

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 taksipalveluiden nykytilasta vaikuttaa kattavalta. Keskitymme vastauksessamme erityisesti Uudenmaan seutuun. Kuvauksen ja tutkimuksen mukaan Uudellamaalla on vastaajien mielestä turvallisuus hieman vähentynyt, kun verrataan aikaan ennen uudistusta.

On kuitenkin tärkeää huomioida, että muutos on vasta ollut lyhyen ajan voimassa. Ihmiset usein suhtautuvat kriittisesti muutokseen ja tämä pätee varmasti tässäkin tilanteessa. Lisäksi uusilla kuljettajilla, jotka ovat vasta saaneet lupansa, ei ole yhtä kattavaa osaamista kuin pitkään alalla toimineet. Kuluttajalla on helppo muodostua kuva, että on heikentynyt turvallisuudentila, jos esimerkiksi kuljettaja ei tiedä kyseistä katuja.

**2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?**

Oma kantamme asiaan on, että sovelluspohjaiset palvelut nostavat turvallisuuden tunnetta. On sovelluspohjaisia palveluita, joista näkee kiinteän hinnan, kuljettajan tiedot, auton tiedot, määränpään ja ne tarjoavat kuitenkin asiakkaalle maksutavasta riippumatta.

Sovellukset tarjoavat myös mahdollisuuden jakaa esimerkiksi kaverin kanssa tiedot kyydistäsi ja ne osaavat olla liikenneonnettomuus tilanteessa suoraan yhteydessä hätäkeskukseen. Tutkimuksen perusteella sovellustilaukset eivät vielä ole merkittävä osa kaikista tilauksista, voi siis olettaa, että kun sovellus kyydit lisääntyvät turvallisuus myös lisääntyy.

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

Muutos regulaatiossa on ollut voimassa vasta niin pienen aikaa, että vaikutukset eivät vielä kunnolla näy. Mielestämme tehty selvitys on tällä hetkellä riittävä.

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

Suurin epäselvyys tai epävarmuus kuluttajien keskuudessa kohdistuu toimintaan taksitolpilla.

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

Mielestämme taksinkuljettajille ei ole tarvetta asettaa tässä vaiheessa lisäkoulutusvaatimuksia. On tärkeää muistaa, että lakimuutos ei ole ollut voimassa vielä kovin pitkään.

**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?**

Mielestämme lisäkoulutuksia ei ole tarvetta järjestää kaikille kuljettajille. Emme ota kantaa esteettömiä ajoneuvoja operoiviin 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?**

Toimialan sisäinen koulutus lisäisi alalle tulon kynnystä. Koulutus saattaisi vähentää varsinkin vain osa-aikaisesti oman yrityksen kautta taksia ajavien määrää. Mikäli koulutusta kuitenkin harkitaan, olisi tärkeää, että sen käyminen mahdollistetaan myös esim. verkkokurssin muodossa.

**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?**

Emme itse osallistu erityisryhmien kuljetuksiin tällä hetkellä ja siitä syystä emme ota kantaa kysymykseen liittyen kenttävalvonnan lisäämiseen erityisryhmien kuljettamisessa.

**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?**

Kuten kuvauksessa kerrotaan viranomaisilla ei ole sellaisia tietoaaineistoja, joiden perusteella voisi tehdä tosiasiallisia arvioita saatavuudesta. Koemme, että saatavuus on hyvällä tasolla pääkaupunkiseudulla.

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

Kuten kuvauksessa kerrotaan, saatavuus on myös meidän kokemuksen mukaan hyvää kaupungeissa lähes aina.

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

Ainakin pääkaupunkiseudun alueella, jossa toimimme taksien saatavuus, on hyvällä tasolla ja emme koe tarvetta lisäselvityksiin.

**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?**

-

**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 taksirytystä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?**

-

**17. Liittyisikö taksirytysten 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. Pidätkö 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?**

Kuten kuvauksessa kerrotaan verohallinnon mukaan, keskeinen haaste on ollut lakimuutoksesta kulunut vähäinen aika. Ei ole ollut vielä mahdollista muodostaa kattavaa kuvaa harmaantalouden tilasta, koska ei ole vielä ollut käytettävissä kokonaisen tilikauden tietoja.

Moni uusi yrittäjä joutuu opettelemaan miten eri velvollisuudet, kuten kirjanpito, palkanmaksu tulee hoitaa. Taksiryttäjät joutuvat opettelemaan samat asiat kuin muutkin, jotka oman yrityksen perustavat. Tästä syystä emme näe tarvetta, että heihin kohdistuisi jotain lisävaatimuksia.

**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?**

Kuvauksessa kerrotaan, että harmaata taloutta on aina esiintynyt taksi alalla ja, että nyt tehdyt selvitykset eivät viittaa harmaan talouden lisääntymiseen liikennepalvelulain voimaan tulon jälkeen. Kokemuksemme mukaan kuvaus vaikuttaa oikeasuuntaiselta.

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

Tietojen kerääminen ja säilyttäminen lisää varmasti pienempien yhtiöiden hallinnollista taakkaa.

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

Ensisijainen velvollisuus tulisi olla taksiryttäjillä.

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

Sovelluksen kautta välitetyt tilaukset usein jo sisältävät kaiken tämän tiedon. Yrittäjillä on sitä kautta myös siihen pääsy. Yksittäisestä kyydistä on näin helppo raportoida y-tunnus, rekisterinumero, kuljettajantiedot, matkan ajankohta, matkan pituus, matkan kesto sekä hinta- ja maksutiedot.

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

Sovelluksen kautta välitetty ja tilattu kyyti antaa yrittäjälle jo nyt mahdollisuuden tämän esitetyn tarpeellisen tiedon keräämiseen helposti.

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

Toimenpiteet voivat hankaloittaa yksittäisen yrittäjän mahdollisuuksia ryhtyä taksi yrittäjäksi. Kuluttajien ja markkinan kannalta lisää yrittäjiä alalla parantaa kilpailua ja taksien saatavuutta sekä alentaa hintoja. On mielestämme tärkeää, että alalle tuloa ei vaikeuteta liikaa. Lisäksi kuten tässä raportissa on tuotu esille, on liian aikaista muodostaa kattavaa kuvaa harmaan talouden tilasta.

**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. Pidätkö 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?**

Hintojen nousu selittyy pitkälti sillä, että isoimmat yritykset ovat nostaneet hintojaan lakimuutoksen jälkeen. Vie oman aikansa, että hinnat asettuvat paikoilleen ja markkinat reagoivat sekä tottuvat lakimuutokseen ja hintojen vertailun mahdollisuuteen. Lisäksi epäselvyydet hintojen suhteen vaikuttavat koskevan lähinnä taksitolpilta otettuja kyytejä.

**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 taksirytysten nykyistä laajempi mahdollisuus sopia hinnoista lisäksi hintatietojen vertailtavuutta? Pitäisikö tällainen mahdollisuus rajata vain joihinkin tiettyihin tilanteisiin?**

-

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

Vertailuhinnan ilmoittaminen ei todennäköisesti juuri hyödyntäisi kuluttajaa. Hintoihin vaikuttaa usea tekijä kuten, aika, liikenne, paikka. Tästä syystä vertailuhinnan määrittäminen voisi osoittautua hankalaksi.

**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?**

Hinnoittelurakenteen sääntely voi rajoittaa innovaatiota ja uuden tyyppisten palveluiden tuleamista markkinoille.

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

Asiakkaan tulisi tietää hinta tai hinnan määräytymisen perusteet ennen kyytiä. Käytännön tasolla asian ylisääntely voi kuitenkin vaikeuttaa palvelun tuottamista.

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

Kiinteä hinnoittelu taksitolpilla saattaisi johtaa korkeampiin hintoihin mutta poistaisi epävarmuutta. Kiinteä hinnoittelu tuo kuluttajalle varmuutta ja on tehokas tapa selventää hinnoittelua.

**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?**

Mielestämme koetta ei ole tarvetta muuttaa. Mikäli kokeeseen kuitenkin tehdään muutoksia, olisi hyvä, jos kokeeseen annetaan materiaalit, joita tulisi opetella kokeen läpi pääsemiseksi. Emme myöskään koe tarvetta palauttaa paikallistuntemus koetta. Varsinkaan, mikäli kuljettaja tekee töitä alustapalvelun kanssa. Tällöin osoite on valmiiksi tiedossa ja sovellus ohjaa parasta reittiä perille.

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

Mielestämme käytännön kokeelle ei tällä hetkellä ole tarvetta.

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

Kokeen vaatimusten kiristäminen todennäköisesti vähentäisi osa-aikaisesti esim. viikonloppuisin taksinkuljettajan töitä tekevien määrää.

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

Yhden henkilön yrityksissä velvoite koulutussuunnitelman ja koulutuksen järjestämisestä vaikuttaa haastavalta. Lienee kohdillaan selvittää miten vastaavanlaiset järjestelyt ovat vaikuttaneet muissa maissa.

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

Pienillä yrityksillä hallinnollinen ja kustannus taakka lisääntyisi.

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

Pahimmassa tapauksessa voisi hankaloittaa yksityisen yrittäjien kilpailutilannetta.

**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?**

-

**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?**

Kyllä, taksi yrittäjien tulisi voida liittyä niin moneen tilausvälityskeskukseen kuin itse kokeva tarpeelliseksi. Tämä mahdollistaa myös resurssien tehokkaan käytön markkinalla.

**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**

-

Hirvijoki Laura  
Yandex.Taxi