

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?**

Kaikkien liikkumisen palvelujen turvallisuus on meille erittäin tärkeää ja on tietenkin huolestuttavaa, mikäli taksipalvelujen asiakkaat kokevat turvallisuuden heikentyneen. Asiakkailtamme saamamme palautteen perusteella emme kuitenkaan ole huomanneet kyselytutkimuksessa kuvattua kehitystä toiminta-alueellamme pääkaupunkiseudulla.

Suurin osa asiakkaistamme kokevat kumppaneidemme palvelut ja sovelluksemme tarjoamat tiedot hinnasta, ajasta ja saatavuudesta pääosin luotettavina ja avoimina. Palautteen perusteella asiakkaamme kokevat, että taksien käyttö on yhtä turvallista kuin ennenkin.

Taksipalvelujen turvallisuutta arvioitaessa on hyvä huomioida myös uuden lainsäädännön lyhytaikaisen voimassaolon vaikutus asiakkaisiin. On odotettavissa, että uuden järjestelmän käyttöönotto luo epävarmuutta palveluiden käyttäjien keskuudessa. Olisi tarkoituksenmukaista analysoida kyselytutkimuksen tulokset myös tämän valossa. Muuten tutkimuksen johdosta tehdyillä sääntelymuutoksilla voi olla odottamattomia seurauksia.

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

Kyselytutkimuksen tarkoitus on kuvata koko Suomen taksipalvelujen tilannetta. Tutkimuksen aikana toimintamme on pääsääntöisesti keskittynyt pääkaupunkiseutuun, ja siksi meidän on vaikeaa arvioida muuta, kuin toimialueemme tilannetta. Asiakaskokemuksen ja -palautteen perusteella emme ole havainneet kyselytutkimuksessa kuvattua muutosta turvallisuudessa pääkaupunkiseudulla.

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

Tutkimuksen aikana toimintamme on pääsääntöisesti keskittynyt yhteen alueeseen ja siksi meidän on vaikeaa arvioida tutkimuksen valtakunnallisia tuloksia ja lisätutkimusten tarvetta.

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

Ongelmia arvioitaessa tulisi huomioida uuden lainsäädännön lyhytaikaisen voimassaolon vaikutus asiakkaisiin. On odotettavissa, että uuden järjestelmän käyttöönotto luo epävarmuutta palveluiden käyttäjien keskuudessa, ja että siihen tottuminen vie aikaa. Tässä mielessä nykytilan arviointi on hiukan ongelmallista, koska osa haasteista voi liittyä edellä mainittuun sopeutumiseen.

### **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 veloitteen toteutuminen?**

Ilman omia taksipalveluita liikennepalvelulain 151§:n velvoitteiden toteutumisen varmistaminen on meille taksialan kumppanina vaikea arvioitava. Emme ole vastaanottaneet 151§:än liittyvää kielteistä asiakaspalautetta, vaan asiakkaamme ovat olleet tyytyväisiä kumppaneidemme palvelujen laatuun ja osaamiseen. MG pitää koulutusta tärkeänä keinona parantaa palvelujen laatua ja yrityksen kilpailuasemaa. Vapaan kilpailun nimessä on tärkeää, että kaikkia toimijoita kohdellaan yhdenvertaisesti ja, ettei taksialaan luoda liian korkeaa kynnystä ryhtyä yrittäjäksi.

### **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?**

Pidämme valvontaa tärkeänä keinona turvata kilpailun tasapuolisuutta ja lainsäädännön toteutumista. Valvonnan lisääminen varsinkin suuren uudistuksen jälkeen voi olla tarkoituksenmukaista mutta valvonnan oikein kohdistaminen on meille taksialan kumppanina vaikea arvioitava.

**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. Pidätkö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeasuuntaisena 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?**

Saatavuuden arvioiminen on, kuten myös arviomuistiossa todetaan, haastavaa emmekä pysty arvioimaan saatavuutta muusta, kuin MG:n liiketoiminnan näkökulmasta. Asiakkaamme keskuudessa koetut saatavuushaasteet eivät ole varsinaisesti johtuneet markkinoista, vaan pikemminkin kumppaneidemme määrystä kysyntään nähden. Toiminta-alueellamme pääkaupunkiseudulla taksikumppaneiden määrä ja tarjonta ovat olleet riittävät palveluidemme ja asiakkaamme näkökulmasta. On myös normaalia, että markkinoiden tarjonnan ja kysynnän stabilointi vie aikaa näin merkittävän uudistuksen jälkeen.

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

Saatavuuden arvioiminen on, kuten myös arviomuistiossa todetaan, haastavaa. Asiakkaamme keskuudessa saatavuushaasteet eivät yleensä varsinaisesti johdu taksimarkkinoista, vaan pikemminkin yksittäisistä kysynnän huipuista esimerkiksi viikonloppuisin. Emme ole havainneet taksiuudistuksesta johtuvia haasteita saatavuudessa eikä se ole vaikuttanut liiketoimintaamme.

**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?**

Työssämme emme ole havainneet haasteita palvelujen saatavuudessa pääkaupunkiseudulla. Kyselytutkimuksen näytteet siitä, että valtaosa ihmisistä on tyytyväinen taksipalvelujen saatavuuteen, on linjassa asiakkailtamme tulleen palautteen kanssa. Uskomme, että tarjonta ja kysyntä tulevat vielä stabiloitumaan pääkaupunkiseudulla emmekä näe varsinaista tarvetta julkisen sektorin toimenpiteille vielä tässä vaiheessa.

**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)?**

MG:n keskeisimpiin arvoihin kuuluu jokaisen ihmisen liikkumisvapaus ("freedom of mobility") ja pidämme tärkeänä, että taksipalvelut ovat saatavia myös kasvukeskusten ulkopuolella. On odotettavissa, että hyvin säännellyn alan siirtyminen markkinaehtoiseen järjestelmään ei suju haasteettomasti. Yleisellä tasolla pidämme ohjeistusta myönteisenä asiana, jolla taataan että markkinat toimivat tarkoituksenmukaisesti. Ilman omia taksipalveluita täsmällisemmän ohjeistuksen vaikutukset alan yrityksiin on meidän, taksialan kumppanina, vaikea arvioida tarkemmin.

**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?**

Uskomme vahvasti markkinatalouteen ja tasapuoliseen kilpailuun, joiden varmistamiseksi harmaan talouden torjunta on ensiarvoisen tärkeää. Edellytämme, että kaikki kumppanimme seuraavat voimassa olevaa lainsäädäntöä ja oikeuskäytäntöjä, emmekä ole koskaan kohdanneet haasteita harmaan talouden kanssa. Ilman omia taksipalveluita, harmaan talouden torjunnan nykytilan arvioiminen on meille taksialan kumppanina kuitenkin haastavaa.

**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. Liittykö 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?**

Harmaan talouden torjunta ja avoimen kilpailun turvaaminen ovat meille ensiarvoisen tärkeää. MG yhtyy LVM:n näkemykseen siitä, että harmaan talouden torjuntaan tähtäävien toimenpiteiden tulisi lähtökohtaisesti tuottaa hyötyä, joka ylittää siitä aiheutuvat kustannukset.

Mikäli esityksen mukaisesti taksipalvelun tarjoajilta edellytetään tiettyjen tietojen kerääminen, olisi vapaan kilpailun mielessä tärkeää, että tiedonkeruun käytettävät laitteet käsitellään teknologianeutraalisti. Tällä tavalla voidaan varmistaa, ettei synny liian suurta kynnystä ryhtyä taksialan yrittäjäksi ja samalla voidaan myös mahdollistaa uusia innovaatioita.

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

Mitä vähemmän harmaata taloutta markkinoilla on, sitä paremmin toimii myös kilpailu. MG:n toiminnassa on käytännössä erittäin vaikeaa, tai jopa mahdotonta, ylläpitää harmaata taloutta. Arviomuistiossa ehdotetuilla toimenpiteillä, kuten esimerkiksi taksamittarin edellyttämisellä, ei ole suoria vaikutuksia liiketoimintaamme. MG pitää kuitenkin tärkeänä, että esitetyt toimenpiteet eivät aiheuta kohtuuttomia kustannuksia taksialan yrittäjille, ja että eri teknologioiden laitteita kohdellaan mahdollisimman neutraalisti.

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

-

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

-

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

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

MG seuraa liikennepalvelulain 152§ määräyksiä ja antaa matkustajille tietoa matkan hinnasta aina etukäteen ennen matkan alkamista. Asiakkailtamme ei usein tule palautetta liian korkeasta hintatasosta emmekä me taksipalveluiden välittäjänä puutu kumppaneidemme hinnoitteluun. Tiedossamme ei ole muuta aineistoa, joka hyödyntäisi hinnoittelun analyysiä.

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

Yhdymme LVM:n arvioon siitä, että hintakehityksen taustalla on hintojen asettuminen markkinatasapainoon. Hintatasoa arvioitaessa on hyvä huomioida myös uuden lainsäädännön lyhytaikainen voimassaolo. On normaalia, että esimerkiksi hintatason stabiloituminen vie aikaa näin merkittävän muutoksen jälkeen, ja että markkinoilla haetaan vielä omia hintojaan.

**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 tyypimatkan vertailuhinnan ilmoittamista lisäisi hintojen vertailtavuutta ja ymmärrystä kokonaishinnasta? Hyödynnettäisiinkö vertailuhintaa taksiyrityksen valinnassa?**

MG välittää matkustajilleen useiden kumppaneiden arviot suunnitellun matkan hinnasta aina etukäteen ennen matkan alkamista. Näin ollen asiakkaamme saavat käytännössä aina vertailuhinnan päätöksen pohjaksi. Asiakaspalautteen perusteella tämä on avoin ja läpinäkyvä keino tilata taksipalveluita. Ilman omia taksipalveluita, vertailuhinnan laajempi käyttö on kuitenkin meille taksialan kumppanina haastavaa.

**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?**

Sovelluksessamme hinnoista sovitaan jo etukäteen, joten tämän edellyttäminen ei merkittävästi vaikuttaisi toimintaamme.

**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?**

Arviomuistion kuvaus siitä, että valtaosa taksipalvelujen käyttäjistä on tyytyväisiä palvelujen laatuun, vastaa pääosin käsitystämme. Asiakkaamme ovat tyytyväisiä kumppaneidemme palvelujen laatuun ja arviomuistion maininnat kuljettajien aiempaa heikommasta paikallistuntemuksesta ja kielitaitoon liittyvistä haasteista eivät ole näkyneet toiminnassamme.

Tämä johtunee osittain myös siitä, että asiakas valitsee matkan määränpään tilauksen yhteydessä. Yleisellä tasolla pidämme tärkeänä, että laatua tarkasteltaessa otetaan huomioon käyttäjien moninaisuus ja heidän erilaiset tarpeensa. Vapailla markkinoilla yritykset pystyvät vastaamaan eri asiakaskuntien tarpeisiin ja odotuksiin laadusta.

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

Emme ole tunnistaneet muita ongelmia toiminnassamme, mitä olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä. Taksipalvelujen laatua arvioitaessa on hyvä myös huomioida niin käyttäjien moninaisuutta kuin uuden lainsäädännön lyhytaikaista voimassaoloa.

On odotettavissa, että uuden järjestelmän käyttöönotto luo epävarmuutta palveluiden käyttäjien kesken, ja että omiin tarpeisiin sopivimpien palvelujen löytäminen saattaa viedä aikaa. Olisi tarkoituksenmukaista arvioida mahdolliset uudet velvoitteet myös tämän valossa.

**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?**

Vaatimusten kiristäminen vaikuttaisi todennäköisesti työvoiman saatavuuteen ja kuljettajien määrään. Mitä korkeampi kynnys alalle tuloon on, sitä enemmän se tulee vaikuttamaan kilpailun

toimivuuteen. Kokeen vaatimusten muuttamisen tarpeellisuus tulisi myös peilata siihen, että valtaosa taksialan asiakkaista on tyytyväisiä palveluiden laatuun. Ilman omia taksipalveluita vaatimusten muuttamisen vaikutukset alan yrityksiin on meidän, taksialan kumppanina, vaikea arvioida tarkemmin.

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

-

**42. Millaisia kustannuksia arvioisitte yrityksille syntyvän, jos yrityksiä edellytettäisiin 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?**

Kaikki uudet velvoitteet vaikuttavat tavalla tai toisella kilpailutilanteeseen. Ilman omia taksipalveluita ehdotettujen velvoitteiden vaikutus alan yrityksiin on meidän, taksialan kumppanina, vaikea tasapuolisesti arvioida.

**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?**

Toimimme pääkaupunkiseudulla, jossa tarjontaa ja välityskeskusten välistä kilpailua on ollut eniten. Ilman toimintaa kaupunkiseutujen ulkopuolella meidän on vaikea arvioida välityskeskusten rooli laajemmassa mittakaavassa. Tiedossamme ei ole muuta aineistoa, joka voisi hyödyntää LVM:n analyysiä välityskeskusten toiminnasta.

**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 välityskeskuksiin? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?**

-

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

-

Muita kommentteja ja tietoja

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

-

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

MaaS Global (MG) kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta taksisääntelyn toimivuudesta ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa.

MG on maailman ensimmäinen MaaS (Mobility as a Service eli liikkuminen palveluna) -yritys. Whim-sovelluksemme on ensimmäinen markkinoilla oleva kaiken kattava MaaS-palvelu - Whim yhdistää julkisen liikenteen, kaupunkipyörät, taksit, yhteiskäyttöautot ja vuokra-autot yhteen sovellukseen kiinteällä kuukausihinnalla.

MG ei itse tuota liikkumisen palveluja, vaan yhdistämme kumppaneidemme palveluita luoden sujuvia liikenneketjuja asiakkaan kotiovelta määränpäähän. Tällä hetkellä toimimme pääasiassa pääkaupunkiseudulla mutta tulemme tulevaisuudessa laajentamaan toimintaamme myös muualle Suomeen. Taksipalvelut ovat yksi ratkaiseva osa MaaS-kokonaisuutta ja taksisääntelyn toimivuus on siten ehdottoman tärkeää MaaS:in mahdollistamiseksi.

Taksiala koki kenties historiansa merkittävän muutoksen, kun markkinat avattiin kilpailulle. On luonnollista, että hyvin säännellyn alan siirtyminen markkinaehtoiseen järjestelmään ei suju haasteettomasti. MG pitää tärkeänä, että sääntelyä arvioidaan ja että niin yrittäjien kuin palvelujen käyttäjien kanssa käydään jatkuvaa dialogia.

Samalla on myös hyvä huomioida uuden lainsäädännön lyhytaikainen voimassaolon vaikutus mahdollisten seurausten arviointiin. On normaalia, että esimerkiksi markkinoiden tarjonnan ja kysynnän stabilointi vie aikaa näin merkittävän muutoksen jälkeen. Siksi olisi tärkeää käyttää malttia varsinkin lisäsääntelyn tarpeen arvioinnissa. Yrittäjien toimintaedellytyksiin vaikuttavan sääntelyn esittämisellä näin varhain uudistuksen jälkeen voi muuten olla odottamattomia kielteisiä vaikutuksia sekä suomalaisiin yrityksiin että taksipalveluiden käyttäjiin.

MG:n keskeisimpiin arvoihin kuuluvat usko vapaaseen kilpailuun ja kuluttajan valinnanvapauteen. Emme pelkää kilpailua vaan uskomme päinvastoin, että se on kestävä liikunnan ja MaaS-palveluiden kehittymisen edellytys. Pidämme täten myös taksialan avaamista kilpailulle pääsääntöisesti myönteisenä asiana, joka tuo suomalaisille kuluttajille lisää valinnanvapautta ja yrittäjille uusia mahdollisuuksia räätälöidä palveluita asiakkailleen.

Ilman omia taksipalveluita, ollesamme taksialan kumppani, osa arviomuistiossa nousseista huolenaiheista on vaikea arvioida tasapuolisesti. Näin ollen olemme vastanneet ainoastaan niihin lausuntopyynnön kysymyksiin, joihin koemme, että toiminnallamme on kosketusta.

Schauman Ida

MaaS Global - Ida Schauman, Policy and Government Affairs Manager