

Kysymykset liittyvät lähinnä turvallisuuteen ja osaamiseen.

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?

-

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

Välityskeskus, Taksivälityskeskus, perinteiset taksivälityskeskukset, kyydinvälityspalvelu... samat vastuut ja velvoitteet.

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 välityskeskuksen 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?

Ei tule varmistaa . Toimii enemmän kuluttajaa ja markkinoita sekoittavana kuin palvevana. Vie pohjaa pois laadun ja brändin kehittämiseltä.

Järjetön ajatus.

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?

-

Muita kommentteja ja tietoja

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

-

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Koivula Kai
Turun Seudun Taksiyrittäjät ry