

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?**

Taksipalveluiden turvallisuutta koskeva nykytilan kuvaus on oikeansuuntainen ja riittävän kattava.

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

Kyllä

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

Asiakkaiden kokemusta taksipalveluiden turvallisuudesta tulisi tarkastella säännöllisesti esimerkiksi vuoden välein, jotta turvallisuutta koskevin asioihin pystytään puuttumaan mahdollisimman nopeasti. Asiakaskyselyt tulisi suunnata sekä tavallisiin kuluttajien tekemiin matkoihin että yhteiskunnan vastuulle oleviin kuljetuksiin.

**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?**

Taksipalveluiden turvallisuuteen vaikuttaa merkittävästi kuljettajan ammattitaito liittyen muun muassa asiakkaan kohtaamiseen, turvalliseen ajotapaan, apuvälineiden kiinnittämiseen sekä asiakkaan avustamiseen ja saattamiseen.

**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?**

Erityisen tärkeää on lisäkoulutus esteettömien ajoneuvojen kuljettajille. Toisaalta koulutus ei saa rajoittua vain esteettömiin ajoneuvoihin, koska esimerkiksi pyörätuolin käyttäjät käyttävät paljon myös tavallisia henkilöautotakseja. Koulutus tulisi kohdistaa kaikkiin taksikuljetuksiin siten, että asiakkaan ei tarvitse turvautua kalliimpiin esteettömiin ajoneuvoihin sen vuoksi, että kuljettajalla ei olisi muutoin tarvittavaa osaamista.

**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 on mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella edellyttäen, että koulutuksen sisältö on standardisoitu ja sitä valvotaan. Koulutuksen käyneistä kuljettajista tulee olla myös ajantasaisesti pidettävä rekisteri.

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

Viranomaisten kenttävalvonta on hyvä suunnata kaikkiin kuljetuksiin.

**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?**

Kuvaus taksipalveluiden saatavuudesta kaupunkialueilla on oikeansuuntainen. Asemapaikkasääntelystä luopuminen vaikutti haja-asutusseudun taksien saatavuuteen tavallisissa kuluttajamatkoissa mahdollisesti vielä paljon enemmän kuin nykykuvaus antaa ymmärtää. Tietoa tulisi kartoittaa tekemällä kysely taksiluvan haltioille, joissa selvitetään millä alueella autoilija pääasiallisesti on käytettävissä.

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

-

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

Kyllä.

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

Tietojen kerääminen on välttämätöntä, jotta taksipalvelujen todellisesta tilannetta voidaan arvioida ja tämän pohjalta tehdä tarvittaessa lainsäädäntömuutoksia.

**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)?**

KKV:n tulisi antaa selkeä yhdenmukainen ohjeistus tilausvälitysyhtiöille ajovuoroista sopimiseen. Nykyinen epäselvä tilanne huonontaa entisestään haja-asutusseudun taksien saatavuutta.

**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 tunnistaneeet 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?**

Ulkoinen taksitunnus auton katolla auttaisi varsinkin iäkkäämpiä henkilöitä tunnistamaan taksin.

**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?**

Taksipalveluiden hinnoittelun nykytilan kuvaus on oikeansuuntainen ja riittävän kattava.

Yleisenä huomiona Kela toteaa, että hinnoittelu tulee saattaa läpinäkyvämmäksi ja vertailtavammaksi kuin se nykytilassa on.

-

**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 lisäksi 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?**

Taksipalveluiden laadun nykytilan kuvaus on oikeansuuntainen ja riittävän kattava.

**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?**

Taksikuljettajan kokeeseen tulisi sisällyttää käytännön koulutusta mm. asiakkaan kohtaamiseen, apuvälineiden kiinnittämiseen, ajotapaan, avustamiseen jne.

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

Koulutukselle tulee luoda yhtenäiset standardit koulutussisällöstä ja toteutuksesta. Käytännön testauksen voisivat hoitaa eri tahot, jotka olisi viranomaisen tai muun sovitun tahon ( vrt. Hyöty-ajoneuvot suunnitteilla oleva koulutussuunnitelma) hyväksymiä kouluttajatahoja.

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

Kaikkien kuljetusten tulee olla turvallisia. Erityinen merkitys koulutetuilla kuljettajilla on silloin, kun kysymyksessä ovat sairaiden, vammaisten tai iäkkäiden henkilöiden kuljetukset.

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

Kyllä.

**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 velvoitteella 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. 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 välityskeskuksiin liittyvät nykytilan ongelmat?**

Kela kannattaa KKV:n esitystä selvittää erityislainsäädäntöä välitystoimintaan liittyen.

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

-

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

Kela pitää tärkeänä muun muassa KKV:n esitystä taksipalveluiden virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiin liittyvästä lisäsääntelystä, joka parantaisi asiakkaan mahdollisuutta ymmärtää, kuka vastaa palveluketjun mistäkin osasta.

**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?**

Kela on kilpailuttanut nykyisen taksien suorakorvausmenettelyn vastaamaan voimassa olevaa lainsäädäntöä. Nykyiset sopimukset ovat voimassa määräaikaisena vuoden 2021 loppuun asti. Kela kiinnittää huomiota siihen, että mikäli liikennepalvelulakiin tehdään nopealla aikataululla sellaisia muutoksia, joilla olisi vaikutusta nykyisten sopimuskumppaneiden tai Kelan toimeenpanoon, on vaarana, että asiakkaiden matkat terveydenhuoltoon vaarantuvat tai estyvät kokonaan. Kelan käsityksen mukaan muutokset tulee tehdä hallitusti siten, että ne eivät vaikuta jo olemassa olevien sopimusten toimeenpanoon.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on esittänyt omassa taksimarkkinaselvityksessään laajapohjaisen virkamiestyöryhmän perustamista liittyen muun muassa julkisesti tuettujen taksimatkojen saatavuuden ja laadun varmistamiseen, välityskeskusten asemaan ja hintoihin. Kela kannattaa KKV:n esitystä. Työryhmän tehtävissä tulisi huomioida myös puhtaiden ajoneuvojen direktiivin vaikutukset julkisiin hankintoihin.

## Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

-

Giss Anne  
Kansaneläkelaitos - Kela, Terveydenhuoltoetuuksien osaamiskeskus

