

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?

Kuvaus vastaa osittain todellisuutta. Liikenneturvallisuuden kannalta tilanne on kuvauksen mukainen, esimerkiksi kuvaukset esteettömien ajoneuvojen käytöstä ja säätelystä. Kuljettajiin kohdistuvat vaatimukset tulevat nykyisestä lainsäädännöstä, mutta pelkällä kokeella ei pystytä varmistamaan, että kokelas hallitsee kattavasti koko osaamisvaatimuskirjon. Koe on puhtaasti teoriakoe joten suurimpaan osaan kysymyksistä voi vastata käyttämällä maalaisjärkeä. Kattavin osaamistaso saavutetaan formaalin opetuksen sekä monimuotoisen kokeen yhdistelmällä.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Kuvauksen mukainen.

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

Viranomaisten on syytä selvittää taksipalvelujen turvallisuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla. Tämä tulisi toteuttaa asiakaskyselyjen sekä kuljettajahaastattelujen kautta ja otoksen tulee olla riittävän laaja.

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

LVM: arvio turvallisuuden nykytilasta on oikean suuntainen. Onko analysoitu Oulun valvonta-alueen pientä ongelmamäärää? Oulussa on alueellinen välityskeskus valvonut omaa toimintaa aktiivisesti ja kaikki välityksessä olevat kuljettajat ovat edelleen koulutettuja.

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

Kyllä. Tällä hetkellä vain muutamat tilausvälityskeskukset vaativat koulutuksen ja koska alalla on jatkuva tarve kuljettajista, koulutus on hinnoiteltava riittävän kilpailukykyisesti, jottei koulutus nouse alalle tulon esteeksi. Koulutuksen hinnan lasku kuitenkin vaikuttaa koulutuksen sisältöön negatiivisesti, jolloin osa tarpeellisista koulutettavista asioista jää itseopiskelun varaan. Asiakkaan ja kuljettajan turvallisuuteen ei ehditä paneutua tälläkään hetkellä kuin pintapuolisesti. Alalla on esimerkiksi selkeä tarve kuljettajien ensiaputaitojen parantamiseen jo alalletulokoulutuksen yhteydessä.

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?

Kuljettajat voivat suorittaa kuljetustehtäviä useammalle työnantajalle, eikä tätä ansaintamallia pitäisi lähteä rajaamaan. Jo pelkkä valvonta, onko kuljettajalla ajolupaa on ollut haastavaa. Luvan rajaaminen erilaisiin ajoneuvoihin muodostaisi ylivoimaisen haasteen valvonnalle, mikäli resursseja valvontaan ei kohdisteta lisää. Tärkeintä yksittäisen taksimatkan onnistumisen mittarina on matkustajan turvallisuus ja matkan sujuva eteneminen määränpäähän.

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?

Kyllä. Tämä on jo toteutettu joidenkin tilausvälityskeskusten vaatimuksesta. Laissa tulisi vaatia selkeästi, kuka vastaa kuljettajan koulutuksesta. Koulutussuunnitelmat, koulutusmetodit ja toteutustavat tulisi hyväksyttää viranomaisella. Lisäksi koulutuksen antamista tuli valvoa vastaavasti, kuten autokouluun valvotaan.

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?

Valvonta tulisi olla tasapuolista ja kaikille sama. Poliisi on luontevin taho suorittamaan valvontaa, mutta mahdollisen uudistuksen yhteydessä tulee varmistaa riittävät resurssit valvontataholle. Pelkästään vastuun määrittely ilman todellisia resursseja ja määrärahoja ei ole hedelmällistä. Alalla joka tapauksessa on aika hyvä omavalvonta, kun puhutaan alueellisista välityskeskuksista.

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

Ei. Toki mahdollista uudistusta ajatellen lainsäätäjän tulisi ehdottomasti olla tietoinen niistä kokemuksista, joita muiden maiden vastaavista uudistuksista on saatu. Tätä toimintamallia ei toteutettu lainsäädäntöä uudistettaessa viime kerralla ja toimintamallia muuttamalla vältyttäisiin siltä, että lähitulevaisuudessa joudutaan tekemään korjauspakettia korjauspaketille.

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?

Kuten kuvaus aloitettiin, tarkkaa tutkimustietoa ei ole. Lainsäädännön vaikutusarviointia etukäteen ei tehty laadullisesti, eikä seurauksia tunneta tarkkaan. Saatavuuserot ovat suuret eri kokoisten asutuskeskusten välillä. Lainsäädäntö estää ajovuorojen laatimisen, eikä pienemmillä paikkakunnilla ole enää hiljaisina aikoina taksia saatavilla. Tosiasiallista saatavuutta ei voida arvioida muuten kuin kuluttajille kohdennetulla kyselyllä.

Saatavuus on ollut aina esimerkiksi suurten tapahtumien aikaan ongelma. Tästä ei varmasti koskaan päästä eroon ja myös kuluttajat ymmärtävät sen.

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

Lakimuutoksen jälkeen erilaiset aplikaatiot taksin tilaamiseen yleistyivät suurten asutuskeskusten ulkopuolella. Tämä varmasti osittain paransi saatavuuden tunnetta asiakkaissa. Pienet maaseutupitäjät ovat näiden ulkopuolella ja osittain heikentää saatavuuden tunnetta. Kuten oli kuvailtu, joillain alueilla kela-kuljetuksia koskeva kritiikki on vaikuttanut mielipiteisiin taksien saatavuudesta.

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

Pitäisi, ja ennen kuin lakia aloitetaan muuttamaan. Lainsäätäjän tulee kuitenkin hyväksyä, että asemapaikkavelvoitteen poistuminen lainsäädännöstä aiheutti tilanteen, jossa vapaa ajoneuvokanta siirtyi asiakkaiden perässä suurempiin asukaskeskittyymiin tai jäi pois ajosta asiakkaiden puutteen vuoksi.

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?

Ei ole uskottavaa, että saatavuus on kiinni tarjonnan tiedosta. Tästä ei myöskään ole tutkimustietoa. Tieto alueellisen taksin palveluista on varmasti löydettävissä, mutta paikallisen palvelun ja tilaajan välille saattaa muodostua kohtaanto-ongelma.

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

LVM:n arvio on oikean suuntainen. Tunnistettu ongelma on alueellisen tilausvälityksen ulkopuoliset autoilijat, jotka toimivat pääsääntöisesti silloin kun se on heille taloudellisesti kannattavaa, eivätkä ole käytettävissä hiljaisena aikana. Koska suurin osa tilauskeskuksista tuntevat vastuuta siitä että kuluttajat saavat palvelua kaikkina vuorokaudenaikoina, on palvelu tuotettava vaikkakin se ei aina ole taloudellisesti kannattavaa. Tilausvälityskeskukseen kuulumattomat autoilijat heikentävät myös välityskeskusten sekä niihin liittyneiden taksirytyksien kannattavuutta, joka aikaisemmin on kohdennettu esimerkiksi päivystysvelvoitteiden hoitamiseen. Mikäli julkinen sektori ajaa päivystysvelvoitteen palauttamista taksin saatavuuden parantamiseksi, tulisi se koskea tasapuolisesti kaikkia luvanhaltijoita, ei pelkästään välityskeskukseen kuuluvia.

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)?

Todennäköisesti kannustaisi. Pelko siitä että KKV puuttuu ajovuoroista sopimiseen varmasti rajoittaa tällä hetkellä sopimista. Mikäli ajovuoroista sopiminen on lainsäätäjän mielestä kannustettava ajatus, tulisi se kirjata lainsäädäntöön tai viranomaisen ohjeisiin.

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 taksirytystä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

Määrittelyssä tulisi ottaa huomioon useampi lainsäädäntö. Mitä tarkempi määrittely on, sitä selkeämpi on kuva tulevasta järjestelmästä. Päivystysjärjestelmä on kohtelultaan tasapuolisin, kun se kohdennetaan luvanhaltijaan välityskeskukseen sijaan.

17. Liittyisikö taksirytysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Kysymys on enemmänkin siitä, halutaanko palauttaa tietyn tyyppinen palvelutaso, joka vallitsi ennen lakimuutosta, jonka nimenomainen tarkoitus oli lisätä kilpailua ja laskea asiakaskustannuksia. Markkinatalouteen pohjautuvassa taksijärjestelmässä taksirytysten ansaintamalli ei kannusta kilpailun vähentämiseen tähtäävään sopimiseen, eikä se tiettävästi ole ollut merkittävä ongelma ennenkään.

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

Empiiriset haastattelut Ruotsin taksiyhtiöiden edustajien kanssa antavat Ruotsin taksiliikenteen tilasta sellaisen kuvan, johon kansallinen malli on ajautumassa, mikäli lakimuutokseen ei nyt ryhdytä pikaisesti.

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?

Kuvaus on antaa oikeanlaisen kuvan, mutta kattavuudessa on toivomisen varaa. Nykyinen lainsäädäntö antaa liian paljon mahdollisuuksia välttää verojen maksun. Alalla on toimijoita, joiden moraalinen velvoite maksaa veroja on hämärtynyt. Tämä on todennettavissa helposti verottajan tekemistä havainnoista taksiliikennealan osalta. Verokertymä on alalta suhteellisen pieni ja se on ilmeinen syy, miksi valvonta on alalla rajallista. Käteisen rahan käytön vähentyminen, kuittipakko ja taksamittaripakko vähentäisivät veronkiertomahdollisuutta. Lisäksi ennakkoperintärekisteriin kuulumisen ja arvonalisäverovelvollisuus tulisi lisätä taksiluvan myöntämisen ehtoihin. Lausunnon antajalla ei ole aineistoa, jolla harmaan talouden tosiasiallista tilannetta ennen tai jälkeen

lakimuutosta voitaisiin arvioida. Tilannetta voidaan vain arvioida taksilupien määrällä sekä verottajan tietojen perusteella.

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?

Käteisen rahan käytön vähentyminen, kuittipakko ja taksamittaripakko vähentäisivät veronkiertomahdollisuutta. Lisäksi ennakkoperintärekisteriin kuulumisen ja arvonlisäverovelvollisuus tulisi lisätä taksiluvan myöntämisen ehtoihin.

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

Ei. GDPR-asetus tulee ottaa huomioon, mikäli tietosisältö sisältää henkilötietoja. Ongelmat tiedon keräämisen ja säilyttämisen osalta on ratkaistavissa taksamittariohjelmistojen kautta.

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

Kuvauksessa olevat toimenpiteet tulee kohdistaa kaikkiin alan toimijoihin tasapuolisesti.

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

On, mikäli laiteisto on selkeästi määritelty ja valvonta on riittävää. Käteisen rahan seuranta edelleen haaste, mikäli kuittipakkoa ei ole.

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

800-1200 euroa/ajoneuvo.

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

Harmaan talouden torjunnan toimenpiteet vaikeuttavat niiden toimijoiden toimintaa, jotka eivät halua suorittaa yhteiskunnallisia velvoitteitaan. On kestävämpää ajatella, että kilpailu olisi toimivaa vain siinä tapauksessa, jossa osa toimijoista ei suorittaisi velvoitteitaan.

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

Perinteinen taksikupu

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?

ei

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpideehdotukset

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?

Kuvauksen mukainen. Kokonaiskuvan hahmottamiseen tulisi käyttää virallisia tietolähteitä ja tilastoja yksittäisten yksilöiden tai yhteisöiden kokemusten mukaan.

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

Kuvauksen mukainen.

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

En usko, käytännössä jo ollut käytössä. Ei ole ollut suurtakaan hyötyä. Mahdollisuus sopia yksittäisen kyydin hintaa standardisoidun hinnoittelumallin on omiaan vähentämään hinnoittelun selkeyttä.

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

Tästä ei ole kuluttajalle mitään hyötyä ja standardisoitu vertailuhinta vastaisi huonosti eri paikkakuntien todelliseen hintaan, koska matkaan käytetty aika ja matkan pituus vaihtelevat paikkakunnittain ja jopa kellonajan mukaan paikkakunnan sisällä. Ruotsi maana ei muutenkaan ole hyvä mallimaa, mitä tulee taksiliikenteen toimintamallien kopiointiin.

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?

Matkaan ja aikaan perustuva on selkeä kuluttajalle. Usean erilaisen hinnoittelumallin yhtäaikainen käyttö on omiaan lisäämään epäselvyyttä.

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

Hinnoittelun tulee olla standardisoitu. Jokaisen matkan erikseen sopiminen lisää väärinkäytösten mahdollisuutta, ei anna luotettavaa kuvaa taksiliikenteestä ja lisää vaihtelua saman matkan hinnoittelua eri kertojen välillä. Lisäksi se on omiaan mahdollistamaan heikommassa asemassa olevan matkustajan oikeuksien vaarantumisen. Lisäksi se olisi käytännössäkin haastava toteuttaa ja valvoa.

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

Mikäli taksipalveluille säädetään kiinteä hinnoittelu, se tulisi olla standardisoitu. Vaihtoehtojen vähentäminen vähentää myös väärinkäsityksiä ja on omiaan lisäämään selkeyttä hinnoittelussa.

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?

ei

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidätkö 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?

Kuten oli kuvattu, laadun mittaaminen ei perustu empiirisiin aineistoihin. Lisäksi mediassa käytävä keskustelu on omiaan lisäämään epä tietoisuutta, koska esitetyt väitteet eivät välttämättä perustu faktoihin.

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

LVM:n arvio palvelujen laadun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen.

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

Jos kuljettajan osaamista halutaan mitata kokeella, tulisi kokeen sisältää kaikki osattavat ja omaksuttavat asiat. Nykyisellään koe sisältää 30 monivalintakysymystä, eikä se voi nykyisessä laajuudessaan sisältää kaikkea tietotaitoa, joka kuljettajalta vaaditaan laadukkaan henkilöliikenteen kuljettajana toimimisesta. Lisäksi käytännön osaamista ei mitata millään tavalla. Mikäli tavoitteena on varmistaa riittävä osaamistaso ja laatu sekä turvallisuus, kokeen tulisi olla huomattavan paljon laadukkaampi ja laajempi sekä sisältää käytännön osaamista mittaavat elementit. Tällä hetkellä vallalla on asiakaspalautteisiin perustuva tutkinnon kehitysmalli, jossa esimerkiksi paikallistuntemuskoe poistettiin, koska se koettiin esteeksi alalle tulolle. Väite piti varmaan osaltaan paikkaansa, mutta samalla lisättiin ammattitaidottomuutta. Vertailun vuoksi tavaraliikenteen ammattipätevyyskoe, jonka lainsäädäntö tuli voimaan 1.1.2020, edellyttää kokeen pituudeksi useita tunteja. Tämä on selkeästi ristiriidassa taksiliikenteen nykytilanteen kanssa. Paras mahdollinen laatu saavutetaan koulutuksen ja kokeen yhdistelmällä, jossa opetetaan kaikki asiat ja osaamista mitataan pistokoeluontoisesti mittaamalla osaa opetetuista asioista.

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

Kokeeseen ei kannata lisäresursseja laittaa, koska itseopiskelu on mallina tehoton sekä yhteiskunnan että oppilaan kannalta. Koulutuksen lisäämisellä ja sen laadukkaan tason valvonnalla saadaan parempia tuloksia.

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

Ei olennaisesti. Kokeen vaatimustason nostaminen vaikeuttaisi eniten maahanmuuttajataustaisten, alalle haluavien läpäisyä sekä niiden, joiden tavoitteena ei ole taksinkuljettajan ammatti.

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

Kyllä. Luontevinta olisi edellyttää hyväksytyt koulutussuunnitelmat, muuttaa koulutusoikeus luvanvaraiseksi ja järjestää säännöllinen valvonta.

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

Koulutuksen verollinen hinta on tällä hetkellä 300-500€ / oppilas ja useasti koulutuksen maksajana on työnantajayritys. Yrittäjillä on mahdollisuus sitouttaa kuljettaja työskentelemään yrityksessään koulutuskustannuksia vastaan, jolloin hyödyt ovat molemminpuoliset. Lisäksi on hyvä tiedostaa, että ennen liikennepalvelulain voimaantuloa taksinkuljettajilta edellytettiin säännöllistä, ammattitaidon ylläpitävää jatkokoulutusta, joka liikennepalvelulain myötä poistettiin. Tällä oli negatiivisia vaikutuksia osaamistasoon, mutta positiivisia vaikutuksia kustannustasoon.

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

Ei vaikuttaisi mikäli kaikille luvanhaltijoille olisi sama vaatimus. Koulutukseen osallistumisvelvoite tulee asettaa taksinkuljettajanluvan myöntämisen ehdoksi.

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

Yllä kuvatuilla jo päästään oikeaan suuntaan

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidätkö 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?

Kokemukset välityskeskusten toiminnasta eivät täsmää aineistoon. Pohjois-Pohjanmaan ja Savon alueella on tilausvälityskeskuksia jotka toimivat juuri KKV:n selvityksen loppusa mainitulla tavalla." Ainakin osalla välityskeskuksista on kuitenkin tiettyä kontrollia välityksen piirissä oleviin taksiyrittäjiin, kuten yhtenäinen brändi tai enimmäishintaraami, jonka puitteissa taksiyrittäjä voi hinnoitella. Osa myös käsittelee asiakkaiden reklamaatioita. " Mielestäni tämä olisi se malli joka pitäisi saada toimimaan valtakunnallisesti.

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

Oikean suuntainen.

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

Kilpailulainsäädäntö ei ole oikea työkalu mahdollisten ongelmien korjaamiseen. Vapaa kilpailu on toivottava tila, mutta se tulee käydä asetetuilla reunaehdoilla ja tasapuolisesti niin, että kaikki osallistuvat tahot hoitavat yhteiskunnalliset velvoitteensa.

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 sopimuskompanin tunnistamiseen liittyvät

haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskusten on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?

Asiassa on suuria eroja tilausvälityskeskusten välillä. Asiakkaistaan vastuun tunteva yhtiö on oletettavasti huolehtinut asiasta.

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

Multihoming pitäisi olla mahdollista tasapuolisesti kaikille, ja tarvittaessa lainsäädännöllä.

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?

Ei.

Muita kommentteja ja tietoja

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

-

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Lahervo Kalle
Epic Autokoulu Oy - Epic Academy - ammattikuljettajien koulutus