

Asia: VN/1631/2020

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

1. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen turvallisuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen turvallisuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

Kuvaus antaa hyvän yleiskatsauksen taksipalvelujen turvallisuuteen liittyen.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Liikenne- ja viestintäministeriö julkisti 24.1. Traficomien, Kilpailu- ja kuluttajaviraston sekä Verohallinnon raportit liikennepalvelulain uudistuksen tähänastisista vaikutuksista. Kiivaasta julkisesta keskustelusta huolimatta, selvitykset näkivät uudistuksessa myös paljon hyvää.

Julkisuudessa usein mainitut syyt taksin käytön vähentämiselle, kuten turvallisuus tai huijatuksi tulemisen pelko puolestaan näyttivät kyselyn tuloksissa hyvin pieniltä. Esimerkiksi Traficomien raportin mukaan turvallisuussyistä taksin jätti ottamatta 1%, saatavuusongelmien takia 2% ja huijatuksi tulemisen pelon vuoksi 2%. Kyselyn valossa julkisuudessa esitetyt huolet eivät ole vaikuttaneet palveluiden käyttämiseen merkittävästi.

Kuten arviomuistiossakin todetaan, on perusteltua olettaa, että mediassa käydyn keskustelun aikaansaamat mielikuvat ovat voineet vaikuttaa ihmisten näkemyksiin taksipalvelujen turvallisuudesta.

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

On hyvä, että viranomaiset keräävät tietoa taksipalvelujen turvallisuustilanteesta, mutta kyselytutkimusten pohjalta on vaikea tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Kyselytutkimusten

avulla saatu mielikuva ei välttämättä vastaa todellista turvallisuustilannetta. Viranomaisten selvitysten pohjalta ei myöskään voida olettaa, että uudet taksiryttäjät ja kuljettajat olisivat aiheuttaneet asiakkaiden turvallisuuden tunteen heikkenemistä.

Arviomuistiossa on tuotu esille, että osa asiakkaista on kokenut digitaalisiin alustoihin perustuvien kyydinjakopalvelujen parantavan taksipalvelujen turvallisuutta. Taksipalvelujen turvallisuuden kehittämisen kannalta olisi perusteltua selvittää turvallisuustilannetta tarkemmin erityisesti perinteisten taksipalvelujen ja erityisryhmien kuljetusten osalta.

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

Uber näkee, että matkustajien kuluttajansuoja ja turvallisuus tulee varmistaa - myös lainsäädännössä. Ennakkoon tilatuissa kyydeissä velvoitteet voidaan hoitaa tehokkaammin kuin tolppataksissa. Viro on yksi hyvä esimerkki siitä, miten voidaan selkeästi määritellä, kuinka teknologia parantaa kuluttajan asemaa taksipalveluissa ja antaa perustellun syyn poikkeavaan sääntelyyn.

Viron sääntely suojaa kadulta taksin ottavaa kuluttajaa, mutta ei ehkäise teknologisen kehityksen, kuten uusien liikkumisapplikaatioiden, täysimittaista hyödyntämistä. Virossa vuonna 2017 hyväksytty lainsäädäntö huomioi järkevällä tavalla ns. taksitolppakyytien ja ennakkoon tilattujen kyytien erot.

Mikäli Suomessa nähtäisiin tarpeelliseksi tehdä muutoksia taksilainsäädäntöön, tulisi taksitolppakyytien ja ennakkoon tilattujen kyytien eroavaisuudet tunnistaa, ja mahdolliset lisävaatimukset tulisi kohdistaa yksinomaan tolppakyyteihin. Myös viranomaisraportit liikennepalvelulain toimivuudesta tuntuvat puoltavan tällaista lähestymistapaa.

Sekä ongelmia että ratkaisuja pohdittaessa tulisi tunnistaa ja tunnustaa se, kuinka teknologian avulla on mahdollista parantaa kuluttajan asemaa ja turvallisuutta taksipalveluissa. Moni ongelma, johon aikaisemmin olisi voinut olla perusteltua hakea ratkaisua julkisen sektorin toimenpiteellä voidaan tänä päivänä ratkaista tehokkaammin ja joustavammin teknologian avulla.

Uberin käyttäjä tunnistaa kyytinsä applikaation avulla - se näyttää käyttäjälle auton merkin ja tyypin, rekisteritunnuksen sekä kuljettajan nimen. Uberin sovellus antaa matkustajalle myös kiinteän hinnan matkasta ennen sen vahvistamista. Sovellus sisältää myös muita matkan turvallisuutta lisääviä ominaisuuksia, kuten mahdollisuuden seurata reittiä sekä jakaa tiedon sijainnista ja arvioidusta saapumisajasta ystävien ja perheenjäsenten kesken. Matkan jälkeen sekä asiakas että kuljettaja voivat jättää toisistaan arvion ja antaa palautetta. Niin kuljettaja kuin matkustajakin voi menettää

pääsyn sovellukseen mikäli arviot ovat toistuvasti heikkoja. Näin pyrimme ylläpitämään huolta palvelun laadusta ja kaikkien käyttäjien turvallisuudesta.

Kehitämme teknologiaamme jatkuvasti. Uudet ominaisuudet lisäävät turvallisuutta: sovellus osaa nykyään mm. muistuttaa matkustaja huomioimaan pyöräilijät, mikäli kyyti päättyy pyöräkaistan läheisyyteen.

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

Uber näkee, että viranomaisten tulisi selvittää taksipalvelujen turvallisuustilannetta tarkemmin, jotta mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset olisivat perusteltuja. Uber kuitenkin puoltaa ajatusta, että erityisryhmien palvelua varten vaadittaisiin lisäkoulutus, joka keskittyisi esimerkiksi esteettömän kaluston turvavarusteiden käyttöön.

Uber painottaa, että mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset tulisi kuitenkin kohdistaa pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin. Kuten arviomuistiossakin tuodaan esille, erityisryhmien kuljetuspalveluissa tarvittavaa erityisosaamista ei ole syytä vaatia kaikilta taksinkuljettajilta alalle tulon kynnyksen kohtuullisuuden vuoksi.

Alalle tulon kynnystä ei tulisi nostaa lupavaatimuksia kiristämällä. Koska turvallisuus on yksi keskeinen palvelujen käyttöön vaikuttava tekijä, on yritysten jo siitäkin syystä panostettava turvallisuuteen ja palvelujen laatuun. Uber huolehtii käyttäjien turvallisuudesta ja palvelun laadusta muun muassa arvioinnin ja palautteen avulla. Matkan jälkeen asiakkaat voivat jättää kyydistä arvion ja antaa palautetta, ja kuljettaja voi menettää pääsyn sovellukseen, mikäli arviot ovat toistuvasti heikkoja.

Kokemuksen kertyminen ja palautteen saaminen sekä mahdollinen lisäkouluttautuminen auttaa kuljettajia kehittämään ja tarjoamaan entistä laadukkaampia palveluja asiakkaille.

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?

Mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset tulisi kohdistaa pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin.

7. Olisiko liikennepalvelulain 151 §:n taksiliikenneluvan haltijoiden kuljettajiin liittyvien velvoitteiden toteutuminen ja valvonta mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella sekä koulutussuunnitelmavaatimuksella? Mikä olisi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneluvan haltijoille asetetun veloitteen toteutuminen?

Ennen kuin mahdollisia lisävaatimuksia suunnitellaan, olisi selvitettävä tilannekuva tarkemmin, kuinka taksiliikenneluvan haltijat toteuttavat näitä velvoitteita nykyisten vaatimusten mukaisesti.

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?

Kenttävalvonnan tulisi kohdentua osa-alueisiin ja toimijoihin, joiden kohdalla arvioidaan olevan suurin valvontatarve. Valvonnan kohdistaminen tulisi toteuttaa palautteen ja valitusten perusteella. Yleinen valvonnan lisäys ei välttämättä ole kustannustehokkain tapa parantaa erityisryhmien tai perinteisten taksien palvelutasoa.

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

Kansainväliset esimerkit taksisääntelystä puoltavat jaottelua ennakkotilausten ja lennosta otettujen kyytien välillä. Mikäli Suomessa nähtäisiin tarpeelliseksi tehdä muutoksia taksilainsäädäntöön, tulisi taksitolppakyytien ja ennakkoon tilattujen kyytien eroavaisuudet tunnistaa, ja mahdolliset lisävaatimukset tulisi kohdistaa yksinomaan tolppakyyteihin. Lisäksi kuten aiemmissa vastauksissa on todettu, voidaan jaottelua jatkaa myös erityisryhmien palveluiden suuntaan.

Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

10. Pidättekö 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?

Taksilupien määrä on kasvanut ja alalle on syntynyt kokonaan uutta kilpailua. Valtaosa Traficomien teettämään kyselytutkimukseen osallistuneista on ollut tyytyväisiä taksipalvelujen saatavuuteen. Kyselytutkimusten lisäksi olisi tarpeen kerätä tilastotietoa taksipalvelujen todellisesta saatavuustilanteesta.

On myös otettava huomioon, että taksipalvelut eivät ole koskaan aikaisemminkaan olleet saatavilla kattavasti kaikkialla Suomessa, kuten arviomuistiossakin todetaan. Lisäksi tässä vaiheessa liikennepalvelulain muutoksista on kulunut suhteellisen lyhyt aika, ja markkinat voivat vielä kehittyä myös syrjäisillä alueilla luoden erilaisia toimintamalleja.

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

Kyllä.

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

Kyllä. Yhtäältä olisi myös tärkeä miettiä kuntien roolia ja niiden mahdollisuutta hankkia täydentäviä taksipalveluja.

13. Olisiko viranomaisen syytä edellyttää esimerkiksi taksirytyksiä ja välitysyhtiöitä toimittamaan nykyistä laajemmin tietoa taksipalvelujen tarjonnasta? Miten tämä tulisi käytännössä toteuttaa? Millaisia kustannuksia tällaisesta veloitteesta voisi yrityksille syntyä?

Tietopohjainen päätöksenteko vaatii perustakseen yhteismitallista, standardisoitua ja kattavaa dataa. Samalla on kuitenkin muistettava, että datan keräämiseen liittyy herkkyyksiä niin yksityisyydensuojan kuin alan kilpailuun liittyvien seikkojen vuoksi. Siksi tarkan ja eri tietokantoja yhdistämällä yksilöitävissä oleva datan kerääminen ei ole kannatettavaa. Tietoon liittyviä herkkyyksiä ja toisaalta tiedon keräämisestä syntyviä kustannuksia voidaan pienentää valitsemalla pidempi tarkastelujakso. Viranomaistyön pohjaksi tulee kerätä vain aggregoitua ja anonymisoitua dataa. Tällainen tieto todennäköisesti riittää makrotason ohjaukseen ja tietopohjaisen päätöksenteon tueksi.

Tiedon kerääminen on toteutettava tavalla, joka on mahdollisimman kevyt. Uusia veloitteita asetettaessa kannattaa myös muistaa markkinoiden luonne: veloitteiden vaikutus erityisesti pieniin kuljetusyrityksiin voi olla merkittävä.

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

Liikennepalvelulain muutoksista on tässä vaiheessa kulunut suhteellisen lyhyt aika, ja markkinat voivat vielä kehittyä myös syrjäisillä alueilla luoden erilaisia toimintamalleja.

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)?

Uber kannattaa nykytilan säilyttämistä. Liikennepalvelulain muutoksista on tässä vaiheessa kulunut suhteellisen lyhyt aika, ja markkinat voivat vielä kehittyä myös syrjäisillä alueilla luoden erilaisia toimintamalleja.

16. Jos liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös, jossa määritellään, milloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua, niin millainen säännöksen tulisi olla konkreettisesti? Pitäisikö siinä määritellä tietyt alueet tai ajankohdat, vai esimerkiksi tietynlainen taksitarjonnan tilanne (esim. alueella ei toimi yhtään aktiivista taksirytystä)? Liittyykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

Uber kannattaa nykytilan säilyttämistä.

17. Liittyisikö taksirytysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

Kyllä.

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

Kela-taksikykydeissä on ollut runsaasti ongelmia ympäri Suomen. Kelan toteuttama uusi kilpailutus ei ollut suoraan sidoksissa liikennepalvelulakiin, ja on selvää, että Kelan tulee korjata toimintatapojaan. Yksi mahdollisuus yksinkertaistaa toimintaa on mahdollistaa Kela-kydyt palvelusetelimallin kautta.

Pienemmissä kunnissa on anekdoottien mukaan ollut saatavuusongelmia erityisesti hiljaisina arki-iltoina. Näissä kunnissa julkisin varoin kustannettujen ajojen osuus on suuri ja taksipäivystyksen ajoista merkittävä osa on ollut käytännössä ambulanssiajoja korvaavaa matalan kiireellisyysasteen sairaankuljetusta. Tällaisissa tapauksissa olisikin mahdollista, että kuntien ja sairaanhoitopiirien olisi kannattavaa ratkoa saatavuuskysymystä ostopalveluna. Tämä on täysin mahdollista nykyisen lain puitteissa, mutta ratkaisuun ei ole haluttu tarttua. Tähän voisi kannustaa esim. pilottiprojektien kautta.

Saatavuuden ongelmiin voitaisiin löytää ratkaisuja muista maista kuten Saksasta ja Kanadasta. Esimerkiksi Innisfilin kaupungissa julkinen liikenne on järjestetty yhteistyössä Uberin kanssa vuodesta 2017 lähtien. Innisfilin perusongelmat ovat tuttuja myös Suomesta: kohtuullisen harvaan asuttu kaupunki, jossa bussiliikenteen järjestämisen kustannukset per nousu ovat korkeat. Tämän lisäksi bussit tarjoavat usein henkilöautoon verrattuna selvästi heikomman palvelutason: jotta reitti kulkisi läheltä mahdollisimman montaa kuntalaista, tulee reiteistä pitkiä ja matkanteosta näin hidasta.

Yleisesti ottaen alalle tulon kynnyks on keskeinen tekijä, jolla voidaan vaikuttaa saatavuuteen. Mitä matalampi kynnyks, sen todennäköisempää että palvelujen tarjontaa on enemmän. Liikennepalvelulain ensimmäisessä esityksessä ollut pienimuotoinen toiminta voisi tarjota mahdollisuuden parantaa palveluiden saatavuutta erityisesti maaseudulla.

Alalla tulon kynnyksistä voitaisiin laskea myös vaikuttamalla vakuutuskustannuksiin. Tällä hetkellä markkinoilla ei tietääksemme ole tarjolla 'pay-as-you-go' tyyppistä ammattimaista vakuutusta, mikä nostaa aloituskustannuksia merkittävästi ja voi rajoittaa kiinnostusta palveluiden tarjoamiseen.

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?

Välityspalveluiden – kuten Uberin – on liikennepalvelulain puitteissa jaettava tiedot taksiryttäjien saamista korvaussummista verottajalle. Uber on kannattanut tätä uudistuksen alusta asti: digitaaliset palvelut ovat hyvä keino vähentää harmaata taloutta. Uberin kautta tehdyissä kyydeissä ei liiku käteistä, sillä ennakkoon tilatut kyydit maksetaan aina kortilla. Lisäksi Uber-sovellusta käyttäviltä kuljettajilta vaaditaan aina yrityksen taksiliikennelupa ja taksinkuljettajan ajolupa.

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

Verohallinnon selvitys ei kyennyt osoittamaan harmaan talouden lisääntyneen alalla lakiuudistuksen myötä.

On myös huomattava että Verohallinnon selvitys perustui verohallinnon oman aineiston analyysiin, jossa lakiuudistuksen vaikutukset kokonaan tilastoinnin ulkopuoliseen ns. pimeiden taksien markkinaan jäivät huomioimatta. On todennäköistä että ns. pimeiden taksien määrä väheni laillisen markkinan kasvaessa.

Vuonna 2016 Verohallinto antoi lausuntonsa hallituksen esitykseen liikennekaaresta, missä se toi esille näkemyksiä harmaan talouden torjunnasta. Yhtenä keskeisenä huomiona oli, että: "Taksamittarin olemassaolo ei ole itsessään tae siitä, että sen tuottama tieto saatetaan verotuksen perusteeksi." Verohallinnon antaman lausunnon mukaan ajotietojen sähköinen raportointimenettely ja siihen liittyvä tietovarasto tehostaisivat harmaan talouden torjuntaa ja edistäisivät kilpailuneutraliteetin toteutumista toimialalla. (ks. Verohallinnon lausunto 15.11.2016)

Liikennepalvelulain myötä välityspalvelut – kuten Uber – jakavat Verohallinnolle vuosittain tiedot maksuliikenteestä yrittäjien ja alustan välillä. Täysin digitaalinen järjestelmä niin asiakkaan ja kuljettajan kuin kuljettajan ja alustan välillä ehkäisee tehokkaasti harmaata taloutta, sillä kaikista maksutapahtumista jää jälki. Lisäksi Uberin kautta tehdyissä kyydeissä ei liiku käteistä, sillä ennakkoon tilatut kyydit maksetaan aina kortilla.

Mikäli Suomessa nähtäisiin tarpeelliseksi tehdä muutoksia taksilainsäädäntöön, tulisi taksitolppakyytien ja ennakkoon tilattujen kyytien eroavaisuudet tunnistaa, ja mahdolliset lisävaatimukset tulisi kohdistaa yksinomaan tolppakyyteihin.

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

Uber kannattaa tietojen keräämistä verovalvonnan toteuttamiseksi, ja näkee, että digitaalisten palvelujen kautta on mahdollista vähentää harmaata taloutta.

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

Aiemmin on esitetty mallia, missä taksamittari vaadittaisiin tolppakyyteihin, mutta tästä voitaisiin poiketa, mikäli kyyti on tilattu ja se maksetaan sellaisen teknisen käyttöyhteyden avulla. Tällä mallilla voitaisiin myös ratkaista EU-sääntelyyn liittyvät haasteet.

Harmaan talouden torjunnan ja valvonnan kannalta tarpeellisten tietojen keräämisestä ja toimittamisesta viranomaisille säädetään jo nyt liikennepalvelulaissa ja verotusmenettelylaissa. Kerättävien vähimmäistietojen tarkempi määrittely voisi parantaa nykytilannetta.

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

Ymmärtääksemme tietojen kerääminen ja toimittaminen on mahdollista, mutta yksityiskohdista ja teknisistä näkökulmista olisi hyvä keskustella vielä tarkemmin suoraan Verohallinnon kanssa.

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

Tällä hetkellä tietojen toimittaminen Verohallinnolle tapahtuu manuaalisesti. Olisi hyvä pohtia kuinka prosessissa voidaan hyödyntää teknologiaa. Ideaalitulanteessa tietojen jakaminen hyödyttäisi myös yksittäisiä toimijoita (esimerkiksi tietojen siirtyminen suoraan veroilmoitukseen).

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

Kuten Kilpailu- ja kuluttajavirastokin on todennut, taksamittaripakko kaikkien kyytien osalta voisi vähentää olennaisesti kilpailua markkinoilla kuluttajien edun vastaisesti eikä taksamittari ole kuluttajansuojelun kannalta välttämätön. Kilpailun sekä markkinoiden toimivuuden ja kehittymisen kannalta on tärkeää, että sovelluspohjaisten palveluntarjoajien toimintaedellytyksiä ei heikennetä eikä tehokkaan dynaamisen hinnoittelun soveltamista vaikeuteta.

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

Vaikka taksin ei tarvitse enää olla ulkoisesti tunnistettavissa, on suurimmassa osassa takseja käytössä yhä taksivalaisin, koska se antaa mahdollisuuden muun muassa käyttää bussikaistoja. Lisäksi taksissa on oltava näkyvillä luvat, joiden avulla asiakas voi tunnistaa auton taksiksi. Uberin käyttäjä tunnistaa kyytinsä applikaation avulla - se näyttää käyttäjälle auton merkin ja tyypin, rekisteritunnuksen sekä kuljettajan nimen.

Tunnuksen pitäisi olla kustannuksiltaan edullinen sekä helppo ottaa käyttöön ja pois tarpeen mukaan, jotta taksipalveluiden tarjoamiseen käytettävää ajoneuvoa ei lukita yksinomaan tähän käyttöön. Esimerkiksi taksivalaisin täyttää nämä kriteerit.

Lähtökohtaisesti tunnistamisen tulisi tapahtua teknologian avulla esimerkiksi rekisterinumeroon pohjautuen. On epätodennäköistä että uusien ulkoisten tunnuksien käytön lisäämisellä voitaisiin merkittävästi vaikuttaa alan valvontaan.

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?

Uber suhtautuu positiivisesti liikenne- ja viestintäministeri Harakan näkemykseen, että 2020-luvun ratkaisu olisi, että takseihin vaadittaisiin digitaalinen sovellus, jossa algoritmit huolehtivat, että kaikki tarvittava tieto olisi kaikkien tarvittavien tahojen saatavilla. Tällä voitaisiin muun muassa pienentää harmaan talouden riskejä.

Yksityiskohtaisella tasolla sovellusten sääntelyn sijaan tulisi keskittyä välityspalveluiden kautta saataviin verovälityksen kannalta tarvittaviin tietoihin.

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?

Liikennepalvelulaki on tuonut markkinoille useita palveluita, jotka tarjoavat kuluttajille kiinteän hinnan. Myös Uber on siirtynyt kyytien ennakkohinnoitteluun Suomessa. Uberia käyttäessään asiakas tietää kyydin lopullisen hinnan jo tilatessaan palvelua ennen tilauksen vahvistamista. Kuluttajan näkökulmasta suurin mahdollinen läpinäkyvyys saavutetaan kertomalla kyydin toteutuva hinta etukäteen. Uberin malli toimii esimerkkinä siitä, kuinka teknologian avulla on mahdollista parantaa käyttäjäkokemusta.

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

Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksen mukaan taksien hintojen kehitys on ollut maltillista pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Tilastoitu hintojen nousu Uudellamaalla käytännössä seurausta Taksi Helsingin ja Lähitaksin hinnoittelumuutoksista. Kuluttajille on tarjolla myös edullisempia vaihtoehtoja, mikä tulisi ottaa paremmin huomioon tilannekuvan tarkastelussa.

Tilastokeskuksen nykyinen taksien hintaseurantamalli ei sovellu kehittyvän markkinan kokonaisuuden seurantaan. Kuluttajalle on tarjolla nykyisin sekä aiempaa kalliimpia että edullisempia vaihtoehtoja.

On myös muistettava, että aiemmin taksipalvelut hinnoiteltiin koko maassa suurimmilla mahdollisilla enimmäishinta-asetuksen mahdollistamilla hinnoilla, kuten arviomuistiossa tuodaan myös hyvin esille.

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

-

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

Kuluttajan näkökulmasta suurin mahdollinen läpinäkyvyys saavutetaan kertomalla kyydin toteutuva hinta etukäteen. Uberin malli toimii esimerkkinä siitä, kuinka teknologian avulla on mahdollista parantaa käyttäjäkokemusta.

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?

Uber näkee, että hinnoittelurakennetta ei tulisi säännellä.

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

Uberia käyttäessään asiakas tietää kyydin lopullisen hinnan jo tilatessaan palvelua ennen tilauksen vahvistamista. Liikennepalvelulaki ja sovellukset ovat helpottaneet hintojen vertailua ja tehneet ylipäättään mahdolliseksi tietää ennalta matkojen hinnat.

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

Hintasääntelyä voisi harkita kadulta otettaville kyydeille. Mikäli sääntelyyn tehtäisiin muutoksia, tulisi taksitolppakyytien ja ennakkoon tilattujen kyytien eroavaisuudet tunnistaa, ja mahdolliset lisävaatimukset tulisi kohdistaa yksinomaan tolppakyyteihin.

Sovelluspohjaisissa kyydeissä kuluttaja saa tarvittavat tiedot selville helposti ja pystyy myös vertailemaan kyytien hintoja.

35. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia hinnoitteluun liittyviä ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

-

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista taksipalvelujen laatuun liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

Julkisessa keskustelussa on pohdittu palveluiden laatua muun muassa kie-li-tai-don ja pai-kal-lis-tun-te-muk-sen osal-ta. Avoimilla markkinoilla yritykset kilpailevat mm. laadulla ja hinnalla. Markkinoilla on varmasti tilaa erilaisille palveluille, ja toisaalta on yritysten etu tarjota laadukkaita palveluita. Uberin palvelussa teknologia edesauttaa sujuvan reitin valitsemisessä,

mahdollistaa palautteen antamisen niin kuljettajille kuin matkustajille sekä auttaa kommunikaatiossa.

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

Arviomuistiossa todetaan että julkisessa keskustelussa esitetyt kokemukset liittyvät ilmeisesti ensisijaisesti tolpalta otettuihin takseihin, mutta myös erityisryhmät ovat nostaneet esille kuljettajien paikallistuntemuksen puutteen julkisesti korvatuissa kuljetuksissa.

Tältä pohjalta Uberin ajatus mahdollisten korjaustoimenpiteiden kohdistamisesta erityisryhmien palveluihin ja tolppakyyteihin vaikuttaa perustellulta.

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

Uber näkee, että mahdolliset lisävaatimukset tai velvoitteet tulisi kohdistaa pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin.

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

Uber ei näe tarpeelliseksi mitata kuljettajien osaamista kirjallisen kokeen lisäksi myös käytännössä. Yrityksillä ja välityspalveluilla on avoimilla markkinoilla riittävät kannusteet huolehtia palveluidensa laadusta.

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

Taksinkuljettajien kokeen vaatimusten kiristäminen vaikeuttaisi työvoiman saatavuutta taksialalla erityisesti maahanmuuttajien ja pitkäaikaistyöttömien työllistymisen osalta. Mahdollisuuksia työllistyä taksitoimialalle ei pitäisi heikentää, ja erityisesti taksinkuljettajan kokeen kielitaitovaatimuksia ei tulisi lisätä.

Erytyisesti pääkaupunkiseudun suhteen kysymys on aiheellinen. Helsingin vieraskielisen väestön määrän ennustetaan kasvavan jopa Joensuun kaupungin asukasluvun verran vuoteen 2030 mennessä. Asukasmäärästä olisi silloin 23 prosenttia vieraskielisiä. Vuoden 2016 lopussa työn ja koulutuksen ulkopuolella oli kuitenkin vieraskielisistä 25–64-vuotiaista 24 prosenttia, kun kotimaankielisillä vastaava osuus oli reilu kolme prosenttia.

Maahanmuuttajien kohdalla korostuu usein aiemman työkokemuksen puute sekä puutteellinen kielitaito. Monissa maissa Uber on kyennyt tarjoamaan mahdollisuuksia sosiaaliseen nousuun ja työmahdollisuuksien löytämiseen erityisesti maahanmuuttajataustaisille ihmisille. Portugalissa 33% ajamisen aloittaneista oli pitkäaikaistyöttömyydestä kärsineitä, Belgiassa 21% siirtyi ajamiseen työttömyydestä ja Pariisissa Uber on ollut erityisen tärkeä osa nuorisotyöttömyyden ratkaisua.

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

Kuten arviomuistiossa todetaan, koulutussuunnitelman edellyttäminen nostaisi alalle tulon kynnystä ja lisäisi liikenneluvan haltijoiden kustannuksia. Tästä syystä Uber ei kannata velvoitteiden lisäämistä liikenneluvan haltijoille. Uber näkee, että viranomaisten tulisi selvittää taksipalvelujen laatua tarkemmin, jotta mahdollisten lisävelvoitteiden asettaminen olisi perusteltua.

Markkinoilla nähdään myös jo nyt toimijoita jotka panostavat koulutukseen - ilman että sääntely tähän erityisesti ohjaa. Tässäkin suhteessa markkinat varmasti kehittyvät vielä ajan kuluessa.

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

Kustannukset olisivat todennäköisesti merkittäviä. Kyse ei ole pelkästään rahallisista investoinneista, vaan myös esimerkiksi ajallisesta investoinnista ja tilakustannuksista.

Mikäli koulutusvaatimuksia harkitaan, tulisi digitaalisten oppisisältöjen ja prosessien käytön olla mahdollista.

Koulutusvaatimus saattaisi myös luoda keinotekoisen kynnyksen käyttää useaa eri välityspalvelua yhtäaikaisesti, jos jokaisen välityspalvelun tulisi varmistaa erikseen kuljettajien koulutus. Tämä heikentäisi kilpailua ja markkinoiden toimivuutta.

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

Kuten arviomuistiossakin todetaan, koulutussuunnitelman edellyttäminen nostaisi alalle tulon kynnystä ja lisäisi liikenneluvan haltijoiden kustannuksia.

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

Ennakkoon tilatuissa kyydeissä erilaiset velvoitteet voidaan hoitaa tehokkaammin kuin tolppataksissa. Viro on yksi hyvä esimerkki siitä, miten voidaan selkeästi määritellä, kuinka teknologia parantaa kuluttajan asemaa taksipalveluissa. Kansainväliset esimerkit taksisääntelystä puoltavat jaottelua ennakkotilausten ja lennosta otettujen kyytien välillä. Mikäli Suomessa nähtäisiin tarpeelliseksi tehdä muutoksia taksilainsäädäntöön, tulisi taksitolppakyytien ja ennakkoon tilattujen kyytien eroavaisuudet tunnistaa, ja mahdolliset lisävaatimukset tulisi kohdistaa yksinomaan tolppakyyteihin.

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidätkö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeasuuntaisena 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?

Taksiala on perinteisesti ollut yrittäjävetoista ja on sitä edelleen. Suomessa liikennepalvelulain puitteissa Uberin toiminta välityspalveluna ei poikkea perinteisistä toimijoista. Kuljettajien ei tarvitse sitoutua yksinomaan Uberin palveluun, ja moni yrittäjä hyödyntää aktiivisesti perinteisiä välityskeskuksia, taksitolppaa ja muita sovelluspohjaisia palveluita. Uber pitää tärkeänä, että sääntely-ympäristö tukisi monenlaisen työn tekemistä sekä erilaisten työnteon muotojen yhdistämistä.

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

Liikennepalvelulain myötä yrittäjät ovat vapaita valitsemaan, mitä kautta he haluavat tarjota kyytejä. Yrittäjä voi hyvin toimia sekä itsenäisesti että useamman välityspalvelun kautta, ja kuljettajien ei tarvitse sitoutua yksinomaan esimerkiksi Uberin palveluun.

Keskeistä toimivan ja kilpaillun markkinan kehitykselle on se, että yrittäjät voivat toimia eri palveluiden piirissä jatkossakin ilman keinotekoisia rajoituksia. Myös valvonnassa tulisi kiinnittää huomiota tähän.

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

Kyllä.

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?

Kilpailulla markkinalla välityskeskuksilla on selkeät kannusteet tarjota laadukasta palvelua. Virhe- ja vahingonkorvaussäännösten selkeyttäminen lainsäädännön tasolla ei ole tarpeen.

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

Uber ei näe erityislainsäädäntöä tarpeelliseksi, sillä liikennepalvelulain myötä yrittäjät ovat vapaita valitsemaan, mitä kautta he haluavat tarjota kyytejä. Valvonnalla voidaan varmistaa, että näin myös tosiasiallisesti tapahtuu.

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

Muita kommentteja ja tietoja

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

Vaikka uudistuksen ympärillä käyty julkinen keskustelu on keskittynyt lähinnä joihinkin epäkohtiin, on uudistus kokonaisuutena onnistunut ja siinä on todella paljon hyvää niin yritysten, yhteiskunnan kuin kuluttajien näkökulmasta. Myös viranomaiselvitykset tukevat tätä käsitystä. Markkinoiden positiivisen kehityksen kannalta olisi tärkeää että toimialasta käytävä keskustelu olisi myönteisempää.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta lausua taksisääntelyn toimivuudesta. Aihe on herättänyt paljon julkista keskustelua ja on hyvä että sitä selvitetään, jotta lainsäädännölliset tarpeet perustuvat tutkittuun tietoon ja huolelliseen harkintaan.

Liikennepalvelulaki on yksi suurimpia liikennesektorin uudistuksia globaalissakin mittakaavassa. Uber uskoo, että uudistus on yksi tärkeä alusta miltä rakentaa Suomesta sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä kehityksen yhteiskuntaa.

Uberin alustan avulla liikkumispalveluiden tarjoaminen ja lisäansioiden hankkiminen on helppoa. Tämä voi tarkoittaa uusia ansaintamahdollisuuksia, pääomien tehokkaampaa käyttöä sekä kestävämpää liikkumista autoilun vähenemisen myötä erityisesti kaupungeissa kun palvelut mahdollistavat sujuvamman liikkumisen myös ilman omaa autoa.

Uber haluaa vakiinnuttaa ja kasvattaa toimintaansa Suomessa. Tällä hetkellä pääkaupunki-seudulla Uberin palveluita käyttää yli 500 aktiivista kuljettajaa ja yli 20 000 aktiivista matkustajaa. Liikennepalvelulaissa Uber on määritelty välityspalveluksi.

Yleisiä huomioita arviomuistioon ja selvityksiin liittyen

1. Selvitysten ajankohta

Ensimmäinen kaikkia kolmea selvitystä (Verottaja, Traficom, KKV) koskeva huomio on selvitysten ajankohta. Ne toteutettiin jo syksyllä 2019, kun uusi taksipalveluita koskeva lainsäädäntö ei ollut voimassa vielä ainuttakaan kokonaista tilikautta.

Tästä johtuen selvitykset jäivät puutteellisiksi ja niiden pohjalta on vaikea osoittaa erityisen kiireellisiä toimenpiteitä tarpeellisiksi.

Saman näkemyksen vaikutti jakavan Kilpailu- ja kuluttajavirasto, joka arvioi selvityksessään että "ei ole saatavilla riittävästi tietoa kyseisen ongelmalliseksi katsotun asian vakavuuden todellisesta asteesta" ja että "muutokset vaativat usein sopeutumisaikaa, jonka kesto on vaikea ennalta arvioida".

2. Selvitysten metodologia ja vertailukohtien puute

Selvitysten metodologia oli osin kyseenalainen. Lisäksi vertailutieton puutteellisuus uudistusta edeltäneestä markkinasta osaltaan vaikeuttaa pitkälle menevien johtopäätösten tekemistä.

Saadaanko esim. kuluttajille tehtävällä kyselyllä todellinen kuva esim. liikenteen turvallisuuden kehittymisestä? Tiedetäänhan yleisesti, että vaikka esim. katuväkivalta on jatkuvasti vähentynyt, mielipidetiedusteluissa kansalaisten kokema huoli siitä on lisääntynyt.

Erytisryhmien liikkumispalveluiden kohdalla Traficomien selvitysten erilainen metodologia teki tuloksista vertailukelvottomia - ja silti niitä verrattiin toisiinsa.

Veroviranomaisen selvitys puoletaan lähestyi kysymystä harmaasta taloudesta vain verottajan oman kirjanpidon näkökulmasta. Tämä ei kuitenkaan ole harmaan talouden koko kuva. Taksiliikenteen aloittamiskynnyksen laskettua ja kilpailun lisääntyessä harmaan talouden piirissä toimivien pimeiden taksien määrä on todennäköisesti laskenut. On siis täysin mahdollista, että vapaampi taksisääntely vähensi merkittävästi alan harmaata taloutta, joka oli aiemmin kokonaan verottajan aineiston ulkopuolella.

Selvitykset antavat kuitenkin myös hyvää lisätietoa alan tilanteesta ja kehityksestä.

Päätöksenteon pohjaksi niistä on Uberin mielestä hyötyä erityisesti pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna. Kannustammekin Liikenne- ja viestintäministeriötä tuottamaan taksipalveluista samalla metodologialla seurantatietoa myös tulevana vuosina. Näin kertyvät aikasarjat osoittaisivat yksittäisiä selvityksiä paremmin myös tulevat lainsäädännölliset muutostarpeet.

3. Tilastokeskuksen hintaseurannan metodologiset rajoitteet

Julkisessa keskustelussa suurta huomiota on herättänyt Tilastokeskuksen taksipalveluiden hintaseuranta. Tilastokeskuksen keräämän aineiston mukaan taksien hinta, toisin kuin ennen uudistusta luvattiin, on noussut merkittävästi alan kulukehitystä nopeammin.

Helsingin osalta Tilastokeskuksen hintatilastointi perustuu lähinnä Taksi Helsingin ja Lähitaksin hinnoitteluun. Nämä markkinoiden suurimmat toimijat nostivat hinnoitteluaan uudistuksen tultua voimaan.

Tämä ei kuitenkaan ole kehittyvän markkinan koko tilannekuva. Kuten Traficomien selvityksen erillinen tarkastelu osoittaa, on markkinoiden haastajien (Uber, Bolt ja Yango) hinnoittelu Traficomien käyttämällä verrokkimatkoilla selvästi Taksikeskusten välittämiä matkoja alemmalla tasolla.

Näkemyksemme mukaan laajempaan todellisiin ja vakioituihin matkoihin perustava aineisto osoittaisi, että hinnoittelun kokonaiskuva on Tilastokeskuksen mallia monimuotoisempi. Kuluttajalla on aiempaa useampia vaihtoehtoja valittavanaan, joista osa kalliimpia ja osa halvempia. Hintasäätelyn palauttamista on vaikea perustella hintojen nousulla - kuluttajilla voi olla perusteltuja syitä, miksi he haluavat käyttää kalliimpaa palvelua. Osin näin voi tapahtua myös tottumusten myötä tai koska matkustaja ei itse henkilökohtaisesti maksa matkaa.

Kannustammekin Liikenne- ja viestintäministeriötä, Tilastokeskusta ja Traficomia kehittämään taksialan hintaseurantaa tavalla, joka ottaisi huomioon markkinoiden kehittymisvaiheen sekä hinnoittelun monimuotoistumisen. Pelkkä suurimpien markkinajohtajien keskihintojen seuranta ei anna kattavaa kuvaa markkinasta.

Liikennepalvelulain mahdolliset muutokset

Keskeistä on se että matkustajien kuluttajansuoja ja turvallisuus tulee varmistaa - myös lainsäädännössä. Ennakoon tilatuissa kyydeissä nämä velvoitteet voidaan hoitaa tehokkaammin kuin tolppatakseissa. Hyvä esimerkki tästä on Viron taksisääntely, mikä suojaa kadulta taksin ottavaa kuluttajaa, mutta ei ehkäise teknologisen kehityksen, kuten uusien liikkumisapplikaatioiden, täysimittaista hyödyntämistä.

Kansainväliset esimerkit taksisääntelystä puoltavat jaottelua ennakkotilausten ja lennosta otettujen kyytien välillä. Viro on yksi hyvä esimerkki siitä miten voidaan selkeästi määritellä kuinka teknologia parantaa kuluttajan asemaa taksipalveluissa ja antaa perustellun syyn poikkeavaan sääntelyyn.

Mikäli Suomessa nähtäisiin tarpeelliseksi tehdä muutoksia taksilainsäädäntöön, tulisi eroavaisuudet tolppa- ja sovelluskyytien välillä tunnistaa, ja mahdolliset lisävaatimukset tulisi kohdistaa

yksinomaan tolppakyyteihin. Vielä perustellumpaa tämä on erityisryhmien kuljetusten osalta. Myös viranomaisraportit liikennepalvelulain toimivuudesta tuntuvat puoltavan tällaista lähestymistapaa.

Uber suhtautuu positiivisesti liikenne- ja viestintäministeri Harakan näkemykseen, että 2020-luvun ratkaisu olisi, että takseihin vaadittaisiin digitaalinen sovellus, jossa algoritmit huolehtivat, että kaikki tarvittava tieto olisi kaikkien tarvittavien tahojen saatavilla. Tällä voitaisiin muun muassa pienentää harmaan talouden riskejä.

Torvelainen Robert
Uber Finland Oy