

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?

Tulee asettaa. Etenkin erityisryhmien huomioiminen koulutuksessa (esimerkiksi pyörätuolin kiinnittäminen, erityisryhmään kuuluvan asiakkaan kohtaaminen ja asiakkaan turvallinen saattaminen) on nykykokemusten valossa välttämätöntä. Lisäksi asiakaspalvelutaidot ja paikallistuntemus olisi hyvä huomioida koulutuksessa.

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?

Erityisryhmiä ajetaan myös henkilöautoilla - pyörätuoliasiakkaat eivät ole ainoa erityisryhmä. Erityisryhmien palvelua koskeva koulutus tulee vaatia kaikkia taksikuljetuspalvelua tarjoavilta kuljettajilta. Etenkin haja-asutusalueilla autojen saatavuus erityisryhmien tarpeisiin vaarantuu, mikäli kuljettajat eivät kykene palvelemaan kaikkia asiakasryhmiä. Asiakkaan kohtaamiseen ja avustamiseen liittyvä koulutus voisi parantaa myös muiden asiakasryhmien palvelun tasoa ja turvallisuutta.

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?

Koulutusvelvoite ja sen valvonta olisi ehdottomasti hyvä ratkaisu. Valvonta ei voi olla ainoastaan toimialan sisällä vaan edellyttää huomiota myös viranomaisilta. Kuten Kelakin kommentoi, valtakunnallinen koulutuksen sisällön standardisointi ja valvonta on edellytys toimivalle kokonaisuudelle. Sähköinen koulutusrekisteri on edellytys kuljettajien ammattitaidon varmistamiselle etenkin sote- ja Kelakuljetuksissa.

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?

Erityisryhmiä kuljettavat pääsääntöisesti samat kuljettajat samalla kalustolla kuin muitakin ajoja, joten erityistä keskittymistä erityisryhmien kuljetuksiin ei tarvita, mikäli kuljettaja- sekä kalustovaatimukset ovat samat kaikissa taksipalveluilla. Erityisryhmien kuljetusten näkökulmasta on tärkeää kiinnittää huomiota myös näiden kuljetustarpeiden, kuten pyörätuolin nostimen sekä kiinnityksen asianmukaisuuteen. Tehokkainta tarkastaminen on tarkastusmäärien näkökulmasta siellä, missä on isoimmat matkustajamäärät. Valvonnan vaikuttavuuden kannalta on kuitenkin erityisten tärkeää kohdistaa valvontaa myös hiljaisemmille alueille.

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 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?

Taksien saatavuus muuttui Tuomi Logistiikan välittämien kuljetusten osalta jo ennen lakimuutosta, kun ajovuorovelvoitteista luovuttiin Tampereen Aluetaksin toimesta. Etenkin aikaisin aamulla ja myöhään illalla autojen saatavuudessa on ollut alueellisia eroja. Tuomi Logistiikka on järjestänyt Pirkanmaan alueella VPL/SHL-kuljetuksia yli kymmenen vuoden ajan ja välityksen piirissä olevien kuntien määrä on kasvanut hiljalleen. Vuonna 2019 matkoja ajettiin 500 000. Näin ollen lukumääriä ei voi yleisellä tasolla verrata kappalemäärinä.

2017 VPL/SHL-lain mukaisista kuljetuksista ajamatta jäi 0,04% koska tilaukselle ei saatu autoa.

2018 lakimuutoksen myötä luku kasvoi, ja ajamatta jäi 0,11%

2019 kilpailutustemme ansiosta saimme ajamatta jääneiden kuljetusten määrän laskemaan 0,06% tasolle.

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

Vastaa siltä osin, kun tilauksia on tullut. Tuomi Logistiikan saamien asiakaspalautteiden mukaan on kuitenkin syytä epäillä, ovatko asiakkaat muuttaneet kuljetustottumuksiaan saatavuuden mukaiseksi. Ilta- ja yöaikaan asiakkaat saattavat epäillä autojen saatavuutta ja jättää sen vuoksi matkan tekemättä. Näin tilastollisesti tarkasteltuna saatavuus pysyy hyvänä, mutta asiakas ei ole päässyt liikkumaan toiveidensa mukaisesti. Tuomi Logistiikan välityksen piirissä olevien kuntien osalta ei voida vetää johtopäätöksiä suuntaan tai toiseen kyytien määrän muutoksesta.

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 tunnistanee muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Ongelmat ovat kuvatun kaltaisia. Saatavuudessa on alueellisia eroja ja saatavuuden kokeminen on henkilökohtaista.

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?

-

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?

Harmaata taloutta on ollut alalla myös vanhaan taksamittareiden aikaan. Käytännössä mikään järjestelmä/alusta ei ole aukoton, vaan vastuu on laitteen käyttäjällä.

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

Avoin rajapinta on mahdollisesti hyvä ratkaisu tietosisällön keräämiseen ja säilyttämiseen. Kustannukset tästä toki siirtyvät järjestelmätoimittajille, joista ne valuvat autoilijalle ja loppukäyttäjille. Myös alustoille asetettava vaatimus tietojen säilyttämisestä ja viranomaisen pyynnöstä toimittamisesta voisi olla varsin toimiva ratkaisu, mikäli se on direktiivin sallima. Alustatoimittajan intressi ei ole pyyhkiä kyytejä alustaltaan pois, jolloin sen tuottaman datan vertaaminen autoilijalta saatuun tietoon olisi hyvä keino nähdä, täsmääkö nämä kaksi keskenään. Kerättävien tietojen vakiointi ensimmäinen askel tässä kehityksessä.

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?

Mitä monipuolisempi kenttä on järjestelmien ja muiden alan toimijoiden osalta, sitä enemmän se ajaa kilpailua eteenpäin, samoin kuin teknologiaa.

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 taksirytysten 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 taksirytyksen 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 tietylle 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 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 tunnistaneeet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

-

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

Taksinkuljettajan kokeen kehittäminen on hyvä idea. Kokeen pitäisi olla kattava myös erityisryhmien tarpeiden osalta. Erityistarpeita omaavia asiakkaita kulkee kaikenlaisilla autoilla läpi vuorokauden, jolloin koulutusvaatimuksia ei voida erotella henkilöautojen ja esteettömien ajoneuvojen välillä. Valvonnan ja kyydin saatavuuden kannalta vain rajatun joukon kouluttaminen erityisryhmien tarpeisiin on riskialtis skenaario.

Muistiinpanojen ja vilpin estäminen kokeessa pitäisi olla itsestäänselvyys, ja sen tulisi olla ensimmäinen asia, miten koetta kehitetään.

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

Käytännön testaaminen voi olla hankalaa ja resursseja syövää. Mikäli kuljettajakoulutus on valtakunnallisesti standardisoitu ja koulutuksen sisällössä edellytetään käytännön harjoituksia (ja tämä on mahdollista todentaa/valvoa), voitaisiin koe suorittaa edelleen kirjallisesti, silti käytännön osaamista kasvattaen. Käytännön osaamisen kasvattaminen on siis tärkeää, mutta koulutuksen osana opittua käytännön tekemistä voidaan testata myös kirjallisesti.

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

Työtehtävien osaamisen vaatiminen ei nosta alalle tulon kynnystä, vaan on ehdoton vaatimus, kun kuljettajan käsissä on matkustajien turvallisuus. Matkustajien turvallisuuden takaaminen kuljettajan osaamisen varmistamisella ei siis ole haittatekijä alan työllisyyteen, vaan laadun tae asiakkaiden suuntaan.

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

Velvoite yrittäjän vastuulla olevasta koulutussuunnitelmasta ja koulutuksen järjestämisestä voisi olla tehokas lisä nykyiselle testille, jolla myös ammattitaitoa ylläpidettäisiin. Kyseisen mallin toteuttamisen seuranta pitäisi järjestää kansalliseen rekisteriin, josta asiakas voisi helposti käydä tarkistamassa mitä koulutuksia kuljettaja on suorittanut.

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?

-

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

-

Terenius Ville
Tuomi Logistiikka Oy