

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?

Tilannekuva on oikeasuuntainen ja kattava. Kaupunki ei näe täydentämisen tarvetta. Meillä ei ole turvallisuustilannetta tosiasiallisesti kuvaavaa aineistoa saatavilla.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Kyllä

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

Selvityksen taso on riittävä

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

Kyllä on. Kaupunki ei ole tunnistanut muita ongelmia.

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

Kanta-Hämeen kuntien ja kuntayhtymien maakunnallisen kuljetuspalvelukeskuksen ja liikennöinnin yhteishankinnan vuoden 2019 asiakaspalautteista 6 % liittyi kuljettajan käytökseen. Myös tilaajatahot ovat vastaanottaneet suoraan palautetta. Palautteet liittyvät erityisryhmien avustamiseen. Palautteiden mukaan kuljettajat eivät olleet avustaneet ja jossain tapauksessa eivät olleet osanneet esim. kiinnittää pyörätuolia. Tilanteet on tässä palvelussa hoidettu kuntoon taksitarkastajien kautta. Tämä asia ei välttämättä vaadi toimenpiteitä, koska kyse saattaa olla yksittäistapauksista ja kokemattomista kuljettajista.

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?

Kaikkien kuljettajien olisi syytä hallita erilaiset kuljetustilanteet.

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?

Koulutus tulisi toteuttaa toimialan sisällä ja niitä valvottaisiin lupamenettelyn yhteydessä.

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?

Kaupungin vastaus: Tulisi olla sekä omavalvontaa että kenttävalvontaa. Kenttävalvontaa tulisi tehdä koko toimialalla.

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

Ei.

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?

Kanta-Hämeen kuntien ja kuntayhtymien maakunnallisen kuljetuspalvelukeskuksen ja liikennöinnin yhteishankinnan (VPL- ja SHL matkat sekä muut kuin ambulanssilla tehtävät kiireettömät potilaskuljetukset) vuoden 2019 tilastojen mukaan kuljetuksia ajettiin 141285 kpl. Kuljetuksia jäi ajamatta 452. Hankinnassa on käytäntö, että mikäli autoa ei saada, kuljetuspalvelukeskus tekee kaikkensa, että auto löytyisi. Näitä ajoja tehtiin vuoden 2019 aikana 301. Lakisääteisiä kuljetuksia on siis jäänyt ajamatta.

Tilanteen ratkaisemiseksi hankinnassa on tehty kaksi täydennyskilpailutusta liikennöitsijöille, mutta edelleen ongelmia on Janakkalan, Hausjärven, Riihimäen ja Lopen alueilla. Palvelussa ilmenneitä ongelmia on ratkottu yhteistyössä välityskeskukseen ja liikennöitsijöiden kanssa. Haasteita kuljetusten saatavuuteen tuo se, että samat yrittäjät ajavat kilpailutettuja koulu-, KELA- ja SOTE-kuljetuksia sekä ovat yleisvälityksessä. Yrittäjillä on siis useita eri kuljetusmahdollisuuksia samanaikaisesti ja näiden välillä joudutaan päättämään, mitä kuljetuksia ajetaan. Järjestelmästä saatavien raporttien mukaan yhtenä ongelmana on ollut, että liikenteenharjoittajat ovat hylänneet tarjottuja kuljetuksia. Kuljetuksia on siis valikoitu. Kokemuseräisesti vaikutelma on myös se, että taksit keskittyvät arkena taajamiin (esim. Kanta-Hämeessä Hämeenlinnassa on suurempi kuljetuspotentiali). Toisaalta jos yksityisyrittäjä ajaa koulu, KELA ja SOTE-kuljetuksia päivällä, niin iltaisin/viikonloppuisin ainakin osa välityslaitteista laitetaan kiinni ja kuljettajia ei ole tarjolla. Osa ajamattomista kuljetuksista liittyy

siihen, että lyhyet kuljetukset jätetään ajamatta kuljetuksen hinnan takia. Palvelussa on nähtävillä alueellisia eroja.

Hankinta ja uudenlaisen toiminnan käyttöönotto tapahtui samaan aikaan kuin laki liikenteen palveluista tuli voimaan, joten hankintaa ja sen onnistumista on vaikea arvioida.

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

Kyllä.

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

Ei.

13. Olisiko viranomaisen syytä edellyttää esimerkiksi taksiyrityksiä ja välitysyhtiöitä toimittamaan nykyistä laajemmin tietoa taksipalvelujen tarjonnasta? Miten tämä tulisi käytännössä toteuttaa? Millaisia kustannuksia tällaisesta velvoitteesta voisi yrityksille syntyä?

Kaupungilla ei ole suoraa kantaa asiaan. Digitaalisuuden myötä tietoja tulisi voida kerätä nykyistä tarkemmin.

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

Kyllä on. Emme ole tunnistaneet muita ongelmia.

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)?

Kyllä.

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)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

Kaupungilla ei ole kantaa asiaan. Maakunnassa on alueita, joissa taksi on vaikea saada. Toimilla tulisi taata, että takseja olisi tarjolla myös muihin kuin yhteiskunnan järjestämiin kuljetuksiin. Tärkeää olisi saatavuus kaikkina vuorokauden aikoina.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Liittyy, mutta mikä on vaihtoehto?

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

Ei.

Harmaan talouden torjunta – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

19. Pidätkö 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?

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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?

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Keräämiseen liittyy tietosuojaongelma.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Harmaan talouden torjunnan voidaan katsoa parantavan kilpailun toimivuutta.

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

Tunnuksen tulisi olla helposti tunnistettavissa ja samanlainen kaikilla. Katolla oleva valo ja siinä oleva toimilupatunnus olisivat hyvä. Toimilupa pitäisi voida selvittää helposti.

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?

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

28. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Kuvaus on oikeasuuntainen. Kaupungilla ei ole aineistoa.

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

Arvio on oikeasuuntainen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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 tulisi olla yksinkertainen. Maksuluokkia voisi olla useampi, mutta ne tulisi sopia valtakunnallisesti.

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

Hinnoitteluun tulisi voida luottaa ilman erillistä sopimista.

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

Enimmäishintakäytäntö on ollut monelta osin toimiva, mutta se on liittynyt aiemmin alueellisiin lupiin. On vaikea nähdä, että hinnat voitaisiin päättää irrallaan alueluvituksesta.

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?

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Kuvaus on oikeasuuntainen.

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

Arvio on oikeasuuntainen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen.

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?

Kuvaus on oikeasuuntainen.

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

Arvio on oikeansuuntainen.

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

Alalla on myös osaamisongelmia mm. ohjelmistopuolella. Yhtenä ongelmana voidaan pitää myös sitä, että välityskeskukset ja liikennöitsijät ovat usein samoja toimijoita.

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?

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen

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?

Rajoitus on ristiriidassa toimivan kilpailun kanssa. Eri välityspalveluiden koordinointi tulisi kuitenkin jollakin tapaa varmistaa.

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?

Kaupungilla ei ole kantaa tähän kysymykseen

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

-

Lähteenmäki Niklas

