

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?

Arviomuistiossa on sangen monipuolisesti selvitetty taksipalveluiden turvallisuuden kehittymistä erilaisten mitattavien tekijöiden valossa. Haasteen muodostaa analyttisin menetelmin hankalasti arvioitava tekijä, eli turvallisuuden tunne, joka on käsitteenäkin sangen monimerkityksellinen. Asiakkaiden koekeman turvallisuuden ja luotettavuuden tunteen heikkeneminen koko taksitoimialaan on kuitenkin näkemyksemme mukaan kiistatta uudistuksen aikaansaamista ilmiöistä suurin ja haasteellisin.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Vrt. edellinen vastaus. Pääosin pääkaupunkiseudulla operoivana toimijana käsityksemme on, että turvallisuuden ja luottamuksen alenema on suurempi kuin tutkimuksessa ilmenee.

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

Taksipalvelujen turvallisuustilanteen havainnot antavat kohtuullisen selkeän kuvan nykytilanteesta. Asiakkaiden kokeman turvallisuuden tunteen mittaaminen erilaisin henkilökohtaisin mutta laaja-alaisin tutkimuksin antaisi luonnollisesti lisää ymmärrystä muutoksen aikaansaamista ongelmista ja niiden korjaamiseksi tarvittavista keinoista.

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

Kuten edellä. Tutkimuksen kannalta näemme haasteeksi sen, että monet viranomaisten valvontaan ja tutkimukseen kohdistuvista toimista kohdistuu ns. vanhojen yhtiöiden kautta selvitettäviin asioihin. Saamamme palautteen mukaan aniharvat turvallisuuden tunteen heikkenemiseen tai laatuun liittyvistä haasteista kohdistuvat kuitenkin näihin toimijoihin, joten viranomaisten näkemykset saattavat olla osin vinoutuneita eivätkä vastaa tosiasiallista tilannetta.

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

Tulisi. Suurin osa pääkaupunkiseudulla yhtiöllemme tulevista palautteista kohdistuu alalle viimeaikoina tulleiden taksinkuljettajien osaamistason heikkenemiseen useammalla eri osa-alueella, kuten paikallistuntemuksessa, kommunikaatiossa asiakkaan kanssa sekä ajoneuvon ajamiseen ja ajoneuvojen turvavarusteiden käyttöön liittyvissä kokemuksissa. Myöskin asiakkaan pyytämiin etukäteisarvioihin palvelun hinnoittelusta ja siihen vaikuttavista tekijöistä annetaan kovin eritasoisia vastauksia. Viimeksi mainittua on tosin koulutuksella kovin vaikeaa korjata, mikäli epämääräisen vastauksen antaminen on tarkoituksellista.

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?

Ehdottomasti kaikkiin.

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?

On syytä huomioida se, että suurin osa pääkaupunkiseudulle tulleista uusista toimijoista, samoin kuin ns. vanhoista toimijoista, on sellaisia palveluntuottajia, joissa liikenneluvan haltija on myös ko. yrityksen pääasiallinen kuljettaja. Mikäli palveluntuottaja ei ole minkään palvelujen laatua seuraavan yhtiön tai vastaavan organisaation piirissä, on ns. omavalvonnan käytännön toteutuminen erittäin haasteellista.

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 valvontaa tulisi kaikinensa lisästä todella huomattavasti nykytasosta. Sen tulisi kohdistua kaikkiin toimijoihin. Valvontaa tulisi suorittaa siellä, missä ovat suurimmat liikennevolyymitkin. Erityisesti sellaisten toimijoiden valvonta tulisi lisätä, jotka eivät ole minkään tosiasiallisen omavalvontajärjestelmän piirissä.

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

Kaikkien taksipalveluita tarjoavien yrittäjien tulisi olla rekisteröityjä, Y-tunnuksen omaavia palveluntarjoajia. Lisäksi kaikkien palveluntuottajien tulisi täyttää tilaajavastuulain mukaiset vaateet, ja niitä tulisi myös valvoa. Kaikkinainen säädösten ja annettujen ohjeiden mukainen palveluntarjonta tulee olla palveluntuotannon lähtökohtana, tällä parannetaan myös turvallisuuden tunnetta, joka taksipalveluista asiakkaille välittyy.

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?

Saatavuutta on kuvattu sangen kattavasti. Ongelman muodostaa kokonaisuudessaan se, että taksipalveluiden tosiasiallisesta tilasta ei ole saatavilla luotettavaa tietoa, kuten muistiossakin todetaan. Tähänkin kohtaan olisi toivottavaa saada myös empiirisen tutkimuksen kautta saatavaa tietoa, tilastot antavat asiasta usein vain sellaisen kuvan palveluntarjonnasta, joka lukujen perusteella olisi mahdollista toteuttaa.

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

Jotakuinkin, tosin otannat ovat suhteellisen pieniä ja joitain saatavuuden tai paremminkin palveluntoteuttamiseen liittyvien ilmiöiden esiintymistä olisi mielenkiintoista selvittää, jotta niidenkin epäsuotuisia vaikutuksia palveluja käyttäville kyetään minimoimaan. Näitä on mm. kuljetusten valikoimiseen liittyvät kysymykset.

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

Olisi.

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?

Nykyinen tilanne, jossa kenelläkään ei ole tosiasiallista tietoa markkinoiden koosta, palvelutuotannon määrästä tai alueellisesta tai ajallisesta sijoittumisesta on selkeästi ongelmallinen. Mikäli jotain viranomaisveloitteita esim. tiedon keräämiseen tai toimittamiseen tulee, niin ne tulee ehdottomasti kohdentaa kaikille palveluntuottajille, ei vain jollekin ryhmälle tai esim. tilausvälitysyhtiöille. Kustannukset riippuvat tietysti vaadittavista tiedoista, mutta missään tapauksessa ne eivät ole sellaisia, jotka tosiasiallisesti estävät tiedon keräämisen tai toimittamisen.

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

Koko arviotyön haasteena on se, että sen ovat lähtökohtaisesti tehneet taksipalvelujen muutosta ajaneet, lakimuutoksia valmistelleet ja käytäntöönpanneet viranomaistahot. Asian oikeansuuntaisen edistämisen kannalta olisi arvokasta, mikäli arvioita taksipalveluiden nykytilasta tekisi ja niitä tulkitseisi myös jokin aidosti riippumaton taho.

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)?

Ylipäättään olisi arvokasta, mikäli toimialalle kyettäisiin luomaan nykyistä selkeämmät kilpailuoikeudelliset puitteet. On koolailta haastava tilanne palvelutuotannon kannalta se, että toisaalta viranomaiset ovat luomassa selkeästi nykyistä kattavampia vastuita toimijoille tilanteessa, jossa tarvittavien toimien kilpailulainmukaisuudesta ei ole minkäänlaista, oikeuskäytäntöön pohjaavaa näkemystä. Kokonaisuudessaan taksipalveluja tuottavien tahojen kilpailuoikeudelliset kysymykset vaatisivat selkeytystä.

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?

Alan muututtua markkinaehtoiseksi on velvoittavien säädösten luominen vasten markkinaehtoisen liiketoiminnan peruslähtökohtaa. Mikäli säädös ei taas ole velvoittava, ei sillä ole tosiasiallista, saatikka yhdenmukaista vaikuttavuutta taksimarkkinoiden toimintaan. Tämän lisäksi jäisi edelleen epäselväksi se, miten säädös suhtautuisi kilpailulainsäädäntöön.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Suomen taksimarkkinoiden erilaisuuden johdosta kyllä ja ei, riippuen siitä missä ja miten ajovuorojärjestelmä toteutetaan, ja miten kilpailu määritellään suhteessa taksipalveluiden saatavuuteen.

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

On, mutta ne keinot eivät ole enää käytettävissä.

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?

Näkemyksemme mukaan harmaan talouden torjunta on tällä hetkellä selkeästi alimitoitettu. Arvioraportissa on sangen kattavasti tuotu esiin ne seikat, jotka mahdollistavat erilaisten yrittäjä- ja yhteiskuntavastuiden välttelyn, mutta viranomaisten kannanotot asiaan ovat äärimmäisen varovaisia, osin jopa ilmeisen sinisilmäisiä tai harmaan talouden kannalta positiivisella tavalla selitteleviä. Vetoaminen ennen lakimuutosta esiintyneisiin ilmiöihin tai harmaan talouden ilmenemismääriin on melkoisen epärelevanttia muuttuneilla markkinoilla. Myös tässä kohdin on syytä muistaa se, että muutos on kohdistunut eri tavoin maamme eri alueille. Pääkaupunkiseudun tilanne on saamamme asiakaspalautteen perusteella muuttunut radikaalisti huonompaan suuntaan.

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?

Vrt edellinen vastaus, eli lvm:n arvio on voimakkaasti alimitoitettu tai hyväuskoisuuteen perustuva. Harmaan talouden ilmenemiä on runsain mitoin havaittu: Sama yrittäjä harjoittaa liikennettä useilla autoilla ja useilla hinnoitteluapplikaatioilla, jolloin minkään näköistä luotettavaa "jälkeä" ei liiketoiminnoista jää. Sama yrittäjä harjoittaa liikennettä kolmella Y-tunnuksella saman vuoden aikana. Samalla yrittäjällä on käytössä useita maksupäätteitä autoissaan. Jne.

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

Mikäli toimenpiteitä tehdään, tulee niiden kohdella kaikkia taksialan toimijoita tasapuolisesti. Jos esim. tilausvälitysyhtiöissä olevilta toimijoilta kerätään tietoja eri sisältöisesti kuin ns. järjestäytymättömiltä toimijoilta, aiheutuu tästä hyvin helposti merkittäviä vääristymiä eri toimijoiden seurantamahdollisuuksien suhteen.

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

Kaikkiin yhtäläisesti ja samalla tavoin. Sääntelyn tulee varmistaa aukoton liiketoiminnan seuranta.

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

Mikäli sovellukset eivät ole kiinteästi autoon asennetuissa laitteistoissa, eikä liikennettä harjoittavaa autoa tarvitse erikseen ilmoittaa/yksilöidä mihinkään reaaliaikaiseurantaiseen viranomaisjärjestelmään, ei sovellusten kautta kerätyllä tiedolla itsessään saada aukotonta harmaan talouden estävää tietoa hankituksi.

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

Väitteet siitä, että esimerkiksi taksamittarit tai muut vastaavat, autoon kiinteästi asennettavat ja auton kaikki suoritteet taltioivat nykyisen kaltaiset järjestelmät olisivat liiketoiminnan este - edes osa-aikaiselle toimijalle - ovat täysin vailla todellisuuspohjaa.

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

Sillä on keskeinen merkitys sille, miten eri toimijoiden keskinäinen kilpailukyky muodostuu tai ilmenee. Mikäli osa yrittäjistä on tosiasiallisesti kaiken seurannan ulkopuolella, ja osa hoitaa velvoitteen, on mittava kilpailuvääristymä tosiasia.

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

Taksivalaisin tai "kattokupu" on kautta maailman tunnettu "ulkoinen tunnus". Sen käyttö pakolliseksi. Samoin ammattiliikenteeseen käytettävissä autoissa voisi olla autoon sidonnaiset tunnuksot, eli esim. eriväriset rekisterikilvet ja ammattiliikenteen vakuutustunnus tai vastaava.

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?

Luottamus hyvä, kontrolli parempi. Taksiliikenteessä käytettäviin autoihin rekisteröivät, autoon sinetöidyt tiedonkeruuyksiköt, joista automaattinen, vuorokautinen raportti kaikista ko. auton liikkumisista verohallinnolle. Tämä ei estä yhtenkään sovelluksen käyttöä tai muuttaa uusimuotoista liiketoimintaa. Se ei myöskään ole kustannuksellisesti este liiketoiminnan aloittamiselle tai operoimiselle.

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?

Keskustelu taksialan hinnoittelusta on suhteellisen monipolvista ja eri teoreemoja yhdistelevää, ja näin on myös arviomuistiossa. Talusteoreettisen kilpailun hintoja alentavan vaikutuksen lisäksi pohdinnassa on toiminnan yrittäjille tuottamat voitot (unohtaen ilmeisesti sen, että taksiyritykset ovat pääsääntöisesti yhden henkilön yrityksiä, eli "voitto" on tosiasiallisesti yrittäjän itsensä palkkaa) ja eri "yrittämisen muotojen" vaikutukset hinnoitteluihin. Ongelman muodostaa näkemyksemme mukaan myös se, että taksimarkkinat ovat kovin erilaisia eri puolilla maata, ja tämä vaikuttaa keskeisesti mm. yrittäjien kilpailuasetelmiin. Jossain voi esim. saman yhteenliittymän yrittäjät olla tosiasiallisia kilpailijoita keskenään, joissain taas useat yhteenliittymät kilpailevat tosiasiallisesti keskenään.

Erytisen ongelmallinen hintojen kehittymistä kuvaava tarkastelu on pääkaupunkiseudulla. Muistiossa on esitetty hintojen nousseen keskimäärin 13 %, ja tätä nousua on selitetty kahden aiemmin suurimpana yhtiönä tunnettujen toimijoiden hinnoittelumuutoksilla. Samanaikaisesti markkinoilta tulevien viestien mukaan mm. edellisiin toimijoihin kuulumattomien palveluntuottajien hinnat ovat ko. toimijoita huomattavasti korkeampia, mutta näihin ei missään viitata. Samoin olisi myös hyvä tuoda esiin se, että eräiden viimeaikaisten kilpailutusten (mm. Keravan ja Vantaan VPL ja SHL kuljetusten kilpailutus 2020) mukaan molemmat edellä mainituista "vanhoista yhtiöistä" eivät olisi enää edes pääkaupunkiseudun suurimpia.

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

Vrt edellinen vastaus. Toimialan muututtua markkinaehtoiseksi, on vapaa hinnoittelu keskeinen osa tätä. Markkinat hoitaa hinnoittelun, ei lainsäätäjä.

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

Mitä tarkoitetaan "taksiyritysten nykyistä laajemmalla mahdollisuudella sopia hinnoista"? Taksitoiminnan luonteesta ja erilaisista hinnoittelumalleista johtuen hintojen vertailtavuus on vähintäänkin haasteellista, ja sellaisena se tosiasiallisesti pysyykin osassa liikennettä.

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

Vertailuhinnat pitäisi ulottaa kaikkiin matkatyyppeihin, aikoihin ja matkoihin. Käytännössä tämä lienee mahdotonta, joten tämän kaltaiset lainsäätäjän vertailuhinnat ovat täysin turhia. Asiakas vertailee hintoja omista lähtökohdistaan, käytettävissä olevillaan tiedoilla ja tavoilla.

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?

Taksimatkojen hinnoittelurakenteen säätely ei sovi millään lailla markkinaehtoiseen maailmaan. Sillä käytännössä tuhottaisiin myös lain päämääränä olevien uusien, edistyksellisten "Liikenne Palveluna" tuotteiden kehitysmahdollisuudet ja innovatiivinen luovuus taksipalveluiden kehittämisessä.

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

Ei olisi.

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

Markkinaehtoiseen taksiliikenteeseen ei tule säätää mitään hintajärjestelmiä. Hinnat säätyvät markkinaehtoisesti, markkinatilanteen mukaan.

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?

Harmaan talouden estämisellä on merkitys myös hinnoittelun läpinäkyvyyden ja toteutuksen suhteen. Kokemuksia hinnoitteluun liittyvistä ongelmista on saatavilla kaikista aiemmin taksiliikennelainsäädännön liberalisoineista maista, ja tietojemme mukaan näitä tietoja on jo lain valmisteluvaiheessa toimitettu viranomaisille.

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?

En pidä. Laadun nykytilaa kuvataan liian keskiarvallisesti. Tosiasia taksimarkkinoilla on se, että osassa maata taksipalveluiden laadussa ei ole tapahtunut mitään oleellista muutosta yrittäjäkunnan pysyessä jotakuinkin samana kuin aiemminkin. Joillain alueilla laadulliset erot ovat sitävastoin dramaattisesti kasvaneet. Pääkaupunkiseudun osalta saamamme asiakaspalaute on todella kaksijakoista: Isojen yhtiöiden tuottamaa palvelua pidetään ennakoitavana, hyvänä ja tasaisena. Sitä vastoin ns. järjestäytymättömien palveluntuottajien kohdalla laatu vaihtelut ovat saatujen asiakaspalautteiden mukaan todella mittavia. Laadun mittaamisen suhteen empiirisen tutkimuksen ja erityisesti riippumattoman toimijan toteuttaman todellisuustutkimuksen keinoin olen mahdollista selvittää palvelujen laadun tosiasiallinen tila. Myös kansalaisille avattavan, interaktiivisen palautekanavan kautta on mahdollista saada kuvaa tilanteesta muiden mittauskanavien tueksi.

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

LVM:n arvio palveluiden laadusta on selkeän subjektiivinen, ainakin osassa maata. Kautta koko arviomuiston, on siinä havaittavista tiettyä apologisuutta, joka on ymmärrettävää, arvioihan siinä toimija "omaa lastaan".

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

Ylipäätään alan koulutusvaateita tulisi uudelleenarvioida - esimerkkejä toimivasta koulutusjärjestelmä on vielä todennäköisemmin tallessa aikasemmasta vaatimustasosta. Taksinkuljettajan paikallistuntemus ja kyky selviytyä eri asiakasryhmien päivittäisten palvelutilanteiden hoitamisesta tulee asettaa keskiöön.

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

Tähän löytyy vastaukset perehtymällä aiemmin käytössä olleisiin kokeisiin.

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

Vaikuttaisi, riippuen luonnollisesti siitä, mihin kiristäminen kohdistuisi. Pääkaupunkiseudulla ja kasvukeskuksissa taksinkuljettajiksi hakeutuu erittäin voimakkaasti maahanmuuttajataustainen väestö, joilla luonnollisesti Suomen kielen taito ja sitä myöden kommunikointi asiakkaiden kanssa - samoin kuin paikallistuntemus - on luonnollisesti haasteellisempaa. Vaikutukset näiden osa-alueiden kirittämisessä heijastuisivat voimakkaimmin juuri em. alueille.

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

Ei käytännössä, tulee muistaa, että suurin osa liikenneluvan haltijoista toimii itse pääasiallisena kuljettajaresurssina yrityksessään.

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

Ei millään lailla merkityksellisiä, vrt. edellä oleva, ja se, että kuljettajatyövoimalla toimivien yritysten osa on suhteellisen pieni. Tietysti joissakin yrityksissä kustannusten rooli voi olla merkityksellinenkin, muttei silloinkaan mittava.

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

En koe.

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

On, mutta keinot eivät ole nykytilanteessa relevantteja.

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?

Emme pidä. Nykytilan kuvaus on tehty lähtökohtaisesti kilpailuoikeudellisena arviona, eikä tarkastelussa ole otettu juurikaan tosiasiallisesti huomioon yhtiöiden roolia ja merkitysevyyttä laadukkaiden, oikea-aikaisten, alueellisesti kattavien, helposti saavutettavien ja asiakasvastuullisten taksipalvelujen tuottajana tai mahdollistajana. Arviossa on jätetty pois tai parhaimmillaan ohimennen viitattu yhtiöiden toiminnan tarkoitukseen tai tavoitteisiin. Samoin on jätetty huomiotta se, että kyseiset yhtiöt ovat eri puolella maata kovin erilaisessa kilpailullisessa ja palveluntuotannollisessa asemassa.

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

Vrt, edellä Kyseinen kohta arviomuistiostosta on yksipuolinen.

47. Koetteko, että kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat riittäviä korjaamaan arviomuistiossa kuvatut kilpailun toimivuuteen ja välityskeskukseen liittyvät nykytilan ongelmat?

Eivät ole, pahimmillaan ne saattavat jopa pahentaa ongelmia.

48. Onko taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla? Liittykö 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?

Tämä kysymys on laajempi kuin pelkkiin välitysyhtiöihin kohdistuva virhe- ja vahingonkorvaussäännöstö. Miten asia hoidetaan esim. pääkaupunkiseudulla, missä nykyisin ilmeisesti suurempi osa taksipalvelun tuottajista (eli yksittäisistä yrittäjistä) toimii siten, etteivät ole minkään välitysyhtiön kumppani? Koskeeko heitä mikään säännöstö, ja jos koskee niin miten se käytännössä hoidetaan? Omavalvonnalla, viranomaistoimin, vai miten? Miten yhtiöt esim. pks-alueella kilpailevat keskenään, ja miten asiakas tunnistaa haluamansa palveluntuottajan? Minkä toimijan tahi brändin antaman asiakaslupauksen mukaista palvelua milloinkin tuotetaan ja kenen kilpailukykyä tulisi edistää? Näen jokseenkin haastavana luoda voimakkaasti säädellyt markkinat sääntelemättömän liiketoimintamarkkinan sisään. Sääntely aiheuttaisi voimakasta eriarvostumista ja erilaisia pelisääntöjä samalle liiketoiminta-alueelle.

49. Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuuluminen (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?

vrt edellä oleva. Koen jokseenkin vieraaksi ajatuksen, että vapaan, markkinaehtoisen liiketoiminta-alueen sisään muodostuisi erityislainsäädännöllä varmistettu liiketoimintamalli - jolla tosiasiallisesti heikennettäisiin markkinaehtoisen kilpailutetun markkinan toimivuutta. Täysin absurdilta kuulostaa ajatus "erityislainsäädännön velvoitteen rajaamisesta vain joihin välityskeskukseen".

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?

Arviomuistion tekijät edustavat pitkälti tahoja, joiden työn tuloksena myös nykyinen, käytössä oleva lainsäädäntö - ongelmiseen - on syntynyt. Kokonaisuuden hahmottamisen ja tosiasiallisesti nykytilaa korjaavien ratkaisujen löytymisen kannalta olisi arvokasta, mikäli tätä arviota ja sen myötä tarvittavia "korjaussarjoja" arviotaisiin laajemminkin. Välityskeskusten näkökulmien aito arviointi muultakin kuin tiukasti kilpailuoikeudelliselta kannalta olisi tervetullutta.

Muita kommentteja ja tietoja

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

Ei.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lähitaksi Oy kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto arviomuistiosta taksilainsäädännön toimivuudesta, ja toteamme kunnioittaen seuraavaa:

YKSI MARKKINA, YHDET PELISÄÄNNÖT

Lähitaksi Oy:n näkemyksen mukaan keskeinen lähtökohta lainsäädännölle - ja julkisen vallan toiminnalle laajemminkin - tulee olla se, että yhdellä liiketoiminta-alueella tulee olla käytössä vain yhdet pelisäännöt. Ajatus siitä, että jotain liiketoiminnan osa-alueita säädeltäisiin eri tavalla, riippuen esimerkiksi siitä, miten palvelun on hankkinut käyttöönsä, miten matkansa maksaa tai kuka sen maksaa, on täysin kestämaton ja yrittäjiä lähtökohdiltaan voimakkaasti epätasa-arvoistava. Toimiakseen alan säädöstön tulee olla kattava, läpinäkyvä ja laadukkaan asiakaslähtöisen sekä yhteiskuntavastuullisen yritystoiminnan mahdollistava, ellei sitä peräti edellyttävä.

TILAUSKESKUSTEN ROOLISTA

Lähitaksi Oy:n keskeiset huolenaiheet omaan toimintaansa liittyvien asioiden suhteen liittyvät ehdotettuihin ja keskusteluissa esiin nousseisiin, tilausvälitysyhtiöitä koskeviin muutosesityksiin tai näkökulmiin. Päällimmäisenä huolen-aiheena Lähitaksi Oy:llä on eriarvoistaminen:

Ensinnäkin arviomuistion ja siitä käytyjen keskustelujen perusteella tavoitteena tai haluna joillakuilla on eriarvoistaa taksipalvelujen tuottajia, sen mukaan, onko kyseessä tilausvälitysyhtiö ja sen kumppanina oleva palveluntuottaja eli taksiyrittäjä vai ns. yksittäisyrittäjä.

Edelleen halutaan eriarvoistaa tilausvälitystoimijoita sen mukaan, kuka ko. toiminnan omistaa tai edes osittaisomistaa.

Edelleen halutaan eriarvoistaa toimijoita sen mukaan, antavatko toimijat välitys- ja kuljetusliiketoiminnalle ”vastuulliset kasvot” ja toimivat samalla monikanavaisesti, vai ovatko ne vain jonkun sovelluksen eli applikaation taakse kätkeytyviä, useimmiten omistus- ja kotipaikkahäivytettyjä digitalisaation harjalla ratsastavia yrityksiä.

Nämä eriarvoistamiseen liittyvät tekijät ovat osa ensimmäisessä kappaleessa esiintuomaamme huolta yhdestä markkinasta ja yksistä pelisäännöistä.

Asialla on myös toinen ja jopa merkityksellisempi ulottuvuus. Kun taksipalveluiden toimintaa tai toimimattomuutta pohditaan, on erilaiset vastuukysymykset nousseet esiin. Arviomuistiossa ja sen taustakeskusteluissa on tuotu sangen voimaperäisesti esiin tilausvälitysyhtiön vastuuta palvelun saatavuuden tai laadun varmistajana. Samaan aikaan vastuiden yksipuolisen lisäämisen kanssa on kuitenkin nostettu esiin selkeänä epäkohtana ko. tilausvälitysyhtiöiden ”valta-asema” suhteessa yksittäiseen yrittäjään. Asetelma on kestävä: Mikäli halutaan lisätä vastuita, on oltava myös valtaa. ”Toivotaan Toivotaan” asetelmalla palveluntuottajiin nähden saadaan aikaan vain ”koetamme parhaamme” vastauksia asiakkaille. Multihoming-kysymyksen ratkaisemisen kannalta kysymyksen asettelu on olennainen: Kenen ehdoilla mennään – palveluntuottajan vai asiakkaan?

RIKOLLINEN TOIMINTA TULEE ESTÄÄ

Viime aikaisessa keskustelussa ja myös arviomuistiossa on tuotu usein esiin termi ”harmaa talous”. Kyseessä on siloitellumpi nimitys suurelta osin rikolliselle toiminnalle. Esimerkiksi verojen välttely tai koko-naisuudessaan niiden maksamatta jättäminen on selkeästi lainvastaista toimintaa – eli rikollisuutta. Lähi-taksi Oy:n näkemyksen mukaan taksilain ”korjaussarjan” erääksi keskeisimmäksi tavoitteeksi tulee asettaa kaikkinaisen rikollisen toiminnan estäminen taksiliikenteessä. Tämä on ensiarvoisen tärkeää paitsi suomalaisen yhteiskunnan kannalta, myös alan yrittäjien keskinäisen, rehdin kilpailun aikaansaamiseksi. Merkittävää on sekin, että rikollisen toiminnan kaikkinaisella estämisellä parannetaan asiakkaan turvallisuuden tunnetta oleellisesti. Viimeksi mainittu on yksi keskeisimmistä nykytilan haasteista; kaikkien toteutettavien korjausten yhteiseksi päämääräksi tulee asettaa luottamuksen palauttaminen suomalaiseen taksipalveluun.

LAATUUN PANOSTUKSIA

Suomalainen Taksi tunnettiin menneinä vuosina erinomaiseksi mainitusta laadustaan. Oliko laatu erinomaista vai ei on asia, johon löytyy varmasti useampia näkökulmia. Kiistatonta on kuitenkin se, että se oli ainakin nykytilaa tasaisempaa ja ennakoitavampaa. Uuden lain erinomaisen upea piirre on se, että markkinaehtoisuuden myötä keskeisimpien taksialan toimijoiden merkittävimmät panostukset ovat kohdistuneet nimenomaan laadun parantamiseen ja asiakaslähtöisyyden edistämiseen. Aikaisemmasta suhteellisen tuotanto-orientoituneesta toimialasta on tullut voimakkaasti asiakaslähtöisyyteen tähtäävä toimiala. Nyt suunnitteilla olevan lainsäädännön korjaussarjan vaikutusten tulisi olla sellaisia, ettei niillä heikennettäisi alalla toimivien yritysten mahdollisuuksia kehittää aidosti toimintaansa asiakaslähtöiseen suuntaan – omistajuudesta riippumatta.

TURVALLISESTI JA LUOTETTAVASTI

Taksipalvelujen luonne on monesti hyvin yksilökeskeinen, palvelutapahtuman rooleissa ovat vain kuljettaja ja yksittäinen asiakas. Tämä avaa helpon näkymän siihen, että asiakas tuntee olonsa taksin kyydissä helposti turvattomaksi, mikäli siihen on pieniäkään viitteitä. Lainsäädännön muutoksissa tulisi Lähitaksi Oy:n näkemyksen mukaan kantaa keskeistä huolta siitä, että kansalaiset ja kansalaisuudesta tai lähtökohdistaan riippumattomasti kaikki asiakkaat kokisivat olonsa suomalaisessa taksissa turvalliseksi. Keskeinen osa tätä turvallisuuden tunnetta on se, että asiakas tietää olevansa ammattilaisen kyydissä. Lakimuutoksen yhteydessä on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että taksipalvelua tuottavien henkilöiden ammatilliset valmiudet ovat riittäviä laadukkaan, osaavan ja asiakaslähtöisen palvelun tuottamiseen. Erityistä huomiota tulee kiinnittää asiakkaiden erityistarpeiden huomioimiseen, riittävään kommunikaatiokykyyn ja paikallistuntemukseen sekä liikenneturvallisuuteen.

MARKKINAEHTOISEEN TOIMINTAAN EI SOVI OSAN SÄÄTELY

Taksiliikenteen muuttuessa markkinaehtoiseksi toiminnaksi tiedettiin, että muutoksen myötä osa perinteisistä arvoista tai toimintamalleista katoaa. Muutoksen negatiivisia vaikutuksia arvioitaessa todettiin, että asiakkaiden vastuu kasvaa, ja näin on käynyt. Nyt lausunnoilla olevassa arviomuistiossa on esitetty mm. erilaisia hintasäännöstelykomponentteja tai palvelun saatavuuden varmistamiseen liittyviä päivystysluonteisia velvoitteita. Lähitaksi Oy:n näkemyksen mukaan molemmat instrumentit ovat ”menneen talven (ei tosin Etelä-Suomessa ainakaan tämän talven) lumia”. Markkinaehtoisen toiminnan yksi keskeisimmistä ominaispiirteistä on palvelutuotannon hintojen ja ilmenemien markkinaohjaus, eli hinnat ja tarjonta elävät sen mukaan mitä markkinoilla tapahtuu. Lähitaksi Oy:n näkemyksen mukaan olisi onnetonta, jos ei jopa paniikinomaista, jos nyt -reilun puolentoistavuoden kokemusten jälkeen – ”korjaussarjaan” sisällytettäisiin jotain määreitä tai säädöksiä edellä oleviin.

MUITA HUOMIOTA

Arviomuistion ja sen esittely- tahi saatetilaisuuden osalta erityistä huomioita kiinnittää maininta siitä, ettei arvioinneissa ole käsitelty juurikaan esim. Kelan korvaamia kuljetuksia. Nämä on kuitenkin useaan otteeseen nostettu uuden lain myötä - tai samaan aikaan - esiin nousseeksi ongelmiksi. Kausaliteetti asian suhteen on yksiselitteinen ja selkeä: Kun Kelan(kin) korvaamat kuljetukset tapahtuvat koko Suomessa - mukaan lukien haja-asutusalueet ja maaseutu - kaikkina vuorokauden aikoina, niin on selvää, että lakimuutosten myötä rapautunut taksipalveluverkosto on vaikeuksissa. Vaikeusastetta lisää luonnollisesti se, ettei markkinaehtoisen maailman ja muuttuneen taksilain mukaan kaikki yrittäjät ole suinkaan kiinnostuneet tai käytettävissä Kelan korvaamiin kuljetuksiin.

Asia on laajemminkin tarkasteltuna merkityksellinen: Taksimarkkinalle luonteenomaista on erilaisten asiakasryhmien palvelu samalla kalustolla – kutsutaan tätä sitten vaikkapa multicustomoinniksi. Nyt kun erilaiset kilpailutukset edellyttävät aikaisempaa voimakkaampaa sitoutumista – sanktioiden uhalla – palveluntuotantoon, niin käytettävissä olevan taksikaluston käyttöaste tosiasiallisesti laskee.

Enää taksimies- tai nainen ei hoida aamulla koululaisten kuljetuksia, välillä Kelan korvaamia kuljetuksia ja iltapäivällä taas koululaisten kotimatkoja, vaan nyt erikoistutaan. Sama kehitys on käynnissä tilausvälitysyhtiöissä: Osa keskittyy Kelan korvaamiin kuljetuksiin, osa johonkin muuhun. Kokonaisuuden kannalta on kuitenkin valitettavaa, jos osa kuljetuksista ja liiketoiminnoista jää nyt tehtävän tarkastelun ulkopuolelle.

Oman lukunsa tarkastelussa ansaitsisi myös selkeästi laitton liikenne. Nyt tämä ilmiö on kuitattu käytännössä ylimalkaisesti toteamalla, että ”sitähän on aina ollut”. Huomiotta on jäänyt se, kuinka paljon tätä laitonta liiketoimintaa lakimuutoksella helpotettiin. Asiaan liittyy olennaisesti myös paljon puhutun valvonnan käytännön ongelmat. Tunnettu tosiasia on se, ettei viranomaisten resurssit riitä kattavan valvonnan toteuttamiseen. Silloin tällöin tehdyt ”kenttäratsiat” saavat helposti suhteellisen paljon julkisuutta, mutta tosiasiallista vaikuttavuutta niillä ei saavuteta. Tämä on todennettavissa yksiselitteisesti ja kiistattomasti vaikkapa prosenttilaskulla: Viimeisen vuoden aika tehdyt valvontatoimet ovat tavoittaneet ainoastaan muutaman prosentin palveluntuottajista, eikä edes promillen kymmenystä taksiasiakkaille tarjotuista palveluista.. Kysymys siis kuuluu; miten valvontaa kyetään toteuttamaan nykyisillä tai edes hiukan kasvatetuilla resursseilla? Vai olisiko relevantti toimintamalli sellainen, että alan omavalvontaa tai automatisoitua valvontaa kasvatetaan? Kysymys on viimekädessä tehtävään kohdistetuista resursseista. Kuten Tuntemattomassa Sotilaassa jotakuinkin kerrotaan: ”Puoliksi tapetulla joukkueella ei sotaa voiteta”. Onneksemme kyse ei ole sodasta, ainakaan vielä, vaikka media toisenlaista kuvaa pyrkiikin nykyisestä taksimarkkinasta ajoittain esittämään.

LOPUKSI

Taksiala on tuonut ”leivän pöytään” arviolta noin kymmenelle tuhannelle suomalaiselle yrittäjäperheelle. Samalla se on tuonut pääasiallisen ansion vähintään saman suuruiselle määrälle suomalaisia palkansaajia – osa-aikaisista tai nykytyyliin ”sivutoimisista” palkansaajista mainitsemattakaan. Näiden ohella – ja itseasiassa päätuotteena – ala on luonut liikkumisen mahdollisuuksia vuosittain kymmenille miljoonille matkustajille. Alaa säätelevän lainsäädännön ja lainsäätäjien tehtävänä on varmistaa, etteivät nämä pääasiat uudistusten myötä romutu. Tätä taustaa vasten on lähestulkoon käsittämätöntä, että toimialaa ohjaavan lainsäädännön ensirintamassa on ollut joidenkin toimijoiden huoli erilaisten osa-aikaisten tai ”alustatalouden liiketoimintaedellytyksiä kasvattavan toiminnan” mahdollistamisesta. Tämä ei voi olla kansakunnan etu, puhumattakaan edellä mainituista yrittäjä ja palkansaajaperheistä.

Kaikesta edellä olevasta, osin negatiivisuuteen vaipuvasta katsannosta huolimatta, usko vapaaseen markkinatalouteen on lähitaksissa edelleen ehtymätön. Reilu kilpailu edesauttaa innovatiivisten palveluiden kehittämistä, samalla kun se varmentaa olemassa olevien palveluiden asiakaslähtöisen tuotannon.

”Näillä mennään” sopii isoon kuvaan, mutta yksityiskohdissa on viilaamista.

Yksi markkina – yhdet pelisäännöt.

Helsingissä 20.2.2020

Juha Pentikäinen

Toimitusjohtaja

Lähitaksi Oy

Lisätiedot: Juha Pentikäinen, gsm. +358 40 865 0988 tai Lähitaksi Oy:n hallituksen pj Pasi Rokosa, gsm. + 358 40 526 8672

Pentikäinen Juha
Lähitaksi Oy