

21.2.2020

**Suomen Taksiliitto ry:n vastaukset Liikenne- ja viestintäministeriön Taksisääntelyn toimivuus arviomuistiossa esitettyihin yksilöityihin kysymyksiin:**

## **TURVALLISUUS**

- 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?**

Raportissa todetaan, että turvallisuus on vaikeasti käsitettävä asia ja pitää sisällään monia näkökulmia. Tämä varmasti selittää sen, miksi muistio keskittyy turvallisuuden käsittelyssä liikenneturvallisuuteen, joka ei tosiasiallisesti ole merkittävin ongelma, kun puhutaan taksiliikenteen koetusta turvallisuudesta tai turvattomuudesta. Henkilökohtaiseen turvallisuuteen liittyen tosiasiallista tilaa on vaikeampi mitata, sillä kyse on turvallisuudentunteesta. Esimerkiksi tutkimusten mukaan huijatuksi tulemisen riskin koetaan kasvaneen, mikä myös vaikuttaa turvallisuudentunteeseen.

Näkemyksemme mukaan taksipalveluiden ja taksiliikenteen turvallisuus kostuu asiakasturvallisuudesta, liikenneturvallisuudesta ja kuljettajan turvallisuudesta, johon liittyy sekä asiakkaiden taholta kohdistuva turvallisuusuhka että työturvallisuus laajemminkin.

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

Tutkimukset koetusta turvallisuudesta vastaavat myös omaa käsitystämme siitä, että taksiliikenteen turvallisuuden koetaan heikentyneen.

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

Kyllä. Keskeinen ongelma nykytilan kuvauksessa on, että esitetyt tutkimustulokset eivät kerro tästä hetkestä. Osa tutkimuksista on toteutettu jo syksyllä 2018, eli varsin pian liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen puolitoista vuotta sitten. Ajantasaisille lisätutkimuksille on siis tarvetta, jotta saadaan ajantasainen kuva koetun turvallisuuden kehittymisestä.

Vammaisjärjestöiltä saamamme viestin mukaisesti huoli erityisesti vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisista kuljetuksista, kuljettajan osaamisesta ja koetusta turvallisuudesta on edelleen todellinen, vaikka arviomuistion mukaan tilanne olisi parantunut merkittävästi.

21.2.2020

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

Julkisen sektorin toimenpiteistä erityisesti turvallisuuden ja sen kautta syntyvän laadun korostaminen kilpailutuksissa tulisi ottaa nykytilaa paremmin huomioon. Turvallisuuteen panostamisen tulisi näkyä niin kilpailutuksissa kuin sopimuskauden aikana valvonnalla ja nopealla reagoinnilla sopimusrikkomuksiin.

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

Koulutus lähtökohtaisesti lisää ammatin arvostusta, joten pienikin koulutusvaatimusten korotus lisäisi arvostusta ja sitä kautta luottamusta alaan ja sen toimijoihin.

Taksinkuljettajien osaamisvaatimusta tulisi korottaa, mutta tämä voidaan tehdä myös taksinkuljettajan koetta muokkaamalla. Ehdotusta uudeksi koemalliksi käsittelemme kysymyksessä 38.

Jos henkilö ei läpäise koetta, voisi olla perusteltua vaatia lisäosaamisen hankkimista pakollisen koulutuksen kautta.

**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?**

Ei ole perusteltua vaatia esteettömien ryhmien palvelun erityisosaamista kaikilta kuljettajilta, mutta on perusteltua vaatia erityisosaamista niiltä kuljettajilta, jotka palvelevat esim. vammaisiasiakkaita ja lapsia. Nämä kuljetukset ovat suurelta osin yhteiskunnan ostamaa taksipalvelua (vpl-, shl- ja Kela-kuljetuksia), joten vastuu osaamisen vaatimisesta siirtyy kilpailuttavalle taholle.

Täytyy löytää keinoja, joilla taksinkuljettajien osaaminen saadaan näihin kuljetuksiin ja niitä koskeviin kilpailutuksiin yhdeksi laadulliseksi kilpailutekijäksi. Eräänä ratkaisuna voisi olla, että taksinkuljettajalla olisi mahdollisuus suorittaa vapaaehtoinen ”erityisryhmäsertifikaatti”, joka osoittaisi kuljettajan hallitsevan erityisryhmien kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet.

Opettaminen tapahtuisi opetusluvalla (vrt. ajokortti opetusluvalla)

Sertifikaatin suorittamisen malli voisi olla seuraavanlainen:

- Traficom määrittelee sertifikaatin myöntämisen vähimmäisosaamistason ja opetusluvan saamisen vaatimukset.
- Yrittäjä/autokoulu/koulutusorganisaatio hakee opetusluvan Traficomilta.
- Taksinkuljettaja suorittaa sertifikaatin työn ohessa tai ennen työn aloittamista opetusluvan haltijan opetuksessa ja valvonnassa.
- Suoritetut sertifikaatit merkitään Traficomien rekisteriin.

Sertifikaatti ei kuitenkaan poista toimivan valvonnan merkitystä. Sertifikaatti ei myöskään poista hankintayksikön vastuuta vaatia kilpailuttamisasiakirjojen mukaista laatua ja osaamista käytännön työssä koko sopimuskauden ajan. Tältä osin on havaittu puutteita ja ongelmia.

21.2.2020

**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?**

Ei olisi mahdollista eikä järkevää. Nyt on syntynyt tilanne, jossa yrittäjä valvoo itse itseään. Iso osa taksiyrittäjistä on itsenäisiä autoilijayrittäjiä, eli yrittäjä itse ajaa omaa taksiaan yrityksen ainoana työntekijänä. Koulutussuunnitelmavaatimus saattaisi johtaa siihen, että jo nyt velvoitteistaan huolehtivien yrittäjien turhan byrokratian määrä kasvaisi. Samalla ne yrittäjät, jotka eivät ole laadusta kiinnostuneita, hoitavat koulutusvaatimuksen vain näennäisesti laittamalla nimen paperiin.

Suurissa yrityksissä on jo nyt uusien kuljettajien koulutusvelvoite ja oma toimiva sisäinen laadunvalvonta.

Kuten arviomuistiossa todetaan, on 151 §:ssä esitettyjä liikenneluvan haltijan velvoitteita vaikea tai mahdoton valvoa. On myös kohtuuton vaatimus, että yksittäinen yrittäjä pakotettaisiin toisen markkinatoimijan (esim. välityspalveluntuottajan) järjestämään koulutukseen. Koulutuksen järjestäminen itsenäisesti lisäisi tuntuvasti yrittäjän hallinnollista taakkaa, mutta ei takaisi osaamistason nousua yrityksissä.

**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?**

Kenttävalvontaa tulisi lisätä. Valvonnan tulisi keskittyä käytännön turvallisuuteen (esim. turvalaitteet ja turvallinen kiinnitys sekä riittävä kielitaito). Laadullisten tekijöiden valvonta ei kuulu viranomaisille. Valvontaoskujen kohdistaminen myös sairaaloiden ja hoitolaitosten lähetyville on kannatettavaa, sillä taksiasemavalvonnassa esim. esteettömien taksien erityispiirteet eivät välttämättä näy.

Valvonta tulee tehdä mahdollisimman helpoksi käytännön tasolla. Valvonnan tulee kohdistua myös niihin takseihin, joilla ei ole nyt ulkoisia tunnuksia (taksi tulisi yksiselitteisesti olla aina tunnistettavissa) ja samalla tulee valvoa laajemmin myös laitonta liikennettä. Nyt toteutetut valvontaoskukset eivät ole kohdentuneet ongelmatapauksiin.

Valvonnalla tulee olla myös tosiasiallisia vaikutuksia. Turvallisuuden vaarantamisesta tulee olla myös seurauksia luvanhaltijalle ja kuljettajalle.

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

Hankintaprosessien kehittäminen vastaisi erityisesti erityisryhmien kokemuksiin turvallisuusongelmiin. Laadun painotus VPL- ja SHL-matkojen sekä Kelan kilpailutuksissa tulee olla korostunut.

21.2.2020

Lisäksi yleinen viranomaisten tiedottaminen muuttuneesta taksimarkkinasta edesauttaisi kuluttajien oman valinnan merkityksen sisäistämistä.

## SAATAVUUS

**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?**

Kuvaus saatavuuden heikentymisestä suurimpien asutuskeskittymien ulkopuolella on hyvin nykytilaa kuvaava ilmiö. Saatavuusongelmat eivät kuitenkaan rajoitu ainoastaan näihin alueisiin, vaan saatavuusongelmia esiintyy myös isommissa kaupungeissa. Haaste asiaa selvitettyä on kuitenkin se, että saatavuus käsitteenä itsessään on epämääräinen ja se voidaan ymmärtää hyvin monella tapaa ja se on monesta eri muuttajasta riippuvainen. Näissä vastauksissa saatavuutta on ajateltu pitkälti sen kautta, että saako taksia ylipäänsä.

Taksiliitossa tehtyjen havaintojen perusteella taksiliikenneluvan myöntämiskunnasta ei voida tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä tosiasialliseen liikennöintialueeseen. Tässä suhteessa tilastot koko maan liikennöimisen osalta näyttävät käsityksemme mukaan paremmalta kuin tosiasiallinen tilanne on. Syitä ovat esimerkiksi autojen hakeutuminen asutuskeskittymiin ja taksien vakuutusmaksujen minimointi valitsemalla liikennöintipaikaksi jokin pienempi paikkakunta.

Arviomuistiossa esitetty osa-aikainen tai sivutoiminen taksiryttäjä voi myös esitetystä poiketen lisätä saatavuusongelmia. Jos osa-aikainen tai sivutoiminen yrittäjä tulee hoitamaan kevyemmällä vaatimuksilla liiketoimintaa alueella, jossa päätoimiset yrittäjät ovat kannattavuuden rajamailla, niin kevyemmin vaatimuksin toimiva yrittäjä vie kannattavuuden raskaammin vaatimuksin toimivalta päätoimiselta yrittäjyydeltä ja toiminta loppuu. Tämä pahimmillaan johtaa päätoimisten taksiryttäjäiden poistumiseen tietyillä alueilla, eivätkä ainoastaan osa-aikaisesti tai sivutoimisesti toimivat yrittäjät riitä turvaamaan saatavuutta sillä tasolla kuin se aiemmin oli. Tämä oletettavasti heijastuisi erityisesti isompien taksiautojen saatavuuteen, koska niiden hankinta-arvot ovat merkittäviä ja ne edellyttävät siten myös pientä autoa enemmän kuljetuksia.

Saatavuuden osalta tilanne on myös erityisryhmien ja muita heikommassa kuluttaja- asemassa olevien osalta muista muutoinkin huonompi. Perinteisesti taksipalveluntuottaja on hoitanut hankalimmatkin asiakkaat, kuten vahvasti päihtyneet ja muutoin apua tarvitsevat asiakkaat, osa-aikaisilla ja sivutoimisilla toimijoilla ei välttämättä tähän ole riittäviä taloudellisia kannusteita.

Julkisuudessa esillä olleiden kyselytutkimusten lisäksi muuta aineistoa, jolla nykyistä saatavuutta voitaisiin tarkemmin arvioida, ei ole Taksiliiton tiedossa. Toteutetuissakin tutkimuksissa aiemmin todetusti saatavuuden kokemukseen vaikuttavat useat eri tekijät ja saatavuus tulisi olla tarkemmin määritelty. Lakimuutosta edeltävältä ajalta saatavuusasiaa on myös voitu ajatella toisin, koska tällöin saatavuutta taattiin asemapaikoin ja ajovuoroin.

21.2.2020

Se on kuitenkin Taksiliiton saaman palautteen sekä julkisuudessa esillä olleen perusteella tullut selväksi, että saatavuus kokonaisuutena arvioiden on merkittävästi heikentynyt.

### **11. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen saatavuudesta käsitystänne palveluiden saatavuudesta?**

Kyselytutkimus antaa palveluiden saatavuudesta paremman kuvan kuin se todellisuudessa on Taksiliitolle palautteiden perusteella näyttäytynyt. Palautetta olemme saaneet niin valtakunnallisesti, alueellisesti kuin kuntatasoltakin. Tässä asiassa ongelmaksi muodostuu jälleen saatavuuskäsitteen määrittely ja kuinka se eri alueilla ja eri ihmisten toimesta koetaan. Joka tapauksessa, kun saatavuudessa on erityisesti ongelmia alle 20 000 asukkaan kunnissa, niin ongelmia on ainakin noin 82 %:ssa maamme kunnista. Tähän voidaan vielä lisätä isommat kunnat, joissa niissäkin on todettu saatavuusongelmia varsinkin reuna-alueilla, voidaan todeta tilanteen muuttuneen merkittäväksi ongelmaksi. Ongelma ei ole pelkästään taksipalveluiden saatavuudessa vaan laajemminkin liikkumisen mahdollistamisessa ja julkisen kaikille avoimen joukkoliikenteen käyttämisessä.

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

Selvitykset ovat tärkeä tietolähde ratkaisujen etsintään. Kuitenkin nykytilanteessa, jossa on selvästi havaittavissa saatavuuden heikentymistä, selvitysten ohella tulisi toteuttaa pikaisia korjaustoimenpiteitä. Vaarana muutoin on, että saatavuusongelmista kärsivillä alueilla toimivat viimeisetkin yrittäjät ehtivät lopettaa toimintansa tai he voivat siirtyä muille toiminta-alueille ennen kuin selvityksiä valmistuu. Uusien yrittäjien saaminen näille alueille on haastava tehtävä. Siten olisi vähintäänkin syytä kokeilla erilaisia saatavuutta parantavia toimia. Tässä yhtälössä oleellista on mahdollistaa tavalla tai toisella alueen pienyrittäjille mahdollisuus kannattavaan elinkeinotoimintaan.

### **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?**

Laki edellyttää jo nyt taksipalveluiden tuottajia ilmoittamaan oman toiminta-alueensa ja toiminta-aikansa viranomaisen ylläpitämässä järjestelmässä. Järjestelmään lähes kaikki yrittäjät ilmoittavat jo nyt teoreettisen palveluaikansa 24 tuntia vuorokaudessa, vuoden jokaisena päivänä (24/7/365), koska ei ole mitään erityistä syytä ilmoittaa suppeampia toiminta-aikoja. Samoin toiminta-alue ilmoitetaan jo pelkästään markkinoinnillisista syistä mahdollisimman laajaksi. Oleellista ei siis ole ilmoitetut tiedot vaan se, milloin ja miten palvelua tosiasiallisesti on kuluttajan saatavilla. Lisävelvoitteet eivät käytännön tilannetta parantaisi saatavuuden osalta mitenkään.

Vaikka yritykset toimittaisivat laajemmin tietoa tarjonnastaan, pelkästään tämä tieto ei takaa, että takseja tosiasiallisesti olisi saatavilla sen paremmin haluttuina ajankohtina. Esimerkiksi taksi voitaisiin ilmoittaa olevan saatavilla tietyssä paikassa ja tiettyyn aikaan, mutta taksi voikin olla varattuna usean tunnin ajan kohdalle sattuneen pidemmän kyydin seurauksena taikka taksi olisi saatavilla, mutta hinnan vuoksi taksi ei olekaan asiakkaan mielestä

21.2.2020

käytettävissä oleva vaihtoehto. Tällöin saatavuus olisi ilmoitettu ja sitä jopa voisi olla, mutta tilanne ei olisi annetuista tiedoista huolimatta parempi.

Lisäksi, kun kilpailuoikeudellisista syistä välitysyhtiön on hankala ohjata autojen sijaintia, voi hyöty tietojen toimittamisesta jäädä hyvin pieneksi. Samanaikaisesti tietojentoimittamisvelvollisuus lisääsi välitysyhtiöille kustannustaakkaa selvitysten laatimisesta. Kustannukset myös usein lopulta kumuloituvat välityksen piirissä oleville yrittäjille, minkä vuoksi velvoitteita ei siksikään voida pitää toivottavana. Liikennöintiedot ovat liiketaloudellisesti arvokkaita ja niiden olisi syytä säilyä pikemminkin kilpailuetuna.

Uudet velvoitteet olisivat lähinnä näennäinen apu varsinaisen saatavuusongelman ratkaisemiseen.

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

Arvio saatavuuden nykytilan ongelmista on siinä mielessä oikean suuntainen, että ongelma on tunnistettu, mutta sitä näkemysemme mukaan vähätellään. Tässä yhteydessä kuitenkin tulee muistaa, että markkinaehtoisessa taksiliikenteessä taksit siirtyvät sinne, missä edellytyksiä liiketoiminnalle on olemassa. Tällöin syntyy saatavuuden ongelma-alueita, joiden tarjonnan takaaminen edellyttää yhteiskunnan tukea esimerkiksi päivystyksen oston tai kylätaksituen muodossa, taikka esimerkiksi järkevästi toteutettuja hankintoja, joilla voidaan luoda riittävää liiketoimintaa alueelle ja siten parantaa saatavuutta. Siten on syytä todeta, että ongelma on ratkaistavissa ainoastaan julkisen sektorin toimenpitein.

Julkisen sektorin toimenpitein olisi myös varmistettava, etteivät julkiset toimivat lähde toimimaan markkinoilla, joissa on jo ennestään tarjolla olevia vaihtoehtoja. Esimerkiksi nyt on yleistynyt toimintamalli, jossa kuntien eri suuruisin osuuksin omistamat yhtiöt ovat alkaneet tuottaa taksien välityspalvelua yhteiskunnan maksamiin kuljetuksiin, vaikka markkinoilla on jo ennestään useita välityspalvelua tuottavia toimijoita. Näitä palveluita ei ole aina myöskään kilpailutettu. Tämä on valitettava ja yleistynyt tapa taksimarkkinoilla ja se aiheuttaa markkinahäiriöitä. Lisäksi julkisen sektorin toimenpitein olisi varmistettava, että hankintaosaaminen on riittävällä tasolla, koska tällä on vaikutuksia myös saatavuuteen.

**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)?**

Nykytilanteessa KKV:n täsmällisempi ohjeistus voisi auttaa, mutta tämä vaatisi KKV:lta hyvin kattavaa tietopakettia. Pidämme kuitenkin epätodennäköisenä, että KKV olisi halukas laajemmin tuomaan esiin sallittuja, mutta kilpailua mahdollisesti rajoittavia järjestelyjä, kun sen intressissä on aina ensisijaisesti kilpailun lisääntyminen, vaikka se johtaisi kuluttajan kannalta mahdolliseen tarjonnan tosiasiallisen vähenemiseen. KKV:n tulisi viranomaisena tarkastella asioita objektiivisesti suhteellisuusperiaatetta noudattaen, mutta nykyisessä tilanteessa näkemysemme mukaan tämä ei ole toteutunut. Siten emme näe mahdollisuutena, että asia jätetään ainoastaan KKV:n mahdollisen ohjeistuksen varaan, kun

21.2.2020

takeita selkeästä ja helposti tulkittavissa ohjeesta ei ole. Asiassa jää tällöin edelleen liiallinen jälkikäteisen sanktioinnin riski, joka vähentää halua ajovuoroista sopimiseen.

Sanktiointiriskin lisäksi merkittävät puolustautujan vahingoksi lähtökohtaisesti jäävät puolustautumiskulut syytöksiä kohtaan eivät ole omiaan lisäämään sopimishalukkuutta.

Vaihtoehto olisi KKV:n ennakkoratkaisut, mutta näihin liittyy EU-oikeudellisia haasteita ja menettely voisi olla byrokraattinen ja hidas. Pidämmekin toteuttamiskelpoisimpana vaihtoehtona lakiin liikenteen palveluista otettavia säännöksiä ajovuoroista sopimisesta.

**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 taksiryöstä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?**

Lakiin liikenteen palveluista kirjattaisiin säännös, jossa määrättäisiin tilanteet, jolloin ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista. Samalla määriteltäisiin viranomaisen (Traficom), joka olisi toimivaltainen viranomaisen ottamaan kantaa taksiryöstäjien keskenään sopimien ajovurojen sallittavuuteen. Tämä toteutettaisiin siten, että ketään ei voi pakottaa liittymään ajovuoroista sopivaan ryhmään. Ketään ei voisi myöskään kieltää liittymästä ko. ryhmään, jos em. säännösten mukaan ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista. Ajovuoroilla voitaisiin sopia ainoastaan siitä, kuka päivystää hiljaisena aikana, mutta se ei saisi rajoittaa kenenkään oikeutta olla ajossa niin halutessaan. Ryhmä kertoisi milloin ja miten he ovat sopimassa asiasta, viranomaisen kuittaisi kelvolliseksi (tai käskisi muuttamaan jotenkin tai sitten jopa kieltäisi) ensin vaikkapa määräajaksi (6 – 12 kk), jonka jälkeen tilannetta arvioitaisiin uudelleen. Samalla viranomaiselle jäisi mahdollisuus keskeyttää hanke kohtuullisen siirtymäajan puitteissa, jos ilmenisi kilpailua vähentävää vaikutusta tai muita rajoittavia vaikutuksia, jotka eivät ole kuluttajan ja saatavuuden kannalta myönteisiä.

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

Sinällään tämä voisi jossain määrin johtaa kilpailun rajoittumiseen. Kuitenkin, jos tavoitteena on saatavuuden parantaminen, ja siten edes jollain tapaa toimivan joukkoliikennejärjestelmän säilyttäminen koko maan kattavana, tämä on yksi välttämättömistä toimista ongelmien kitkemiseksi.

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

Jotta nykyisiä esiin tulleita saatavuuden ongelmia saadaan ratkaistua, on välttämätöntä ymmärtää sen vaativan markkinaehtoisessa taksimaailmassa yhteiskunnan panostuksia asian eteen. Yksi esiin nostettu ratkaisuehdotus on kuntien ostama päivystys, mutta kuntien hankalassa talustilanteessa tämä on haasteellista, jonka myös Kuntaliitto on tuonut esiin. Vaihtoehtoisesti päivystys ainakin jossain määrin voitaisiin kytkeä myös hankintojen yhteyteen, tällöinkin se toki luonnollisesti hinnoitellaan tarjouksiin. Voidaan myös luoda riittäviä hankintakokonaisuuksia eri kuljetuksista, jotta yrittäjien on kannattavaa jäädä

21.2.2020

toimimaan hiljaisemmillekin alueille. Tästä esimerkki on Lapinjärven taksikuljetusten hankinta, jota Kuntaliitto sekä Kuntaliiton ja Työ- ja elinkeinoministeriön yhteinen hankintaneuvonta on pitänyt hyvänä ja kannustettavana toimintamallina. Näistäkin esimerkeistä näkee, että hankinnoilla on korostunut rooli saatavuuskysymyksessä.

Lisäksi, jos lainsäädännöllä asetettaisiin kunnille uusia tehtäviä esimerkiksi päivystyksen varmistamiseksi, rahoitus voisi tulla valtiolta kunnan tehtäväkentän laajentuessa. Yksi mahdollinen malli voisi olla myös ns. kylätaksituki, jolla mahdollistettaisiin taksipalveluiden tarjonta haja-asutusalueilla (vrt. Ruokaviraston kyläkauppatuki harvaan asutulla maaseudulla sijaitseville kaupoille).

Oleellista erilaisten toimien suhteen on, että niitä pitäisi vähintäänkin kokeilla, jotta näkisimme niiden vaikutuksia.

## HARMAA TALOUS

### **19. Pidätkö edellä esitettyä kuvausta 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?**

Nykytilan kuvaus on pääsääntöisesti oikean suuntainen: Verohallinto ei saa ajantasaista tietoa taksiliikenteestä eikä pystynyt tekemään johtopäätöksiä harmaan talouden määrästä taksialalla. Valvontaa ei voida toteuttaa tehokkaasti, koska takseja ei tunnisteta liikennevirrasta eikä liikennelupia voida kohdistaa ajoneuvoihin. Taksialalle tulevilta yrittäjiltä ei vaadita mitään perusosaamista yritystoimintaan liittyvistä velvoitteista. Y-tunnusta ei tarvitse olla, kun hakee liikennelupaa, josta seuraa merkittävä jälkikäteisvalvonnan tarve viranomaisille.

Kiinnitimme huomioita kuitenkin seuraaviin puutteellisiin tietoihin ja tulkintoihin:

#### Taksialan verokertymän tulkinnat eivät anna oikeaa kuvaa järjestelmään pesiytyneestä ongelmasta

Taksialan verokertymien korostettiin arviomuistiossa olevan valtion budjettiin verrattuna pieniä. Verohallinnon selvityksen mukaan verojen nettoverokertymä taksiliikenteessä oli noin 189 miljoonaa euroa vuonna 2018. Verokertymän merkittävyyttä arvioitaessa voidaan todeta, että Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen (Etla) tutkimuksen mukaan UPM kasvattaa Suomen bruttokansantuotteen arvoa enemmän kuin mikään muu yhtiö. Sen ansiosta julkinen sektori saa tuloja 550 miljoonaa euroa vuodessa. Taksiliikenteen nettoverokertymää 189 miljoonaa euroa ei siis ole syytä vähätellä miltään osin. Myöhemmin arviomuistiossa arvioitiin tarkemmin arvonlisäverokertymän muutosta ja todettiin moninaisin perusteluin, että varsinaista ongelmaa ei ole havaittavissa.

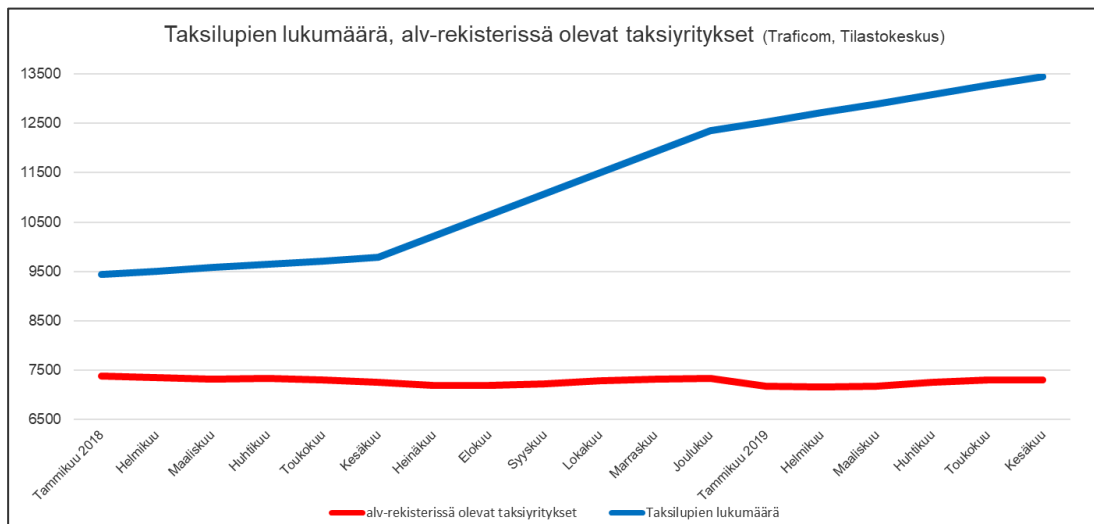
Tarkastelussa unohdetaan kuitenkin se seikka, että kun aloittanut taksiryttäjä ei ilmoittaudu arvonlisäverovelvolliseksi, jää valtiolta mahdollisesti saamatta kaikki taksiliikenteen verolajit näiden toimijoiden osalta (arvonlisäverot, työnantajan ennakonpidätykset sekä henkilön ja yhteisön tuloverot). Harmaan talouden kannalta tulisikin tarkastella lukujen osalta myös sitä, kuinka moni uusi taksiryitys on rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi. Tämä on täysin eri



21.2.2020

asia kuin toteutuneen arvonlisäverokertymän analysointi ja luo huolestuttavan kuvan tulevaisuuden kokonaisverokertymistä. Ongelma on se, että arvonlisäverovelvollisten määrä ei ole lainkaan lisääntynyt lakimuutoksen jälkeen, vaikka taksirytysten määrä on kasvanut noin 4000 yrityksellä (kuva 1). Arvonlisävero ja arvonlisäverollista liikevaihtoa ei pidä myöskään sekoittaa termeinä keskenään. Merkittävää taksialalla on ollut arvonlisäverollisen liikevaihdon lasku uuden lainsäädännön myötä, siihen ei vaikuta arvonlisäverosta tehtävät vähennykset mitenkään.

Arvonlisäverovelvolliseksi ilmoittautuneita yrityksiä on nykyisin alle 7 500 kpl ja samaan aikaan taksirytyksiä on 13 500 kpl. Ennen lakimuutosta jokaisella ajoneuvolla oli taksilupa (9 500 kpl). Tällöin oli siis 7 500 taksiryttäjää, joilla oli 9 500 taksia. Nykyisin taksilupa (13 500 kpl) on yrityskohtainen eikä taksiautojen lukumäärästä ole tietoa, koska ajoneuvojen ja liikennelupien välillä ei ole yhteyttä.



Kuva 1 Taksilupien määrä ja alv-rekisterissä olevat taksirytykset

Kaaviota ei selitä esimerkiksi se, että kaikki uudet yritykset olisivat alle 10 000 euron tuloilla arvonlisäverosta vapaita. Tämä ei taksiliikenteen kustannusrakenteen takia ole mahdollista. Oleellista olisikin pikaisesti selvittää, miten rekisteristä puuttuvat yrittäjät hoitavat verovelvoitteensa.

### Sovellusten asema ja taksamittarisääntely

Arviomuistiossa todetaan virheellisesti, että ”Tällä hetkellä sovellusten ominaisuuksia tai niiden tuottamia tietoja ei kuitenkaan ole käytännössä mahdollista säännellä, koska kansallisen taksamittarisääntely ei ole yksiselitteisesti EU:n taksamittaria koskevan mittauslaitedirektiivin mukaista.” Näillä asioilla ei ole yhteyttä keskenään.

On hyvä, että liikenne- ja viestintäministeriö nyt myöntää, että nykyinen ajoneuvolaki ei ole taksamittarin/vastaavan laitteen osalta direktiivin mukainen, ja se tulee siksi korjata. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että sovelluspohjaisilta kassalaitteilta ei voisi vaatia verottajan tarvitsemia tietoja (y-tunnus, matkan hinnat, yms.). Tietojen toimitusvaatimus voidaan ja tulisi toteuttaa teknologiariippumattomasti kaikkiin taksirytyksiin riippumatta käytetyn kassakoneen tekniikasta, kuten tässä lausunnossamme esitämme

21.2.2020

**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?**

Monet arviomuistiossa esitetyt ongelmat ja erityisesti Verohallinnon esille tuomat näkökannat kuvaavat hyvin nykytilaa. Arviomuistiossa kuitenkin sivuutettiin lähes kokonaan merkittävä nouseva ongelma, joka liittyy pimeään taksitoimintaan ja josta on näkyvästi raportoitu mediassa jo viime syksynä.

Suomi seuraa Ruotsin jalanjälkiä pimeään taksiliikenteen kehityksessä. Erityisesti sosiaalisen median kyytiryhmissä on lakimuutoksen jälkeen ryhdytty kiihtyvällä tahdilla välittämään laittomia kyytejä. Oulun seudulla poliisi teki valvontaiskun syyskuussa 2019. Liikenteessä tavattiin useita ajoneuvoja, jotka kuljettivat henkilöitä korvausta vastaan ilman vaadittavaa liikennelupaa ja taksinkuljettajan ajolupaa. Lisäksi ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuus luvanvaraiseen liikenteeseen oli laiminlyöty.

Lainsäädännössä tulisi määritellä raja sallitun kimppekyydin ja luvanvaraisen liikenteen välille. Toiminta on ansiotarkoituksessa tehtyä ja luvanvaraista, kun matkustaja määrää reitin ja aikataulun. Kimppekyydit ja polttoainekulujen jakaminen on sallittua, kun kuljettaja määrää reitin ja aikataulun.

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

Verohallinnon esityksen mukaisesti jokaisesta taksimatkastasta tulisi tallentaa vähintään seuraavat tiedot

- yrittäjän yksilöintitiedot (y-tunnus)
- ajoneuvon yksilöintitiedot (rekisterinumero, mukaan lukien vara-auton käyttö)
- ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot (henkilötunnus)
- kaikkien ammattiajojen ajankohta, matkan pituus ja sen ajallinen kesto ja
- kaikkien kyytien hinta- ja maksutapatie

Lisäksi Verohallinto esitti, että tietosisältö tulisi vakioida. Taksiliitto pitää Verohallinnon esitystä erinomaisena eikä tietojen keräämiseen tai säilyttämiseen liity erityisiä ongelmia. Esimerkiksi Kelan korvaamissa matkoissa säilytetään huomattavasti tarkempia taksimatkojen tietoja Kelan määrittelemien tietokuvausten mukaisesti.

Suurin osa Verohallinnon esittämistä tiedoista on jo nyt saatavissa riippumatta siitä, ajetaanko kyyti sovelluksen vai taksamittarin kautta. Joidenkin tietojen osalta (kuten henkilötunnus), tarvitaan olemassa olevan kyytitiedon rikastamista siinä vaiheessa, kun tietoja viedään tietokantaan verottajan edellyttämään muotoon. Yleisesti kuljettajan nimi ja järjestelmän tunnistenumero (kuljettaja-ID) on käytössä ja jatkossa tähän tulisi liittää henkilötunnus, mikä ei ole teknisesti ongelma. Toteutukseen liittyvät tietosuojakysymykset tulee ratkaista, mutta jos henkilötietojen käsittelyperuste tulee lain perusteella, ei ole mitään estettä kuljettajien henkilötietojen tallentamiselle.

Jos autossa on käytössä taksamittari, voidaan tarvittavat muutokset tehdä joko välityspalvelun järjestelmiin tai jos auto ei kuulu välityspalveluiden piiriin, tehdään muutokset taksamittarin taustajärjestelmään, jollainen on jokaisella hyväksytyllä taksamittarilla. Mikäli kyseessä on sovelluspohjainen järjestelmä, on lisätietojen tallentaminen jopa helpompaa. Oli kyse sitten taksamittareista tai sovelluksista, niin on

21.2.2020

tärkeää ottaa huomioon, että kyse on nimenomaan tietojen yhdistämisestä siinä vaiheessa, kun matkatiedot säilötään viranomaisen edellyttämällä tavalla näiden käyttöön. Toisin sanoen maksu-/välitysjärjestelmän perusrakenteisiin ei tarvita muutoksia, mutta matkasta tallennettuun tietoon tulee lisätä mm. kuljettajan henkilötunnus lisätään järjestelmään kuljettajan tunnustenumeron perusteella siinä vaiheessa, kun tiedot viedään vaadittuun tietomuotoon. Tiedot tulee säilöä siten, että niitä ei voi jälkikäteen muuttaa.

Käytännössä siis meillä on olemassa jo sekä taksamittaripohjaisiin että sovelluspohjaisiin järjestelmiin sopiva järjestelmä, joka ei vaadi merkittäviä lisäinvestointeja keneltäkään. Ja kun tietosisällöt on määritelty, niin tietotekniikan kehittäjät ja innovaattorit voivat sen jälkeen teknologianeutraalisti luoda mitä tahansa uusia järjestelmiä luottaen siihen, että ne ovat hyväksytyjä, kun tuottavat vaaditut tiedot vaaditulla tavalla. Epävarmuus kehitystyön suhteen päättyisi tähän. Samalla markkinoilta poistuisivat järjestelmät, joiden luotettavuus ja tiedon tallentaminen ei pysty tuottamaan vaadittavia tietoja vaadittavalla tavalla. Näin toimittaessa myös tosiasiallinen valvonta olisi reaaliaikaisesti mahdollista.

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

Taksimarkkinoiden jakaminen tolppakyyteihin, sovelluskyyteihin, tilausvälityskyyteihin ym. on täysin kestävä ratkaisu ja johtaa monitulkintaisen lainsäädäntöön. Tästä syystä velvoitteet tulisi kohdentaa samantyyppisiksi kaikkeen taksiliikenteeseen, kaikkien säädösten osalta.

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

Sovellusten kehittäjät ovat monessa yhteydessä tuoneet esille, kuinka helppoa matkojen jäljittäminen ja esimerkiksi reittitietojen hakeminen on, kun matka tilataan ja maksetaan sovelluksessa. Jos sovelluspohjaisten ratkaisujen tietosisältöön tarvitaan muutoksia, ovat nämä pieniä ja verrattavissa niihin muutoksiin, joita esimerkiksi taksamittareilla toimiviin järjestelmiin tarvitaan.

**24. Millaisia kustannuksia toimijoille syntyisi esitettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta?**

Kustannukset liittyvät olemassa olevan maksutiedon jalostamiseen sekä rajapintojen rakentamiseen, joiden kautta viranomaiset saisivat pyydetyt tiedot. Toimiala on rakentanut paljon laajempia järjestelmiä esimerkiksi Kelan edellyttämien tietosisältöjen vuoksi, joten kustannukset ovat kohtuulliset ja valmius toteutukseen on hyvä.

Lisäkustannuksia saattaa tulla enemmän sellaisille toimijoille, jotka eivät tällä hetkellä säilytä ajettujen kyytien maksutietoja. Näitä sovelluskaupoista ladattavia "taksamittarisovelluksia" ja ajoneuvon asennettuja taksamittarin näköisiä irtolaitteita on tullut käyttöön lakimuutoksen jälkeen myös Suomeen. Nämä ovat juuri niitä laitteita, joista Verohallinto on suuren huolensa ilmaissut. Lainsäädäntöä ei tule kuitenkaan määritellä heikoimman lenkin mukaan, vaan sen mukaan, millaisia tietotarpeita viranomaisilla on. Nämä tarpeet on konkreettisesti ja hyvin esitetty Verohallinnon raporteissa.

21.2.2020

**25. Miten arvioitte eri toimenpiteiden vaikutuksia kilpailun toimivuuteen?**

Alla olevaan taulukkoon on koottu arviointimuistiosta harmaata taloutta koskevat toimenpide-esitykset ja arvioitu kunkin toimenpiteen vaikutusta kilpailun toimivuuteen toimialalla.

Toimenpide-esitys	Vaikutus kilpailun toimivuuteen
Määritellään kerättävät vähimmäistiedot (s. 64)	Positiivinen. Kaikista taksimatkoista tulisi kerätä samat tiedot riippumatta käytetystä kassajärjestelmästä. Tämä luo tasapuoliset kilpailuedellytykset.
Määritellään tietojen keruu- ja toimitusvelvolliset (s. 65)	Positiivinen. Tiedonkeruuvolliseksi tulisi määritellä taksiyrittäjä. Tämä käyttää erilaisia palveluntuottajia (sovellusten tarjoajat, välityspalveluyriykset, maksuliikennekeskukset yms.), jotka toteuttavat taksiyrittäjälle asetetut tiedonkeruuvaatimukset käytännössä. Tietoja säilyttävät palveluntuottajat tulisi olla viranomaisen hyväksymiä Ruotsin mallin mukaan, jolloin voidaan varmistua siitä, että tietojen käsittely ja säilytys on vaatimusten mukaista.
Muutetaan taksamittarisääntelyä siten, että sekä sovelluksia että taksamittareita voidaan käyttää tiedon keruussa (s. 66)	Esitetyllä tavalla toteutettuna negatiivinen. Ajoneuvolain kohta tulisi muuttaa täysin teknologiariippumattomaksi. Esitetyt vaihtoehdot jakavat markkinan tarpeettomasti mm. sovellusmarkkinoihin ja taksamittarilla toimiviin markkinoihin. Lisäksi kaikki kirjausvaihtoehdot jättävät paljon tulkinnanvaraa (esim. mikä on ”tekninen käyttöyhteys”)
Säädetään pakollisesta taksamittarista kaikille taksitoimijoille (s. 67)	Positiivinen. Jos kaikilla olisi taksamittari, olisi tämä kilpailun kannalta tarkasteltuna tasapuolinen tilanne. Arviomuistiosta on otettu voimakkaasti etukäteen kanta, jonka mukaan taksamittari estäisi kilpailua. Tekstissä esitettyjen perustelujen sijaan tilanne on seuraava: Taksamittarin vuokraaminen on edullista, malleja on useita. Taksamittari maksaa 1500 €. Sovelluksien käyttö on myös maksulista, yleensä maksu kerätään myyntiprovision muodossa. Jos provisio on 25 %, taksamittarin hinta on kuitattu 6 000 euron liikevaihdolla. Myös kaupassa vaaditaan kassakone, miksi ei taksissa? Samalla mittarilla voi ajaa usealle eri välityspalvelulle ja esim. sovelluskyytejä ajavia yrittäjiä on välityspalveluissa mukana. Sovelluksella ajatun kyydin hinnan voi syöttää taksamittariin ns. sopimusajona, jolloin kaikki ajatut kyydit ovat samassa kassakoneessa. Kuluttajansuojan näkökulmasta sovelluspohjaiseen palveluun tallentuvat tiedot juuri siten kuin ohjelmistovalmistaja on päättänyt. On virheellistä tehdä tekstissä esitetty yleistys, jonka mukaan ”sovelluspohjaiseen palveluun tallentuvat yleensä tiedot ajatusta reitistä ja matkan kestosta, jolloin kuluttajalla on mahdollisuus tarkastella tietoja jälkikäteen sovelluksen tiedoista.”. Todellisuudessa mitään vaatimusta ei ole olemassa sovelluskyytien tietojen säilyttämiselle eikä niiden sisällölle. Oleellista ei ole

21.2.2020

	kuitenkaan se onko autossa taksamittari vai ei, vaan se mitä ja miten tietoja kerätään.
Avoimen rajapinnan luominen tietojen toimittamiseksi viranomaisille (s. 68)	Positiivinen. Ruotsin mallin mukaisesti tulisi kerätä kaikista taksimatkoista samat tiedot ja säilyttää ne viranomaisten käyttöön. Lähes kaikki nykyisin taksiliikennettä harjoittavat yrittäjät pystyisivät tiedot toimittamaan pienillä teknisillä muutoksilla nykyisiin taksamittari- ja sovellusjärjestelmiin.
Välityskeskusten tietojen toimittamiseen liittyvän valvonnan tehostaminen (s. 68)	Negatiivinen. Välityskeskukset ovat vain yksi ryhmä, jotka kuuluvat liikennepalvelulain määritelmään "välityspalvelu". Suuri osa kyydeistä ajetaan tolpilta, sovelluksista ja muuta kautta kuin välityskeskusten hoitamana. Vain yhteen välityspalvelun tuottajaryhmään kohdistettavat vaatimukset vääristävät kilpailua eivätkä tuota haluttua lopputulosta.
Mahdollistetaan taksiliikenneluvan peruuttaminen, jos luvanhaltija ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin sekä Verohallintoon elinkeinotoiminnastaan verovelvolliseksi tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä (s. 69)	Negatiivinen tai ei ainakaan tuota haluttua lopputulosta eikä vähennä viranomaisvalvonnan tarvetta vaan päinvastoin lisää sitä merkittävästi. Tämän ratkaisun sijaan tulisi vaatia Y-tunnus ennen kuin liikennelupa myönnetään, jolloin jälkikäteisvalvontaa ei tarvita.
Yrittäjien ohjeistaminen rekisteröitymisestä (s. 69)	Tarpeetonta, kun vaaditaan y-tunnus ennen luvan myöntämistä. Ohjeistaminen sinänsä on aina eduksi.
Lupa- ja verovalvonnan tekninen kehittäminen (s. 70)	Tarpeetonta, kun vaaditaan y-tunnus ennen luvan myöntämistä. Valvonnan tekninen kehittäminen sinänsä on aina eduksi.
Y-tunnus taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi (s. 70)	Positiivinen. Y-tunnuksen hankintakustannus on 60 euroa (PRH:n viranomaismaksu), joten se ei ole alalle tulon este. Jos liikennelupaa ei myönnettäisi, on rahallinen menetys pieni, samoin kuin todennäköisyys sille, että lupaa ei myönnetä.
Ulkoisen taksitunnuksen määrääminen pakolliseksi kaikille takseille (s. 70)	Positiivinen. Esimerkiksi värillisen rekisterikilven käyttö on yleisesti maailmalla käytössä oleva ratkaisu, jonka avulla kuluttajat erottavat luvalliset ajoneuvot pimeistä takseista ja jonka avulla poliisi voi kohdentaa valvontaa liikennevirrassa.
Viranomaisten suorittaman kenttävalvonnan kehittäminen (s. 70)	Neutraali. Valvonta on aina kannatettavaa, mutta terminaaleihin keskittyneenä tehotonta. Nykyisten viestivälineiden aikana terminaalit tyhjentyvät nopeasti niistä yrittäjistä, joilla asiat eivät ole kunnossa. Tästä syystä liikennepalvelulain aikana toteutetut valvontaiskut eivät ole totuudenmukainen kuva nykytilanteesta.
Verovelvoitteita ja taksiliikenneluvan haltijan velvoitteita koskeva ohjeistaminen (s. 71)	Negatiivinen. Ohjeistuksella ei päästä samaan kuin pakollisella yrittäjän näyttökokeella, jossa voidaan mitata yritystoiminnan peruskäsitteiden ymmärtämisen taso esimerkiksi verotukseen liittyvien velvoitteiden osalta. Ohjeistaminen sinänsä on aina eduksi.

21.2.2020

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

Muulla maailmassa on toteutettu hyviä ratkaisuja luvanvaraisen liikenteen tunnuksien käyttöön. Esimerkiksi värillinen rekisterikilpi on toimivaksi havaittu ratkaisu, samoin kuin erillinen kyltti, jonka voi tarvittaessa poistaa, kun auto ei ole taksikäytössä.

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

Tavara- ja linja-autoliikenteessä sekä Suomessa että kansainvälisesti on hyviä kokemuksia vaatimuksesta pitää liikenneluvan kopio ajoneuvossa. Sama järjestely soveltuisi hyvin myös taksiliikenteeseen ja auttaisi valvonnan toteuttamisessa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla on valmis prosessi lupakopioiden myöntämiseen tavara- ja linja-autoliikenteessä, joten siltä osin ei uusia järjestelmiä tarvita lainkaan.

**HINNOITTELU****28. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeasuuntaisena 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?**

Hintavertailu ennen ja jälkeen hintasääntelyn ei anna oikeata ja asiallista kuvaa hintakehityksestä. Hintasääntelyä on aiemmin perusteltu sillä, että on haluttu muutoinkin säädelyillä markkinoilla estää liian korkeat kuluttajahinnat kaikissa eri olosuhteissa. Mikä olisi ollut hintataso taksimarkkinoilla kesäkuussa 2018, jos hintasääntelyä ei olisi ollut? Siihen ei ole olemassa mitään tosiasiallista tietoa, joten hintojen vertailu tästä näkökulmasta ei ole mitenkään perusteltua. Tämä johtaa myös siihen, että kuvaus nykytilasta on vähintäänkin jossakin määrin vääristynyt.

Markkinoiden hintatasoa ja hinnoittelua on pyritty viranomaisen toimesta selvittämään, mutta mielestämme selvitys on jäänyt puutteelliseksi. Onko hintatietojen kerääminen perustunut todellisiin toteutuneisiin hintoihin? Onko markkinoilla eri tavoin toimivien palveluntuottajien hinnoittelumekanismit selvitetty riittävällä tarkkuudella, jotta voidaan hintatasosta tehdä arvioita? Onko selvitykset riittävän laajoja ja kattavia, onko selvitykset ottaneet huomioon dynaamisen hinnoittelun käytön laajuuden ja sitä myöden syntyneen saman palveluntuottajan mahdollisen hintavariaation? Onko yhteiskunnan eri hankintayksiköiden toteuttamien kilpailutusten hinnoittelu huomioitu riittävässä laajuudessa? Onko esimerkiksi useissa kilpailutuksissa ns. luokseajokorvauksesta luopuminen otettu huomioon ja jos on, niin miten ja missä laajuudessa? Onko suurimman yksittäisen asiakasryhmän, Kelan sairausvakuutuksen matkakorvausten piirissä olevien vakuutettujen, matkakulujen muutoksen vaikutukset selvitetty? Miten eri liikenneasemien kuljetusjärjestelyiden vaikutukset hinnoitteluun on huomioitu? Näkemyksemme hintatasoon ja hinnoitteluun liittyvät selvitykset edellyttäisivät selkeästi laajempaa tutkimustyötä ja erilaisten hinnoittelumallien selvittelyä. Nykytilan kuvausta on syytä laajentaa merkittävästi, jotta todellinen tilanne markkinoilla saadaan selville.

Arviomuistiossa verrataan hintojen kehitystä säädellyn markkinan hintoihin, olettaen niiden olleen oikealla tasolla. Vanhan taksiliikennelain voimassa ollessa liikenne- ja

21.2.2020

viestintäministeriö vahvisti taksien enimmäishinnat vuosittain kustannuskehitystä vastaaviksi. Vuosina 2008 - 2012 enimmäishinta määriteltiin siten, että enimmäishinnat nousivat keskimäärin kustannusindeksiä vastaavasti. Enimmäishinnan korotukset jyvitettiin kuitenkin siten, että aikataksaa korotettiin vähemmän kuin indeksi olisi edellyttänyt ja matkataksoja enemmän. Vuonna 2013 aikataksaa korotettiin vähemmän ja taksaluokkia II, III ja IV korotustarvetta enemmän. Vuonna 2014 taksankorotus tehtiin poikkeuksellisesti kustannusindeksin mukaan. Vuonna 2015 ministeri kieltäytyi esittämästä enimmäishintojen korotusta, vaikka kustannusindeksin mukaan enimmäishintoihin kohdistui 1,3 %:n korotuspaine. Vuonna 2016 ministeriö korotti ajomatkamaksuja vähemmän kuin kustannusindeksi edellytti. Aikataksaa korotettiin kustannusindeksiä vastaavasti. Vuonna 2017 ministeriö päätti yllättäen käyttää korotusperusteena kahden vuoden indeksimuutosta, jolloin enimmäishintoja korotettiin 1,0 %, vaikka indeksikehitys edellytti 0,27 %:n korotusta enimmäishintoihin.

Edellä mainitun seurauksena, mikäli enimmäishintojen kehitys olisi ollut kustannusindeksiä vastaava, olisi liikennepalvelulain voimaantulon hetkellä taksaluokka I ollut 0,6 % ja aikataksa 46,9 % asetuksenmukaisia korkeampi. Tätä kehitystä olemme kuvanneet alla olevassa taulukossa.

	2008		2009		2010	
	Tunti	I-taksa	Tunti	I-taksa	Tunti	I-taksa
Esitys	46,00 €	1,30 €	40,00 €	1,32 €	41,30 €	1,39 €
Toteuma	37,00 €	1,30 €	38,00 €	1,33 €	39,50 €	1,39 €
erotus	-24,32 %	0,00 %	-5,26 %	0,75 %	-4,56 %	0,00 %
jos esitys olisi mennyt läpi	46,00 €	1,30 €	49,77 €	1,31 €	54,10 €	1,37 €
Indeksin mukainen korotus			8,20 %	1,12 %	8,70 %	4,40 %
erotus indeksikehitykseen verrattuna			-30,98 %	1,16 %	-36,97 %	1,27 %
	2011		2012		2013	
	Tunti	I-taksa	Tunti	I-taksa	Tunti	I-taksa
Esitys	41,70 €	1,43 €	43,00 €	1,48 €	44,80 €	1,54 €
Toteuma	40,80 €	1,43 €	42,10 €	1,48 €	43,30 €	1,52 €
erotus	-2,21 %	0,00 %	-2,14 %	0,00 %	-3,46 %	-1,32 %
jos esitys olisi mennyt läpi	57,13 €	1,41 €	60,23 €	1,46 €	64,12 €	1,52 €
Indeksin mukainen korotus	5,60 %	2,80 %	5,43 %	0,05 €	6,45 %	0,06 €
erotus indeksikehitykseen verrattuna	-40,03 %	1,34 %	-43,07 %	1,30 %	-48,08 %	-0,05 %
	2017					
	Tunti	I-taksa				
Esitys	45,90 €	1,57 €				
Toteuma	47,04 €	1,60 €				
erotus	2,42 %	1,88 %				
jos esitys olisi mennyt läpi	69,09 €	1,59 €				
Indeksin mukainen korotus	0,00 %	0,00 €				
erotus indeksikehitykseen verrattuna	-46,89 %	0,58 %				

21.2.2020

KKV on tiedottanut välitysyhtiöiden hinnoittelusta 1.2.2019: ”*Enimmäishinnan asettaminen on hintayhteistyötä, joka on yleensä kiellettyä kilpailijoiden kesken. KKV on aikaisemmin taksialalle antamassaan neuvonnassa katsonut, että kuluttajat saattavat hyötyä yhteisesti sovitusta enimmäishinnoista esimerkiksi puhelimitse tai sovelluksen välityksellä taksia tilattaessa. Kuluttajille saattaa kuitenkin syntyä perusteltu odotus siitä, että enimmäishinta soveltuu kaikkiin samalla tavamerkillä tarjottuihin kyyteihin. Virasto katsookin, että enimmäishinnoittelusta mahdollisesti saatava kuluttajahyöty edellyttää lähtökohtaisesti, että enimmäishintaa sovelletaan kaikkiin samalla tavamerkillä tarjottuihin kyyteihin.*

*KKV:n päivittämässä ohjeistuksessa on myös korostettu, että ajovuoroista sopiminen keskenään kilpailevien autoilijoiden kesken on lähtökohtaisesti kiellettyä kartellitoimintaa. KKV:n selvityksissä on tullut esille, että ajovuoroista sovitaan edelleen ja vaihtelevin perustein. Ajovuoroista sopiminen kilpailijoiden kesken voi olla sallittua vain hyvin poikkeuksellisesti, jos yritykset voivat osoittaa, että se hyödyttää kuluttajia ja on välttämätöntä.”*

Tästä lausunnosta on arviomuistiossa vedetty johtopäätös: ”*KKV:n ohjeistus korostaa lisäksi, että välityksen piirissä olevilla yrityksillä on oltava tosiasiallinen mahdollisuus kilpailla välityskeskusten enimmäishinnan alittavalla hinnoittelulla ja kilpailevalla tavamerkillä välityskeskusta sekä muita yrityksiä vastaan. Tästä seuraa, että välityskeskusten piirissä voi olla useammalla tavamerkillä oma enimmäishinta olettaen, että enimmäishinnan tehokkuusperustelut täyttyvät kunkin hintayhteistyön osalta.”* Mikäli yksi auto toimisi useamman tavamerkin alaisuudessa, kuten KKV edellyttää, miten kuluttaja voisi tunnistaa, minkä tavamerkin alla auto kulloinkin on?

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

Nykytilan kuvaus ei anna vastausta siihen onko meillä ongelmia hinnoittelussa tai mahdollisesti hintatasossa. Onko kysymyksessä ehkä mahdollisesti hintojen ilmoittamiseen liittyvä ongelma? Vai onko niin, että kuluttajat eivät ainakaan toistaiseksi ole juuri olleet kiinnostuneita taksien hinnoista ja hinnoittelurakenteesta?

Kuvauksessa ei myöskään oteta varsinaisesti kantaa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tuoreeseen hinnan ilmoittamiseen liittyvään määräykseen. Määräysluonnokseen annoimme lausuntomme syksyllä Traficomille ja siihen liittyvät huomiomme ovat pääosiltaan edelleen ajankohtaisia. Onko tämä määräys kuluttajan näkökulmasta selkeyttänyt hintojen ymmärtämistä vai peräti päinvastoin?

Taksialan muutos vaatii myös viranomaistasoista tiedottamista kuluttajille. Keskiuertoasiakas käyttää taksia vain kerran tai kaksi vuodessa, joten läheskään kaikki eivät ole vielä havahtuneet siihen, että taksipalveluiden laatu ja hinnat vaihtelevat. Tämän lisäksi taksia käytetään yleensä silloin, kun muun vaihtoehdon nopeasti löytäminen on vaikeata tai peräti mahdotonta. Tällöin kuluttajan mahdollisuudet kilpailuttaa palveluntuottajia ovat hyvin rajalliset. Arviomuistio ei huomioi tätä lainkaan.



21.2.2020

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

Saman tuotemerkin alla toimivilla takseilla tulee olla mahdollisuus yhtenäiseen hinnoitteluun riippumatta tilauskanavasta. Kuluttaja mieltää kaikki saman tuotemerkin alla toimivat yksittäiset taksiryttäjät yhden brändin edustajiksi ja näin ollen oikeutetusti edellyttää saavansa samanhintaista palvelua kaikilta.

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

Ruotsissa, toisin kuin meillä, kaikilla takseilla on yhtenevät hinnoitteluperusteet. Siellä matkan hinta perustuu kaikilla lähtö-, kilometri- ja aikamaksuun. Yhtenevä hinnoitteluperuste mahdollistaa myös vertailuhinnan esittämisen. Mikäli ei käytetä yhteneviä hinnoitteluperusteita, vertailuhinta johtaa kuluttajaa harhaan, eikä vertailuhinnan perusteella voi valita itselleen edullisinta vaihtoehtoa. Viittaamme Traficomiin syksyllä antamaamme lausuntoon määräsluonnokseen taksimatkan hinnan ilmoittamisesta.

**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?**

Mikäli hinnoittelurakennetta säädeltäisiin, sen tulisi olla kansainvälisesti yleisesti käytössä olevan mallin mukainen, eli lähtömaksu ja sen lisäksi matkaan perustuva maksu ja aikaan perustuva maksu (lähtö + aika + matka). Tämä hinnoittelumalli mahdollistaisi toimivan vertailuhinnan esittämisen. Tämä hinnoittelumalli mahdollistaisi jokaiselle ryttäjälle itselleen sopivan mallin käyttämisen, lähtömaksu voisi tarvittaessa olla nolla (0), samoin aika- ja matkamaksun toinen komponentti voisi olla nolla (0).

Samoin voitaisiin määritellä nykyisen enimmäishinnan asemasta vertailuhinta, jonka ylittyessä hinnasta tulee sopia erikseen. Nykyinen 100 euron kokonaishinta mahdollistaa kohtuuttoman hinnoittelun lyhyillä matkoilla, toisaalta pitkällä matkoilla hinnasta joudutaan sopimaan aina erikseen, vaikka 100 euron rajan ylittyminen olisikin asiakkaalle itsestään selvää.

Ostaessaan taksipalvelua asiakas ostaa siirtymän pisteestä a pisteeseen b (matkaa) ja kuljettajan aikaa. Näin ollen on täysin mahdotonta määritellä vain aikaan tai matkaan perustuva hinta. Taksi voi paikkakunnasta ja liikenneolosuhteista riippuen liikkua tunnissa 10-120 km, jolloin ko. aikana autoilijalle syntyvät kustannukset vaihtelevat suuresti.

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

Hinnan sopiminen ennen matkaa varmasti vähentäisi hinnoitteluun liittyvää epävarmuutta, mutta sen toteuttaminen johtaisi käytännössä toteutuvien hintojen nousuun. Taksimatkan

21.2.2020

keston vaikuttaa monet tekijät, joista suurin osa on sellaisia, joihin kuljettaja ei voi vaikuttaa (kuten liikenneolosuhteet, sää, muut tienkäyttäjät). Mikäli matkan hinnasta tulisi sopia etukäteen, useimmat palveluntuottajat lisääisivät laskennalliseen hintaan ”varmuuskertoimen”, millä olisi väistämättä hintatoteumaa nostava vaikutus. Mikään ei tällä hetkellä estä matkan kiinteästä hinnasta etukäteen sopimista.

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

Vapaaseen markkinatalouteen ei kuulu hintasääntely! Markkinaa ei ole myöskään syytä lähteä pilkkomaan keinotekoisesti eri segmentteihin, mikä olisi väistämätön seuraus siitä, jos eri toimijoille asetettaisiin erilaisia vaatimuksia. Eri vaatimuksista seuraisi myös loputon määrä tulkintaongelmia siitä, minkä sääntöjen mukaan missäkin tilanteessa tulisi toimia.

Hintasääntely vaikuttaa myös oleellisesti heikentävästi saatavuuteen, joka kohdistuisi ensisijaisesti erilaisiin erityistarpeita edellyttäviin kuljetuksiin. Samoin kuljetusten mahdollisten liitännäispalveluiden suhteen syntyisi suuria ongelmia arvioitaessa mikä osuus palvelusta olisi hintasääntelyn piirissä ja mikä ei.

Jos hintasääntelyllä olisi hintatasoa yleisesti ja tehokkaasti alentava vaikutus, niin silloinhan sitä varmastikin käytettäisiin kaikissa kuluttajille suunnatuissa palveluissa ja tuotteissa.

Yhdet markkinat, yhdet pelisäännöt!

**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?**

Ruotsissa hinnoittelurakenne on säädelty. Siellä taksimatkan hinta muodostuu lähtö-, matka- ja aikamaksusta. Tämä hinnoittelumalli mahdollistaa toimivan vertailuhinnan esittämisen. Samoin on voitu määrittellä vertailuhinta, jonka ylittyessä hinnasta tulee sopia erikseen. Ruotsissa vertailuhintana käytetään 10 kilometrin matkaa, joka kestää 15 minuuttia. Mikäli vertailuhinta ylittää 500 kruunua, tulee hinnasta sopia ennakoon.

## LAATU

**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?**

Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa ala on itse huolehtinut laatuvaatimusten toteutumisesta. Osa tästä sisäisestä laadunvalvonnasta toteutuu edelleen, mutta on luonnollisesti keskittynyt yritysten omaan laatuun. Esim. tilausvälitysyhtiö vastaa oman toimintansa piirissä olevien toimijoiden laadusta. Itsenäisten yrittäjien osalta minkäänlaista laadullista valvontaa ei ole.

21.2.2020

Haluamme lisäksi vielä painottaa, että erityisryhmien kyselyjen osalta tulokset vuoden 2018 ja 2019 eivät ole vertailukelpoisia, mikä myös arviomuistiossa todetaan.

Pääkaupunkiseutulaiset ja Uudellamaalla asuvat kokevat muuta Suomea voimakkaammin, että taksipalvelujen turvallisuustilanne on heikentynyt liikennepalvelulain voimaantumisen jälkeen. Tätä selittää varmasti se, että valtaosa uusista yrittäjistä on tullut pääkaupunkiseudulle. Kun toimintatavat ovat varsin moninaiset, näyttää toiminta epävarmalta ja sekavaltakin esim. taksiasemilla, luo tuo sekavuus epäluottamusta alaan.

Keskeisenä ongelmana on myös se, että yrittäjällä on velvollisuus valvoa omaa toimintaansa. Vaikka liikennepalvelulakiin sisältyy liikenneluvan haltijoita koskeva velvoite huolehtia kuljettajien riittävästä kieli- ja vuorovaikutustaidosta ja paikallistuntemuksesta, ei tämän velvoitteen hoitaminen ole valvottua. Sitä on myös mahdoton valvoa, koska kriteereitä ei ole määritelty.

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

Muistiossa mainitaan, että kuluttajalle sopimusosapuolen epäselvyys saattaa heikentää laatumielikuvaa. Näin on, sillä taksiryttäjän yhteystiedot eivät ole aina selkeästi taksissa näkyvillä eikä yritys ole selkeästi tunnistettavissa. Tähän ratkaisuna voisi olla, että taksiliikenneluvan kopio tulee olla taksissa ainakin asiakkaan pyytäessä saatavilla. Näin reklamaatio saataisiin kohdistumaan oikeaan yritykseen/ryttäjiin. Kuluttajilla tuntuu muutoinkin olevan epäselvyyttä siitä, miten ja kenelle taksimatka voi reklamoida, sillä alaa valvovan viranomaisen rooli ei ole selkeä.

Muistiossa pidetään taksien ulkoista merkitsemistä erilaisten brändien tunnuksin ongelmallisena. Mielestämme asia on laadun ja palvelun kehittämisen näkökulmasta juuri päinvastoin. Brändien ja liikemerkkien näkyminen on selkeä laadullinen etu, jolloin kuluttaja pystyy paremmin hakemaan markkinoilta sitä palvelua, joka häntä parhaalla mahdollisella tavalla tyydyttää. Samalla on hyvä muistaa, että yksi yksittäinen taksi ei pääsääntöisesti pysty kuluttajia tehokkaasti ja taloudellisesti (edullisesti) palvelemaan vaan taksimarkkinoiden luonteen vuoksi tarvitaan yhteenliittymiä, joita välityspalvelun kautta kuluttaja voi hyvin hyödyntää. Välityspalvelu lisää tehokkuutta ja samalla mahdollistaa tasalaatuisen kattavan palvelun tuottamisen kuluttajille.

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

Kokeeseen tulisi sisällyttää uusia elementtejä, jotta se mittaisi paremmin uuden alalle tulijan mahdollisuuksia kommunikoida asiakkaiden kanssa ja tarjota hänen tarvitsemaansa palvelua. Nykyisen kokeen suurin haaste on, että se ei tosiasiasa mittaa näitä kumpaakaan. Nykyinen koe mittaa vain luetun ymmärtämistä, mutta ei lainkaan suullista kielitaitoa tai puhutun kielen ymmärtämistä.

Koetta tulisi ensisijaisesti kehittää kuullun ymmärtämistehtävillä, jotka suoritetaan puhuttua kieltä kuuntelemalla.

21.2.2020

Esimerkkejä mahdollisista tehtävistä:

Nauha: ”10-vuotias Olli matkustaa yksin taksilla. Mitä kuljettajan tulisi huomioida?”

Kokeessa kokeentekijän tehtävänä on valita monivalintatehtävistä oikea vaihtoehto.

Nauha: läkäsi asiakas: ”Olen matkalla sairaalaan osoitteeseen Lääkärintie 8”. Kokeessa kokeentekijän tehtävänä on kirjoittaa osoite.

Koetta tulisi ehdottomasti valvoa, jotta vilppi ei ole mahdollista.

Taksinkuljettajan kokeen muuttaminen ei edellytä liikennepalvelulain muutosta.

Paikallistuntemuksen mittaaminen viranomaiskokein menetti merkityksensä asemapaikkojen poistuessa. Taksinkuljettajan ajolupa myönnetään koko maahan. Osaamisen sitominen yhteen kuntaan ei kerro tosiasiallisesta osaamisesta sillä alueella, jolla taksi saattaa toimia. Paikallistuntemuksen poistumiseen liittyen on korostettu navigaattorin antamia mahdollisuuksia löytää perille. Navigaattori ei sellaisenaan luonnollisestikaan osaamista korvaa, eritoten, jos sitä ei osata käyttää tai ei osata edes kirjoittaa asiakkaan kertomaa osoitetta. Tämän vuoksi navigaattorin käyttöön liittyvät käytännön kuuntelu- ja kirjoittamistehtävät ovat ensiarvoisen tärkeitä taksinkuljettajan ajokokeessa.

Emme missään tapauksessa kannata kokeen poistoa.

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

Käytännön osaamisen testaus näytöin antaisi varmasti tarkemman kuvan uuden kuljettajan osaamisesta ja näin osaltaan nostaisi osaamistasovaatimusta ja luottamusta alaan ja sen osajiin. Käytännön osaamisen mittaus herättää kuitenkin melkoisesti kysymyksiä, kuten; mitä käytännön osaamista näytössä vaadittaisiin? Miten osaamista testattaisiin? Kuka arvioisi osaamisen tason?

Ruotsissa on käytössä 3-osainen teoriakoe (kartanlukutaito ja apuvälineiden käyttö, turvallisuus ja käyttäytyminen, laki) sekä käytännön ajokoe ajoluvan saamiseksi. Ajokoe on minimissään 35 minuutin mittainen ja kokeessa keskitytään mm. matkustajan turvallisuuteen, liikennekäyttäytymiseen sekä apuvälineiden käyttöön (esim. gps). Kokeiden hinta on teoriakokeen osalta (3x30 euroa) ja ajokokeen osalta noin 80 euroa. Transportstyrelsen (valvova viranomainen) vastaa kokeesta, mutta se tehdään palveluntuottajalla, joka on Trafikverket. Ruotsissa ajokoe on koettu erittäin hyödyllisenä turvallisuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta.

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

Emme usko kokeen vaatimustason nostamisella olevan vaikutusta työvoiman saatavuuteen, pikemminkin seuraukset voisivat olla päinvastaisia: houkuttelevampi ammatti toisi alalle motivoituneita työntekijöitä.

21.2.2020

Koulutus lisää osaamista, osaaminen lisää luottamusta, luottamus lisää arvostusta ja arvostus lisää kuluttajien halua käyttää palvelua ja maksaa saamastaan palvelusta. Osaamisen vaatimustason lisäämisestä hyötyy siis kuluttaja ja kuljettaja itse sekä koko liikenteen toimiala ja yhteiskunta.

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

Koulutussuunnitelman käytännön toteuttamista on vaikea, ellei mahdoton valvoa tilanteissa, joissa yrittäjä itse on yrityksensä kuljettaja. Suuret yritykset huolehtivat jo omista sisäisistä koulutuksista omilla koulutussuunnitelmillaan.

Velvoite ei siis muuttaisi nykytilaa muutoin kuin lisäämällä lainkuuliaisten pienyrittäjien hallinnollista taakkaa. Alan kokonaislaatuun tai yksittäisiin laatuonotkahduksiin sillä ei todennäköisesti olisi vaikutusta.

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

Taksinkuljettajien koulutus oli aikaisemmin vähintään 30 tuntia hyvin tarkkaan rajatuilla sisällöillä. Vastaavan koulutuksen toteuttaminen vaatisi itse koulutuksen hoitavalta yrittäjältä sekä pedagogista osaamista että kykyä, kiinnostusta ja aikaa opettamiseen. Mikäli yrittäjä ei tähän kykene, täytyisi toimialueella olla saatavana ostettavaa koulutusta. Molemmat vaihtoehdot vaativat yrittäjältä suurta taloudellista satsausta. Taksinkuljettajakoulutusten hinnat olivat aiemmin n. 500 - 1000 €/osallistuja, kun se toteutettiin ryhmämuotoisena.

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

Suurilla yrityksillä on jo olemassa olevat koulutusvaatimukset ja – käytännöt. Koulutuksen vaatimisella olisi vaikutuksia alan kilpailutilanteeseen.

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

Mikä tahansa palvelualan toimiala tuottaa sellaista palvelun laatua, jolle on kysyntää. Merkittävin tekijä laatuongelmien ratkaisussa on kuluttaja ja kuluttajan käyttäytyminen. Jos kuluttaja käyttää palvelua, jonka laatutaso ei hänen odotuksiaan vastaa, niin laatutaso ei muuksi muutu. Sen sijaan, kun kuluttajat itse valitsevat sellaisen palveluntuottajan, jonka laatutaso tyydyttää kuluttajaa, niin silloin tällaiset yritykset menestyvät markkinoilla.

Menestyvillä yrityksillä on myös helppo palautekanava, jonka käyttäminen kehittää laatua omalta osaltaan. Yritykset, jotka haluavat pitää asiakkaansa, ottavat palautteen huomioon ja ovat valmiita kehitystyöhön. Näin toimii markkinaehtoinen palvelutuotanto, jota taksipalvelutkin ovat.

21.2.2020

**VÄLITYSKESKUKSET****45. Pidätkö edellä esitettyä kuvausta 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?**

Laki liikenteen palveluista tuntee termin välityspalvelu. Pidämme puutteellisena, että tässä arviomuistiossa ja sen taustalla olevissa viranomais selvityksissä tilannearviota on haluttu kaventaa koskemaan vain tilausvälityskeskuksia ja eritoten ”perinteisiä taksien tilausvälityskeskuksia”. Kuvas on tältä osin puutteellinen eikä kuvaa välityspaleluihin liittyviä kysymyksiä kokonaisuutena. Nykytilan kuvaus on vahvasti asenteellinen ja syyllistää perinteisiä taksien tilausvälityskeskuksia.

Välityspalvelujen markkina on vasta muovautumassa. Viranomaisten ohjeet välityspalveluyrityksille liikennepalvelulain aikana ovat olleet sekavia. Ensin kiellettiin kaikenlainen välityspalveluyritysten hinnoittelu asiakkaille ja hetken päästä ohjeistettiin, että kuluttajasuojan takia välityspalveluyritysten tulisikin suosia enimmäishinnoittelua niiden kautta tilattujen kyytien osalta. Välityspalveluyrityksien keräämien tietojen pyynnöt ovat olleet sisällöltään tulkinnanvaraisia ja sisältäneet pyyntöjä tiedoista, joita välityspalveluyrityksillä ei edes ole. Samoin pyynnöt ja vaatimukset ovat kohdistuneet yksipuoleisesti vain osaan välityspalveluntuottajista.

Kuvauksesta puuttuu myös täysin uusien välityspalvelujen tilanteen analysointi. Suomessa on liikennepalvelulain aikana toiminut mm. Uber, Yango ja Bolt (entinen Taxify), jotka myös ovat liikennepalvelulain tarkoittamia välityspalvelujen tuottajia.

Uusien sovelluspalvelun tuottajien toimintaan liittyvät ongelmat sivuutetaan muistiossa täysin. Sovelluspalveluihin liittyvistä epäkohdista olisi saatavilla runsaasti tietoa esimerkiksi ulkomailla toteutetuista tutkimuksista. Ongelmat ovat rakenteellisia, joten tutkimustietoa olisi hyvin voitu käyttää tässä yhteydessä. Esimerkiksi tuoreen uutisen mukaan Lontoossa Uberin toiminta ollaan kieltämässä matkustajien turvallisuuteen liittyvien ongelmien takia (<https://yle.fi/uutiset/3-11085929>). Uutisen mukaan Uber-kuljettajana saattaa toimia täysin eri henkilö kuin palveluun on todellisuudessa rekisteröitynyt. Myös Suomessa pohjoismainen riskienhallinta- ja taustatutkintayhtiö Gothia Protection Group Oy on aiemmin tehnyt tutkimuksen, jossa ilmeni, että joka viidennellä Uberin kuljettajalla oli taustalla rikostuomioita, jopa ryöstö, huumausainerikos ja maksuvälinepetos. Myöhemmin poliisin tutkinnan perusteella myös annettiin lukuisia tuomioita aineistoon perustuen. Nämä raportoidut yleisesti tunnetut sovellusyhtiöiden toimintaan liittyvät rakenteelliset ongelmat on kohtuullista tuoda esille samalla, kun on spekuloitu monella eri näkökulmalla ”perinteisten taksien tilausvälityskeskusten” rakenteita kritisoiden.

Kun kyse on välityspalvelujen nykytilanteen analyysistä, niin esimerkiksi seuraavia näkökulmia olisi voinut käsitellä arviomuistiossa sen sijaan, että keskityttiin pelkästään referoimaan KKV:n selvitystä ja spekuloidaan mahdollisilla ”perinteisiin taksien tilausvälityskeskuksiin” liittyvillä ongelmilla, joista ei esitetty vielä toistaiseksi mitään näyttöä.

- Kuinka välityspalvelujen markkina on kehittynyt liikennepalvelulain aikana? Alalle on tullut uusia välityspalvelun tuottajia ja useissa kaupungeissa kuluttajilla on valinnanvaraa välityspalvelun suhteen, kun aiemmin palveluja tarjosi vain yksi välitysyhtiö. Esimerkiksi Lahdessa toimii yhden sijasta nykyisin ainakin neljä eri välitysyhtiötä, jotka mainostavat palvelujaan aktiivisesti eri medioissa.

21.2.2020

- Kuinka uudet MaaS-palvelut ovat vaikuttaneet takseihin? Onko liikennepalvelulaki tuonut välityspalvelumarkkinaan uusia MaaS-toimijoita, kuten lain tavoitteena oli? Tiedossamme on ainoastaan pääkaupunkiseudun Whim-palvelu, joka on toiminnassa ja jossa myös taksit ovat hyvin mukana.
- Kuinka Kelan ja kuntien tekemät hankinnat ovat vaikuttaneet taksien välityspalveluihin? Käsityksemme mukaan näillä on ollut merkittävä vaikutus ja joillakin paikkakunnilla ja kilpailu yhteiskunnan kilpailuttamista välityspalveluista on kova. Voittaneelle välityspalveluille on auennut markkina myös kuluttajakyyteihin erityisesti Kela-kilpailutuksen myötä. Tästä ilmiöstä ei ollut mitään mainintaa arviomuistiossa, vaikka se vaikuttaa merkittävästi jo nyt välityspalvelujen markkinan kehittämisessä. Arviomuistion rajaukset luvussa (1.2.1) todettiin, että ”Julkisen sektorin hankkimien kuljetusten merkittävä rooli taksitoimialalla on huomioitu siltä osin, kuin sillä on vaikutusta yleisesti taksimarkkinoiden rakenteeseen ja toimintaan.” Tämä huomiointi ei näy mitenkään arviomuistiossa. Tosiasiassa yhteiskunnan korvaamien kyytien kilpailutuksilla on ollut merkittävä välityspalveluiden välistä kilpailua lisäävä vaikutus.

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

Edellä mainittuun viitaten nykytilanteen analyysistä puuttui välityspalvelujen kokonaisvaltainen tarkastelu.

**47. Koetteko, että kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat riittäviä korjaamaan edellä kuvatut kilpailun toimivuuteen liittyvät nykytilan ongelmat?**

Nykyinen kilpailulainsäädäntö antaa vähintäänkin riittävät mahdollisuudet arvioida taksiliiketoimintaa ja sen kilpailullisuutta.

**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?**

Nykyinen kilpailupohjainen malli ohjaa itsessään tehokkaasti välityspalvelun tuottajia hoitamaan asiakkaan kokemat palveluongelmat asiakkaan eduksi. Tähän ei tarvita uutta lainsäädäntöä. Jos välityspalveluille halutaan lisää vastuita, niin pitää olla myös mahdollisuus niistä vastaamiseen. Jos välityspalvelulla ei ole tosiasiallisesti mahdollisuutta ohjata autoja ja yrittäjiä, niin vastuuta on lähes mahdotonta kantaa. Samoin, jos välityspalvelulla ei ole mahdollisuutta määritellä autojen ulkoisia tunnuksia, niin vaikea on vaatia toimintaa siten, että kuluttajalla on aina selvää, kenen kanssa hän on sopimuksen solminut kuljetuksestaan.

21.2.2020

**49. Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuuluminen (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?**

Välitysmarkkina on parhaillaan kehittymässä voimakkaasti, eikä tarvetta erityissääntelylle ole. "Multihoming" ei voi olla tavoiteltava tila. Kuinka välityspalvelun tuottajat voisivat kilpailla laadulla, osaamisella, kalustolla, palvelulupauksella tms., jos kaikki on otettava mukaan ja kaikki saavat toimia samanaikaisesti monen välityspalvelun piirissä? Miksi kannattaisi kehittää toimintoja, jos kehitystyön investointien jälkeen kuka tahansa voisi tulla jakamaan investoinnin hyötyjä? Jos jotain sääntelyä kaikesta huolimatta päätetään toteuttaa, on sen koskettava kaikkia välityspalvelun tuottajia tasapuolisesti. Yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt.

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

Taksisääntelyn toimivuuteen liittyen olemme lainvalmistelun ja lainsäädännön eri vaiheissa ottaneet kantaa erilaisiin mahdollisiin ongelmiin, puutteisiin ja epäselviin ratkaisuihin koko lakikokonaisuuden osalta. Aikaisemmissa lausunnoissamme ja kannanotoissamme on teemoja, joita ei tässä arviomuistiossa ole käsitelty. Arviomuistion laajuus ja lausuntoajan pituus ei kuitenkaan tässä vaiheessa anna mahdollisuutta meille tähän kysymykseen vastaamiseen.

Odotamme, että tästä alkaa avoin, toimialan osaamista arvostava keskustelu. Sen lopputuloksena taksisääntelyä korjataan kuluttajien eduksi siten, että rehelliset ja luotettavat taksiyrittäjät pystyvät tuottamaan korkeatasoista taksipalvelua koko maan alueella sosiaalisesti oikeudenmukaisilla markkinoilla, joilla on yhdet ja yhteneväiset valvottavissa olevat pelisäännöt kaikille.