

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?**

Taksipalvelujen turvallisuutta arvioidaan fyysisen turvallisuuden kautta. Liikenneturvallisuus ja väkivaltatilanteet, jotka koskevat niin kuljettajia kuin asiakastakin. Tämän lisäksi arvioidaan asiakkaiden koettua turvallisuutta, joka liittyy lähinnä kuljettajan toimiin asiakastilanteessa. Arviomuistiosta puuttuu liki kokonaan kuljettajan (työntekijä tai yrittäjä) kokema taloudellinen turvallisuus taksiliikenteen toteuttajana. Läpi koko arviomuistion korostetaan alalle tulon helppouden mahdollistamista unohtaen, että alan toimijoiden tulee olla työssään ammattilaisia ja heidän tulee luottaa alan myös elättävän heidät.

Ajatus matalan kynnyksen työllistymisestä tai yrittäjyydestä yhdistettynä arviomuistiossa esitettyyn turvallisuuteen on mahdoton yhtälö.

Vastaus kysymykseen: arviomuistion kuvaus turvallisuudesta on kattavuudeltaan puutteellinen.

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

Kyselytutkimusten aineistoa tulisi turvallisuuden näkökulmasta tarkastella myös siten, että siitä eriteltäisiin ns. perinteisen taksitoiminnan tunnusmerkit säilyttäneiden (taksitunnukset, maksutavat, taksamittarit, km-/aikaperusteinen veloitus) yritysten toiminta vs muu taksinomainen toiminta.

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

Työntekijäasemassa olevilta taksinkuljettajilta tullut palaute Sipilän hallituksen liikennepalvelulain tuomaan sääntelyn purkamiseen on lähes poikkeuksetta ollut negatiivista. Viranomaisten tulisi selvittää myös taksinkuljettajien näkemykset turvallisuuskysymykseen.

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

-

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

Koulutusvaatimuksen tulee olla sellainen, että se nostaa ammattiosaamisen sellaiselle tasolle, joka palauttaa asiakkaiden turvallisuuden tuntemuksen sekä luottamuksen vähintään uudistusta edeltäneelle tasolle. Samalla ammatin arvostus kohentuu ja osaamisvaatimusten todellisella mittaamisella voidaan parantaa mm. paikallistuntemusta, kieli- sekä palvelutason yleistä tasoa kuljettajilla.

**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?**

Lisäkoulutusvaatimukset tulee kohdistaa kaikkiin kuljettajiin, mutta esteettömillä ajoneuvoilla operoivilla kuljettajilla voisi olla enemmän vaatimuksia. Se että vaaditaan osaamista ja ammattilaisuutta on oikea tie. Alalle tulokynnyksen nouseminen on toivottava tila, niin asiakkaan, yrittäjän kuin työsuhteisen kuljettajankin.

**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?**

Sisäinen koulutus tai valvonta ei ole riittävä ylläpitämään alan osaamisvaatimuksia.

**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 kenttävalvontaa tulee lisätä kaikissa kuljetuksissa sekä myöhemmin kohdentaa niihin kuljetuksiin, joissa valvontaa eniten katsotaan tarvittavan.

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

Tekniset laitteet, kuten sinetöity taksamittari, ajonrekisteröintilaitte/digipiirturi, turvakamerat pakolliseksi kaikkeen taksiliikenteeseen.

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

**10. Pidättekö 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?**

Taksipalvelujen saatavuuskysymykseen kokonaisuudessaan AKT lausuu, että osa-aikaisuuden lisääminen ei voi olla tavoiteltava tila työntekijöiden tai yksinyrittäjien kannalta. Olisi myös sallittava ajovuoroista sopiminen, vaikka sillä olisi vaikutusta yritysten väliseen kilpailuun. Kuitenkin pidemmällä aikavälillä tämä takaisi saatavuuden sekä säännöllisemmän tulon niin yrittäjille kuin työntekijöillekin.

**11. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen saatavuudesta käsitystänne 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 velvoitteesta 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)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?**

-

**17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?**

Vaikka kilpailu vähenisi, niin saatavuus paranisi.

**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. Pidätkö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeasuuntaisena 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?**

Nykytilan kuvaus on varmasti oikea siltä osin, ettei harmaan talouden selvittäminen alalla ole nykyisillä keinoilla mahdollista.

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

-

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

Verohallinnon esitykset ovat kannatettavia myös tietosisällön keräämisen suhteen.

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

Verovalvonnan tulee kohdentua yhtä tiukasti kaikkiin taksialan toimijoihin. Ei voi olla niin, että esim alustatalousyritykset olisivat ulkopuolella yhteiskunnallisten velvoitteiden.

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

AKT:n näkemyksen mukaan lainsäädännöllä voidaan ja tulee säätää riittävien tietojen kerääminen, säilyttäminen ja raportointi kaikille taksialalla toimiville yrityksille, huolimatta siitä miten kyydin tilaaminen tai maksaminen on nyt järjestetty.

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

AKT:n näkemyksen mukaan sillä ei voi olla väliä mitä kustannuksia yrityksille tulee, jotta niiden yhteiskunnalliset velvoitteet tulevat hoidettua ja valvottua.

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

Tiukemmat velvoitteet tulevat lisäämään rehellisyyteen ja tasapuolisuuteen perustuvaa kilpailua ja vähentämään epärehellisyyteen perustuvaa.

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

AKT kannattaa ulkoisen taksitunnuksen vaatimusta. Tämä voisi olla vaikkapa auton värillinen rekisteritunnus, jolloin myös luvallisen taksin tunnistaminen helpottuisi, niin asiakkaille kuin viranomaisillekin.

**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?**

Nykytilan kuvaukseen tulisi myös huomioida, että työntekijäasemassa olevista taksinkuljettajista valtaosan palkanmuodostus perustuu prosentuaaliseen osuuteen auton arvonlisäverottomasta tuotosta. Mikäli lainsäädännöllisesti pyritään halpuuttamaan taksien hinnoittelua tai lisäämään alan taksimäärää kilpailemaan suurin piirtein saman suuruudesta taksimarkkinasta tulee se vääjäämättömästi vaikuttamaan alentavasti alan työntekijöiden palkkaukseen. Näkisin perin merkillisenä, jos yhteiskunta omilla toimillaan tietoisesti ajaa jo nykyisellään pienipalkkaisten (euroa / työhön käytetty aika) työntekijöiden tilanteen vielä hankalammaksi. Työntekijöiden näkökulmasta hintojen tarkempi sääntely tuottaa paremman lopputuloksen kuin täysin vapaa hinnoittelu. Pitää myös huomioida, että työntekijöillä on erittäin pieni mahdollisuus vaikuttaa kyytien hinnoitteluun.

**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 lisäksi 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?**

Työntekijöiden kannalta hintarakenteen tulee huomioida työhön käytetty aika. Näinollen lähtö, aika ja matkaperusteinen hinnoittelu on kannatettavaa.

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

Ei, koska tällöin työntekijäasemassa oleva kuljettaja joutuisi neuvottelemaan omasta palkastaan sekä työnantajana toimivan yrittäjän kulurakenteesta jokaisen asiakkaan kanssa erikseen.

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

Kaikille taksipalveluille tulisi olla yhteneväinen sääntely. Asiakkaan näkökulmasta enimmäishinnoittelu ja työntekijäasemassa olevan kuljettajan näkökulmasta minimihinnoittelu olisi suotavaa.

**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 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?**

-

**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?**

Taksinkuljettajan kokeen tulisi mitata laajasti kuljettajan osaamista ja suoriutumista erilaisissa käytännön tehtävissä. Mallia voisi hakea ammattitutkintojen näyttökokeista. Kokeessa tulee varmistua kuljettajan suomen kielen riittävästä tasosta.

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

Kts edellinen kohta.

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

Jos vaikuttaisi, niin laatua ja ammattimaisuutta parantavasti.

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

Ei parantaisi.

**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?**

Koulutuksen velvoitteella olisi laatua parantava vaikutus alaan. Laatu on myös kilpailutekijä.

**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 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**

Varsinaisen lausunnon osalta yhdyimme Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry:n lausuntoon.

Pasanen Harri  
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry