

Asia: VN/1631/2020

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

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

-

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

-

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

-

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

-

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

-

6. Tulisiko mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset kohdistaa kaikkiin kuljettajiin vai pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin? Onko muuta tapaa selkeästi erottaa erityisryhmien palveluita tarjoavat kuljettajat ja kaikki kuljettajat kuin kaluston esteettömyys?

-

7. Olisiko liikennepalvelulain 151 §:n taksiliikenneluvan haltijoiden kuljettajiin liittyvien velvoitteiden toteutuminen ja valvonta mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella sekä

koulutussuunnitelmavaatimuksella? Mikä olisi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneluvan haltijoille asetetun velvoitteen toteutuminen?

-

8. Tulisiko viranomaisten kenttävalvontaa lisätä siten, että valvonta keskittyisi entistä tehokkaammin myös erityisryhmien kuljetuksiin? Mihin valvonnan tulisi erityisesti kohdistua etenkin esteettömissä kuljetuksissa? Missä valvontaa olisi tehokasta suorittaa?

-

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

-

Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

10. Pidättekö kuvausta saatavuuden nykytilasta 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?

-

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

-

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

-

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

-

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

-

15. Kannustaisiko KKV:n täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista hiljaisen ajan ajovuoroista sopimiseen, vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi (ottaen huomioon, että KKV voisi edelleen jälkikäteen katsoa yhteistyön kilpailulain vastaiseksi)?

-

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

-

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

-

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

-

Harmaan talouden torjunta – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

19. Pidättekö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksialan harmaan talouden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida kattavammin? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

-

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?

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

28. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen hintoihin ja hintakehitykseen aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

-

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

-

30. Koetteko, että 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 lisäisi hintojen vertailtavuutta ja ymmärrystä kokonaishinnasta? Hyödynnettäisiinkö vertailuhintaa taksiyrityksen valinnassa?

-

32. Jos taksimatkojen hinnoittelurakenne säänneltäisiin tietynlaiseksi, millainen sen tulisi olla käytännössä? Pitäisikö hinnoittelussa sallia tällöin useita hinnoittelutekijöitä? Jos sallittuja hinnoittelutekijöitä olisi vain yksi, mikä sen pitäisi olla?

-

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

-

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

-

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

-

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. 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?

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

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

48. Onko taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla? Liittyykö vastuun jakautumisen käytännön toteuttamiseen näkökohtia, jotka pitäisi sääntelyä mietittäessä huomioida? Miten kuluttajan sopimuskumppanin tunnistamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskukseen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?

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

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

Muita kommentteja ja tietoja

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikennepalvelulaki vapautti taksialan pitkään kestäneestä tiukasta sääntelystä heinäkuun alussa 2018. Kysymyksessä oli todella merkittävä muutos sekä alan toimijoille että asiakkaille.

Laki on ollut voimassa puolitoista vuotta, joten sekä toimijoiden että kuluttajien sopeutuminen uuteen tilanteeseen on vasta alkuvaiheessa. Näin ollen on monelta osin liian aikaista arvioida lain vaikutuksia, mikä ilmenee myös arviointimuistiosta. On tärkeää, että näin pian lain voimaantulon jälkeen pyritään puuttumaan vain vakavimpiin ja selkeästi ilmenneisiin lain puutteisiin ja annetaan markkinoille riittävästi aikaa sopeutua.

Taksipalvelujen turvallisuus

Muistion mukaan turvallisuustilanteessa ei ole tällä hetkellä todennettavissa merkittäviä muutoksia. Kyselytutkimusten mukaan asiakkaiden turvallisuudentunne on heikentynyt jonkin verran erityisesti Uudellamaalla. Varsinkin pääkaupunkiseudulla on koettu huijatuksi tulemisen riskin kasvaneen. Se on ymmärrettävää ottaen huomioon, että valtakunnassa taksikaluston ja uusien kuljettajien määrän kasvu on keskittynyt nimenomaan Uudellemaalle, ja uusmaalaiset ovat käyttäneet keskimääräisesti enemmän uusien toimijoiden palveluita.

Pääkaupunkiseudulla on paljon vilkkaita liikenneasemia, joilla ilmenneet vapaan kilpailutilanteen aiheuttamat lieveilmiöt ovat saaneet myös runsaasti julkisuutta. Voidaan perustellusti olettaa, että valtaosa turvallisuudentunteen heikkenemisestä johtuu hinnoittelun epävarmuuteen liittyvistä tekijöistä ja että huijatuksi tulemisen pelkoa ilmenee enimmäkseen taksiasemilla ja vastaavissa tilanteissa, joissa kiireetön harkinta ja hintavertailu ei välttämättä ole mahdollista. Traficomien tuore määräys hintatietojen ilmoittamisesta ennalta tilaamatta alkavien matkojen osalta sekä kaikkien osapuolten vähittäinen sopeutuminen uuteen toimintatapaan ovat omiaan vähentämään epäselviä tilanteita.

Vaikuttaa siltä, että erityisryhmien heti lainmuutoksen jälkeen kokema turvattomuudentunne on ajan kuluessa vähentynyt ja että tunne johtuisi lähinnä kuljettajien koetusta osaamistasosta. Merkittävät tiukennukset kuljettajien lupaedellytyksiin tai koulutukseen ovat omiaan nostamaan alalle tulon kynnystä, joten mahdollisten korjaustoimenpiteiden tulee olla maltillisia. Olennaista on, että luvan hakijalla on taksitoiminnan edellyttämä ammattitaito, mistä voidaan varmistua kokeella. Ammattitaito on mahdollista hankkia muutenkin kuin kurssin käymällä.

Taksipalvelujen saatavuus

Liikenneluvan haltijoiden määrä on kasvanut noin 4000:lla ja taksinkuljettajien ajolupien yli 5000:lla lain voimaantulon jälkeen. Eniten kasvua on tapahtunut Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa ja Lapissa. Tällä on ollut myönteisiä vaikutuksia palvelujen kehittymiseen.

Taksipalvelujen tosiasiallisesta saatavuudesta ei ole olemassa tilastotietoa. Kyselytutkimusten perusteella on arvioitu, että palvelujen saatavuus on pääosin hyvällä tasolla kaupungeissa ja valtaosassa taajamia, mutta pienemmissä taajamissa palvelua ei enää ole saatavilla ympärivuorokautisesti.

Harvaan asuttujen seutujen ja kaupunkiseutujen tarpeet taksipalvelujen suhteen ovat varsin erilaiset, eikä aiempi tiukasti säännelty järjestelmäkään kyennyt takaamaan taksien saatavuutta syrjäseuduilla. Uudistunut sääntely on lisännyt toimijoiden määrää kaupunkiseuduilla, mutta harvaan asutuilla alueilla on ratkaisua haettava muilla keinoilla, mm. edistämällä sivutoimista taksiyrittäjyyttä. Ääritapauksissa voi olla tarpeen, että kunnat hankkivat täydentäviä taksipalveluja esim. yöaikaan ja sellaisille henkilöille, joiden liikkuminen on taksipalvelujen varassa.

Saatavuuteen vaikuttavia ongelmia on havaittu välityskeskusten asettamiin mahdollisiin päivystysvelvoitteisiin ja ennakkotilauksiin liittyen. Mikäli korjaustoimenpiteisiin ryhdytään, riittänee päivystysvelvoitteiden osalta tässä vaiheessa, että kilpailu- ja kuluttajavirasto antaa tarkemman ohjeistuksen ajovuorojen hyväksyttävästä sopimisesta. Se tulee tehdä tavalla, joka vaikuttaa mahdollisimman vähän toimijoiden väliseen kilpailuun.

Ennakkotilauksien toteutumisen epävarmuutta poistaisi se, että välityskeskus saattaisi yhteen tilaajan ja kuljetuksen toteuttajan jo siinä vaiheessa, kun tilaus tehdään. Samalla poistuisi epätietoisuus sopimuskumppanista.

Harmaan talouden torjunta

Taksialan harmaan talouden valvontaa vaikeuttaa se, etteivät taksamittari ja ulkoinen taksitunnus ole enää pakollisia. Verohallinto ei ole pystynyt vielä kattavasti arvioimaan liikennepalvelulain vaikutuksia taksipalvelujen harmaaseen talouteen. Muistion mukaan alaan liittyvä potentiaalinen verovaje on suhteellisen pieni, ja haasteet liittyvätkin pääasiassa toimijoiden tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin ja taksialan luotettavuuteen.

Vaikuttaa siltä, että taksipalvelujen taloudellisten tietojen keräämiseen, toimittamiseen ja valvontaan liittyy useita sääntelyn täsmentämistarpeita. Sääntelyä on tältä osin kehitettävä siten, etteivät uudistukset kohtuuttomasti lisää alan toimijoiden hallinnollista taakkaa. Saavutettavien hyötyjen ja kustannusten on oltava järkevissä suhteissa.

Toimijoita on kohdeltava tasapuolisesti, mutta verovelvollisuuden täyttämistä voidaan valvoa muutenkin kuin pelkän taksamittarin avulla. Sähköisten sovellusten käyttäminen tulee sallia tiedon keruuseen myös jatkossa. Taksamittarin säätäminen pakolliseksi nostaisi tarpeettomasti alalle tulon kynnystä ja rajoittaisi kilpailua.

Taksipalvelujen hinnoittelu

Muistion mukaan taksipalvelujen hinnat ovat keskimäärin nousseet. Merkittävin nousu on tapahtunut pääkaupunkiseudulla ja muissa kaupunkimaisissa kunnissa, joissa palvelujen kysyntä on suurinta. Toisaalta tarjolla on nykyisin erilaisia taksipalveluja, joiden hinnat poikkeavat toisistaan. Edullista hintaa priorisoivalle asiakkaalle on tarjolla edullisempia kyytejä ja laatua arvostavalle kalliimpia. Kyyti voidaan myös hinnoitella aiempaa joustavammin kysyntätilanteen mukaan, mikä saattaa parantaa taksien saatavuutta korkean kysynnän aikana ja toisaalta alentaa hintaa hiljaisena aikana.

Liikennepalvelulain myötä vapautunut taksialan kilpailu on johtanut jossain määrin kirjavaan hintojen ilmoituskäytäntöön ja lisännyt matkustajien epätietoisuutta erityisesti taksiasemilta tai muuten ennalta tilaamatta alkavien kyytien osalta. Hinnoitteluun liittyvässä epätietoisuudessa on pitkälti kysymys siitä, etteivät matkustajat ole vielä tottuneet siihen, että heidän itsensä pitäisi jo etukäteen olla kiinnostuneita matkan hinnasta ja verrata eri palveluita – aivan kuten minkä muun tahansa tuotteen tai palvelun ostamisen yhteydessä. Aiemmin yhteiskunta piti huolen siitä, että kaikkien taksimatkojen hinta määräytyi samojen perusteiden mukaisesti. Matkustajat tarvitsevat aikaa sopeutuakseen uuteen tilanteeseen.

Ottaen huomioon, että lain voimaantulosta on kulunut vasta verrattain vähän aikaa, ei tässä vaiheessa tule puuttua sääntelyllä taksipalvelujen hintatasoon tai hinnoittelumalleihin. Hinnoitteluvapauden rajoittaminen johtaisi helposti mm. kilpailun vähentymiseen ja tarjonnan supistumiseen. Suurin osa hinnoittelussa koetuista epäkohdista liittyy ennalta tilaamatta alkaviin matkoihin, joiden osalta Traficom on juuri antanut hintojen ilmoittamista koskevan määräyksen. Ennen muihin korjaustoimenpiteisiin ryhtymistä tulee seurata sen vaikutuksia asiakkaiden kokemuksiin.

Taksipalvelujen laatu

Kyselytutkimuksissa taksipalvelujen laadun on koettu heikentyneen, mutta ihmiset ovat siihen kuitenkin pääosin tyytyväisiä. Eniten tyytymättömyyttä on pääkaupunkiseudulla. Nuoret ja paljon taksia käyttävät ovat keskimäärin tyytyväisempiä kuin muut ryhmät.

Kuten muistiossa todetaan, heikentyneen laadun kokemus liittyy erityisesti kuljettajien puutteelliseen kieli- ja vuorovaikutustaitoon sekä huonoon paikallistuntemukseen. Liikennepalvelulain voimaantulo toi kerralla taksialalle runsaasti mm. uusia ulkomaalaistaustaisia kuljettajia, joilla ei ollut aiempaa kokemusta taksialalta, mutta kantaväestöä huonompi suomen tai ruotsin kielen taito ja paikallistuntemus. Tilanteen voi olettaa korjaantuvan vähitellen kokemuksen karttuessa, eikä samanlaista ryntäystä taksialalle ole odotettavissa tulevaisuudessa.

Traficom valmistelee jo määräystä taksinkuljettajan kokeen kehittämiseksi, mikä vaikuttaa riittävältä parannustoimenpiteeltä tässä vaiheessa. Lakitasoisten vaatimusten lisääminen nostaisi helposti alalle tulon kynnyistä ja vaikeuttaisi yritysten työvoiman saantia.

Välityskeskusten rooli

Kilpailu- ja kuluttajaviraston (KKV) mukaan välityskeskusten toimintaan voi liittyä kilpailuoikeudellisia haasteita. Haasteita korostaa se, että suuressa osassa Suomea Kelan tai kuntien tukemat kyydit muodostavat merkittävän osan taksialan tuloista. Kilpailutuksissa menestyvät perinteiset isot välityskeskukset hallitsevat markkinoita ja vähentävät aitoa kilpailua ja palveluinnovaatioita.

Ongelmaa ei tule ratkaista tekemällä useaan eri välityskeskukseen kuuluminen lakiin perustuvaksi oikeudeksi. Puuttamalla välityskeskusten ja taksiluvan haltijoiden oikeuteen määritellä vapaasti yhteistyönsä ehdot vaikeutetaan samalla mm. liiketoiminnan kehittämistä ja brändin rakentamista sekä rajoitetaan kilpailua. KELA-kyyteihin ja kuntien tukemiin kyyteihin liittyviä kilpailuoikeudellisia haasteita ilmenee varsinkin suurimpien kaupunkiseutujen ulkopuolella harvaan asutuilla alueilla. Kyseisillä alueilla on muitakin taksipalvelujen saatavuuteen liittyviä erityisiä ongelmia, jotka tulee ratkaista erikseen puuttumatta vapaan kilpailun edellytyksiin niillä alueilla, joilla markkina toimii.

Pasuri Tiina
Helsingin seudun kauppakamari