

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?

-

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 velvoitteen toteutuminen?

-

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?

-

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 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?

-

11. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen saatavuudesta käsityksenne 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 veloitteesta voisi yrityksille syntyä?

-

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)?

-

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?

Pidämme kuvausta nykytilasta oikeansuuntaisena. Kuten ministeriö itekin toteaa, kuva on kuitenkin puutteellinen. Mielestämme tämä johtuu osittain selkeistä puutteista tämänhetkisessä sääntelyssä; niiden seurauksena viranomaisilla ei ole kohtuullisella vaivannäöllä käytettävissään olennaisia tietoja.

Haluamme lisäksi tuoda esiin seikan, joka mielestämme kaipaa oikaisua. Arviossa todetaan: Mittauslaitedirektiivissä säädetään taksamittareiden teknisistä vaatimuksista. Mittauslaitedirektiivissä ei säädetä taksamittareille lakisääteistä mittaustehtävää, vaan mittaustehtävä voidaan määrittää kansallisesti. Jos kansallisessa lainsäädännössä edellytetään käytettävän taksamittaria lakisääteisessä mittaustehtävässä, taksamittarin tulee täyttää mittausräjähdyslaitteelle asettamat vaatimukset. Direktiivi sallii taksamittarivaatimuksen rajaamisen vain tietynlaisiin kuljetuksiin, mutta tämä edellyttää lakisääteisen mittaustehtävän määrittämistä. Suomen kansallinen sääntely ei ole tällä hetkellä yksiselitteisesti mittausräjähdyslaitteiden mukaista, koska mittausräjähdyslaitteiden mukainen lakisääteinen mittaustehtävä ei käy laista selkeästi ilmi.

Suomessa on voimassa Mittauslaitelaki (17.6.2011/707), jonka tarkoitus on turvata mittauslaitteiden toiminnan, mittausmenetelmien ja mittaustulosten luotettavuus. Laissa säädetään mittauslaitteille ja -menetelmille asetettavista vaatimuksista ja niiden varmentamiseen liittyvistä toimenpiteistä, kun mittauslaitetta ja -menetelmää käytetään:

- 1) elinkeinotoiminnassa tuotteen tai palvelun hinnan taikka muun taloudellisen edun määrittämiseen mittaustulosten perusteella pois lukien laivojen lastaukseen ja lastin purkuun liittyvät mittaajärjestelmät; (16.12.2016/1138)
- 2) kulutusmittauksessa hinnan taikka muun taloudellisen edun määrittämiseen mittaustulosten perusteella pois lukien tilanteet, joissa molemmat osapuolet ovat mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä annetussa komission suosituksessa (2003/361/EY) tarkoitettuja keskisuuria tai sitä suurempia yrityksiä; (16.12.2016/1138)
- 3) viranomaisen tai viranomaiseen rinnastettavan toimijan mittaustulokseen perustuvassa päätöksenteossa;
- 4) mittaustapahtumassa, jolla on merkitystä yleiseen etuun, yleiseen terveyteen ja turvallisuuteen, yleiseen järjestykseen tai ympäristönsuojeluun.

Mittauslaitelakiin ja etenkin kohta 1) huomioon ottaen mielestämme Taksimatkan lakisääteistä määrittelyä ei siis yllä mainitun mukaan erikseen tarvita.

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?

Harmaalla taloudella on merkitystä paitsi verotuksellisesti, myös taksitoimialan yleisen hyväksyttävyyden ja luotettavuuden näkökulmasta. Pelkkä fiskaalinen tarkastelu ei siis mielestämme ole riittävä näkökulma ilmiön merkittävyyden arvioinnissa.

LVM:n arviossa todetaan: Koska tilannekuva taksialan harmaasta taloudesta on puutteellinen, on harmaan talouden tai sen torjunnan yhteiskunnallista merkitystä vaikea arvioida. Harmaan talouden torjuntaan tähtäävien toimenpiteiden tulisi lähtökohtaisesti tuottaa hyöty, joka ylittää siitä aiheutuvat kustannukset. Harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunta aiheuttaa yrityksille sääntelytaakkaa ja viranomaisvalvonta synnyttää julkistaloudellisia kustannuksia. Verohallinnon selvityksessä havaittiin, että taksialan verotuksellinen merkitys on suhteellisen pieni, mikä asettaa reunaehdonsa sille, kuinka paljon harmaan talouden torjuntaan on tarkoituksenmukaista käyttää resursseja.

Työ- ja elinkeinoministeriön mukaan kilpailupolitiikan tavoitteena on luoda ja ylläpitää sellainen toimintaympäristö, jossa yrityksillä on tasapuoliset toimintaedellytykset ja mahdollisuus menestyä osaamisen avulla.

Ruotsissa on ryhdytty toimiin taksialan harmaan talouden torjumiseksi tavalla, joka edistäisi Suomessakin verottajan sekä liikenne- ja viestintäministeriön kuvaaman ongelman ratkaisua. Ruotsin malli mahdollistaa sekä mittareiden että digitaalisten sovellusten valvonnan.

Ongelma voidaan ratkaista tai sitä voidaan pienentää kohtuullisen helposti ja pienin kustannuksin kuten jo vuosikymmeniä vapaassa taksimarkkinassa toiminut Ruotsi on tehnyt. Ruotsin parlamentti hyväksyi lain Raportointikeskuksista 2.6.2016 (Redovisningscentral RC), ja laki astui voimaan 1.5.2017. Lain mukaan taksin tulee toimittaa vuoro- ja ajotapahtumat valitsemalleen raportointikeskukselle vähintään kerran viikossa. Taksi ilmoittaa liikennevirastolle, mitä raportointikeskusta se käyttää. Taksin tulee ilmoittaa ”aukoista” (poissaoloista tai muista syistä) raportointikeskukselle, joka pitää kirjaa siitä, onko dataa tullut säännöllisesti ja ovatko ajojen kuittinumerot peräkkäiset. Raportointikeskuksia on useita, ja niiden on sertifiointiin yhteydessä nimettävä vastuuhenkilöt sekä kuvattava kirjallisesti keskuksen tietoturvaliittimet. Raportointikeskuksen tulee tallettaa data seitsemän vuoden ajan.

Niille autoille, joissa ei ole taksimittaria vaan digitaalinen sovellus, Ruotsi on ottamassa 1.1.2021 käyttöön Särskild Utrustning För Taxifordon (SUFT) -järjestelmää. SUFT- mallissa raportointikeskuksena toimii esim. tilausvälityskeskus tai alustapalvelun tarjoaja. Ne sertifioidaan ja ovat vastuussa välittämiensä kuljetusten maksujen saatavuudesta viranomaisiin nähden. SUFT vaikuttaa Ruotsissa Taksiliikenne- ja ajoneuvolakiin sekä Redovisningscentralista laadittuun lakiin. Lisätietoja esim. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagratsremiss/2018/03/en-ny-kategori-av-taxitrafik/>

Tanskassa on käytössä vastaavantyyppinen laki (LOV nr1538), jossa välityskeskukset veloitetaan keräämään ja raportoimaan ja vastaamaan tietojen oikeellisuudesta.

Verohallinnon selvitys 40/2020 toteaa: Verohallinnon taksialaan vuonna 2016 kohdistaman valvonnan keskeinen havainto oli se, että valvonnan kohdevalinta onnistui parhaiten taksikeskusten tietoja hyödyntämällä. Määrittelemällä tietosisällöt ja luomalla standardisoitu tietovirta taksikeskusten ja Verohallinnon välille voitaisiin toimialan verovalvonnan taso nostaa korkealle tasolle.

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

Arviomuistiossa ehdotetun tietosisällön kerääminen ja säilyttäminen on toteuttavissa lisäämättä hallinnollista taakkaa.

Nykymallissa valvontaa suorittavat viranomaiset (Traficom, Verohallinto) joutuvat selvittämään eri lähteistä yrittäjien suoritteita ja vertaamaan ja vaihtamaan tietoja keskenään. Ruotsin mallissa tiedot

olisivat suoraan saatavilla luotettavasti RC:stä taksamittareiden tai SUFTista digitaalisten sovellusten osalta.

Nykyäänkin Verohallinnon päätöksen mukaan verovelvollisen, joka harjoittaa ammattimaista henkilötilausliikennettä muulla autolla kuin linja-autolla tai sairausautolla, on pidettävä kultakin kuukaudelta vuorokausittain ajopäiväkirjaa. Ajopäiväkirjasta on käytävä ilmi a) ajotulot jaettuna käteisajotuloihin, luottoajotuloihin ja muihin tuloihin ja b) verovuoden alusta yhteenlasketut tiedot ajokilometreistä jaettuna ammattiajoihin, tuloa tuottamattomiin ammattiajoihin, yksityisajoihin ja muihin ajoihin. Jos verovelvollisella on käytössään kuitinantolaitteella varustettu taksamittari, ajopäiväkirja muodostuu päätöksen mukaan kuitinantolaitteen vuororaporteista.

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

Tietojen keräämis-, säilyttämis- ja toimitusvelvollisuuksien tulisi olla samanlaiset riippumatta siitä, onko autoissa taksamittari vai digitaalinen sovellus.

Kirjanpitoaissa säädetään kirjanpitoaineiston säilyttämisestä. Tilinpäätös, kirjanpidon tositteet ja muu kirjanpitoaineisto on säilytettävä huolellisesti siten, että niiden tarkastelu Suomesta käsin on mahdollista viranomaiselle ja tilintarkastajalle ilman aiheetonta viivettä.

Niitä tulee käsitellä ja säilyttää niin, että niiden sisältöä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Verohallinnon tulkinnan mukaan taksamittarin ja muun vastaavan laitteen tuottamat tiedot ovat osa taksirytyksen kirjanpitoaineistoa.

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

Verohallinnon esittämien tietojen kerääminen ja toimittaminen ei ole ylivoimaista yhdellekään sovelluskehittäjälle, jos siihen on olemassa motiivi tai velvoite.

Vertailu muihin Pohjoismaihin osoittaa hyvin, miten valvonta on mahdollista ulottaa myös sovelluksiin. Esimerkiksi Uber Ruotsissa toimii jo nyt siten, että sovelluksen kautta tulleiden tilausten hintatiedot raportoidaan Redovisningscentraliin.

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

Soveltuvat taustajärjestelmät ovat jo pitkälti toteutettu ja tuotannossa.

Esimerkkinä Ruotsissa yksittäisen auton kuukausimaksu Redovisningscentralille on noin 90 kruunua.

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

Työ- ja elinkeinoministeriön mukaan kilpailupolitiikan tavoitteena on luoda ja ylläpitää sellainen toimintaympäristö, jossa yrityksillä on tasapuoliset toimintaedellytykset ja mahdollisuus menestyä osaamisen avulla. Kilpailulain ja –politiikan keskeinen tavoite on turvata terve ja toimiva taloudellinen kilpailu.

Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistaminen on nähdäksemme ja siis myös TEM:n määritelmän mukaan keskeinen osa kilpailun toimivuutta.

Samanlaiset raportointivelvoitteet ja niiden samanlainen valvonta niin taksamittarin kuin sovellusten pohjalta toimiville autoille on nähdäksemme osa tasapuolisten toimintaedellytysten luomista. Nykytilanne, jossa taksamittaria käyttäviin autoihin kohdistuu tiukemmat viranomaisvaatimukset kuin muihin, on omiaan vääristämään kilpailua – ja on mahdollistanut myös harmaan talouden kasvun.

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?

Ks. vastaukset kysymyksiin 20 ja 21.

Ruotsin RC/SUFT-mallia Suomeen soveltamalla voitaisiin vastata Verohallinnon esiin nostamiin huoliin harmaasta taloudesta lisäämättä hallinnollista taakkaa. Samalla parannettaisiin erilaisten palvelumuotojen tasapuolisia toimintaedellytyksiä nykytilaan verrattuna.

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?

-

29. Koetteko, että LVM:n arvio hinnoittelun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet 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 tietyntylaiseksi, 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?

-

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?

-

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?

-

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

-

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 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

-

Kääriäinen Ari
Semel Oy