

Asia: VN/1631/2020

## **Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta**

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

**1. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen turvallisuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen turvallisuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?**

-

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

-

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

-

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

-

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

-

**6. Tulisiko mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset kohdistaa kaikkiin kuljettajiin vai pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin? Onko muuta tapaa selkeästi erottaa erityisryhmien palveluita tarjoavat kuljettajat ja kaikki kuljettajat kuin kaluston esteettömyys?**

-

**7. Olisiko liikennepalvelulain 151 §:n taksiliikenneluvan haltijoiden kuljettajiin liittyvien velvoitteiden toteutuminen ja valvonta mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella sekä**

**koulutussuunnitelmavaatimuksella? Mikä olisi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneluvan haltijoille asetetun velvoitteen toteutuminen?**

-

**8. Tulisiko viranomaisten kenttävalvontaa lisätä siten, että valvonta keskittyisi entistä tehokkaammin myös erityisryhmien kuljetuksiin? Mihin valvonnan tulisi erityisesti kohdistua etenkin esteettömissä kuljetuksissa? Missä valvontaa olisi tehokasta suorittaa?**

-

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

-

**Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**10. Pidättekö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen saatavuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?**

-

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

-

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

-

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

-

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

-

**15. Kannustaisiko KKV:n täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista hiljaisen ajan ajovuoroista sopimiseen, vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi (ottaen huomioon, että KKV voisi edelleen jälkikäteen katsoa yhteistyön kilpailulain vastaiseksi)?**

-

16. Jos liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös, jossa määritellään, milloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua, niin millainen säännöksen tulisi olla konkreettisesti? Pitäisikö siinä määritellä tietyt alueet tai ajankohdat, vai esimerkiksi tietynlainen taksitarjonnan tilanne (esim. alueella ei toimi yhtään aktiivista taksiyritystä)? Liittyykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

-

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

-

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

-

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

19. Pidättekö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksialan harmaan talouden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida kattavammin? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

-

20. Koetteko, että LVM:n arvio harmaaseen talouteen liittyvistä nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistanee muita harmaaseen talouteen liittyviä ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

**27. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia harmaan talouden ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?**

-

**Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**28. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen hintoihin ja hintakehitykseen aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?**

-

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

-

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

-

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

-

**32. Jos taksimatkojen hinnoittelurakenne säänneltäisiin tietynlaiseksi, millainen sen tulisi olla käytännössä? Pitäisikö hinnoittelussa sallia tällöin useita hinnoittelutekijöitä? Jos sallittuja hinnoittelutekijöitä olisi vain yksi, mikä sen pitäisi olla?**

-

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

-

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

-

35. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia hinnoitteluun liittyviä ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

-

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista taksipalvelujen laatuun liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

## Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidätkö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen välityskeskusten toimintaan liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

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

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

48. Onko taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla? Liittyykö vastuun jakautumisen käytännön toteuttamiseen näkökohtia, jotka pitäisi sääntelyä mietittäessä huomioida? Miten kuluttajan sopimuskumppanin tunnistamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskukseen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?

49. Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuulumisen (multihoming) varmistaa erityislainsäädännön avulla? Tulisiko velvoite rajoittaa vain joihinkin välityskeskukseen? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?

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

## Muita kommentteja ja tietoja

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

## Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksi Helsingin lausunto

Taksi Helsinki kiittää mahdollisuudesta lausua taksisääntelyn toimivuutta koskevasta arviomuistiosta. Arviomuistiossa on Taksi Helsingin näkemyksen mukaan otettu monipuolisesti ja kattavasti esille liikennepalvelulakia koskevia kehityskohteita ja parannusehdotuksia.

Taksi Helsinki pitää uutta liikennepalvelulakia pääosin onnistuneena. Taksimarkkinoiden vapautuminen on kirittänyt alaa kehittymään ja vastaamaan kuluttajien tarpeisiin. Kuten LVM:n arviomuistiossa on todettu, tulee lakia kuitenkin korjata tietyin osin.

Taksi Helsingin mielestä lakiuudistuksessa tulee erityisesti asettaa tavoitteeksi se, että kansalaiset voivat kokea taksipalvelut turvallisiksi ja että voidaan turvata alalle tasapuoliset kilpailuolosuhteet. Erityisesti tämä edellyttää alalle ilmaantuneiden harmaan talouden piirteiden karsimista eri toimenpitein.

Erityisesti Taksi Helsinki haluaa lausunnossaan tähdentää seuraavaa:

Taksi Helsinki katsoo, että alalle tarvitaan viranomaisen valvomaan velvoitteiden ja lakien noudattamista, muun muassa veronmaksu-, kirjanpito- ja työnantajavelvoitteiden osalta.

Harmaan talouden torjumiseksi on kirjattava yhteiset säännöt ja velvollisuudet. Esimerkiksi taksimittarin pitää olla pakollinen, mutta nykyaikainen: mittarin on mahdollistettava sekä dynaaminen, että kiinteä hinta ja tietojärjestelmän yhdistäminen viranomaisjärjestelmiin, joka olisi toteutettavissa mm. softamittarilla. Sen käyttöä tulee myös valvoa.

Arviomuistiossa esitetään yhdeksi harkittavaksi toimenpiteeksi Y-tunnuksen asettamista taksiliikenneluvan myöntämisen ehdoksi. Taksi Helsinki pitää tätä toimenpidettä hyvin tärkeänä harmaan talouden torjunnassa.

Kuten arviomuistiossa todetaan, taksiryttäjien osaamistaso on osittain laskenut. Valvonnan tehostamisen lisäksi Taksi Helsinki tähdentää yrittäjäkoulutuksen merkitystä ja esittää, että taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja -kokeen suorittaminen olisi taksiryttäjäluvan saamisen vaatimuksena.

Arviomuistiossa otetaan kantaa erityisryhmien palvelutasoon ja taksien saatavuuteen myös haja-asutusalueilla. Taksi Helsingin mukaan maakuntiin on luotava järjestelmä, joka kannustaa taksiyrittäjiä osallistumaan päivystykseen saatavuuden takaamiseksi. Samalla on luotava kriteeristö, jolla huolehditaan, että taksipalvelut ovat saatavilla ja ne ovat luotettavia sekä turvallisia myös siellä, missä tarjontaa ei muuten ole riittävästi.

Kuntien kuljetuspalvelukilpailutusten kriteeristö tulee yhtenäistää reilun kilpailutuksen ja laadun sekä saatavuuden takaamiseksi. Myös Kela-taksikyytien kriteeristö tulisi tarkistaa. Nykyinen malli ei takaa asiakkaille luotettavaa ja sujuvaa taksipalvelua.

Julkisten hankintojen kriteeristöä tulee kehittää niin, että hankinnoissa voidaan edistää vähäpäästöistä liikennettä, luotettavuutta ja laadukasta asiakaspalvelua, joita kansalaisetkin arvostavat. Taksi Helsinki osallistuu mielellään tähän markkinadiialogiin julkisia hankintoja kehittävien tahojen kanssa

Muilta osin Taksi Helsinki viittaa tammikuussa 2020 LVM:lle lähettämäänsä muistioon, jossa vastattiin ministeriön esittämiin kysymyksiin. Muistio alla.

Lisätietoja

Toimitusjohtaja Jari Kantonen

jari.kantonen(at)taksihelsinki.fi

P. 040 543 1438

Taksi Helsingin tammikuussa 2020 toimittama muistio eräisiin LVM:n esittämiin kysymyksiin

Onko mahdollista konkretisoida mitä ovat Taksi Helsingin materiaalissa mainitut nykyisen toimintamallin kriittiset epäkohdat sekä mihin tietoihin näkemys epäkohdista perustuu?

K: Taustamateriaalissa todetaan, että kuljettajien työoloja ja –aikoja tulisi tarkistaa. Koskeeko Taksi Helsingin huoli vain palkattuja kuljettajia tai myös kuljettajina toimivia taksiyrittäjiä?



V: Huoli koskee kaikkia. Autoilijoilla on yrittäjänä taloudellinen vastuu, joka voi ajaa heidät tekemään pitkää päivää. Palkatulla kuljettajalla voi olla ansiomielessä tahto tai jopa pakko ajaa pitkiä vuoroja sekä useita päiviä peräkkäin.

K: Onko Taksi Helsingillä käytössään dataa kuljettajien työoloissa ja työajoissa havaituista ongelmista ja niiden valvonnasta/valvomattomuudesta?

V: Taksi Helsinki ei ole havainnut erityisiä ongelmia kuljettajien työaikoihin tai niiden valvontaan liittyen. Taksi Helsingillä ei ole käytössään dataa asiaan liittyen, mm. johtuen siitä, että kuljettajat eivät ole työsuhteessa Taksi Helsinkiin, vaan he ovat Taksi Helsingin tilausvälityksessä olevien autoilijayrittäjien palveluksessa.

K: Koskeeko huoli erityisesti pääkaupunkiseutua vai koko maata?

V: Koko maata. Pienemmillä paikkakunnilla tarve tehdä pitkiä vuoroja on todellinen, koska asiakasmäärät ovat pienempiä, jolloin myös tulo voi olla pienempää. Siitä syystä kaikki kyydit ajetaan, vaikka päivän pituus olisi minkälainen. PK-seudulla vastaavasti kilpailua on enemmän, jolloin kyytejä ei tule niin paljon, mikä myös johtaa tulojen pienenemiseen.

K: Taksiliikenteen turvallisuus ja luotettavuus on ollut yksi julkisen keskustelun aiheista. Mikä on Taksi Helsingin taksitarkastajien näkemys taksialan turvallisuustilanteesta tällä hetkellä?

V: Taksi Helsingin tarkastajan näkemyksen mukaan taksialan turvallisuus on heikentynyt uuden liikennepalvelulain tultua voimaan erityisesti taksiasemilla, esim. satamissa ja Helsingin Asemaukiolla. Varsinkin aggressiivisesti asemilla asiakkaita houkuttelevat välitysyhtiöihin kuulumattomat kuljettajat ovat aiheuttaneet lukuisia vaara- / uhkatilanteita sekä kuljettajille, että asiakkaille.

K: Minkälaisista rikkeistä taksitarkastajiin tyypillisimmin ollaan yhteydessä ja minkälaisia muutoksia näissä yhteydenotoissa on mahdollisesti tapahtunut liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen?

V: Asiakkaiden yhteydenotot taksitarkastajiin ovat lisääntyneet liittyen erityisesti välitysyhtiöihin kuulumattomien kuljettajien asiattomasta käyttäytymisestä, taksimatkan hintojen epämääräisyydestä ja vaaratilanteiden aiheuttamisesta liikenteessä. Asiakkailta ei ole tiedossa muuta tahoja (viranomaista) kenelle näistä voisi ilmoittaa.

K: Tuleeko tarkastajille ilmoituksia kuljettajien tekemistä tai kuljettajiin kohdistuvista väkivalta- tai häirintätapauksista ja onko näiden suhteen tapahtunut muutoksia liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen?

V: Kts. kaksi edellistä vastausta. Lisäksi kuljettajat kohtaavat enenevässä määrin rasistista käytöstä asiakkaiden suunnalta.

K: Kuulemme mielellään tarkemmin mitä Taksi Helsinki tarkoittaa mittaripakolla, jonka tulee olla nykyaikainen ja mahdollistaa dynaaminen hinnoittelu. Minkä ongelman/ongelmien ratkaisemiseksi mittaripakko olisi Taksi Helsingin näkemyksen mukaan välttämätön?

V: MM. harmaan talouden ja luottamuksen. Tällä hetkellä välitysyhtiöön kuulumaton taksiyrittäjä voi ajaa kyytejä ilmoittamatta tuloja. Ilmoitettuja tuloja ja autoon tulevia kilometrejä pitäisi pystyä jollain tavalla vertaamaan. Kuluttajat arvostavat sitä, että autossa on mittari. Lakimuutoksesta on niin vähän aikaa, että ne kuluttajat, jotka eivät käytä taksia usein eivät millään voi tietää paljonko matkan pitäisi maksaa. Heille mahdollisuus ottaa mittariperusteinen kyyti luo turvallisuuden ja luotettavuuden tunteen.

K: Keihin tai minkälaiseen toimintaan tämä mittaripakko kohdistuisi?

V: Kaikkiin takseihin. Jos on taksilupa pitää olla mittari.

K: Tarkoittaako nykyaikainen mittaripakko jotain muuta kuin perinteistä taksamittaria?

V: Kyllä. Jotta hinnoittelu saadaan pysymään sekä kuluttajille, että yrittäjille kannattavana / hyvänä on tärkeää, että mittarina voisi olla myös softamittari, jota pystyisi ohjaamaan ketterämmin. Nykyinen mittarijärjestelmä on hidas. Softamittari mahdollistaa myös edullisemmat aloituskustannukset ja helpottaa varmasti tietokantojen siirtymistä mahdollisiin viranomaisten järjestelmiin.

K: Liittyykö dynaamiseen hinnoitteluun tai kiinteiden hintojen käyttöön haasteita käytettäessä taksimittaria?

V: Nykyisin liittyy. Tämän hetken mittareiden ohjelmointi vaatii aikaa. Jos olisi lupa käyttää softamittareita, niitä voisi dataohjata, jolloin pystyttäisiin paremmin reagoimaan kysyntään ja tarjontaan. Tämä palvelisi sekä kuluttajaa, että yrittäjää.

K: Taksi Helsinki esittää, että taksialalle tarvittaisiin yhteiset ja yhtenäiset säännöt, velvollisuudet ja käytänteet. Mitä ongelmia näillä säännöillä, velvollisuuksilla ja käytänteillä ratkaistaisiin? Mitä sääntöjä, velvollisuuksia ja käytänteitä tarvittaisiin liikennepalvelulakiin nyt sisältyvien velvoitteiden lisäksi?

V: Ratkotaan harmaata taloutta:

- Tällä hetkellä uusia yrittäjiä on tullut noin 3600, mutta alv-velvollisia samana aikana vain noin 300. Tässä on suuri ristiriita. Yrittäminen on helpompaa ja edullisempaa jos sitä tehdään tiskin alta. Ei ole olemassa 5 euron pizzaa, eikä myöskään 5 euron taksikyytiä.

- Taksi Helsingin taksit ovat kaikki alv-velvollisia. Jokainen autoilija maksaa lakisääteiset maksunsa sekä esimerkiksi monikertaiset vakuutuksensa. Taksiauton vakuutus on moninkertainen verrattuna tavallisen auton vakuutukseen. Mikäli hakee taksiluvan täytyisi auton myös merkitä ammattiliikenteeseen tarkoitetuksi.

- Tarvitaan pakollinen yrittäjäkurssi. Kurssin voi suorittaa esimerkiksi välitysyhtiön kautta ja heidän kurssisisältö on suunniteltu yhteistyössä viranomaisten kanssa. Näin varmistetaan, että alalle tulevat uudet yrittäjät ovat tietoisia yrittämiseen liittyvistä velvoitteista.

- Rakennuslalle luotu järjestelmä on myös hyvä esimerkki siitä, miten harmaan talouden torjunnalle on luotu järjestelmä. Samalla tavalla tällainen voidaan luoda taksialalle esim. niin, että ajettuja kilometrejä sekä ilmoitettuja ansioita verrataan toisiinsa. Mikäli niissä on iso heitto, täytyy asiaan saada selvitys. Taksi ei aja koko ajan ympäriinsä, ellei kyydissä ole asiakkaita. Tähän mennessä kertyneestä datasta on mahdollista saada vertailua sille mikä on taksin keskimääräinen kilometrimäärä / ansio per kuukausi.

V: Yhteinen tietokanta taksiyrittäjistä helpottaa viranomaisen yhteydenpitoa ja sitä kautta saadaan samat säännöt kaikille:

- Tällä hetkellä kunnon valvontaa ei ole kenelläkään. Satunnaisia tarkastuksia tehdään lupien osalta, mutta esimerkiksi tilanteessa missä pitäisi pystyä ohjaamaan taksien toimintaa, se on mahdotonta. Tämä näkyi mm. tilanteessa, jossa Taksi Helsinkiä lähestyttiin viranomaisten taholta ja ilmoitettiin, että taksit eivät saa käyttää Hotelli Marskin edessä olevaa taksiasemaa, koska liikkeellä on niin paljon kansainvälisiä vieraita. Taksi Helsinki antoi ohjeen omille autoilleen (sanktion uhalla), että viranomaisen ohjetta täytyy kuunnella. TH:n taksit noudattivat kieltoa, mutta silti asema oli täynnä autoja, koska viranomainen ei ole voinut lähestyä ns. vapaita yrittäjiä millään. Tämä asettaa TH:n autot ja toiminnan eriarvoiseen asemaan vapaisiin yrittäjiin verrattuna.

V: Taksien saatavuus varmistetaan:

- Pienillä paikkakunnilla asuvilla kuluttajilla on ollut vaikeuksia saada taksia yöaikaan tai pyhäpäivinä, koska taksit ovat pääasiassa keskittyneet isoihin kaupunkeihin. Tämä aiheuttaa kuluttajille vaikeuksia esimerkiksi tilanteessa, missä ambulanssia ei lähetetä, koska tarve ei ole suuri, mutta ohje on tulla omalla kyydillä sairaalaan. Mikäli kuluttaja ei pysty itse ajamaan, eikä hänellä ole sukulaisia apuna on taksi ainoa vaihtoehto. Millä kuluttaja pääsee sairaalalle, jos takseja ei ole saatavilla. Jonkinlainen kannustin perusteinen päivystysvelvoite on saatava aikaan.

V: Julkisten hankintojen ja kelakilpailutusten järjeistäminen ja yhtenäistäminen:

- Tällä hetkellä jokainen julkinen kilpailutus on erilainen. Vaatimukset ja odotukset sekä kalustosta, että digitaalisista järjestelmistä ovat jokaisella erilaisia. Nykyinen malli ei takaa asiakkaille luotettavaa ja sujuvaa taksipalvelua. Taksi Helsingillä on hyvää näyttöä siitä, miten erilaisia kilpailutuksia esimerkiksi sotepuolelta on tullut.

K: Näkeekö Taksi Helsinki välityskeskusten toimintatavat laadullisena kilpailutekijänä, joka vaikuttaa asiakkaiden päätöksiin siitä, mitä välityskeskusta asiakas käyttää?

V: Ihan samalla tavalla kuin yksittäisten autoilijoiden toimintatavat vaikuttavat asiakkaiden käyttäytymiseen vaikuttaa myös välityskeskusten toimintatavat ja vastuunkantaminen siihen kenen puoleen asiakas kääntyy.

K: Taksi Helsinki esittää, että taksimarkkinaaan tarvitaan valvova viranomainen, joka valvoo velvoitteiden ja lakien noudattamista. Mihin konkreettiseen tarpeeseen tätä valvovaa viranomaista tarvittaisiin?

V: Yhteydenpitoon, samojen velvoitteiden noudattamiseen, yhteisiin toimintatapoihin sekä oikeuksiin.

K: Mitä uutta valvontaviranomainen toisi Traficom, Verohallinnon, KKV:n, Aluehallintoviraston ja poliisiin nykyisiin valvontatehtäviin?

V: Määräämisoikeuden, selkeyden, yksikertaisuuden. Yksi taho, joka vastaa siitä, että takseille menee tiedot, ohjeet ja opasteet ajantasaisena. Yksi taho, joka valvoo, että taksit noudattavat velvoitteitaan. Yksi taho kenen puoleen myös kuluttajat voivat kääntyä ongelmatilanteissa.

K: Taksi Helsinki esittää, että yrittäjäkurssi pitäisi palauttaa taksiliikenneluvan edellytykseksi. Onko taksialalla Taksi Helsingin käsityksen mukaan muita aloja suurempi tarve pakolliselle yrittäjäkoulutukselle ja minkä vuoksi?

V: On, koska alalle tulee paljon maahanmuuttajia taustaisia henkilöitä, joilla ei ole käsitystä tai välttämättä kielellistä ymmärrystä huolehtia lakisääteisistä velvoitteista.

K: Onko Taksi Helsingillä edelleen omia kuljettajia vai tarjoaako se vain välityspalvelua taksiyrittäjille?

V: TH:lla ei ole omia kuljettajia. Olemme edelleen taksiautoilijoiden omistama välityskeskus ja tarjoamme välityspalveluita ympäri Suomen.

K: Tarjoaako Taksi Helsinki koulutusta/ohjeistusta erityisryhmien kuljettamisesta? Ketkä voivat osallistua koulutukseen?

V: Taksi Helsinki tarjoaa koulutusta erityisryhmien kuljettamiseen. Kaikkien Taksi Helsingin välityksessä olevien autojen kuljettajat käyvät Taksi Helsingin taksinkuljettajan peruskurssin, jossa käsitellään ja käydään läpi erityisryhmien kuljettamisessa huomioitavia asioita. Kurssin käymisen jälkeen on suoritettava myös hyväksyttävästi koe.

Koskinen Taija  
Taksi Helsinki Oy