

	Nykyinen malli	Liberaalimpi malli	Vapaa malli
<u>Alalle tulo</u>	liikennelupa	liikennelupa	rekisteröinti tai ilmoitus
<u>Hakijaa koskevat vaatimukset</u>	ammattitaito = kurssi + käytännön kokemus hyvä maine vakavaraisuus muu sopiva	ammattitaito = koe + käytännön kokemus hyvä maine ei vakavaraisuutta	ammattitaito = koe + vaihtoehdot hyvä maine ei vakavaraisuutta
<u>Liikennettä koskevat vaatimukset</u>	tarveharkinta	ei tarveharkintaa laatujärjestelmään liittyminen	ei tarveharkintaa
<u>Asemapaikka</u>	on	on	ei
<u>Ajovelvoite</u>	ympäri vuorokautinen tai poliisin ajovuorojärjestys	200h/kk	ei ajovelvoitetta
<u>Ajovuorot</u>	poliisin vahvistama = maksimilista	alan määrittelemät 200 h/kk kohdennettuna = minimilista	alan määrittelemät
<u>Hinnat</u>	LVM:n vahvistama enimmäistaksa	hintojen rekisteröinti	vapaa
<u>Tilauskeskus</u>	ilmoitusvelvollisuus	ei sääntelyä	ei sääntelyä
		Siirtymäaika (3 vuotta)	
		määrälliset rajoitukset lupien määrä 10 % + 10% + 10 % hintojen rekisteröinnin lisäksi kolme maksuluokkaa	esim. liberaalimman mallin kaltainen

Taksityöryhmän esille nostamien taksitoiminnan sääntelymallien taloudelliset vaikutukset

Pertti Kiuru – Iikka Kuosa – Matti Pulkkinen – Toni Riipinen



1. JOHDANTO	3
2. TAKSIMARKKINAT TÄLLÄ HETKELLÄ JA NYKYINEN SÄÄNTELY	4
2.1. TAKSIPALVELUJEN KYSYNTÄ	4
2.2. TAKSIPALVELUJEN TARJONTA	7
2.2.1. TAKSILUPIEN MÄÄRÄN JA TAKSITIHEYDEN KEHITYS SEKÄ AMMATTIAJOKILOMETRIT	7
2.2.2. TAKSIMATKOJEN HINNAT JA TAKSILIIKENTEEEN KUSTANNUKSET	9
2.2.3. TAKSITOIMINNAN KANNATTAVUUS	10
2.3. TAKSITOIMINNAN NYKYINEN SÄÄTELY	11
3. KILPAILUN VAIKUTUS JA EDELLYTYKSET TALOUSTEORIAN PERUSTEELLA TAKSITOIMIALALLA	13
3.1 KILPAILUN TOIMIVUUDEN VAIKUTUS HYVINVOINNILLE JA TOIMIALAN KEHITYKSELLE	13
3.2 EDELLYTYKSET KILPAILUN SYNTYMISELLE	14
3.3 JULKISEN VALLAN SÄÄTELY, KILPAILUN TOIMIVUUS JA YHTEISKUNNAN HYVINVOINTI	16
3.4 TALOUSTEORIA JA TAKSITOIMIALAN ERITYISPIIRTEET	16
4. TAKSITYÖRYHMÄN ESILLE NOSTAMIEN UUSIEN SÄÄTELYMALLIEN VAIKUTUKSET KULUTTAJIEN, YRITTÄJIEN JA YHTEISKUNNAN KANNALTA	22
4.1 VAPAA MALLI	22
4.1.1. VAPAAN MALLIN VAIKUTUKSET KULUTTAJIIN	23
4.1.2. VAPAAN MALLIN VAIKUTUS NYKYISIIN TAKSIYRITTÄJIIN	28
4.1.3. VAPAAN MALLIN VAIKUTUKSET UUSIIN YRITTÄJIIN	29
4.1.4. VAPAAN MALLIN VAIKUTUKSET TAKSITOIMIALAAN	29
4.2 LIBERAALIMPI MALLI	30
4.2.1. LIBERAALIN MALLIN VAIKUTUKSET KULUTTAJIIN	31
4.2.2. LIBERAALIN MALLIN VAIKUTUKSET NYKYISIIN YRITTÄJIIN	34
4.2.3. LIBERAALIN MALLIN VAIKUTUKSET UUSIIN YRITTÄJIIN	34
4.2.4. LIBERAALIN MALLIN VAIKUTUKSET TAKSITOIMIALAAN	35
4.3. YHTEENVETO VAPAAN JA LIBERAALIN MALLIN EROISTA SEKÄ TALOUDELLISELTA KANNALTA TOIVOTTAVAN JÄRJESTELMÄN PIIRTEET	36
4.4. EROT ALUEELLISISSA VAIKUTUKSISSA ERI MALLIEN YHTEYDESSÄ	38
4.5. SIIRTYMÄVAIHEEN KEHITYS	41
5. JOHTOPÄÄTÖKSET	43
TILASTOLÄHTEET	46

1. Johdanto

Tässä selvityksessä on suoritettu taloudellinen arviointi liikenne- ja viestintäministeriön asettaman taksityöryhmän työssä esille nousseiden kahden vaihtoehdoisen taksiliikenteen säätelymallin vaikutuksista. Keskeisiä painopisteitä arvioinnin suorittamisessa ovat olleet:

- Mallien vaikutukset kuluttajan kannalta
- Mallien vaikutukset taksitoimialan kehitykselle

Arvioinnissa on keskitytty eri vaihtoehtojen pidemmän aikavälin vaikutusten arviointiin. Taustana selvitykselle voidaan todeta, että taksitoiminta on tällä hetkellä viimeisiä vahvasti säänneltyjä toimialoja Suomessa. Taksitoimintaa on viimeisen vuosikymmenen kuluessa liberalisoitu lukuisissa Euroopan alueen maissa. Yhteiskunnan hyvinvoinnin kannalta tällainen kehitys olisi tämän arvioinnin johtopäätösten perusteella hyödyllinen myös Suomessa. Taksitoimintaan ei liity merkittäviä erityisnäkökulmia, jotka puolustaisivat toimialan nykyisenkaltaista säätelyä julkisen vallan toimesta. Kääntäen ilmaistuna samoin perusteiden voitaisiin säädellä useimpia muitakin toimialoja. Toimialojen vahva säätely yhteiskunnan toimesta on kuitenkin yleisesti hyväksytty haitalliseksi asiaksi.

Raportin toisessa luvussa luodaan katsaus taksitoimintaan tilastojen valossa Suomessa. Kolmannessa luvussa esitellään lyhyesti talousteorian keskeiset tulemat kilpailun edellytyksistä, hyödyistä ja vaikutuksista. Näitä verrataan myös taksitoiminnan taloudelliseen luonteeseen. Neljännessä luvussa käsitellään esille nousseiden säätelymallien vaikutusta nykytilanteeseen ja toisiinsa verrattuna sekä pohditaan taloudellisen hyvinvoinnin kannalta mahdollisimman hyödyllisen säätelymallin rakennetta. Luvussa otetaan myös lyhyesti kantaa eri mallien mahdollisiin alueellisiin eroihin ja kehitykseen siirtymävaiheen aikana. Viides luku kokoaa tämän selvityksen havainnot ja johtopäätökset yhteen.

2. Taksimarkkinat tällä hetkellä ja nykyinen sääntely

2.1. Taksipalvelujen kysyntä

Suomen koko taksitoiminnan volyymi oli vuonna 2003 noin 800 miljoonaa ammatti-ajokilometriä. Tilastokeskuksen tilastojen mukaan yhtiömuotoisten ja ammatinharjoittajien tuottamien taksipalveluiden liiketoiminnan tuotot olivat n. 620 miljoonaa euroa. Taksitoiminnalle on tyypillistä kysynnän voimakkaat ajalliset vaihtelut. Niitä esiintyy vuorokauden sisällä, viikonpäivittäin ja kuukausittain.

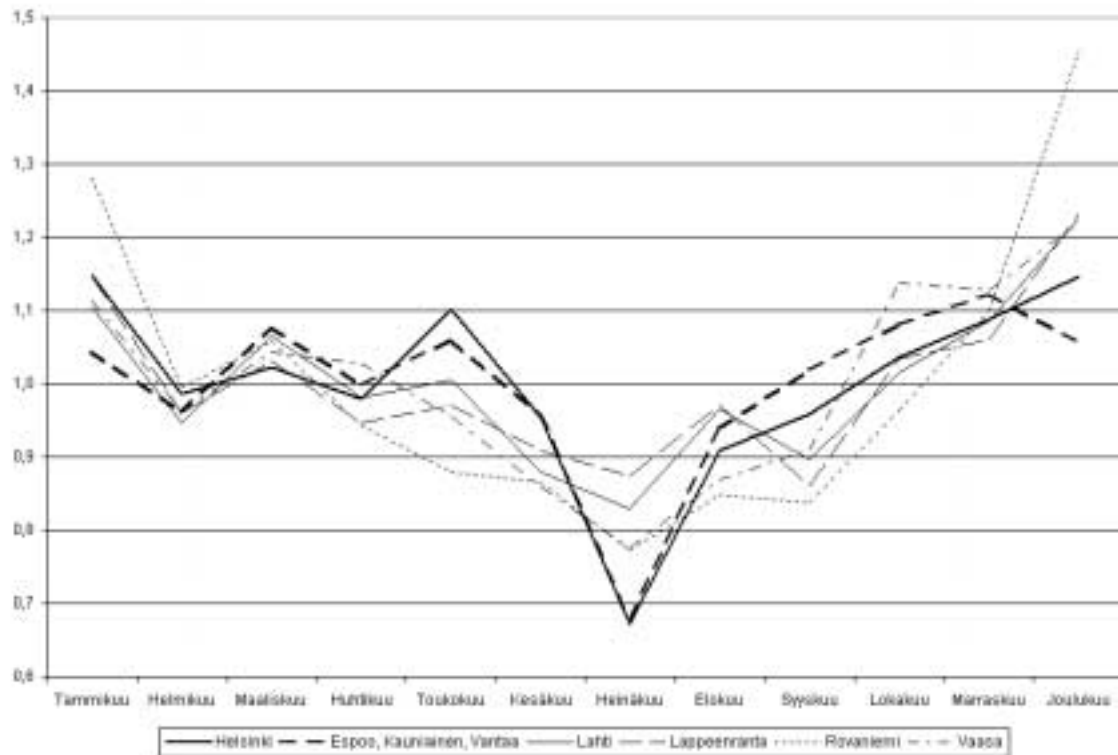
Seuraavassa on esitetty taksikysynnän ajallinen vaihtelu kuukausittain, viikoittain ja vuorokaudenajoittain esimerkkiaineistojen avulla. Suomen Taksiliiton kautta pyydettiin välitettyjen tilausten määriä eräiltä tilauskeskuksilta eri puolilta maamme. Tietoja pyydettiin kolmelta vuodelta 2001-2003. Vuodet poikkesivat varsin vähän toisistaan, joten jatkossa on käytetty vain vuoden 2003 tietoja. Sähköisiä, käyttökelpoisia vastauksia saatiin Helsingistä, Lahdesta Lappeenrannasta, Rovaniemeltä ja Vaasasta sekä osin käyttökelpoinen vastaus (kuukausittain ja viikonpäivittäin) Lähitaksi Oy:ltä (Helsingin ympäristökunnat: Espoo, Kauniainen ja Vantaa).

Eri alueiden tiedot on yhteismitallistettu esimerkiksi kuukausittaisessa vertailussa siten, että kuukausien keskiarvoa on verrattu kunkin kuukauden arvoon. Vastaavasti on menetelty viikonpäivien ja vuorokauden tuntien osalta.

Kuukausittainen vaihtelu

Taksipalvelujen kysyntä kuukausittain poikkeaa eri alueilla jossain määrin toisistaan (kuvio 1). Helsingissä ja sen ympäristökunnissa kysyntä on varsin tasaista ympäri vuoden lukuun ottamatta heinäkuuta, jolloin kysyntä on selvästi vähäisempää. Muilla alueilla talvikuukausien kysyntä on selvästi suurinta ja kesäkuukausien pienintä. Suurimmat erot kuukausittaisessa kysynnässä esimerkkikunnissa on aineiston perusteella Rovaniemellä, missä joulukuun kysyntä on lähes kaksinkertainen heinäkuuhun verrattuna.

Kuvio 1. Taksipalvelujen kysynnän vaihtelu kuukausittain vuonna 2003.

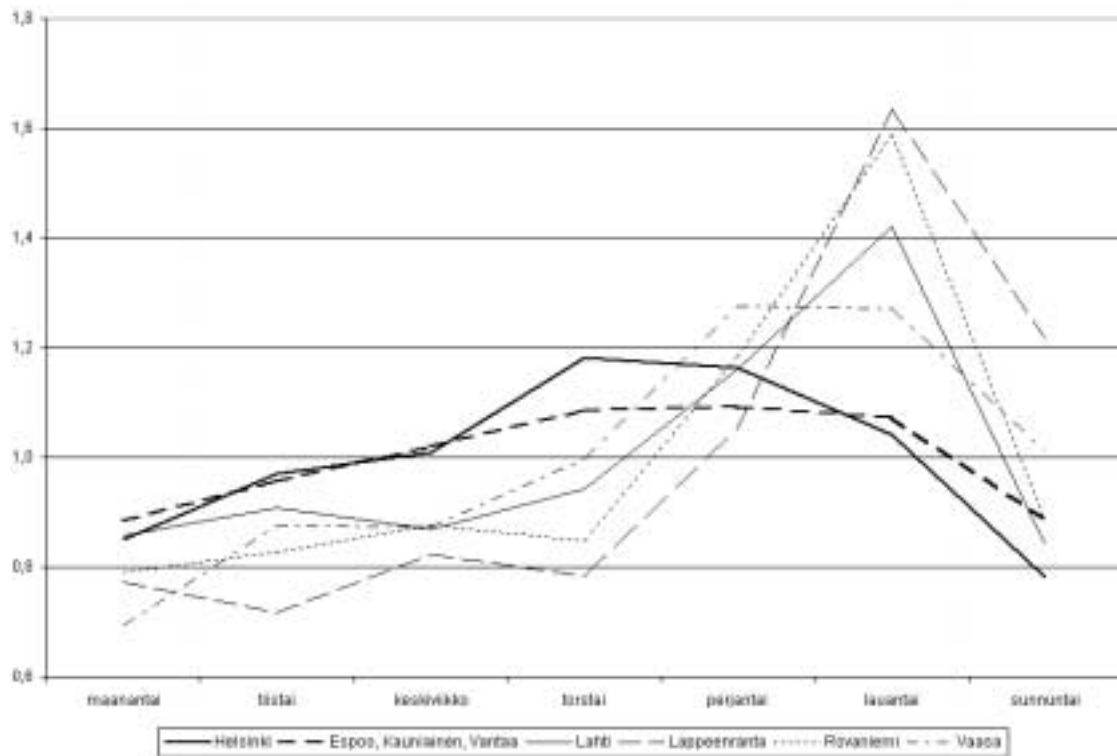


Viikonpäivittäinen vaihtelu

Viikonpäivittäistä vaihtelua vuonna 2003 tarkasteltiin syyskuuhun sijoittuvan esimerkkiviikon 39 avulla. Taksikysyntä noudattaa vuodenajasta riippumatta hyvin samantyyppistä viikonpäivittäistä rytmiä, joten yhden esimerkkiviikon tarkastelu on riittävä.

Kuvion 2 mukaan Helsingissä ja sen ympäristökunnissa viikonpäivittäinen kysynnän vaihtelu jää varsin vähäiseksi. Torstai, perjantai ja lauantai erottuvat kuitenkin hieman muita päiviä suuremmalla kysynnällä. Lahdessa, Lappeenrannassa ja Rovaniemellä lauantai erottuu selvästi muita viikonpäiviä suuremmalla kysynnällä. Vaasassa taas perjantain ja lauantain kysyntä on suurempaa kuin muina viikonpäivinä. Suurin ero viikonpäivittäisessä kysynnässä on Lappeenrannassa, jossa lauantain kysyntä on noin 2,3-kertainen tiistaihin verrattuna.

Kuvio 2. Taksipalvelujen kysynnän vaihtelu viikonpäivittäin viikolla 39 vuonna 2003.



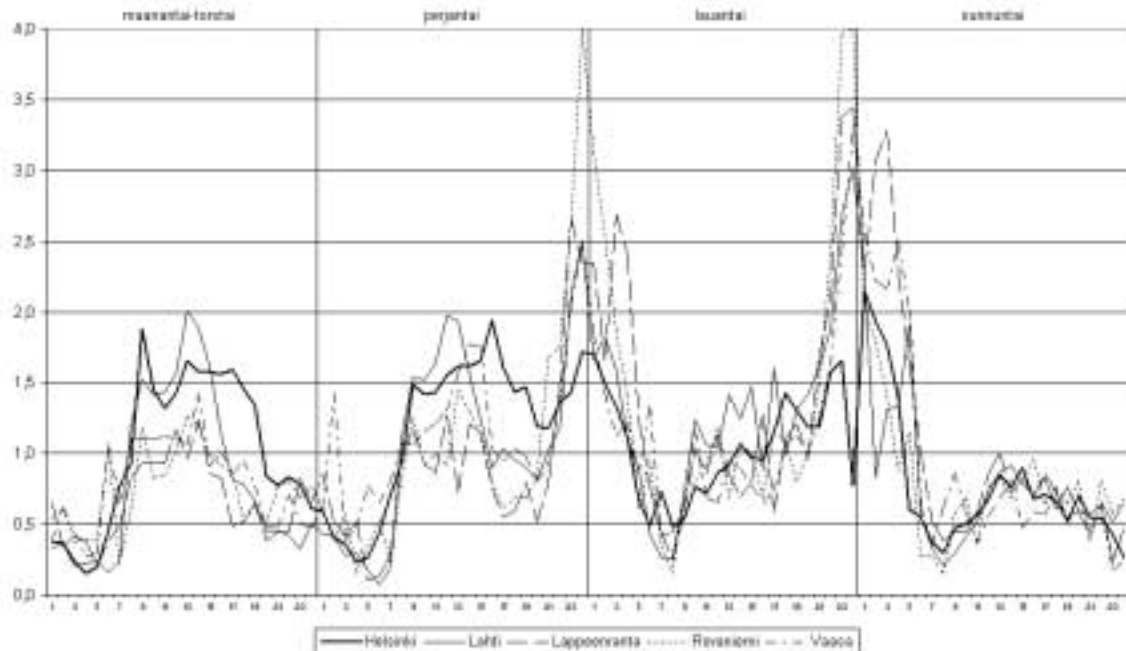
Vuorokaudenajoittainen vaihtelu

Kuvioon 3 on otettu vuorokauden tuntien kysyntä erikseen jokaiselta viikonlopun vuorokaudelta perjantaista sunnuntaihin. Maanantaista torstaihin kysyntä ei vuorokauden sisällä paljonkaan poikkea toisistaan, joten niiden osalta on käytetty ao. päivien keskiarvoa.

Maanantaista perjantaihin taksikysyntä vuorokauden vaihteesta lähtien aina noin kello seitsemään asti on varsin vähäistä. Sen jälkeen kysyntä nousee selvästi korkeammalle tasolle ja vähenee jälleen iltaa kohti maanantaista torstaihin. Perjantaina ja lauantaina taksikysyntä kasvaa vuorokauden viimeisinä tunteina kohotakseen kysyntähuippuunsa perjantain ja lauantain sekä lauantain ja sunnuntain vuorokauden vaihteessa. Lauantaina ja sunnuntaina taksikysyntä päivisin on varsin vähäistä.

Viideltä paikkakunnalta saatujen kysyntälukujen mukaan näyttäisi siltä, että suurimmat vuorokaudenaikaiset kysynnän vaihtelut ovat Rovaniemellä. Muilla paikkakunnilla ja erityisesti Helsingissä nimenomaan kysyntähuiput jäävät alemmalle tasolle. Helsingissä kysyntähuippujen mataluuteen vaikuttanee se, että takseja otetaan ao. aikaan keskimääräistä enemmän asemilta ja ”lennosta”. Rovaniemellä kysyntä on viikonlopun vuorokauden vaihteiden huipussaan noin 40-kertainen verrattuna hiljaisimpaan aikaan. Eri alueiden välillä näyttää siis olevan eroja myös vuorokauden sisällä tapahtuvissa vaihteluissa.

Kuvio 3. Taksikysynnän vaihtelu eri vuorokaudenaikoina viikolla 39 vuonna 2003.



Koko Suomen taksikyydeistä pääkaupunkiseudulla suoritettiin vuonna 2003 n. 33 % (23 % taksiluvista, 19 % väestöstä). Muiden kaupunkimaisten kuntien osuus kokonaiskysynnästä oli n. 30 % (32 % taksiluvista, 43 % väestöstä), taajaan asuttujen kuntien 13 % (15 % taksiluvista, 17 % väestöstä) ja maaseutumaisten kuntien n. 24 % (29 % taksiluvista, 21 % väestöstä).

2.2. Taksipalvelujen tarjonta

2.2.1. Taksilupien määrän ja taksitiheyden kehitys sekä ammattiajokilometrit

Taulukon 1 mukaan taksilupien määrä on vuodesta 2000 vuoteen 2003 laskenut manner-Suomen alueella hieman. Suomen Taksiliiton tietojen mukaan taksilupien määrä on pysynyt ainakin viimeisten kymmenen vuoden aikana varsin tasaisena. Taksilupien määrä on kasvanut pääkaupunkiseudulla sekä muissa kaupunkimaisissa kunnissa. Taajaan asutuissa kunnissa taksilupien määrä on niukasti laskenut. Maaseutumaisissa kunnissa taksilupien määrä on vähentynyt selvästi.

Taulukko 1. Taksilupien määrä ja taksitiheys vuosien 2000 ja 2003 lopussa sekä taksien ammattiajokilometrit/auto vuonna 2002 tilastollisen kuntaryhmittelyn mukaan.

		Pää- kaupun- kiseutu	Kaupun- kimaiset kunnat (pl. Pks)	Taajaan asutut kunnat	Maaseu- tumaiset kunnat	Manner- Suomi
Taksilupien lukumäärä	2000	2 137	2 957	1 476	3 008	9 578
	2003	2 225	3 065	1 449	2 810	9 549
Taksitiheys	2000	2,24	1,33	1,68	2,73	1,86
	2003	2,28	1,36	1,63	2,62	1,84
Ammattiajokm/auto	2002	125 900	85 400	78 600	66 600	72 300

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö, lääninhallitukset.

Taksitiheys = taksilupien määrä/1000 asukasta

Taksitiheys on Pääkaupunkiseutua ja nimenomaan Helsinkiä lukuun ottamatta kääntäen verrannollinen kuntien kaupunkimaisuuteen/maaseutumaisuuteen. Selvästi korkein taksitiheys on maaseutumaisissa kunnissa, seuraavana ovat taajaan asutut kunnat ja pienin taksitiheys on kaupunkimaisissa kunnissa. Pääkaupunkiseudun taksitiheys on lähes maaseutumaisten kuntien tasolla.

Nopeasta väestökasvusta huolimatta pääkaupunkiseudun ja kaupunkimaisten kuntien taksitiheys on kasvanut vuodesta 2000 vuoteen 2003. Taksilupien määrää on siis lisätty hieman nopeammin kuin väestö on kasvanut näillä alueilla. Taajaan asutuissa kunnissa taksitiheys on hieman laskenut taksilupien määrän vähetessä, mutta väestön hieman kasvaessa. Maaseutumaiset kunnat ovat menettäneet runsaasti väestöään, mutta taksilupien määrä on laskenut sitäkin enemmän. Taksitiheys on tämän seurauksena myös laskenut olennaisesti.

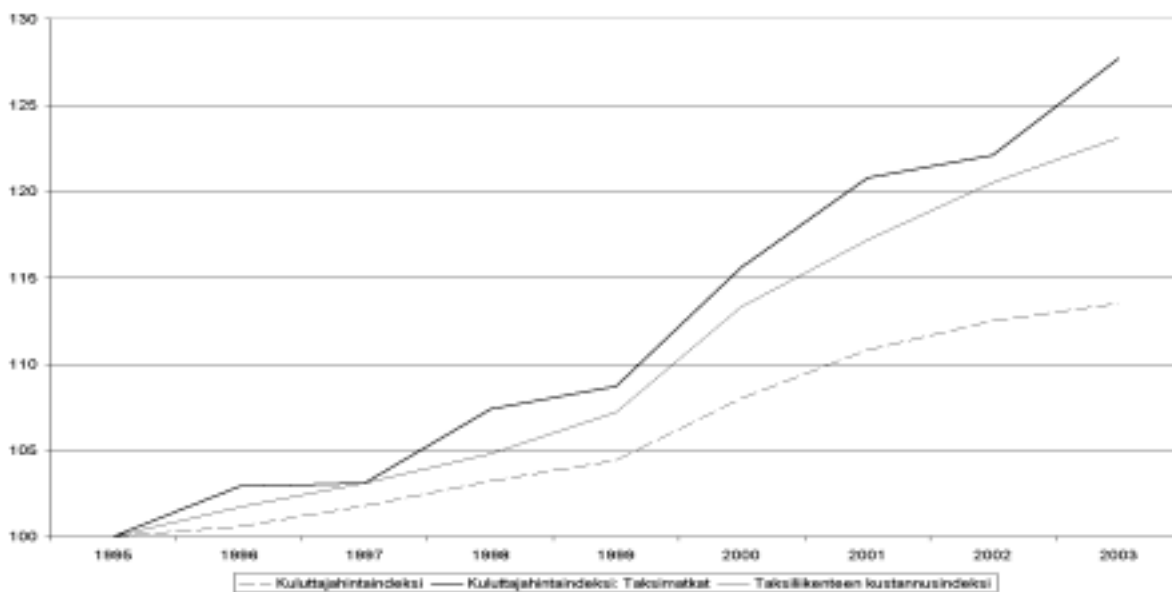
Yksittäisistä kunnista suurimmat taksitiheydet löytyvät merellisen saaristomme pienistä kunnista, Lapin ja Kainuun harvaan asutuista kunnista sekä sisämaan järviolueen pienehköistä kunnista. Pienimmät taksitiheydet ovat suurten kasvavien kaupunkikeskusten väestöltään voimakkaasti kasvavissa lähikunnissa sekä muutamissa Pohjanmaan rannikkokaupungeissa.

Autoa kohti laskettujen vuotuisten ammattiajokilometriä mukaan taksit ajavat Pääkaupunkiseudulla selvästi enemmän kuin muualla maassa. Ajetut ammattiajokilometrit näyttävät siis olevan yhteydessä alueen taajamien suuruuteen ja taajama-asteeseen. Eli, mitä harvemmin asutusta ja maaseutumaisemmasta alueesta on kysymys sitä vähäisemmät ovat yksittäisen taksin ammattiajokilometrit.

2.2.2. Taksimatkojen hinnat ja taksiliikenteen kustannukset

Taksimatkojen hintakehitystä kuluttajahintaindeksin osana on seuraavassa verrattu kuluttajahintaindeksin kokonaisindeksiin sekä taksiliikenteen kustannusindeksiin (kuvio 4). Taksimatkojen hinnat ovat nousseet tarkastelukaudella olennaisesti nopeammin kuin kuluttajahinnat keskimäärin.

Kuvio 4. Kuluttajahintaindeksin ja sen osaindeksin, taksimatkat sekä taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys vuosina 2000-2003.

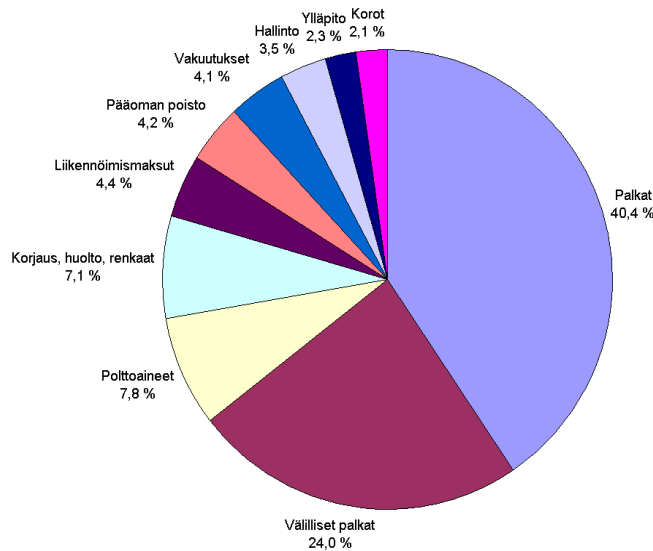


Lähde: Tilastokeskus.

Taksiliikenteen kustannusindeksi on tarkastelukaudella noussut hieman taksimatkojen hintaindeksiä hitaammin. Ero ei ole suuri, mutta osoittaa kuitenkin sen, että taksimatkojen hinnat ovat nousseet kustannustason nousua nopeammin eli hinta-kustannusmarginaali on kasvanut.

Kuviossa 5 on esitetty taksiliikenteen kustannusindeksissä käytetty painorakenne. Se kuvaa siis taksiliikenteen kustannusrakennetta. Sen mukaan kaksi kolmasosaa kustannuksista muodostuu palkoista (40 %) ja välillisistä palkoista (24 %). Polttoaineet sekä kaluston korjaus, huolto ja renkaat kattavat noin 15 % kustannuksista. Muiden yksittäisten erien suuruus jää 2-4 %:iin.

Kuvio 5. Taksiliikenteen kustannusindeksin painorakenne 31.12.2002.



Lähde: Tilastokeskus.

2.2.3. Taksitoiminnan kannattavuus

Taksielinkeinon kannattavuutta voidaan tarkastella Tilastokeskuksen yritysten tilinpäätöstilaston avulla (taulukko 2). Taksiryttäjistä osa toimii ammatinharjoittajina ja osa toiminnasta on yhtiömuotoista. Taksiliikenteen tuloslaskelmassa vuosilta 2000-2002 on mukana lähes kuudentuhannen kahdenkertaista kirjanpitoa pitävän taksitoimintaa harjoittavan tahon tiedot¹.

Taksiliikenteen toimialan liiketoiminnan tuotot olivat vuonna 2002 yhteensä 621 miljoonaa euroa (yhtiömuotoiset ja ammatinharjoittajat yhteensä). Tuloslaskelmassa kiinnittyy huomio viimeiselle ”tilikauden tulos” -riville, jonka mukaan tulos on noin 25 % liiketoiminnan tuotoista. Lisäksi kolmen viimeisen vuoden aineiston perusteella näyttää siltä, että tuloksen osuus liiketoiminnan tuotoista on hienoisessa nousussa.

Ammatinharjoittajat eivät kirjaa kaikkia palkkakulujaan tuloslaskelmaan. Tämän huomioimiseksi taulukon kaksi lukua voidaan tilastokeskuksen arvion mukaan² korjata olettamalla palkkakulujen olevan 35 % liiketoiminnan tuotoista. Toisin sanoen tulosta on korjattava 8-10 % alaspäin. Taksitoiminnan kannattavuus on ollut korkealla tasolla vaikka tämä korjaus otettaisiin huomioon. Vertailukelpoinen liiketulos on

¹ Näistä osa on ammatinharjoittajia, osa yhtiömuotoisia. Suomessa on tällä hetkellä noin 800 yhtiömuotoista taksirytytystä.

² Tilastokeskus/Rauno Viita

vuosina 2000-2002 liikkunut n. 25 % tasolla ammatinharjoittajien palkkakorjaus huomioiden³.

Taulukko 2. Taksiliikenteen tuloksen muodostuminen vuosina 2000-2002.

60220 Taksiliikenne	2000		2001		2002	
	1 000 €	%	1 000 €	%	1 000 €	%
TULOKSEN MUODOSTUMINEN						
Liikevaihto	430 033		467 845		487 982	
Liiketoiminnan muut tuotot (pl. käyttöom. myyntivoitot)	3 536		3 762		4 138	
Liiketoiminnan tuotot yhteensä	433 569	100,0	471 607	100,0	492 120	100,0
Aine- ja tarvikkeikäyttö	-45 673	-10,5	-46 269	-9,8	-46 970	-9,5
Ulkopuoliset palvelut	-10 671	-2,5	-12 742	-2,7	-15 021	-3,1
Henkilöstökulut	-117 980	-27,2	-128 628	-27,3	-135 902	-27,6
Liiketoiminnan muut kulut	-73 305	-16,9	-79 885	-16,9	-84 092	-17,1
Valmisteverastojen lisäys/vähennys, +/-	239	0,1	28	0,0	155	0,0
Käyttökate	186 180	42,9	204 112	43,3	210 290	42,7
Suunnitelman mukaiset poistot	-30 254	-7,0	-32 762	-6,9	-35 428	-7,2
Pysyvien vastaavien arvonalentumiset	-32	0,0	-247	-0,1	-210	0,0
Vaihtuvien vastaavien arvonalentumiset	-9	0,0	-71	0,0	0	0,0
Liiketulos	155 886	36,0	171 035	36,3	174 653	35,5
Rahoitustuotot	411	0,1	689	0,1	1 408	0,3
Rahoituskulut	-7 796	-1,8	-8 947	-1,9	-8 301	-1,7
Tuloverot	-40 427	-9,3	-42 859	-9,1	-42 678	-8,7
Muut välittömät verot	-1 829	-0,4	-1 286	-0,3	-1 386	-0,3
Nettotulos	106 245	24,5	118 633	25,2	123 695	25,1
Satunnaiset tuotot	2 161	0,5	1 787	0,4	1 980	0,4
Satunnaiset kulut	-1 046	-0,2	-1 208	-0,3	-853	-0,2
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	1	0,0	5	0,0	0	0,0
Kokonaistulos	107 361	24,8	119 218	25,3	124 823	25,4
Poistoeron lisäys/vähennys, -/+	-307	-0,1	-213	0,0	-204	0,0
Vapaaehtoisten varausten lisäys/vähennys, -/+	-1 044	-0,2	-648	-0,1	-348	-0,1
Tilikauden tulos	106 011	24,5	118 358	25,1	124 271	25,3
Rahoitustulos	136 538		151 710		159 333	
Saadut konserniavustukset	0		0		0	
Maksetut konserniavustukset	0		0		0	

Lähde: Tilastokeskus.

2.3. Taksitoiminnan nykyinen säätely

Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään henkilöliikennelaissa sekä lakia täydentävässä asetuksessa. Taksiliikenteen harjoittaminen on **luvanvaraista** ja luvan myöntää lääninhallitus.

Taksiluvan hakijan on oltava sopiva harjoittamaan liikennettä. Lupa voidaan myöntää:

³ Päivittäistavarakaupassa on olemassa samantyyppinen tilanne jossa osa toiminnasta tapahtuu ammatinharjoittajien puitteissa. Päivittäistavarakaupassa myös lasketaan samantyyppisiä palkkakorjauksia kuin edellä on tehty taksitoiminnan osalta. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että päivittäistavarakaupassa 5 %:n liiketulosta pidetään hyvänä.

- Henkilölle, joka hallitsee itseään ja omaisuuttaan, on vakavarainen, hyvämaineinen, ammattitaitoinen ja henkilönä muutenkin sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä
- Oikeushenkilölle, joka on vakavarainen ja jonka liikenteestä vastaava henkilö hallitsee itseään ja omaisuuttaan, kykenee asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan, on hyvämaineinen, ammattitaitoinen ja henkilönä muutenkin sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä.

Taksiluvan myöntäminen edellyttää kolmeviikkoisen taksiliikenteen yrittäjäkurssin suorittamista hyväksyttävästi. Lupaa myönnettäessä sovelletaan tarveharkintaa. Taksiluvan myöntämisessä otetaan huomioon:

- Onko pääasiallisella toiminta-alueella kysyntää?
- Mitkä ovat eri asiakasryhmien tarpeet?
- Onko suunniteltu yritystoiminta tarkoituksenmukaista ja taloudellista?

Tärkein luvan myöntämiseen vaikuttava peruste on pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä. Kysyntää arvioidaan mm. asukasluvun suhteella taksien määrään (ns. taksitiheys) sekä ottamalla huomioon paikalliset olosuhteet, kuten yhteisliikennejärjestelyt, tilauskeskustoiminta ja joukkoliikennejärjestelyt.

Asiakasryhmien tarpeiden huomioon ottamisessa lähtökohtana on asiakkaan etu ja hyvä taksin saatavuus. Haetulta liikenteeltä edellytetään, että se on taloudellisesti ja tarkoituksenmukaisesti järjestetty. Taksilupa myönnetään viideksi vuodeksi, jonka jälkeen se uusitaan, ellei erityisiä syitä sen uusimatta jättämiselle ole. Luvassa vahvistetaan liikenteen asemapaikka ja liikenteen aloittamisajankohta.

Taksiluvan haltija on velvollinen pyydettyään suorittamaan luvan mukaisen ajon, jollei ole voittamattomia esteitä tai muita päteviä syitä. Liikennettä saa harjoittaa vain lupaan merkityltä asemapaikalta. Perusteluna tälle on ollut se, että näin voidaan varmistua siitä, että kalusto sijoittuu kaikkialle kysynnän edellyttämällä tavalla. Liikennealueena on koko manner-Suomi. Kun tilattu ajo on suoritettu, asemapaikalle on palattava viivytyksettä.

Taksiluvan nojalla saa harjoittaa sopimusperusteisesti yleisesti käytettävissä olevaa, muuta joukkoliikennettä täydentävää liikennettä esimerkiksi asiointi- ja syöttöliikennettä. Taksiluvan nojalla saa tilausliikenteessä kuljettaa myös kevyitä tavaralähetyksiä (max 100 kg). Henkilöautoa saa kuljettaa ammattimaisessa liikenteessä vain henkilö, jolla on asemapaikan poliisin myöntämä henkilöauton ammattiajolupa. Lupa voidaan myöntää henkilölle, joka täyttää ajokorttiasetuksessa mainitut ammattiajoluovan saamisen edellytykset. Lupa raukeaa henkilön täyttäessä 70 vuotta.

3. Kilpailun vaikutus ja edellytykset talousteorian perusteella taksitoimialalla

3.1 Kilpailun toimivuuden vaikutus hyvinvoinnille ja toimialan kehitykselle

Markkinatalouden yksi perusedellytys on kilpailulliset markkinat. Näillä markkinoilla kummallakaan osapuolella, myyjällä tai ostajalla, ei ole valta-asemaa toiseen ja osapuolet voivat valita markkinakumppaninsa suuresta joukosta vaihtoehtoja. Kilpailulliset markkinat johtavat optimaaliseen myyjien ja ostajien väliseen tapahtumien määrään, mikä puolestaan johtaa yhteiskunnan hyvinvoinnin maksimoitumiseen.

Kilpailullisilla markkinoilla yritykset ovat niin sanottuja hinnan ottajia, eli yksittäiset yritykset, eivät voi vaikuttaa markkinoiden hintatasoon. Yritys ei voi laskea tai nostaa hintaansa markkinatasosta, koska laskiessaan hintaa yritys tekisi tappioita ja nostaessaan hintaa asiakkaat eivät ostaisi hyödykettä yritykseltä. Markkinoilla on tilanne, jossa olemassa oleva markkinahinta tuottaa kaiken tarvittavan tiedon yritykselle sekä asiakkaiden kysynnästä että kilpailijoiden toiminnasta. Tällaista tilannetta kutsutaan talousteoriassa täydelliseksi kilpailuksi.

Kilpailun toimiessa yritykset asettavat hintansa kustannusperusteisesti. Talousteorian mukaan yrityksen asettama hinta on yhtä kuin yritykselle hyödykkeen tuottamisesta aiheutuneet rajakustannukset eli ne kustannukset, jotka viimeisen kyseessä olevan hyödykkeen tuottamisesta ovat aiheutuneet. Tällä hintatasolla yritykset ansaitsevat niin sanotut normaalit voitot eli voittotason, joka tuottaa tuotannontekijöille niiden käytöstä normaalin korvauksen⁴.

Mitä kauempana tietyn hyödykkeen tai palvelun markkinat ovat edellä kuvatusta täydellisesti kilpailluista markkinoista, sitä korkeammaksi tuotteen tai palvelun hintataso kohoaa verrattuna sen tuotannosta aiheutuneisiin kustannuksiin. Markkinoiden kilpailullisuuden toinen ääripää on täydellinen kilpailu ja toinen on monopoli. Käytännössä useimmat todelliset toimialat sijoittuvat näiden kahden ääritapauksen väliin. Yrityksillä on jokin määrä markkinavoimaa ainakin ajallisesti rajoitetulla tavalla, mikä mahdollistaa voiton tekemisen. Yritysten hinnoittelun vapautta ja tätä kautta kykyä tuottaa voittoa rajoittavat lähinnä kuluttajien halukkuus maksaa tietystä tuotteesta tai palvelusta, kilpailijat sekä uhka uusien kilpailijoiden alalle tulosta.

Koska kilpailullisilla markkinoilla ei ole mahdollista saavuttaa kuin normaali voittotaso, yrityksillä on kannuste vaikuttaa tuotteen hintaan muuttamalla tuottamansa hyödykkeen ominaisuuksia. Asiakkaat puolestaan ovat valmiita maksamaan enemmän vain hyödykkeistä, jotka tuottavat heille enemmän hyötyä. Yritykset voivat siis ansaita parempia voittoja, jos ne pystyvät tuottamaan hyödykkeitä, jotka vastaavat paremmin asiakkaiden vaatimuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kilpailluilla

⁴ Toisin ilmaistuna toiminnan kustannukset ja tuotot ovat yhtä suuret. Tuotot jaetaan korvauksina tuotannontekijöille, lähinnä työvoimalle ja pääomalle, eikä ”ylimääräisiä” synny. Juuri tämä tuottojen ja kustannusten vastaavuus on keskeinen syy miksi kilpailullinen markkinatasapaino johtaa hyvinvoinnin maksimoitumiseen

markkinoilla myyjillä on taloudellinen kannuste parantaa tuottamiensa hyödykkeiden laatua.

Sama kannustevaikutus, mikä liittyy laadun parantamiseen, liittyy myös hyödykkeen saatavuuden parantamiseen. Saatavuus voidaan ajatella jopa laadun yhtenä ominaisuutena. Yrityksellä on kannuste lisätä hyödykkeen saatavuutta, jos se hyötyy tästä taloudellisesti. Asiakas on taas valmis maksamaan parantuneesta saatavuudesta niin kauan kun se parantaa hänen hyötyään. Tästä seuraa se, että kilpailu johtaa hyödykkeen saatavuuden paranemiseen niin kauan kuin kuluttajat ovat valmiita maksamaan parantuneesta saatavuudesta.

Yhteenvedona voidaan todeta, että kilpailun toimivuus johtaa hyödykkeiden hintojen ja tuotantokustannusten välisen marginaalin kapenemiseen tai toisin ilmaistuna kustannusvastaavuuteen. Lisäksi yritysten pyrkimys saavuttaa voittoja sekä ostajien toisistaan poikkeavat mieltymykset johtavat markkinoiden tarjonnan monipuolistumiseen. Markkinoiden eri osa-alueilla yritykset saavat hinnoitteluvoimaa tarjoamalla erikoistuneita tietyn asiakasryhmän tarpeet täyttäviä hyödykkeitä. Markkinoiden monipuolistuminen tuottaa hyötyä myös koko kuluttajajoukolle, koska kuluttajien vaihtoehtojen määrä kasvaa. Ostajat voivat siis valita hyödykkeen laajemmasta valikoimasta.

3.2 Edellytykset kilpailun syntymiselle

Jotta markkinoille voi kehittyä toimiva kilpailu, tiettyjen ehtojen on toteuduttava. Nämä ehdot liittyvät ennen kaikkea yritysten mahdollisuuteen aloittaa ja lopettaa tietty toiminta.

1. Markkinoilla pitää olla useita toimijoita, jotta yksittäiset toimijat eivät voi vaikuttaa markkinoiden toimintaan.
2. Yksittäisellä toimijalla ei saa olla merkittävää markkinavoimaa. Mikään yritys ei saa olla niin suuri, että sen toimet vaikuttavat markkinoiden toimintaan.
3. Kaikilla halukkailla pitää olla vapaa mahdollisuus aloittaa liiketoiminta eli alalle tulon täytyy olla vapaata. Jos alalle tulolle ei ole esteitä, syntyneet voitot houkuttelevat alalle uusia yrittäjiä, jotka vaikuttavat alan voittoihin laskevasti, mutta alan tarjontaa nostavasti. Vastaavasti alalle tulon esteet antavat markkinoilla jo toimiville yrityksille hinnoitteluvoimaa, mikä johtaa hintojen nousemiseen. Alalta poistumisen esteet ovat yhtä tärkeitä kuin alalle tulon esteet. Uudet yrittäjät eivät ole valmiita tulemaan markkinoille, vaikka siellä on mahdollista tehdä voittoja, jos alalta poistuminen aiheuttaa kustannuksia.

Alalle tulon ja poistumisen esteitä muodostuu käytännössä kolmella tavalla:

- I. Tietyllä toimialalla voi olla luontaisia alalle tulon esteitä, jotka johtuvat esimerkiksi toimialalle vaadittavan alkuinvestoinnin suuruudesta.
- II. Toimialalla jo olevat yritykset voivat pyrkiä luomaan alalle tulolle esteitä esimerkiksi laskemalla hintoja tilapäisesti tasolle, jolla ei ole pitkällä aikavälillä

taloudellisesti kannattavaa toimia. Tämä toimii pelotteena alalla mahdollisesti haluaville.

- III. Viranomaisten säätely voi luoda rajoituksia alalle tuloon ja poistumiseen. Alalla toimiminen voi olla luvanvaraista tai viranomaiset voivat vaatia tiettyjen vaatimusten täyttämistä, jotta toimialalle saa aloittaa liiketoiminnan.

Ensimmäinen edellä mainituista seikoista, eli toimialalle tulon luonnolliset esteet, ovat taloudellisessa mielessä ”aito” este kilpailun toimivuudelle. Ne eivät siis ole seurausta tietoisesta toiminnasta yhteiskunnan tai yksittäisten yritysten taholta vaan juontavat juurensa taloudellisiin lainalaisuuksiin.

Taksitoimialalla ei ole luonnollisia alalle tulon esteitä, jotka johtuisivat suurista alkuinvestoinneista. Tällaiset suuret ja kiinteät toiminnan aloittamiseen vaadittavat kustannukset ovat samalla yleisin syy kilpailun toimimattomuuteen. Jos taksilupien määrää ei rajoitettaisi, eli alalle tulo ja siltä poistuminen olisi vapaata, auton omistajat voisivat tulla tai poistua markkinoilta lähes tulkoon reaaliaikaisesti (katso lähemmin asiasta Perloff 2001, s. 249). Jos taksikyytien kysyntä kasvaa tässä tilanteessa, markkinahinta nousee ja alalla olevat taksiryttäjät ansaitsevat lyhyellä aikavälillä epätavallisen korkeita voittoja. Nähdessään voittomahdollisuuksia muut auton omistajat tulevat markkinoille aiheuttaen tarjonnan kasvamisen, joka johtaa markkinahinnan laskuun. Alalle tuloa tapahtuu kunnes viimeinen alalle tulija, marginaalinen yritys, ansaitsee normaalivoittoja pitkällä aikavälillä.

Samalla tavalla kysynnän vähentyminen taksitoimialalla johtaa tässä tilanteessa markkinahinnan laskuun, joka taas johtaa edellä kuvattuun, mutta vastakkaisuuntaiseen dynamiikkaan. Alalla olevat yritykset tekevät lyhyellä aikavälillä tappiota ja ne yritykset joiden kustannukset ovat yli uuden hintatason poistuvat markkinoilta. Yrityksiä poistuu markkinoilta kunnes viimeinen sitä harkitseva, eli marginaalinen yritys, saavuttaa normaalivoitot pitkällä aikavälillä eli pystyy kattamaan kaikki toiminnastaan aiheutuvat kustannukset.

3.3 Julkisen vallan säättely, kilpailun toimivuus ja yhteiskunnan hyvinvointi

Kilpailun toimivuus on yhteiskunnan hyvinvoinnin kannalta oleellisen tärkeä asia. Kaikissa olosuhteissa sen synnylle ei kuitenkaan ole edellytyksiä tai kilpailu markkinoilla ei muista syistä toimi. Julkisen vallan rooli kilpailun toimivuuden kannalta voi olla kahdenlainen. Tilanteissa, joissa kilpailun synnylle ei ole taloudellisia edellytyksiä, tiettyjen markkinoiden toiminta on ajautunut tilanteeseen, jossa markkinat eivät toimi tehokkaasti tai ulkoisvaikutusten takia markkinatasapaino ei ole yhteiskunnallisesti hyväksyttävä, julkisen vallan puuttuminen säättelyn keinoin markkinoiden toimintaan voi olla perusteltua. Esimerkiksi kilpailuviranomaisten toiminta perustuu tähän. Toisaalta julkisen vallan säättely voi olla myös haitallista kilpailun toimivuuden ja yhteiskunnan hyvinvoinnin kannalta. Useimmat toimialat ja markkinat toimivat parhaalla mahdollisella tavalla ilman säättelyä. Jälkimmäisessä tapauksessa taloudellisessa mielessä paras mahdollinen ratkaisu on luonnollisesti säättelyn lopettaminen.

Erityistilanteissa, joissa julkisen vallan puuttumisella voidaan saavuttaa esimerkiksi yhteiskunnalliselta kannalta tarkasteltuna toivottavia päämääriä on muistettava, että säättely tuo mukanaan aina myös ongelmia. Se aiheuttaa aina sekä epäsuoria, että suoria kustannuksia ja useimmissa tapauksissa voidaan kyseenalaistaa onko säättelyn avulla edes käytännössä mahdollista saavuttaa haluttuja hyötyjä. Lisäksi tutkimuksen ja käytännön kokemusten perusteella on havaittu, että säättelyn alkuperäinen tarkoitus kääntyy usein toimialalla toimivien yritysten etujen turvaamiseksi⁵.

Säättelyn luomien esteiden, kuten uusien yrittäjien pääsyn estäminen toimialalle, avulla markkinoilla jo toimivat yritykset voivat saada, ja käytännössä myös ovat usein saaneet, itselleen markkinavoimaa, joka on mahdollistanut ylisuurten voittojen tekemisen kuluttajien kustannuksella. Kyseisten kilpailuongelmien johdosta toimialan säättelyä pohdittaessa on mietittävä ketä varten säättelyä harjoitetaan. Lisäksi on pohdittava ovatko säättelyn haitat suuremmat kuin hyödyt.

3.4 Talousteoria ja taksitoimialan erityispiirteet

Edellä on esitetty peruseriaatteet, joita talousteoria on kyennyt luomaan kilpailun vaikutuksista ja edellytyksistä. Nämä peruseriaatteet voidaan kiteyttää hyvin lyhyesti: kilpailulliset markkinat ovat yhteiskunnan hyvinvoinnin kannalta välttämättömät ja julkisen vallan toimenpiteiden tulisi keskittyä takaamaan kilpailun synty ja toimivuus eri markkinoilla. Edellä on kuitenkin myös viitattu erityistapauksiin, joissa perussääntö ei yhtä selvästi ole voimassa. Näissä tapauksissa toimialan säättely julkisen vallan toimesta saattaa nostaa yhteiskunnan hyvinvointia.

Taksitoimiala on perinteisesti ollut vahvan säättelyn kohteena ainakin Euroopan alueen maissa. Tätä säättelyä on kiihtyvässä määrin purettu viime vuosina niin, että viimeisimmän saatavilla olevan katsauksen mukaan suuressa osassa Euroopan maita toimiala on jo ainakin osittain liberalisoitu (Institute of Transport Economics 2003). Toimialan sääntelystä ja sen eduista sekä haitoista on tehty suuri määrä tutkimusta.

⁵ Tästä käytetään kirjallisuudessa termiä ”Regulatory Capture”

Viime kädessä kysymys on siitä voidaanko taksitoiminnan tulkita poikkeavan keskimääräisistä toimialoista niin, että sen erityispiirteet voivat oikeuttaa normaaleja toimialoja vahvemman julkisen vallan säätelyn. Jos vastaus tähän kysymykseen on myönteinen, seuraava kysymys on millainen säätely on perusteltua, ja onko siitä aiheutuvat kustannukset suurempia kuin hyödyt.

Useat tahot ovat nostaneet esiin taksitoiminnan erityispiirteitä, joiden takia toimialan vahvan säätelyn on uskottu olevan tarpeellista. Esimerkiksi Irlannin taksimarkkinoista tehdyssä selvityksessä Fingleton ym. (1997) ovat esittäneet, että taksimarkkinat poikkeavat taloudellisesti ”normaalitoimialoista” kolmen syyn johdosta. Ensinnäkin taksimarkkinoilla tarjonta ja kysyntä eivät koskaan täysin kohtaa toisiaan. Markkinoilla on aina olemassa sekä tyhjiä takseja että asiakkaita, jotka odottavat takseja samaan aikaan. Tästä seuraa se, että toimivaa kilpailua ei synny. Toiseksi taksialalla asiakkaat ovat poikkeuksellisessa asemassa suhteessa yritykseen, koska asiakkaiden on mahdotonta arvioida kaluston ja kuljettajan laatua etukäteen. Tämän johdosta yrityksillä on mahdollisuus hinnoitella palvelunsa niin, että ne eivät vastaa kustannuksia. Kolmanneksi taksimarkkinoilla asiakkaat eivät voi pienin kustannuksin etsiä parasta hintatarjousta vaan etsiminen vaatii paljon aikaa ja resursseja. Tällä tarkoitetaan sitä, että esimerkiksi ”lennosta” otettavissa kyydeissä parhaan tarjouksen löytäminen edellyttäisi lukuisien taksien pysäyttämistä mikä vaatisi ajallista panostusta. Tämä panostus olisi pois sekä asiakkaan, että pysäytettyjen taksien tuottavasta toiminnasta

Edellä mainitut syyt eivät erota taksitoimialaa merkittäväällä tavalla muista toimialoista. Lähes kaikilla toimialoilla on mahdollista löytää samanlaisia perusteita toimialan säätelylle. Tarjonta ja kysyntä eivät ajallisesti kohtaa joka hetki missään toiminnassa. Tuotteiden ja palveluiden laadun ennakointi on kuluttajille vaikeaa ja parhaiden tarjousten etsiminen aiheuttaa kustannuksia.

Jo varhain on myös esitetty, että yleinen peruseriaate vapaasta alalle tulosta johtaisi taksimarkkinoilla epätoivottaviin lopputuloksiin. Argumentaatio on keskittynyt ajatukseen ns. liiallisesta alalle tulosta (Chamberlin 1933). Tämän on esitetty tapahtuvan, koska alalla on olemassa mittakaavaetuja ja liian moni yritys tulee markkinoille. Liiallinen alalle tulo taas johtaa markkinoiden toimimattomuuteen, koska tarpeettoman suuri joukko yrityksiä tekee alalle tuloon vaadittavat kiinteät investoinnit, minkä johdosta keskimääräiset kustannukset nousevat markkinoilla.

Tämä ajatus ei saa tukea taksialan taloudellisesta luonteesta. Taksialalle tuloon vaadittavat kiinteät kustannukset ovat pienet joten ajatus siitä, että vapaa alalle tulo johtaisi huonoon lopputulokseen ns. liiallisen alalle tulon kautta ei ole perusteltavissa. Kuten edellä on todettu, kilpailullisen markkinamekanismin luonteeseen kuuluu uusien yritysten syntyminen ja toisten poistuminen. Yritysten konkurssit kuuluvat siis toimivan kilpailun luonteeseen.

On myös esitetty, että liikenneuhkat lisääntyvät taksien määrän kasvaessa (Hackner & Nyberg 1995). Tämänkin argumentit perustat ovat heikot, koska liikenneuhkat johtuvat pääsääntöisesti muista syistä, ja niitä on helpompi parantaa muilla politiikkavaihtoehdoilla kuin taksien määrää, eli toimialalle tuloa, kontrolloimalla. Tässä yhteydessä on syytä nostaa esiin yleinen säätelyyn liittyvä periaate. Tietyn päämäärän, kuten esimerkiksi liikenneuhkien vähentämisen tai taksitoiminnan

turvallisuuden, saavuttamiseksi tehtävät toimenpiteet on syytä kohdistaa suoraan kyseiseen ongelmaan. Turvallisuutta voidaan parantaa mm. kuljettajaksi pyrkivien henkilöiden taustan tarkistamisella. Toimialalle tulon säätely on tähän väärä tapa ja siitä aiheutuu huomattavasti suuremmat kustannukset, koska sen vaikutukset ulottuvat huomattavasti laajemmalle kuin haluttuun turvallisuuskysymykseen.

Turvallisuuteen liittyvänä asiana on myös esitetty, että taksien laatu heikkenee jos alalle saa tulla kuka tahansa. Kuten edellä on todettu, laadun heikkeneminen on mahdollinen tulema ainakin siirtymävaiheessa, mutta sitäkin voidaan säädellä paremmin muilla keinoilla kuin rajoittamalla alalle tuloa. Esimerkkinä voidaan mainita erillisten laatuvaatimusten asettaminen taksiyrittäjille. Laatuerojen eri palvelutuottajien välillä voidaan myös tulkita lisäävän kuluttajien valinnanmahdollisuuksia. On myös syytä huomata, että kysymys laadusta ei ole millään tavalla vain taksitoimintaa koskeva. Käytännössä kaikilla toimialoilla laatu vaihtelee ja kilpailun paine voi johtaa ainakin joidenkin toimijoiden tuottamien palveluiden ja hyödykkeiden laadun heikkenemiseen. Pitkällä tähtäimellä laatu asettuu asiakkaiden maksuhalukkuutta vastaavalle tasolle ja kilpailu pakottaa alan toimijat tätä tasoa kohti.

Yhteenvedona voidaan todeta, että taloudellisesti uskottavia syitä miksi taksimarkkinoiden alalle tuloa pitäisi rajoittaa ei ole esitetty. Taksitoimiala ei poikkea olennaisilta osilta muista toimialoista niin, että peruseriaate vapaan alalle tulon hyödyllisyydestä olisi kyseenalaistettavissa. Seuraavan kappaleen arvioita ehdotettujen säätelymuutosten vaikutuksista ennakoiden voidaan todeta, että toimialalle tulon säätely palvelee lähinnä alalla jo toimivien yrittäjien intressejä asiakkaiden ja yhteiskunnan hyvinvoinnin kustannuksella⁶.

Toisen keskeisimmän säätelykeinon, vapaan hinnoittelun, osalta sen sijaan on kansainvälistä kokemusta siitä, että hinnoittelun vapauttaminen on johtanut useassa tapauksessa hintatason nousuun. Edellä todettiin, että kilpailu johtaa hinnoittelun kustannusvastaavuuteen, jolloin kilpailun avaamisen, eli säätelyn poistamisen, tulisi johtaa hintatason laskuun.

Kansainväliset kokemusten taustalla voi siis olla kaksi asiaa. Joko hinnoittelun vapauttaminen ei ole johtanut toimivaan kilpailuun kyseisillä taksimarkkinoilla tai säädellyt hinnat oli asetettu todellisia pitkän aikavälin tasapainon rajakustannuksia alemmalle tasolle. Jälkimmäisessä tapauksessa hintatason nousu ei ole negatiivinen asia vaan osa prosessia, joka ohjaa taksitoimialan yhteiskunnan kannalta hyödylliseen tasapainotilaan. Jos hintatason nousun taustalla taas on kilpailun toimimattomuus hintakilpailun avaamisen jälkeen, on syytä pohtia johtuuko tämä jostain muusta jäljellä olevasta säätelystä, vai onko hintasäätely jossain muodossa hyödyllistä säilyttää.

⁶ On myös esitetty arvioita, että taksiluvilla olisi ainakin jossain vaiheessa ollut olemassa eräänlainen ”varjohinta” jolla niitä on epävirallisesti myyty yrittäjien kesken. Jos tällaiset markkinat ja hinta luvalla ovat olleet olemassa, se on suora osoitus siitä, että alalle tulon esteistä on ollut haitallisia taloudellisia vaikutuksia ja lupamenettely on luonut haitallista markkinavoimaa luvan omistaville yrittäjille. Ainoa syy miksi Suomessa taksiluvalla voisi olla olemassa positiivinen markkinahinta on sen avulla saatavat monopolivoitot.

Hintakilpailun on argumentoitu sopivan huonosti taksimarkkinoille kahden tekijän johdosta (Diamond 1971). Ensinnäkin taksipalvelun ostajien on vaikea etsiä halvempaa hintaa markkinoilta ilman kustannuksia. Nämä etsintäkustannukset, joihin jo edellä viitattiin, voivat mahdollistaa merkittävät hinta-kustannusmarginaalit yrityksille, koska asiakkaiden on pakko tietyissä tilanteissa hyväksyä kuskin tarjous. Etsintäkustannukset vaihtelevat taksin hankintakeinojen välillä. Taksitolpalla tai muuten kadulla hankittuna kustannukset ovat suuret kun taas puhelimessa tms. välineillä tehdyissä varauksissa pienet joten tämän ongelman voidaan olettaa riippuvan mm. tavoista, joilla taksitilaukset tehdään.

Toinen potentiaalinen ongelma on se, että takseilla on mahdollisuus käyttää hyväkseen huonosti informoituja asiakkaita. Perinteinen esimerkki on korkeamman hinnan pyytäminen esimerkiksi turisteilta, joilla ei ole käsitystä paikallisesta hintatasosta.

Edellä kuvatut epäkohdat ovat syitä, jotka voivat johtaa hintatason nousuun ilman taloudellisia perusteita jos hinnoittelu vapautetaan. Samalla ne voivat olla syitä harkita jonkinlaisen hintasäätelyn käyttöä. Tämän säätelyn ei kuitenkaan tarvitse tarkoittaa hintatason säätelyä nykymallin mukaisesti vaan esimerkiksi hinnoittelukäytäntöjen rajoittamista. Taksitoimialalla on tälläkin hetkellä käytössä taksimittarit, joiden perusteella kyydin maksimihinta määräytyy. Kuskeilla ei ole harkinnanvaraista määräysvaltaa korottaa hintoja yli enimmäistaksojen, vaikka asiakkaalla ei olisi tietoa vallitsevasta markkinahinnasta.

Samantyyppisiä vaihtoehtoja hinnoitteluvapauden rajoittamiseen voidaan kehittää lisää. Voidaan esimerkiksi vaatia, että taksikyydin hinnoittelu perustuu vain ajettuihin kilometreihin, jolloin hinnoittelukäytäntö muodostuu mahdollisimman yksinkertaiseksi ja asiakkaiden mahdollisuus vertailla eri tarjoajien välisiä hintaeroja paranee. Toinen vaihtoehto voi olla esimerkiksi vaatimus siitä, että taksiyhtiö ei saa noudattaa eri hintoja puhelimitse ja kadun varrelta tilattujen kyytien osalta. Tällöin puhelimitse tilattavien kyytien helpompi vertailtavuus vaikuttaa myös kaventavasti yritysten mahdollisuuksiin hyödyntää hetkellistä markkinavoimaansa tai asiakkaan tietämättömyyttä kadun varrelta tilattavien taksikyytien osalta.

Lähtökohta on kuitenkin talousteorian mukaan se, että hinnoitteluvapaus on hyödyllinen asia yhteiskunnan kannalta. Taksitoimialaan liittyy piirteitä, jotka voivat jopa korostaa tätä johtopäätöstä. Yrityksillä on hyödykemarkkinoilla viime kädessä kaksi tapaa, joilla ne voivat kilpailla tietynä ajanhetkenä. Ne voivat asettaa, joko myymänsä hyödykkeiden määrän tai hyödykkeistä pyytämänsä hinnan. Toinen näistä määräytyy tämän jälkeen tehdyn valinnan perusteella⁷. Taksitoimialalla hintojen asettaminen on vaihtoehtoista oleellisempi, koska voidaan olettaa, että toimialalla asiakkaat päättävät ostamansa määrät sen perusteella mille tasolle yritykset ovat asettaneet hintansa.

Hintojen asettamiseen perustuvaa kilpailua kutsutaan toimialan taloustieteessä Bertrand-kilpailuksi. Teorian mukaan, vaikka toimialalla olisi vain muutama yritys eli oligopolistinen markkinarakenne, hintaperusteinen kilpailu johtaa samaan tulemaan

⁷ Markkinahinta tasapainottaa kysynnän ja tarjonnan. Markkinoilla tuotettu määrä on siis aina hinnan funktio jolloin vain toinen näistä voi olla vapaasti määräytyvä.

kuin aiemmin esitetyt täydellisesti kilpaillut markkinat. Hintakilpailu tuottaa siis yhteiskunnallisesti optimaalisen tuleman, jossa yritykset ansaitsevat vain normaalin voittotason.

Teorian ennuste on siis vahva. Markkinoiden toimivuuden kannalta hintakilpailun avaaminen johtaa parhaaseen mahdolliseen markkinoiden tasapainoon. Bertrand-kilpailun tuleman toteutuminen edellyttää vahvimmassa muodossaan kahta asiaa, jotka eivät käytännössä toteudu. Ensinnäkin yrityksillä pitää olla samankaltaiset kustannusrakenteet, koska jos näin ei olisi yksi yritys asettaisi hintansa muiden yritysten alapuolelle ja kaikki asiakkaat ostaisivat vain siltä. Toiseksi myytävän hyödykkeen on oltava ominaisuuksiltaan asiakkaan silmissä samanlainen, jotta asiakkaat voivat vertailla yritysten tarjouksia täydellisesti.

Jos hyödykkeiden ominaisuuksissa on eroja, yritykset voivat Bertrand-kilpailutilanteessa hinnoitella tuotteensa rajakustannusten yläpuolelle ja siten ansaita suurempia voittoja. Yhteiskunnan hyvinvointi laskee hintojen noustessa, mutta toisaalta vaihtoehtojen määrän lisääntyminen kasvattaa edellä kuvaillulla tavalla hyvinvointia. Hyvinvoinnin kokonaisvaikutusten arviointi onkin tämän johdosta vaikeata.

Taksialalla on toimialakohtaisia tekijöitä, jotka vaikuttavat Bertrand-kilpailun toteutumiseen käytännössä. Taksitoimialalla asiakkaiden kysyntä on ajallisesti vaihtelevaa. Kuten luvussa kaksi on esitetty, kysynnän ruuhkahuippuina kysyntä on moninkertainen hiljaisempiin aikoihin verrattuna. Tämä kysynnän vaihtelu aiheuttaa ongelmia kysynnän ja tarjonnan kohtaamisen kannalta. Yrittäjät ja yritykset päättävät kapasiteettinsa kokonaiskysyntää ajatellen. Tämä voi johtaa tilanteeseen, jossa yrityksille ei ole optimaalista tarjontaa asiakkaille täyttä palvelua kaikkina ajanhetkinä. Taksiryrittäjien tuottama hyödyke on myös palvelu, jonka johdosta sitä ei voi millään tavalla varastoida, eli kapasiteettirajoite tietyllä ajanhetkellä on sitova. Edelliset tekijät voivat johtaa siihen, että taksiryrittäjät hinnoittelevat palvelunsa eri tavalla ruuhkahuippuina kuin tavallisen kysynnän aikoina jos hinnoittelun vapaus mahdollistaa tämän. Tämän johdosta markkinoiden hintataso voi olla korkean kysynnän ajanjaksoina yli optimaalisen rajakustannustason, jonka Bertrand -kilpailutilanne muuten turvaisi.

Tällä hetkellä sekä Suomen taksimarkkinoiden toimijoiden lukumäärä että hintataso on säädelty. Taksimarkkinoilla ei voi näistä syistä kilpailla hinta- tai määräperusteisesti. Alalle tulo on myös viranomaisten toimesta rajoitettua. Vallitseva markkinarakente on kartellin omainen, jossa monopolimarkkinoiden tapaan hinnat ovat korkeammat ja määrät alhaisemmat kuin kilpailullisilla markkinoilla.

Verrattaessa Bertrand-kilpailua monopoli- tai kartellimarkkinarakenteeseen sen tuottamat edut ovat merkittäviä. Bertrand-kilpailussa lopputulos on optimaalinen vaihdannan määrä hinnalla, joka tuottaa yrityksille vain normaalin voittotason. Lisäksi yhteiskunnan kokonaishyöty maksimoituu. Monopoli/kartellimarkkinarakenteessa tarjottu määrä on optimaalista pienempi sekä hintataso korkeampi. Yritykset pystyvät tekemään suurempia voittoja, mutta kuluttajien hyöty on matalampi. Yhteiskunnan kokonaishyöty on myös pienempi kuin Bertrand-kilpailutilanteessa. Vaikka edellä mainituista syistä johtuen hinnoittelun avaaminen ei johtaisikaan täydelliseen kustannusvastaavuuden teorian ennustama ero nykymallin

ja säätelyn vapauttamisen välillä on suuri nykymallin tappioksi yhteiskunnan taloudellisen hyvinvoinnin kannalta.

Joka tapauksessa pidättäytymistä nykymallissa, jossa hintojen käyttö on käytännössä suljettu kilpailukeinojen ulkopuolelle⁸ on vaikea suositella jatkettavaksi nykymuodossaan. Millä tahansa markkinoilla hinta on keskeisin kilpailukeino. Lisäksi hinnoittelu on aina sidoksissa muihin kilpailukeinoihin kuten laadun tai saatavuuden käyttöön. Hinnan sulkeminen kilpailukeinojen joukosta voi siis johtaa samalla myös siihen, että kilpailu ei voi muillakaan tavoilla tuottaa toivottuja hyötyjä. Tämä riski on olemassa jo silloin kun hinnoitteluvapautta rajoitetaan edellä kuvatuilla muilla tavoilla kuin hintatason säätelyllä⁹. Näihin menetelmiin turvautuminen edellyttää uskoa siihen, että säätelystä aiheutuvat haitat ovat pienemmät kuin siitä koituvat hyödyt.

⁸ Periaatteessa nykyään käytössä on maksimitaksasäätely. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että tämän tyyppinen säätely samalla myös lukitsee hintatason tälle tasolle.

⁹ Useimmilla toimialoilla kilpailunrajoituslaki nimenomaan kieltää minkäänlaisen yhteistoiminnan hinnoittelussa samalla tuotantoportaalla toimivien yritysten ja toimijoiden kesken.

4. Taksityöryhmän esille nostamien uusien säätelymallien vaikutukset kuluttajien, yrittäjien ja yhteiskunnan kannalta

Edellisissä kappaleissa on luotu katsaus Suomen taksimarkkinoiden rakenteeseen tällä hetkellä sekä kilpailun vaikutuksiin ja edellytyksiin talousteorian perusteella. Lisäksi kolmannessa luvussa tarkasteltiin lyhyesti taksimarkkinoiden nykysäätelyn tärkeimpien elementtien, toimialalle tulon ja hintasäätelyn, merkitystä ja näiden purkamisen periaatteellista vaikutusta taksimarkkinoiden taloudellisessa ympäristössä.

Loppuosa selvityksestä keskittyy arvioimaan edellä esitetyn pohjalta taksityöryhmän esille nostamien kahden vaihtoehdoisen uuden taksisäätelymallin vaikutusta nykytilanteeseen verrattuna. Tässä yhteydessä otetaan tarkemmin kantaa odotettavissa oleviin vaikutuksiin kuluttajien, nykyisten ja uusien yrittäjien kannalta tarkasteltuna. Taustalla arvioissa ovat ne taloudelliset peruseriaatteen, joita edellä on käsitelty.

Esille nostettujen mallien vaikutuksia tarkastellaan lähinnä pitkällä tähtäimellä. Talousteorian kielellä tämä tarkoittaa tasapainotilojen vertailua. Toisin sanoen nykymallia verrataan tilanteeseen, joka taksimarkkinoilla vallitsee sen jälkeen kun alan toimijat ja kuluttajat ovat sopeuttaneet toimintansa ja käyttäytymisensä uuden säätelyn mukaiseksi. Käytännössä mikään tilanne ei ole muuttumaton tasapainotila. Kuitenkin tietyllä toimialalla on olemassa tasapaino, jossa keskeiset muuttujat, kuten alan tarjonta, ovat melko vakiintuneella tasolla ellei toimiala kohtaa yllättäviä shokkeja esimerkiksi kysynnässä tai tuotantoteknologiassa. Säätelyn muuttamisen jälkeen uuteen tasapainotilanteeseen siirtymisen voidaan olettaa kestävän useita vuosia.

4.1 Vapaa malli

Toinen taksityöryhmän hahmottelemista uusista taksisäätelyn malleista on ns. vapaa malli, jossa toimiala on pitkälle liberalisoitu julkisesta säätelystä ”normaalin” toimialan mukaiseksi.

Luvussa kolme on esitetty, että minkä tahansa toimialan kilpailun toimivuuden kannalta kaksi asiaa ovat merkitykseltään yli muiden: vapaa toimialalle tulo ja sieltä poistuminen sekä hinnoittelun vapaus. Näiden edellytysten toteutuminen ei vielä riitä takaamaan, että markkinat todella muodostuvat kilpailluiksi, mutta ne ovat välttämätön edellytys sille. Tämä on lähtökohta myös arvioille taksityöryhmän esille nostamien mallien välisistä vaikutuseroista. Vaikutukset riippuvat siitä johtaako uusi säätelymalli kilpailun syntyyn.

Taksityöryhmän esittämän vapaan säätelymallin keskeinen sisältö voidaan tiivistää seuraavaan kahteen kohtaan:

- | |
|---|
| ➤ ALALLE TULO: Vapaa tiettyjen hakijaa koskevien edellytysten täytyessä |
| ➤ HINNOITTELU: Vapaa |

Vapaa malli siis toteuttaa kilpailun kehittymiselle välttämättömät vaatimukset. Esille nostetun mallin odotettavissa olevia vaikutuksia on arvioitu erikseen kuluttajien sekä taksitoimialan ja sillä toimivien yritysten ja yrittäjien kannalta.

4.1.1. Vapaan mallin vaikutukset kuluttajiin

Vuonna 2000 noin 34 % taksien kyydeistä oli kuntien tai kansaneläkelaitoksen tilaamia. Lopuissa asiakkaana olivat kotitaloudet tai elinkeinoelämä.

Vapaan mallin vaikutukset nykytilanteeseen verrattuna eri kuluttajaryhmien kohdalla riippuvat säätelyn muutoksen vaikutuksesta hintatasoon sekä palvelun muihin ominaisuuksiin, lähinnä saatavuuteen ja laatuun. Nämä vaikutukset voivat erota alueittain ja kuluttajaryhmittäin. Mahdollisia alueellisia eroja vaikutuksissa käsitellään tarkemmin luvussa 4.4. Tässä luvussa käsiteltävät vaikutukset keskittyvät säätelyn muutoksen vaikutukseen kuvitteellisen ”keskimääräisen” kuluttajan kannalta.

Hintataso

Esille nostettu vapaa malli merkitsee kilpailun mahdollistumista taksitoimialalla julkisen vallan säätelyn puolesta. Pitkällä tähtäimellä muutoksen vaikutukset hintatasoon riippuvat siitä mahdollistavatko taloudelliset lainalaisuudet kilpailun todellisen synnyn toimialalle, lähtöhintatasosta sekä kustannusten kehityksestä. Hintatason kehitys voi myös erota kuluttajaryhmittäin. Kotitaloudet muodostavat ainakin rajoitetusti omat markkinansa yritystoimintaan liittyviin taksimatkoihin verrattuna ja kuntien järjestämät koululaiskuljetukset, vanhusten ja liikuntarajoitteisten kuljetuspalvelut yms. muodostavat edelleen osittain oman markkinansa.

Kotitalouksien kohdalla hintatason vapauttaminen saattaa johtaa siihen, että eri tavalla tilattujen taksimatkojen hintatasot kehittyvät eri suuntaan. Lähinnä kyseeseen tulee ero puhelimitse tai muulla sähköisellä tavalla tilattujen matkojen ja ns. kadulta otettujen kyytien välillä. Puhelimitse, tai muuten jonkin varausjärjestelmän kautta tilattujen matkojen, osuus vuonna 2003 kaikista taksikyydeistä oli noin 50 %¹⁰. Vaihtelu eri kuntien välillä on kuitenkin suurta. Muuten kuin ”lennosta” otettujen kyytien osalta voidaan olettaa, että vapaan mallin käyttöönotto merkitsee kilpailun syntymistä ja tätä kautta hintatason muodostumista kustannusvastaavaksi¹¹. Kustannusten kehitykseen kilpailun syntymisellä on hillitsevä vaikutus. Yrittäjillä on nykyistä voimakkaammat kannusteet toimia kustannustehokkaasti pystyäkseen ylipäättään toimimaan markkinoilla. Lisäksi vapaasta mallista todennäköisesti seuraava erikokoisten taksirytysten synty johtaa siihen, että toimiala ohjautuu kohti tilannetta, jossa hyödykkeen tuotannon keskimääräiset kustannukset ovat mahdollisimman alhaisella tasolla.

Vapaa malli voisi johtaa hintatason nousuun puhelimitse tms. tavalla tilattujen matkojen osalta siinä tapauksessa, että nykyinen, säännelty, hintataso olisi toimialan

¹⁰ Taksiliiton arvio

¹¹ Jonkinlainen positiivinen hinta-kustannusmarginaali on käytännössä todennäköinen. Kilpailu on harvoin millään toimialalla teoreettista täydellistä tai Bertrand-kilpailua vastaavaa.

pitkän tähtäimen keskimääräisiä rajakustannuksia alemmalla tasolla. Luultavasti näin ei ole, koska jos tilanne olisi tämä, yrittäjillä ei olisi tällä hetkellä kannusteita jatkaa taksitoimintaa. Alalta poistuminenhan on tälläkin hetkellä mahdollista. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että liikenneluvan saaminen on päinvastoin koettu houkuttelevaksi vaihtoehdoksi nykytilanteessa. Nykyisen hintatason täytyy siis kattaa vähintään tämän hetkiset kustannukset.

Johtopäätös on sama myös luvussa kaksi esitettyjen, Tilastokeskuksen tilastoihin perustuvien, taksitoiminnan kannattavuustietojen perusteella. Taksitoiminta on ollut ainakin vuosina 2000-2003 hyvin kannattavaa. Toisin sanoen hinta-kustannusmarginaalit ovat olleet keskimäärin huomattavalla tasolla.

Johtopäätös edellä mainituista asioista on se, että kotitalouksien puhelimitse tms. tavalla tilaamien taksikyytien hintatasoon vapaalla mallilla on laskeva vaikutus¹² nykytilanteeseen verrattuna. Tarkkaa vaikutusta on mahdotonta etukäteen arvioida, mutta luvun kaksi kannattavuustietojen perusteella vaikutus voi olla merkittävä.

Varauksena on kuitenkin muistettava, että vapaan hinnoittelun yhteydessä hinnat voivat vaihdella kysynnästä riippuen. Kapasiteettirajoitteista johtuen taksikyytien hintataso voi muodostua korkeammaksi hetkinä jolloin kysyntä on tarjontaan verrattuna korkeaa. Osa-aikaisten taksien merkitys, jotka vapaa malli ilman ajovelvoitetta tai ajovuoroja, mahdollistaa voi olla tämän asian kannalta merkittävä. Tällaisten taksien avulla kapasiteettirajoite voi muodostua liukuvammaksi jolloin myös hintatason vuorokaudenajasta riippuva vaihtelu pienenee.

Ilman etukäteistilausta lennosta otettavien kyytien osalta vapaan mallin merkitys kotitalouksien taksikyytien hintatasoon voi olla erilainen. Luvussa kolme tuotiin esille joitain seikkoja jotka voivat johtaa siihen, että kilpailu näiden kyytien osalta ei toimi, vaikka se säätelyn puolesta on mahdollista. Kustannustason kehityksen osalta samat kommentit kuin etukäteen tilattujen kyytien kohdalla ovat edelleen voimassa. Kilpailun mahdollistaminen säätelyn purkamisen kautta johtanee lisääntyvään kustannustehokkuuteen, joten siirtyminen vapaaseen malliin ei johda hintatason nousuun kustannusten nousun takia.

Sen sijaan markkinavoima, jota taksipalveluiden tarjoajille kadulta otettavien kyytien osalta voi muodostua, johtaa hintatason nousuun näissä kyydeissä nykytilanteeseen verrattuna jos a) markkinavoimaa todella muodostuu ja b) sen mahdollistama hinta-kustannusmarginaali on suurempi kuin nykymallin säänneltyjen hintojen yhteydessä oleva marginaali.

Kotitalouksien taksikyytien hintatason kohoamisen ”epäterveen” kohoamisen aiheuttamat ongelmat ovat ilmetessään oletettavasti suurimmat perinteisesti käytettyjen esimerkkien yhteydessä. Taksipalveluiden tarjoajat voivat hyötyä turistien ja muiden vastaavien vähäisen neuvotteluvoiman omaavien henkilöiden kustannuksella. Juhlapyhät voivat johtaa poikkeavaan hinnoitteluihin jne.

¹² On muistettava, että kyseessä on reaalin hintataso. Esimerkiksi 10 vuoden päästä yleinen inflaatio on nostanut kaikkia nimellishintoja selvästi joten nimellisarvoilla verrattuna 10 vuoden päästä kaikkien taksikyytien hinnat ovat lähes varmasti selvästi korkeammat kuin tällä hetkellä.

Puhelimitse tms. tavalla tilattujen ja kadulta otettujen taksikyytien markkinat eivät kuitenkaan ole toisistaan riippumattomat. Suurella osalla kadulta kyytiä tilaavista ihmisistä on myös vaihtoehto tilata kyyti tilausjärjestelmän kautta ja hyväksyä tästä aiheutuva viive kyydin saamisessa. Lisäksi asia voidaan ajatella myös toisin päin. Monessa tilanteessa juuri ”lennosta” otettavien kyytien saamiseen voi liittyä suuriakin viiveitä¹³. Tilanteet siis vaihtelevat mutta joka tapauksessa ”lennosta” otettavien ja muiden kyytien markkinat eivät ole täysin erillisiä markkinoita. Tämä tosiasia rajoittaa sitä kuinka suureksi ero puhelimitse tms. tavalla tilattavien ja kadulta otettavien taksikyytien hinnoissa voi kasvaa.

Vapaan mallin vaikutuksesta kotitalouksien taksikyytien hintatasoon voidaan tehdä seuraava yhteenveto.

- Esille nostetulla vapaalla mallilla ei ole hintatasoa nostavaa vaikutusta nykytilanteeseen verrattuna etukäteen tilattavien kyytien osalta. Todennäköisesti vapaa malli laskee näiden kyytien hintatasoa. Kadulta otettavien kyytien hintataso voi vapaassa mallissa erota puhelimitse tms. tavalla tilattavista ja näiden kyytien osalta vapaa malli voi vaikuttaa hintatasoa kohottavasti.

Elinkeinoelämän osalta vapaa malli vaikuttaa hintatasoa laskevasti jos elinkeinoelämän taksikyydeillä tarkoitetaan yritysten jonkin tilausjärjestelmän kautta tilaamia taksikyytejä. Syyt tähän ovat samat, jotka edellä on esitetty kotitalouksien puhelimitse tms. tavalla tilaamien kyytien osalta. Vaikutusta korostaa se, että yritykset voivat helposti kilpailuttaa taksipalveluiden tuottajia ja solmia pidempiaikaisia hankintasopimuksia.

Kuntien kohdalla pätee sama johtopäätös. Kuntien tilaamissa taksikyydeissä on pääasiassa kyse pidempien toimitussopimusten perusteella tilattavista palveluista joissa kunta hyödyntää takseja yhtenä julkisen liikenteen muotona. Kunnilla on näiden sopimusten solmimisen yhteydessä mahdollisuus käyttää aikaa ja resursseja tarjouskilpailuiden järjestämiseen ja palvelun tuotannon ehtojen määrittelyyn. Vapaassa mallissa, jossa kilpailulle ei ole esteitä julkisen vallan toimesta, tarjouskilpailut johtavat kustannuksia vastaavaan palveluiden hinnoitteluun edellyttäen, että palvelun tarjoajat eivät tee yhteistyötä ja pyri esimerkiksi tarjouskartellien avulla rajoittamaan kilpailun toimivuutta.

Nykytilanteessa kunnilla on esitetty olevan vaikeuksia saada aitoja, toisistaan eroavia, tarjouksia tarjouskilpailuihinsa, vaikka hintatason suhteen tämän pitäisi olla mahdollista nykyäänkin. Kuntien ostamien taksipalveluiden kannalta hintakilpailun mahdollisuudella onkin erityisen suuri merkitys palvelun oston luonteesta johtuen. Varaukset, jotka kotitalouksien kohdalla esitettiin mahdollisuuksista saavuttaa toimiva kilpailu, eivät päde kuntien tilaamien kyytien yhteydessä. Luonnollisesti julkisen

¹³ Käytännössä valtaosa ilman puhelintilausta ajetuista kyydeistä on lisäksi joko liikenneasemilta (lentokentät, satamat, rautatieasemat) tai taksitolpilta ravintoloiden sulkemisen aikaan otettuja. Näillä paikoilla asiakkaita on yleensä suuria määriä, samoin tarjoajia (nykytilanteessa juhlapyhät poislukien). Eri tarjoajaryhmittymät voivat käytännössä erottua esim. ajoneuvon ulkonäön perusteella ja erilaisia järjestelyitä, joissa esim. eri tilauskeskusten autoilla on omat jononsa, voidaan luoda. Käytännössä myös ”lennosta” otettavien kyytien markkinat voivat olla hyvinkin kilpailut monessa tilanteessa.

vallan tehtäväksi vapaan mallin yhteydessä jää huolehtia kilpailuviranomaisten toimin, että palvelun tarjoajat eivät harjoita kiellettyä yhteistyötä ja rajoita kilpailua. Tässä mielessä julkiselle vallalle jää jatkossakin merkittävä säätelyrooli.

Vapaan mallin vaikutuksista elinkeinoelämän ja kuntien taksipalveluiden hintatasoon voidaan tehdä seuraava yhteenveto.

- Esille nostettu vapaa malli laskee elinkeinoelämän ja kuntien taksipalveluiden hintatasoa

Palveluiden saatavuus, laatu ja turvallisuus

Minkä tahansa palvelun muut ominaisuudet kuin hinta ovat huomattavasti vaikeampia määrittellä yksiselitteisesti. Tämä pätee myös taksipalveluihin. Tässä arvioinnissa palvelun muut ominaisuudet on jaettu kolmeen osa-alueeseen eli saatavuuteen, laatuun ja turvallisuuteen.

Taksipalveluiden saatavuuden osalta vapaan mallin vaikutuksessa nykytilanteeseen verrattuna ei ole eroa eri kuluttajaryhmien välillä. Luvun kaksi perusteella voidaan todeta, että taksipalveluita nykytilanteessa leimaa niukkuus. Taksilupien määrä ei ole kehittynyt yleisen taloudellisen aktiviteetin kasvun suhteessa. Väestötappioalueilla taksilupien määrä on kyllä laskenut, mutta suurissa kaupungeissa niiden määrän kehitys on jäänyt selvästi jälkeen oletettavissa olevan kysynnän kehityksestä. Vuoteen 1990 verrattuna taksilupien kokonaismäärä Suomessa oli vuonna 2003 lähes samalla tasolla huolimatta siitä, että samaan aikaan taloudellisen aktiviteetin (BKT) taso on Suomessa kohonnut n. 27 %.

On mahdollista, että bruttokansantuotteen taso ja tietyn palvelun kysyntä eivät kulje käsi kädessä. Esimerkiksi kotitalouksien liikenteeseen käyttämien menojen osuus tuloista saattaa laskea tulojen kasvaessa. Bruttokansantuote kuitenkin on paras mittari kuvaamaan yleisen taloudellisen aktiviteetin muutosta. Bruttokansantuotteen kehitys myös määrää käytettävissä olevien tulojen kehityksen. Toisin sanoen on mahdollista, että taksikapasiteetin vaje on pienempi kuin mihin edellä oleva tarkastelu viittaa. Suuntaa antava vertailu joka tapauksessa on.

Luvussa kolme esitettiin perustelut sille, miksi kilpailu ohjaa alan toimijoita parantamaan palveluidensa saatavuutta. Taksipalveluiden saatavuus tulee paranemaan vapaassa mallissa nykytilanteeseen verrattuna kaikkien kuluttajaryhmien osalta. Erityisesti muutos tulee näkymään kotitalouksien kannalta niinä aikoina jolloin nykytilanteessa taksien saatavuus on ongelmallista: viikonloppuöisin sekä juhlapyhien yhteydessä.

Myös kuntien ja elinkeinoelämän paraneva mahdollisuus sopia tarpeitaan vastaavia pidempiaikaisia palvelusopimuksia taksipalvelun tuottajien kanssa voidaan tulkita saatavuuden paranemiseksi.

- Esille nostettu vapaa malli johtaa nykytilanteeseen verrattuna parempaan taksipalveluiden saatavuuteen. Vaikutus on suurin aikoina jolloin tällä hetkellä saatavuudessa on ongelmia

Laatu ja turvallisuus ovat saatavuuteen verrattuna hieman erilaisia asioita. Periaatteessa kilpailu johtaa siihen, että palvelun tuottajalla on kannuste kehittää palveluidensa laatua asiakkaiden arvostamaan suuntaan. Tämä ei kuitenkaan ole sama asia kuin vaikeasti mitattava laadun yksiselitteinen paraneminen. Luultavasti taksikilpailun mahdollistaminen tulee johtamaan siihen, että palveluiden laatukirjo kasvaa, mikä heijastuu myös erihintaisten palveluiden syntynä. Näinhän asia on käytännössä lähes millä toimialalla tahansa. Kuluttajien maksuhalukkuus ja maksukyky eri palveluiden osalta vaihtelevat ja toimivat markkinat kehittävät näitä vastaavia erilaisia palveluita. Tämä prosessi on osa toimivaa markkinataloutta ja sen voidaan myös osoittavan olevan sekä kuluttajien, että yhteiskunnan hyvinvoinnin kannalta hyödyllistä.

- Esille nostettu vapaa malli johtaa laadultaan erilaisten taksipalveluiden syntymiseen. Vastaavasti näiden palveluiden hinnat erkanevat jossain määrin toisistaan. Kehitys kokonaisuudessaan lisää kuluttajien valinnanvaraa.

Turvallisuus eroaa luonteeltaan muista palvelun ominaisuuksista. Ei ole perusteltua ajatella, että kuluttajilla pitäisi olla valinnanvaraa palvelun turvallisuuden osalta. Toisaalta ei ole myöskään erityistä syytä olettaa, että vapaa malli johtaisi merkittävien turvallisuusuhkien syntymiseen nykymalliin verrattuna. Taksinkuljettajat syyllistyvät tälläkin hetkellä rikoksiin ja taksikyytien yhteydessä tapahtuu liikenneonnettomuuksia. Turvallisuusriskien vähentämiseksi julkisen vallan puuttuminen on kuitenkin perusteltua myös tulevaisuudessa. Taksityöryhmän esille nostamassa vapaassa mallissa taksiyrittäjälle on ehdotettu asetettavaksi jatkossakin vaatimuksia. Näitä ehkä vielä tärkeämpää on taksinkuljettajiin kohdistuvat vaatimukset, joita ei toimialan säätelyn purkamisen takia ole syytä ainakaan lieventää. Myös mallissa ehdotettu taksiyrittäjien rekisteröintimenettely on perusteltu. Rekisteröintiedellytykseen voidaan liittää haluttuja vaatimuksia yrittäjiksi haluaville tahoille. Samalla on kuitenkin muistettava, että nämä eivät saa johtaa siihen, että toimialalla edelleen tosiasiasa noudatettaisiin nykymallin kaltaista tarveharkintaa.

Taksipalveluiden turvallisuuden takaaminen on kiinni muista asioista kuin toiminnan taloudellisesta säätelystä tai tarveharkinnasta. Kääntäen ilmaistuna, kuten kolmannessa luvussa todettiin, turvallisuuden takaamisesta koituvat kustannukset ovat pienemmät jos siihen tähtäävät toimet kohdistetaan suoraan tärkeiksi katsottaviin kohteisiin, kuten kuljettajien valintaan, kuin jos turvallisuuteen pyrittäisiin toimialan taloudellisen säätelyn keinoin.

- Esille nostetun vapaan mallin vaikutus taksipalveluiden turvallisuuteen riippuu suorista toimista joilla mm. kuljettajien valintaan ja autojen tekniseen kuntoon vaikutetaan. Toimialan taloudellinen säättely ei ole oikea keino pyrkiä takaamaan turvallisuutta.

Yhteenveto vaikutuksista kuluttajien kannalta

Taksityöryhmän esiin nostamalla vapaalla mallilla voi olla erityyppisiä vaikutuksia nykymalliin verrattuna taksipalveluiden hintatason osalta eri kuluttajaryhmissä. Elinkeinoelämän ja kuntien kannalta vaikutus on selvästi hintatasoa laskeva. Sama pätee kotitalouksien puhelimitse tms. tavalla tilaamiin taksikyyteihin. Kadulta

otettavien kyytien osalta vapaan mallin vaikutus hintatasoon on epäselvä. Näiden kyytien hintataso voi myös nousta nykytilanteeseen verrattuna.

Vapaa malli parantaa taksipalveluiden saatavuutta nykytilanteeseen verrattuna. Muutoksen myötä markkinoille luultavasti tulee erilaatuisia palveluita, joiden hintataso eroaa toisistaan. Kuluttajien valinnanmahdollisuus siis paranee muutoksen myötä. Vapaa malli tuskin merkitsee yksiselitteistä taksipalveluiden laadun nousua tai laskua nykyiseen verrattuna. Turvallisuuteen esille nostetulla mallilla ei ole merkittävää suoraa vaikutusta jos vaatimuksista kuljettajien ja autojen teknisen kunnan osalta pidetään kiinni ja julkinen valta huolehtii siitä, että näiden sääntöjen noudattamista valvotaan käytännössä. Turvallisuuskysymykset on tehokkainta ratkaista muilla keinoin kuin toimialan taloudellisella säätelyllä.

4.1.2. Vapaan mallin vaikutus nykyisiin taksiyrittäjiin

Kuten luvussa kolme todettiin, julkisen vallan säätely, jolla estetään uusien kilpailijoiden alalle tulo ja estetään vanhojen toimijoiden hintakilpailu hyödyttää ennen kaikkea alan vanhoja toimijoita asiakkaiden ja yhteiskunnan hyvinvoinnin kustannuksella. Samalla turvattu taloudellinen ympäristö yleensä heikentää toimijoiden kykyä vastata muuttuvaan toimintaympäristöön. Vanhat taksipalveluiden tuottajat ovat ryhmänä taho, joka häviää eniten vapaan mallin käyttöönoton yhteydessä.

Kilpailun mahdollistaminen poistaa näiden toimijoiden nauttimat monopolivoitot. Tämä on liberalisoinnin luonnollinen ja toivottava vaikutus. Nämä voitot ovat yhteiskunnan kannalta pelkkä hyvinvointitappiota aiheuttava asia. Kuten edellä on todettu, useimmilla toimialoilla kyseisten voittojen syntyä pyritään nimen omaan rajoittamaan esimerkiksi kilpailuviranomaisten toimesta.

Edellä sanottu koskee vanhoja taksipalvelun tuottajia ryhmänä. Tämän ryhmän sisällä tulee olemaan toimijoita, jotka sopeutuvat muutokseen ja kilpailullisiin olosuhteisiin esimerkiksi sopeuttamalla yrityskokonsa ja liiketoimintamallinsa uuden tilanteen mukaiseksi. Nämä toimijat hyötyvät vapaasta mallista. Toisaalta vanhojen taksipalvelun tuottajien joukossa tulee olemaan niitä, jotka eivät pysty sopeutumaan. Nämä toimijat menettävät mahdollisuutensa toimia ja poistuvat markkinoilta.

Joka tapauksessa vapaa malli hävittää taksitoimialan monopolivoitot niin pitkälle kuin taloudelliset reunaehdot mahdollistavat toimivan kilpailun synnyn. Nämä voitot ovat pois vanhoilta palvelun tuottajilta ryhmänä ja hyöty koituu asiakkaille ja yhteiskunnalle.

- Vanhat taksipalveluiden tuottajat menettävät vapaan mallin käyttöönoton yhteydessä julkisen vallan säätelyn mukanaan tuomat monopolivoitot. Hyöty koituu asiakkaille sekä yhteiskunnalle. Vanhojen tuottajien joukossa tulee olemaan niitä, jotka sopeutuvat muutokseen ja hyötyvät siitä sekä niitä, jotka poistuvat markkinoilta.

4.1.3. Vapaan mallin vaikutukset uusiin yrittäjiin

Lähtökohta vapaan mallin vaikutuksissa uusiin yrittäjiin on selvä. Malli toteuttaa elinkeinovapauden myös taksitoiminnassa mikä mahdollistaa sen, että toiminnasta kiinnostuneet yrittäjät voivat toimia alalla. Tältä osin mallin vaikutus uusiin yrittäjiin on luonnollisesti positiivinen.

Eräs toimivan kilpailun ”paradokseja” on se, että samalla kun taksitoiminnasta kiinnostuneet yrittäjät aloittavat toimintansa alalla sieltä saatavien voittojen kannustamana, prosessi johtaa siihen, että uusienkin yrittäjien voitot laskevat. Kuten luvussa kolme esitettiin tämä prosessi jatkuu kunnes toimijoiden lukumäärä on tasolla, jolla toiminnan aloittaminen ei ole enää houkuttelevaa taloudelliset riskit ja odotettavissa olevat tuotot huomioiden. Seuraus tästä prosessista on se, että taksitoimialan houkuttelevuus tulee laskemaan nykytilanteeseen verrattuna uusien yrittäjien näkökulmasta.

Nykytilanteessa taksiluvan saaminen tarjoaa myös uudelle yrittäjälle mahdollisuuden hyötyä monopolivoitoista. Monopolivoitot poistuvat vapaassa mallissa, joten muutos voidaan tulkita niin, että sellainen yrittäjä, joka olisi ollut ”saamassa” taksiluvan nykytilanteessa häviää säätelyn vapauttamisen johdosta.

Yrittäjät ja yritykset ovat todellisessa maailmassa heterogeenisiä eli eroavat kyvyiltään ja ominaisuuksiltaan toisistaan. Säätelyn vapauttaminen tarjoaa toimijoille mahdollisuuden hyödyntää näitä ominaisuuksiaan. Vapaa malli hyödyttää innovatiivisia ja kyvykkäitä yrittäjiä, myös uusia, nykytilanteeseen verrattuna. Yrittäjä, joka pystyy kehittämään muista eroavan ja tuottoisan liiketoimintamallin, esimerkiksi tarjoamalla oikeaan aikaan, oikeantyyppisiä palveluita, tulee voittamaan säätelyn vapauttamisesta. Tämä on keskeinen syy siihen miksi kilpailu johtaa uusiin innovaatioihin ja toimintatapoihin, jotka viime kädessä hyödyttävät koko yhteiskuntaa.

Yhteenvetona vapaan mallin vaikutuksista uusiin yrittäjiin voidaan todeta:

- Säätelyn vapauttaminen mahdollistaa halukkaiden yrittäjien toimialalle tulon. Tämä luonnollisesti hyödyttää uusia yrittäjiä. Toisaalta säätelyn vapauttaminen myös laskee uusien yrittäjien voittoja säätelyn liittyvän monopolivoiton poistumisen myötä. Teoriassa uusi yrittäjä, joka olisi saanut taksiluvan nykytilanteessa häviää uudistuksessa. Vapaa malli kannustaa yrittäjiä toiminaan innovatiivisesti ja palkitsee ne, jotka pystyvät parhaiten palvelemaan asiakkaitaan ja sopeutumaan ympäristöönsä.

4.1.4. Vapaan mallin vaikutukset taksitoimialaan

Toimialan tärkein mittari on sen taloudellinen koko eli liikevaihto. Toinen tärkeä mittari ennen kaikkea alan toimijoiden kannalta on toiminnan kannattavuus. Näiden tekijöiden kehitys vapaan mallin käyttöönoton seurauksena noudattaa edellä kuvattuja pääperiaatteita.

Kuten edellä on todettu, taksitoiminnassa on koko Suomen tasolla luultavasti selkeä kapasiteettivaje. Taksilupien määrä ei ole seurannut taloudellisen aktiviteetin kehitystä. Vuosien 1990 ja 2003 välillä tapahtuneen taloudellisen kasvun perusteella yhtenä arviona voidaan esittää, että taksitoiminnan volyyymi on noin 30 % alhaisemmalla tasolla verrattuna tasapainoon, johon markkinat asettuvat ilman säätelyä¹⁴.

Jos vapaa malli ei johda keskimääräisen hintatason merkittävään muutokseen, taksitoimialan liikevaihto tulee kasvamaan nykytilanteen ja markkinatasapainon välisen volyymieron verran. Vastaavasti hintatason laskiessa, liikevaihdon suhteellinen kasvu pienenee ja siinä tapauksessa, että hintataso nousisi vapaan mallin käyttöönoton yhteydessä, liikevaihto luonnollisesti kasvaisi volyymia enemmän. Todennäköisesti vapaan mallin käyttöönotto tulee nostamaa alan liikevaihtoa hieman vähemmän kuin toimialan tuotannon volyyymi kasvaa.

Kuten aiemmin on todettu säätelyn purkaminen mahdollistaa kilpailun. Kilpailun toimivuus puolestaan laskee alan toimijoiden katteita. Kilpailu ei välttämättä toimi täydellisesti, mutta säätelyn vapauttaminen saa aikaan kilpailua ainakin koko Suomen tasolla tarkasteltuna. Taksitoiminnan kannattavuus on ollut korkea kuten luvussa kaksi todettiin. Taksityöryhmän esille nostama vapaa malli johtanee näin ollen suhteellisen kannattavuuden laskuun toimialalla. Volyymin kasvaessa on kuitenkin mahdollista, että toimialan rahassa mitatut absoluuttiset voitot kasvavat.

- Vapaa malli johtaa taksitoiminnan liikevaihdon ja tuotannon määrän kasvuun. Toiminnan suhteellinen kannattavuus laskee, mutta koko toimialan tuottamien voittojen rahassa mitattu kehitys riippuu liikevaihdon kasvun ja suhteellisen kannattavuuden kehityksestä toisiinsa verrattuna.

4.2 Liberaalimpi malli

Toista taksityöryhmän esille nostamaa mallia voitaneen luonnehtia nykytilanteen ja vapaan mallin väliin sijoittuvaksi toimialan säätelyn laajuuden kannalta tarkasteltuna. Tärkeimmät erot liberaalin mallin ja vapaan mallin välillä voidaan tiivistää seuraavasti:

- 1) Alalle tulo edellyttää toimilupaa
- 2) Yrittäjän on liityttävä laatujärjestelmään
- 3) Asemapaikkavaatimus
- 4) Ajovuorot
- 5) Hinnat rekisteröitävä

¹⁴ Tähän arvioon liittyy suuri määrä epävarmuustekijöitä. On todennäköistä, että alan kapasiteetti ja suorite ei ole ollut myöskään vuonna 1990 tasapainotasolla. Ero nykyvolyymin ja markkinoiden tasapainotilan välillä voi olla siis isompikin kuin esitetty 30 %. Toisaalta arvio perustuu taksilupien määrän kehitykseen. Volyymin ja autojen määrän ei tarvitse olla vapaassa markkinatasapainossa sama kuin nykytilanteessa, minkä takia ero voi olla pienempikin. Myös taksipalveluiden kysynnän ja taloudellisen aktiviteetin kasvun suhde voi muuttua.

Liberaalimpi malli edustaa edellä käsiteltyyn vapaaseen malliin verrattuna selvästi tiukempaa julkisen vallan säätelyä. Nykytilaan verrattuna oleelliset erot liberaalimman mallin ja nykytilan välillä ovat tarveharkinnan poistuminen liikenneluvan saannin ehtojen joukosta sekä LVM:n vahvistamasta enimmäistaksasta luopuminen.

Erot liberaalin ja vapaan mallin vaikutusten välillä riippuvat muiden tekijöiden lisäksi osittain myös siitä, mitä edellä mainittuihin liikennelupa- ja hinnoitteluun liittyvien vaatimusten liberaalissa mallissa tulkitaan käytännössä tarkoittavan. Liberaalin mallin odotettavissa olevia vaikutuksia on arvioitu nostoen esiin kriittiset tekijät, jotka voivat johtaa erilaisiin vaikutuksiin näiden kahden mallin välillä. Vaikutusarviointi perustuu samaan teoreettiseen taustaan kummankin mallin tapauksessa.

4.2.1. Liberaalin mallin vaikutukset kuluttajiin

Liberaalin mallin vaikutukset kuluttajiin, kuten muutkin taloudelliset vaikutukset, riippuvat suurelta osin siitä, mitä vaatimus liikenneluvasta ja hintojen rekisteröinti käytännössä tarkoittavat. Jos liikenneluvalla tarkoitetaan sitä, että hakija saa ilman taloudellisia rajoituksia liikenneluvan sitä hakiessaan eikä mikään intressitaho pysty vaikuttamaan luvan saantiin, käytäntö tarkoittaa tosiasiallisesti samaa menettelyä kuin vapaassa mallissa. Vastaavasti jos hintojen rekisteröinti tarkoittaa sitä, että yrittäjien on rekisteröitävä taksansa, mutta julkinen valta ei puutu niiden tasoon, lopputulos on käytännössä lähes sama kuin vapaassa mallissa. Toisaalta vaatimus liikenneluvasta ja hintojen rekisteröinti voi toisin tulkittuna johtaa myös käytännössä nykytilanteen jatkumiseen.

Liberaalin mallin vaikutusta hintatasoon, saatavuuteen, laatuun ja turvallisuuteen arvioidaan näistä lähtökohdista. Tätä liberaalin mallin tulkinnanvaraisuutta voidaan pitää myös mallin heikkoutena. Tällainen järjestelmä on mm. herkempi ”Regulatory Capture”-ilmiölle eli sääntelyn kääntymiselle säänneltävän tahon etujen ajamiseksi. Lisäksi malliin sisältyy suuri potentiaalinen riski, joka realisoituu jos alalle tulo säilyy tosiasiallisesti säänneltyinä, mutta hinnoittelu vapautuu. Tällä olisi erittäin haitallisia vaikutuksia kuluttajien ja yhteiskunnan kannalta.

Hintataso

Liberaalin mallin vaikutukset taksipalveluiden hintatasoon nykymalliin verrattuna noudattavat pääasiassa samoja suuntaviivoja kuin vapaan mallin yhteydessä odotettavissa olevat vaikutukset. Jos liikennelupa tarkoittaa käytännössä vapaata alalle tuloa ja hintojen rekisteröinti vapaata hinnoittelua, tärkeimmissä tekijöissä mallin vaikutuksen kannalta ei ole esille nostettujen mallien välillä eroa. Hintojen rekisteröintivelvoitteella ei ole tässä tapauksessa merkitystä hintatasoon pitkällä tähtäimellä. Hintataso asettuu kustannusten ja toteutuvan kilpailun määrämälle tasolle.

Suurin ero vapaan ja liberaalin mallin välillä on se, että liberaalimalli heikentää mahdollisuuksia toimivan kilpailun syntyyn ja tätä kautta lisää vaaraa siitä, että kilpailun vapauttaminen ei johda toivottuun lopputulokseen. Toisin sanoen

liberaalissa mallissa hintataso saattaa jäädä korkeammalle tasolle kuin vapaassa mallissa ja myös riski siitä, että hintataso nykytilanteeseen verrattuna nousee on joissain kuluttajaryhmissä on suurempi.

Syy tähän on se, että liberaalimpi malli vähentää vapaaseen malliin verrattuna alalle tuloa asemapaikka- ja ajovuorovelvoitteiden takia. Tämä vähentää kilpailun luoman uhan painetta ja parantaa toimialalla toimivien yrittäjien hinnoitteluvoimaa. Myös kapasiteettirajoitteet tulevat liberaalissa mallissa ajoittain sitovammiksi, mikä vaikuttaa hintatasoa nostavasti.

Nykymalliin verrattuna riski siitä, että hintataso kohoaa liberaalin mallin käyttöönoton yhteydessä on suurin kysyntähuippujen aikaan. Kuten edellä todettiin kapasiteettirajoitteet ovat sitovammat liberaalin kuin vapaan mallin yhteydessä, minkä takia kysyntä voi olla ajoittain suhteessa suurempaa tarjontaan verrattuna edellä mainituin seurauksin.

Siinä tapauksessa, että liberaalin mallin alalle tulo ja hinnoittelusäännöt tulkittaisiin jotenkin muuten kuin vapaan alalle tulon ja hinnoittelun mahdollistaviksi, liberaalimalli lähestyy nykytilannetta. Kilpailun mahdollisuus vähenee rajoitusten myötä ja ääritapauksessa tilanne säilyy nykyisenkaltaisena. Pahin vaihtoehto kuluttajien kannalta on kuitenkin se, että alalle tulo säilyy tosiasiasa säänneltynä mutta hinnoittelu vapautuu. Tämä olisi selvästi nykytilannetta huonompi tilanne, jossa taksipalveluiden hintataso lähes varmasti nousisi.

- Liberaalin mallin vaikutukset ovat samansuuntaiset vapaan mallin kanssa. Hintataso saattaa jäädä liberaalissa mallissa vapaata mallia korkeammalle tasolle huonommista kilpailun synnyn edellytyksistä johtuen. Uhkakuva liberaalissa mallissa on se, että alalle tulo säilyy säänneltynä, mutta hinnoittelu vapautetaan. Tämä johtaisi luultavasti hintatason nousuun.

Palveluiden saatavuus, laatu ja turvallisuus

Syistä, jotka on esitetty vapaan mallin vaikutusten yhteydessä, liberaalikin malli johtaa taksipalveluiden saatavuuden paranemiseen. Liberaaliin malliin ei liity sellaisia tekijöitä, jotka johtaisivat palveluiden saatavuuden heikentymiseen nykytilanteeseen verrattuna säätelyn takia. Mallissahan ei tiukenneta alalle tulon vaatimuksia nykymalliin verrattuna eli alalle tulo helpottuu. Toisaalta jo edellä käsitellyistä syistä johtuen taksipalveluiden saatavuus ei parane yhtä paljon kuin vapaan mallin yhteydessä. Asemapaikkavaatimus heikentää kokoaikaista tarjonnan ja kysynnän tasapainoa samoin kuin ajovelvoitevaatimus vähentää mahdollisuutta vastata kysyntähuippujen aikana taksipalveluiden kysyntään osa-aikaisten palveluntarjoajien avulla.

- Liberaalin mallin vaikutukset saatavuuteen ovat samansuuntaiset vapaan mallin kanssa. Nykytilanteeseen verrattuna taksipalveluiden saatavuus paranee mutta ei yhtä paljon kuin vapaan mallin yhteydessä. Taksipalveluiden saatavuuden paraneminen riippuu ennen kaikkea alalle tulosta. Alalle tulon tosiasiallinen vapautuminen onkin edellytys saatavuuden paranemiselle.

Myös liberaalimalli johtanee laadultaan erilaisten taksipalveluiden syntyyn. Jos vaatimusta laatujärjestelmään liittymisestä kyetään käytännössä valvomaan, laadun muutokset luonnollisesti riippuvat myös tässä laatujärjestelmässä käyttöönotettavista standardeista ja vaatimuksista. Periaatteessa tämä vastaavasti vähentää kuluttajien valinnanvaraa erilaatuisten, ja -hintaisten palveluiden suhteen. Kuinka tärkeä näkökulma tämä käytännössä on riippuu mm. ehdotetun laatujärjestelmän sisällöstä joten kehitystä on tämän hetken tiedoilla vaikea ennakoida.

Turvallisuuteen liittyvät liberaalin mallin yhteydessä samat kommentit kuin vapaankin mallin yhteydessä. Turvallisuus on viime kädessä kiinni muista asioista ja turvallisuus voidaan pyrkiä varmistamaan muilla menetelmillä kuin toimialan taloudellisella säätelyllä. Ehdotetulla laatujärjestelmällä voi olla vaikutusta myös turvallisuusnäkökulmiin riippuen järjestelmän sisällöstä.

- Taksipalveluiden laadun kehitys riippuu osittain ehdotetun laatujärjestelmän sisällöstä. Jos kyseisen järjestelmän vaikutus unohdetaan, vaikutus on saman suuntainen kuin vapaan mallin yhteydessä eli taksipalveluiden laatukirjo kasvaa. Turvallisuusnäkökulmat on liberaalinkin mallin yhteydessä syytä ottaa huomioon muiden kuin taloudellisen säätelyn keinoin.

Yhteenvedo vaikutuksista kuluttajien kannalta

Myös liberaalin mallin vaikutus elinkeinoelämän, kuntien sekä kotitalouksien puhelimitse tms. tavalla tilaamien taksikyytien hintatasoon on laskeva edellyttäen, että liikennelupavaatimus tai hintojen rekisteröinti ei tarkoita käytännössä nykytilanteen jatkumista.

Kadulta otettavien kyytien osalta vapaan mallin vaikutus hintatasoon on epäselvä. Näiden kyytien hintatason nousu on todennäköisempää liberaalin kuin vapaan mallin yhteydessä, koska edellytykset toimivan kilpailun synnylle ovat liberaalin mallin yhteydessä pienemmät.

Liberaalimalli parantaa taksipalveluiden saatavuutta nykytilanteeseen verrattuna. Saatavuuden paraneminen on kuitenkin vähäisempää kuin vapaan mallin yhteydessä. Ero näkyy ennen kaikkea kysyntähuippujen yhteydessä, jolloin kapasiteettirajoitteiden vaikutus on liberaalin mallin yhteydessä suurempi. Muutoksen myötä markkinoille tulee luultavasti liberaalissa mallissa samoin kuin vapaassa mallissa erilaatuisia palveluita, joiden hintataso eroaa toisistaan. Liberaalin mallin yhteyteen ehdottu laatujärjestelmä voi kuitenkin vaikuttaa laadun kehitykseen. Ehdotetusta laatujärjestelmästä ei ole tarkempaa tietoa, joten näiltä osin vaikutuksia ei voida arvioida.

Turvallisuuteen liberaalillakaan mallilla ei ole merkittävää suoraa vaikutusta jos vaatimuksista kuljettajien ja autojen teknisen kunnan osalta pidetään kiinni ja julkinen valta huolehtii siitä, että näiden sääntöjen noudattamista valvotaan käytännössä. Turvallisuuskysymykset on tehokkainta ratkaista muilla keinoin kuin toimialan taloudellisella säätelyllä.

Liberaalin mallin yhteydessä uhkakuvana on se, että vaatimus liikenneluvasta tarkoittaa tosiasiasa alalle tulon säätelyn jatkumista. Tämä yhdistettynä hinnoittelun vapautumiseen johtaisi kuluttajien kannalta negatiivisiin seurauksiin hintatason nousun kautta. Tällöin myöskään palveluiden saatavuus ei paranisi.

4.2.2 Liberaalin mallin vaikutukset nykyisiin yrittäjiin

Vanhat taksipalveluiden tuottajat ovat ryhmänä häviävä taho myös liberaalin mallin yhteydessä. Syy tähän on esitetty edellä eli kilpailun mahdollistaminen poistaa näiden toimijoiden nauttimat monopolivoitot. Varauksena on jälleen esitettävä se, että tämä vaikutus edellyttää sitä ettei liikennelupavaatimus ja hintojen rekisteröinti käytännössä tarkoita nykykäytäntöjen jatkumista. Jos näin käy, nykyisten yrittäjien kohdalla ei tapahdu suuria muutoksia. Toisaalta jos liberaalimalli johtaisi alalle tulon säätelyn jatkumiseen, mutta hinnoittelun vapautumiseen, nykyiset yrittäjät hyötyisivät muutoksesta nykytilanteeseen verrattuna yhteiskunnan ja kuluttajien kustannuksella.

Edellä mainituista syistä (ajovelvoite, asemapaikka) johtuen kilpailu ei muodostu liberaalin mallin yhteydessä yhtä kovaksi kuin vapaassa mallissa. Tästä syystä vanhat yrittäjät ryhmänä eivät menetä yhtä paljon nykytilanteeseen verrattuna kuin vapaassa mallissa.

Liberaalinkin mallin yhteydessä vanhojen yrittäjien joukossa tulee olemaan toimijoita jotka sopeutuvat muutokseen. Näillä toimijoilla on mahdollisuus hyötyä liberaalista mallista.

- Vanhat taksipalveluiden tuottajat menettävät liberaalin mallin käyttöönoton yhteydessä osan julkisen vallan säätelyn mukanaan tuomista monopolivoitoista. Hyöty koituu asiakkaille sekä yhteiskunnalle. Vanhojen tuottajien joukossa tulee olemaan niitä, jotka sopeutuvat muutokseen ja hyötyvät siitä sekä niitä, jotka poistuvat markkinoilta. Vaikutukset vanhoihin yrittäjiin ovat pienemmät kuin vapaan mallin vaikutukset. Jos liberaalimalli johtaisi tilanteeseen, jossa alalle tuloa säänneltäisiin, mutta hinnoittelu vapautuisi, vanhat yrittäjät hyötyisivät uudistuksesta asiakkaiden ja yhteiskunnan kustannuksella.

4.2.3. Liberaalin mallin vaikutukset uusiin yrittäjiin

Myös liberaalimalli toteuttaa elinkeinovapauden taksitoiminnassa, mikä mahdollistaa sen, että toiminnasta kiinnostuneet yrittäjät voivat toimia alalla, edellä mainituin mallin tulkintaan liittyvin varauksin. Tältä osin mallin vaikutus uusiin yrittäjiin on positiivinen.

Vapaan mallin arvioinnin yhteydessä todettu tosiasia, että yrittäjät ja yritykset eroavat kyvyiltään ja ominaisuuksiltaan toisistaan, on totta myös liberaalin mallin yhteydessä. Liberaalikin malli hyödyttää innovatiivisia ja kyvykkäitä yrittäjiä, myös uusia, nykytilanteeseen verrattuna. Vaatimuksen asemapaikasta ja ajovelvoitteesta tosin

vähentävät mahdollisuuksia uusien innovaatioiden käyttöönottoon. Tämän tekijän käytännön merkitys on viime kädessä empiirinen kysymys johon on vaikea ottaa yksiselitteistä kantaa.

Aiemmin esitetty varaus liberaalin mallin tulkinnasta pätee myös uusiin yrittäjiin liittyen. Ääritilanteessa alalle tulon säätelyn ja hinnoittelun vapauttamisen yhtälö voisi johtaa myös siihen, että uudet yrittäjät eivät pääsisi nykyistä helpommin alalle jolloin seuraukset on helppo päätellä.

- Säätelyn vapauttaminen mahdollistaa halukkaiden yrittäjien toimialalle tulon. Tämä hyödyttää uusia yrittäjiä. Toisaalta säätelyn vapauttaminen myös laskee uusien yrittäjien voittoja säätelyyn liittyvän monopolivoiton poistumisen myötä. Teoriassa uusi yrittäjä, joka olisi saanut taksiluvan nykytilanteessa häviää uudistuksessa. Liberaalimalli kannustaa yrittäjiä toimimaan innovatiivisesti ja palkitsee ne, jotka pystyvät parhaiten palvelemaan asiakkaitaan ja sopeutumaan ympäristöönsä. Periaatteessa kaikki vaikutukset ovat vapaaseen mallin verrattuna vähäisempiä.

4.2.4. Liberaalin mallin vaikutukset taksitoimialaan

Taksitoiminnassa on koko Suomen tasolla luultavasti olemassa tällä hetkellä selkeä kapasiteettivaje kuten edellä on todettu. Jos liberaalimalli ei johda keskimääräisen hintatason merkittävään muutokseen, taksitoimialan liikevaihto tulee kasvamaan nykytilanteen ja markkinatasapainon volyymien välisen eron verran. Vastaavasti hintatason laskiessa, liikevaihdon suhteellinen kasvu pienenee ja siinä tapauksessa, että hintataso nousisi vapaan mallin käyttöönoton yhteydessä, liikevaihto luonnollisesti kasvaa volyymia enemmän. Todennäköisesti liberaalimalli tulee kasvattamaan taksitoimialan liikevaihtoa nykytilanteeseen verrattuna, mutta vähemmän kuin vapaa malli.

Liberaalimalli johtanee myös suhteellisen kannattavuuden laskuun toimialalla nykytilanteessa, mutta tämäkin vaikutus on pienempi kuin vapaan mallin yhteydessä.

- Liberaalimalli johtaa taksitoiminnan liikevaihdon ja tuotannon määrän kasvuun. Toiminnan suhteellinen kannattavuus laskee, mutta koko toimialan tuottamien voittojen rahassa mitattu kehitys riippuu liikevaihdon kasvun ja suhteellisen kannattavuuden kehityksestä toisiinsa verrattuna aivan kuten vapaan mallin tapauksessa. Vaikutukset ovat luultavasti vapaata mallia jonkin verran pienemmät.

Lisäksi liberaalin mallin yhteydessä on tässäkin kohtaa esitettävä varaus siitä, mitä liikenneluvan vaatiminen ja hintojen rekisteröinti tulevat käytännössä tarkoittamaan.

4.3. Yhteenveto vapaan ja liberaalin mallin eroista sekä taloudelliselta kannalta toivottavan järjestelmän piirteet

Taksityöryhmän esille nostamien kahden mallin suurimmat erot ovat liberaaliin malliin liittyvä asemapaikkavaatimus sekä ajovelvoite. Tämä, sillä edellytyksellä, että liberaalin mallin edellyttämä liikennelupa ei todellisuudessa sisällä minkäänlaista tarveharkintaa eikä hintojen rekisteröinti tarkoita tosiasiallista hintasääntelyä.

Nykytilanteeseen verrattuna kumpikin malli merkitsee alalle tulon vapauttamista säätelyn piiristä sekä hinnoitteluvapautta. Nämä kaksi asiaa ovat myös tärkeimmät kilpailun syntymisen edellytykset. Kumpikin malli tulee johtamaan kilpailun syntyyn taksialalle. Vapaa malli kuitenkin todennäköisesti mahdollistaa tiukemman kilpailun synnyn siitä koituvine hyvinvointihyötyineen. Tämä johtuu ennen kaikkea matalammasta alalle tulon kynnyksestä liberaaliin malliin liittyvien ajovelvoite- sekä asemapaikkavaatimusten takia. Nämä vaatimukset eivät ainakaan koko Suomen tasolla tarkasteltaessa siis palvele kuluttajien etua toisin kuin intuitio antaisi ymmärtää.

Kumpikin malli johtaa samansuuntaisiin pitkän tähtäimen vaikutuksiin, joista tärkeimmät ovat:

- Kuluttajien ja yhteiskunnan hyvinvointi kasvaa nykytilanteeseen verrattuna
- Kotitalouksien puhelimitse tms. tavalla etukäteen tilaamien sekä kuntien ja elinkeinoelämän tarjouskilpailuiden kautta tilaamien taksikyytien hintataso laskee
- Taksipalveluiden saatavuus paranee
- Taksipalveluiden laatukirjo kasvaa nykytilanteeseen verrattuna
- Nykyiset yrittäjät ryhmänä häviävät uudistuksessa
- Nykyisten yrittäjien joukosta osa sopeutuu muutokseen ja hyötyy siitä, osa ei
- Halukkaille uusille yrittäjille avautuu mahdollisuus aloittaa elinkeinotoiminta
- Taksitoimiala kasvaa liikevaihdoltaan, mutta suhteellinen kannattavuus alenee
- Toimialan yritys rakenne monipuolistuu

Suurin yksittäinen mahdollinen kuluttajien kannalta kielteinen vaikutus on se, että ”lennosta” otettujen taksikyytien hintataso voi nousta. Tapahtuuko näin riippuu siitä kuinka toimivaksi kilpailu muodostuu eli kuinka suuren hinta-kustannusmarginaalin kilpailu mahdollistaa näissä kyydeissä.

Liberaalin ja vapaan mallin vaikutukset ovat samansuuntaisia, mutta niiden voimakkuus eroaa liberaalin mallin tappioksi. Asemapaikkasäätelyn ja ajovelvoitteen takia kilpailun taso tulee liberaalissa mallissa todennäköisesti jäämään alhaisemmaksi, mistä johtuen hintataso jää vapaata mallia korkeammalle tasolle, taksipalveluiden saatavuus ei parane yhtä paljon ja toisaalta nykyiset yrittäjät menettävät nykymalliin verrattuna vähemmän.

Liberaalin mallin yhteydessä on korostettava sitä, että käytännön tulkinta siitä mitä liikennelupa ja hintojen rekisteröinti tarkoittavat on lopputuloksen kannalta keskeistä. Edellä esitetyt vaikutukset perustuvat oletukseen, että liberaalimalli tarkoittaa käytännössä säätelyn purkamista näiltä osin. Jos näin ei käy, vaikutukset eroavat

edellä esitetyistä. Pahimmassa vaihtoehdossa alalle tuloa edelleen säädellään nykymallin mukaisesti ja hinnoittelu vapautetaan jolloin lopputulos on nykytilannetta selvästi huonompi. Periaate, että säätelymallin pitäisi olla mahdollisimman yksinkertainen ja yksiselitteinen, on taksitoiminnan yhteydessäkin syytä muistaa.

Taksitoimintaan liittyvät turvallisuuskysymykset on myös uudessa mallissa syytä säilyttää yhteiskunnan kontrolloitavissa, mutta toimialan taloudellinen säätely on tähän väärä keino. Käytännössä turvallisuuskysymysten kontrollointi edellyttää sitä, että taksiryttäjät rekisteröidään sekä kuljettajiin ja ajoneuvoihin liittyvien vaatimusten noudattamista valvotaan.

Esimerkkeinä voidaan todeta, että standardisoitujen taksitunnusten käytön vaatiminen, taksimittarien käytön edellyttäminen sekä luvan vaatiminen taksinkuljettajana toimimiseksi siihen liittyvine vaatimuksineen ovat jatkossakin varmasti perusteltuja vaatimuksia, joista aiheutuvat kustannukset ovat suhteellisen pieniä. Ajoneuvojen kuntoon voidaan kohdistaa erityisiä vaatimuksia ja taksipalvelun tuottajien rekisteröinti mahdollistaa sen, että alalla toimiminen voidaan kieltää jos väärinkäytöksiä ilmenee. Näiden reunaehtojen tarkka määrittely ennen säätelyn muuttamista on perusteltua ja siihen tulisi kiinnittää huomiota mm. ulkomailla havaittujen lieveilmiöiden minimoimiseksi.

Edellä mainitut turvallisuusnäkökulmat huomioituna taloudellisesti tehokkain säätely olisi hyvin lähellä taksiryryhmän esittämää vapaata mallia. Kyseinen malli vapauttaa toimialan säätelystä joten julkinen valta tekee tätä kautta voitavansa kilpailun mahdollistamiseksi. Vapaan mallin yhteydessä on kuitenkin syytä pohtia onko täyden hinnoitteluvapauden käyttöönotto perusteltua. Hinnoitteluvapaus liittyy käytännössä siihen kuinka suuri todellinen merkitys luvussa kolme esitetyillä varauksilla kilpailun mahdollisuudesta ”lennosta” otettujen kyytien osalta on.

Hintatasoa ei ole taloudellisesti järkevää säännellä julkisen vallan toimin, mutta mahdollisia keinoja joita on syytä harkita ovat mm. seuraavat:

- Taksinkuljettajan hinnoitteluvapauden kieltäminen
- Vaatimus samasta hintatasosta puhelimitse tms. tavalla tilattavien ja ”lennosta” otettavien kyytien osalta
- Vaatimus yksinkertaisesta hinnoittelusta, sallittua olisi esimerkiksi vain kilometriperustainen hinnoittelu
- Hintojen selkeän esittämisen vaatimus sekä puhelimitse tms. tavalla tilattavien, että ”lennosta” otettavien kyytien osalta

Kyseisen kaltaiset vaatimukset periaatteessa kaventavat hinnoitteluvapautta, mikä ei ole talousteorian mukaista. Toisaalta niiden avulla riski siitä, että esimerkiksi hintatasoa tuntemattomia ihmisiä käytettäisiin hyväksi, pienenee. Esimerkiksi erilailla tilattujen kyytien hintatasojen sitominen toisiinsa siirtäisi osan etukäteen tilattavien kyytien markkinoille syntyvästä kilpailusta aiheutuvasta hyödystä myös ”lennosta” otettaviin kyyteihin, vaikka jälkimmäisten markkinoiden kilpailu ei toimisi kunnolla.

Toisaalta haittapuolena taas olisi se, että tällainen käytäntö heikentäisi mm. mahdollisuuksia hinnoitella ennakkotilaukset erilailla kuin välittömästi tapahtuviksi tilattavat. Tässä tapauksessa asiakas, joka pystyisi ennakoimaan palvelun tarpeensa

säästäisi ja yrittäjä hyötyisi kapasiteetin käytön ennakoitavuuden myötä. Esimerkki osoittaa hyvin miten mikä tahansa säätely aiheuttaa aina myös kustannuksia.

Taksitoimialan taloudellisesta säätelystä voidaan myös todeta, että ehdottomasti haitallisin säätelyn muoto on alalle tulon sääteleminen. Perustelut tälle on esitetty edellä. Alalle tulon säätelyllä ei voi olla kuluttajien tai yhteiskunnan kannalta hyödyllistä vaikutusta vaan hyöty koituu taksialalla toimiville yrittäjille. Tästä syystä myös nykyistä käytäntöä, jossa taksilupia myönnetään tarveharkinnan perusteella ottaen käytännössä huomioon vanhojen yrittäjien näkemys¹⁵ siitä pitäisikö lupa myöntää on taloudellisessa mielessä huono. Käytäntö on ristiriidassa perustavanlaatuisen talousteorian kanssa.

Julkisen vallan säätelyn rooliksi jää myös taksitoimialalla vapaan mallin yhteydessä kilpailun toimivuuden varmistaminen kilpailuviranomaisten toimin. Tuottajien kaikenlainen yhteistyö hinnoitteluun, tarjouskilpailuihin, kilpailutilanteeseen vaikuttamiseen tähtäävän tietojen vaihtamisen tms. liittyen on kilpailulainsäädännössä kielletty ”normaaleilla” toimialoilla. Kiellon valvominen on perusteltua myös taksitoiminnan yhteydessä.

4.4. Erot alueellisissa vaikutuksissa eri mallien yhteydessä

Edellä esitetyt arviot uusien säätelymallien vaikutuksista koskevat pitkän aikavälin odotettavissa olevia vaikutuksia koko Suomen tasolla. Luvussa kaksi esitettyjen tämän hetkistä taksitoimintaa kuvaavien tietojen perusteella on helppo nähdä, että taksitoiminta ei ole samanlaista kaikilla maamme alueilla. Tämä voi johtaa myös siihen, että eri säätelymallin vaikutukset eroavat alueittain edellä käsitellyistä keskimääräisistä vaikutuksista.

Suomi on jaettu luvussa kaksi neljään alueeseen: pääkaupunkiseutuun, kaupunkimaisiin kuntiin, taajaan asuttuihin kuntiin sekä maaseutumaisiin kuntiin. Mm. taksitiheydessä eri alueiden välillä on suuria eroja eli taksitarjonta eri puolilla maamme on erilaista. Lisäksi kysynnän rakenne vaihtelee. Joissain maaseutumaisissa kunnissa jopa 90 % taksipalveluiden kysynnästä saattaa tulla kuntien ostamista palveluista, kun pääkaupunkiseudulla näiden osuus kokonaiskysynnästä on vähäinen¹⁶. Kysynnän rakenne eroaa alueittain luvun kaksi esimerkkien perusteella jonkin verran myös vuorokaudenaika- ja viikontähtäilyvaihteluiden osalta.

Miten nämä eri alueiden erot voivat näkyä eri säätelymallien vaikutuksissa? Säätelyn vapauttamisen vaikutukset riippuvat sen myötä syntyvän kilpailun asteesta. Kilpailun aste puolestaan riippuu lähinnä toimijoiden määrästä sekä uusien yrittäjien muodostamasta kilpailun uhasta. Näihin tekijöihin vaikuttaa viime kädessä toimialan taloudelliset lainalaisuudet eli toiminnan kustannusten suhde kysyntään ja toiminnan aloittamisen vaatimat investoinnit. Ääritapauksessa toiminnan aloittaminen voi vaatia niin suuret investoinnit, että se ei ole tietyllä alueella, kysyntä huomioiden, taloudellisesti mahdollista tai toiminnan kustannusten ja kysynnän suhde on sellainen,

¹⁵ käytännössä Suomen Taksiliiton alajärjestöjen näkemys

¹⁶ Taksiliiton arvio/Jouni Salakka

että toimialalle mahtuu tietyllä alueella vain yksi toimija mikä luonnollisesti johtaa siihen, että alalle ei synny kilpailua.

Näistä syistä johtuen esille nostettujen mallien alueellisia vaikutuksia voidaan lähestyä jaottelulla, jossa pääkaupunkiseutu ja muut kaupunkimaiset kunnat muodostavat oman ryhmänsä sekä taajaan asutut ja ennen kaikkea maaseutumaiset kunnat omansa.

Pääkaupunkiseudulla ja muissa kaupunkimaisissa kunnissa säätelymallien vaikutukset tulevat olemaan hyvin lähellä aiemmin esitettyjä keskimääräisiä vaikutuksia. Taksipalveluiden kysyntä on näillä alueilla merkittävää. Suhteessa kysyntään toiminnan aloittamisen vaatimat investoinnit ovat pienet, joten taksitoiminnan aloittamiselle ei ole merkittäviä taloudellisia esteitä. Toiminnan kustannukset eivät myöskään ole niin suuria eikä toiminnassa ole niin suuria suurtuotannon etuja¹⁷, että kyseessä olisi ns. luonnollinen monopoli. Näillä alueilla taksitoimintaa tulee harjoittamaan suuri joukko palvelun tuottajia, joiden välille muodostuu kilpailua edellä esitetyin varauksin.

Maaseutumaisissa kunnissa matala kysyntä voi lisätä riskiä, että säätelyn vapauttaminen ei johda toimivan kilpailun syntyyn. Alalla toimivien palvelun tuottajien määrä tulee olemaan rajoitettu. Samoin kuin koko Suomen tasolla myös näissä kunnissa suurimmat ongelmat tulevat luultavasti liittymään muuten kuin etukäteen tilattuihin taksikyyteihin. Asiakkaiden valinnanvara voi jäädä tosiasiasa vähäiseksi lennosta otettavissa kyydeissä mikä mahdollistaa alan toimijoille suuren hinnoitteluvapauden. Samaan aikaan on muistettava, että näiden kyytien kokonaismäärä ei nouse kovin suureksi. Maaseutumaisissa kunnissa ja haja-asutusalueilla jopa valtaosa taksikyydeistä on kuntien tilaamia ja loppuistakin suurin osa tilataan etukäteen eli matkaan lähdetään kotoa, terveysasemalta, koulusta tms. paikasta. Lennosta otettujen taksikyytien hinnoittelukysymyksellä ei näin ollen luultavasti ole syrjäseuduilla kovin suurta merkitystä.

Hinnoittelun osalta edellä esitetyt vaihtoehdot, joissa hinnoitteluvapautta jatkossakin rajoitettaisiin tietyiltä osin voivat olla syrjäseutujen kannalta perusteltuja. Toisaalta tällä voi puolestaan olla haitallisia vaikutuksia palveluiden ympärivuorokautiseen saatavuuteen, joten yleissääntö säätelyn haittojen ja hyötyjen vertaamisesta toisiinsa pätee tässäkin tapauksessa.

Kotitalouksien kannalta haja-asutusalueilla keskeiseksi kysymykseksi saattaa muodostua juuri taksipalveluiden saatavuuden kehitys. Taksien saatavuus ei varmasti ole tällä hetkelläkään samanlainen eri alueilla. Kysymys onkin siitä miten esille nostetut mallit ja toimialan liberalisointi voivat vaikuttaa syrjäisillä alueilla nykytilanteeseen verrattuna.

Taksipalveluiden saatavuuden heikkeneminen voidaan jakaa kahteen osaan: keskimäärin saatavilla olevat taksipalvelut voivat vähentyä tai taksipalveluiden saatavuus tietynä hetkenä voi olla nykyistä heikompi. Keskimääräisen palveluiden

¹⁷ Suurtuotannon eduilla tarkoitetaan sitä, että toiminnan volyymin kasvaessa keskimääräiset kustannukset laskevat. Luonnollisen monopolin toimialoilla toiminnan keskimääräiset kustannukset laskevat tuotannon volyymin kasvaessa jatkuvasti niin, että ne ovat alhaisimmillaan kun toimialalla on vain yksi palvelun tai hyödykkeen tuottaja eli monopoli.

saatavuuden heikkeneminen edellyttäisi taksipalveluiden tuotannon pienenemistä nykytilanteeseen verrattuna. On vaikea nähdä miten säätelyn purkaminen, ennen kaikkea alalle tulon mahdollistaminen, voisi johtaa tähän lopputulokseen.

Peruslogiikka on sama alueen koosta riippumatta. Toimialalla vallitsevat voitot houkuttelevat uusia palvelun tuottajia alalle. Tämä kilpailu ja sen uhka laskee hintatasoa ja johtaa tuotannon kasvuun. Haja-asutusalueilla voi olla jatkossa lukumääräisesti enemmän takseja, mutta on myös mahdollista, että taksien lukumäärä laskee ja ajokilometrien määrä kasvaa autoa kohti. Keskimääräisen saatavuuden heikkeneminen kuitenkin edellyttäisi sitä, että palvelun tuottajat voisivat kasvattaa voittoa pienentämällä tuotannon tasoa.

Alalle tulon säätelyn ja hinnoittelun liberalisointi ei ole sellainen muutos, jonka voi olettaa johtavan tähän lopputulokseen. Periaatteessa ainoastaan alkuinvestointien suuruudesta aiheutuvat kapasiteettirajoitteet voisivat johtaa tähän lopputulokseen. Kuten aiemmin on todettu, taksitoiminta ei kuitenkaan vaadi sellaisia alkuinvestointeja, että tämä olisi todennäköistä.

Pienissä kunnissa saatavuus voi kuitenkin heikentyä tiettyinä aikoina. Jos toimialan koko on alueella niin pieni, että taksipalveluiden kysynnän tyydyttämiseen riittää muutama taksi, kysyntä saattaa esimerkiksi öisin olla niin pientä, että kustannukset palveluiden tuottamisesta olisivat suuremmat kuin siitä saatavat tuotot. Näinä aikoina yrittäjien ei luonnollisesti kannata pitää autoja liikenteessä jolloin taksipalveluiden saatavuus saattaa olla vähäistä.

Saatavuuteen liittyvien uhkakuvien kannalta osa-aikaisilla takseilla voi olla hyödyllinen rooli uudessa mallissa jos ajovuorovaatimuksia ei aseteta niin, että tällaiset tuottajat suljetaan markkinoiden ulkopuolelle. Asemapaikkavelvoite on myös haitallinen palveluiden saatavuuden, ja kuluttajien hintatason kehittymisen kannalta, koska se heikentää markkinoiden kykyä allokoida palvelut tietyllä hetkellä tarpeiden mukaisesti. Toisin sanoen, jälleen ehkä intuition vastaisesti vapaa malli on todennäköisesti syrjäisten alueiden taksipalveluiden saatavuuden kannalta parempi kuin liberaalimalli. Alalle tulon säätely ei voi palvella kuluttajien etua edes aluetasolla. Hintatason säätelyn osalta asia ei ole aivan yhtä yksiselitteinen. Samalla on kuitenkin muistettava, että hintataso ja palveluiden saatavuus liittyvät toisiinsa.

Koko maata koskevat kommentit esille nostettujen mallien vaikutuksesta taksipalveluiden laatuun ja turvallisuuteen pitävät paikkaansa myös alueellisesti. Turvallisuus on viime kädessä kiinni toimista ja vaatimuksista, jotka kohdistetaan suoraan turvallisuuden takaamiseen. Taksipalveluiden laatukirjo tuskin kuitenkaan kasvaa haja-asutusalueilla samalla tavalla kuin väestökeskuksissa, koska kysyntä ja toimialan koko eivät mahdollista runsasta joukkoa erilaisia palveluita.

Nykyiset yrittäjät menettävät luultavasti myös haja-asutusalueilla toimialan liberalisoinnista nykytilanteeseen verrattuna samoin varauksin kuin koko maan osalta. Osa nykyisistä yrittäjistä siis voi myös hyötyä kehityksestä riippuen heidän kyvystään vastata muuttuviin olosuhteisiin. Uusien yrittäjien ja koko toimialan osalta koko maata koskevat arviot pitänevät paikkaansa kaikkialla. Todennäköisesti nykytilanteen mukaiset ”yhden miehen” yritykset säilyvät suuremmassa roolissa maaseudulla ja haja-asutusalueilla kuin kaupungeissa ja tiheästi asutuilla alueilla.

4.5. Siirtymävaiheen kehitys

Kaikissa edellä esitetyissä arvioissa on pyritty ennakoimaan taksitoimialan liberalisoinnin vaikutuksia pidemmällä tähtämellä. Voidaan perustellusti sanoa, että toimialojen säätelyyn liittyvien kysymysten uudelleen arviointiin liittyvät kysymykset tulisi ratkaista nimenomaan pitkän tähtäimen vaikutusten perusteella. Mikä tahansa muutos markkinoiden olosuhteissa voi kuitenkin johtaa lyhyellä tähtämellä myös epätoivottuihin vaikutuksiin joiden minimointi tulisi myös olla yhtenä tavoitteena.

Yksi keskeisistä asioista muutoksen toteuttamisen yhteydessä on pyrkiä kaikin keinoin vaikuttamaan siihen suuntaan, että taksitoimialalle kehittyy toimiva kilpailu. Tämä on edellytys aiemmin käsiteltyjen hyötyjen saavuttamiselle. Taksitoiminnan yhteydessä kilpailun syntyminen voi olla haasteellista. Tämä johtuu lähinnä siitä, että kuluttajat ovat tottuneet vuosikymmenien kuluessa nykyisiin käytäntöihin ja toimialalla on vakiintuneet toimijat, joilla on perinteisesti ollut melko läheinen yhteistyö.

Kilpailun syntyminen edellyttää sitä, että kuluttajat tiedostavat valinnanmahdollisuutensa ja hyödyntävät sitä. Esimerkiksi taksikeskusten asema suurissa kaupungeissa on seikka, johon on syytä kiinnittää huomiota. Kuluttajat ovat tottuneet siihen, että tietyistä numerosta tilattu taksi on tietyn hintainen eikä hän voi vaikuttaa siihen kuka palvelun viime kädessä toimittaa. Säätelyn vapauttamisen jälkeen näin ei ole vaan kuluttajan on itse valittava palveluntuottaja mikä edellyttäne muutoksia taksikeskusjärjestelmään. Yleisestikin ottaen, jos taksitoiminnan säätelyä muutetaan, julkisen vallan taholta on syytä pyrkiä varmistamaan informaation välittyminen kuluttajille.

Edellä sanottu koskee muitakin asiakasryhmiä kuin kotitalouksia. Uudessa tilanteessa esimerkiksi kuntien on hyvä panostaa tarjouskilpailuiden ja sopimusten sisältöön niin, että niiden saamat taksipalvelut vastaavat toivottuja ja kilpailun hyödyt realisoituvat.

Jäljelle jäävien turvallisuuteen, laatuun, kuljettajiin jne. liittyvien säätelykeinojen merkitys on suurimmillaan alkuvaiheessa muutoksen jälkeen ennen kuin asiakkaat oppivat uuden markkinatilanteen mukaisen toiminnan. Näiden sääntöjen ja niiden noudattamisen valvomisen suunnittelu on syytä tehdä huolellisesti jo ennen kuin säätelymallia muutetaan. Näin voidaan välttää esimerkiksi Ruotsin kokemukset. Ruotsissahan taksitoiminnan ehtoja ja sääntöjä tiukennettiin jälkikäteen toimialan liberalisoinnin lieveilmiöiden seurauksena.

Jo tällä hetkellä toimivilla taksiyrittäjillä on luonnollinen intressi pyrkiä rajoittamaan uuden kilpailun syntymistä sen jälkeen kun julkisen vallan säätelyn muutos mahdollistaa sen synnyn. Julkinen valta voi ehkäistä tätä pyrkimällä mm. varmistamaan, että palvelun tuottajat eivät harrasta kiellettyä yhteistoimintaa esimerkiksi hinnoittelusuositusten muodossa tai tarjouskilpailuiden yhteydessä.

Minkälaisia markkinareaktioita voi olla odotettavissa taksitoimialan liberalisoinnin yhteydessä? Alalle tulon ja hinnoittelu säätelyn purkaminen luo alan toimijoille täysin

uuden tilanteen nykyiseen verrattuna. Markkinoiden murrokseen liittyy usein myös ”ylilyöntejä”, joiden kautta uusi tasapaino löytyy. On mahdollista, että liberalisointi näkyy tiheästi asutuilla alueilla voimakkaan yrittäjien ja taksien lukumäärän lisääntymisenä nykyisen kapasiteettivajeen täytyessä. Tämä kehitys voi johtaa myös siihen, että taksien lukumäärä lisääntyy pidemmän aikavälin tasapainoa korkeammalle tasolle. Tästä puolestaan seuraisi nykytilanteeseen verrattuna selvä hintojen lasku etukäteen tilattavien kyytien osalta. Myöhemmin kehitys kääntyisi toiseen suuntaan kannattamattomien taksien poistuessa markkinoilta ja hintatason vakiintuessa tietylle tasolle. Tästä kehityksestä johtuen turvallisuuteen, laatuun ja hinnoittelusääntöjen kuten taksamittarin käyttöön, liittyvän säätelyn noudattamisen valvomisen on nimenomaan alkuvaiheessa tärkeää.

Lennosta otettavien kyytien kohdalla alkuvaihe voi näkyä hinnoitteluvapauden hyödyntämisenä jos edellä mainitut varaukset kilpailun toimivuuden suhteen ovat oikeita. Tämäkin kehitys tasaantunee pidemmällä aikavälillä kuluttajien oppiessa erityyppisten kyytien uuden hintatason.

Syrjäseuduilla on luultavasti olemassa suurempi vaara siitä, että kilpailun vapauttaminen näkyy hintatason nousuna. Näillä alueilla paine kapasiteetin lisäämiseen ei todennäköisesti ole yhtä suuri kuin kaupungeissa eikä alalle tulo näytä yhtä houkuttelevalta uusien yrittäjien silmissä. Tämä voi mahdollistaa nykyisille toimijoille hintojen selkeän nostamisen. Tässä kehityksessä kuntien rooli saattaa olla merkittävä niiden tilaamien kyytien painoarvon takia. Ruotsissa liberalisoinnin yhteydessä kunnat ilmeisesti ainakin joissain tapauksissa asettivat tarjouskilpailuihinsa toimittajille myös yksityisasiakkaiden palveluun liittyviä velvoitteita ehtona hankintasopimuksen solmimiselle. Tämä vaihtoehto on harkinnan arvoinen myös Suomen haja-asutusalueilla ja yksi tapa, jolla julkinen valta voi vaikuttaa muutoksen onnistumiseen.

Kokonaisuutena taksien määrä saattaa alkuvaiheessa nousta selvästi. Uusi tasapainotaso voi löytyä tätä määrää alemmalta tasolta, jolloin taksipalveluiden kapasiteetti noudattaisi eräänlaista aaltoliikettä liberalisoinnin seurauksena. Hintatason osalta lyhyen aikavälin kehitystä on vaikea ennakoida. Todennäköisimmin hintataso voi nousta juuri lennosta otettavien kyytien kohdalla lyhyellä tähtäimellä jos hinnoittelu on täysin vapaata.

Taksityöryhmän esittämä siirtymäaika voi olla perusteltu, koska se tarjoaa kaikille markkinaosapuolille mahdollisuuden sopeutua muutokseen. Toisaalta vaarana on se, että se samalla tarjoaa mahdollisuuden uusien, kilpailun kannalta, haitallisten markkinarakenteiden synnylle. Toimialalle tulon säätelylle on vaikea nähdä perusteita lyhyelläkään aikavälillä. Viime kädessä se suojelisi vain nykyisiä yrittäjiä uusien kustannuksella. Sen sijaan hintoihin kohdistuva rajoitettu säätely voi puolustaa paikkaansa ainakin niin kauan, että kuluttajat ovat sopeuttaneet toimintansa uuden tilanteen mukaiseksi.

5. Johtopäätökset

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama taksityöryhmä on nostanut esille kaksi mahdollista vaihtoehtoista mallia taksitoimialan tulevaisuuden säätelylle. Tämän selvityksen tarkoituksena on näiden mallien taloudellisten vaikutusten arviointi. Arviointia vaikeuttaa se, että kyseisten mallien yksityiskohdat, jotka on tässä selvityksessä nimetty vapaaksi ja liberaaliksi malliksi eivät ole tarkasti selvillä. Vapaa malli on tässä mielessä ongelmattomampi, koska se tarkoittaa käytännössä taksitoimialan taloudellisen säätelyn purkamista.

Liberaaliin malliin sisältyy enemmän kysymysmerkkejä sen suhteen, mitä malli tulee käytännössä merkitsemään. Taksityöryhmän tavoitteena on ollut luoda tästä mallista eräänlainen välimalli nykyisen ja vapaan säätelyn välille. Käytännössä tämä näkyy niin, että liberaaliin malliin liittyy esitykset liikenneluvan vaatimisesta jatkossakin yrittäjiltä sekä hintojen rekisteröinti. Näiden vaatimusten käytännön sisältö tulee ratkaisemaan hyvin pitkälle sen, mitä vaikutuksia liberaalilla mallilla on nykytilanteeseen ja vapaaseen malliin verrattuna.

Taksitoiminnan nykysäätelyn keskeiset elementit ovat tarveharkinta liikennelupien myöntämisen osalta sekä liikenne- ja viestintäministeriön vahvistamat enimmäistaksat. Hintataso on käytännössä kiinnittynyt näiden enimmäistaksojen tasolle. Taksitoimintaa kuvaa kysynnän voimakas vaihtelu vuorokauden-, viikon- ja vuodenajoista riippuen. Noin kolmasosa kaikista Suomen taksikyydeistä on joko kuntien tai Kansaneläkelaitoksen maksamia (asiakkaiden omavastuu pois lukien). Loppuissa asiakkaana ovat joko yksittäiset kotitaloudet tai elinkeinoelämä. Pääkaupunkiseudun osuus koko Suomen taksimarkkinoista on merkittävä, n. 33 %. Muissa kaupunkimaisissa kunnissa suoritetaan lisäksi noin 30 % kaikista taksikyydeistä joten kaupunkimaisten alueiden osuus taksikyydeistä on yhteensä noin 63 %. Loppuosa kyydeistä suoritetaan taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa.

Taksilupia on Suomessa tällä hetkellä (v. 2003) 9549 kappaletta. Lupien määrä on laskenut maaseudulla sekä kasvanut lievästi pääkaupunkiseudulla ja muissa kaupungeissa. Kokonaisuutena tarkasteltuna taksilupien määrä on koko Suomessa pysynyt samalla tasolla 2000-luvun alun ajan. Itse asiassa taksilupien määrä on vuonna 2003 samalla tasolla kuin vuonna 1990. Samaan aikaan Suomen kansantalous on kasvanut n. 27 % bruttokansantuotteella mitattuna. Voidaan siis hyvin perustein sanoa, että taksitoimintaa leimaa tällä hetkellä alalle tulon säätelyn aiheuttama kapasiteettivaje. Johtopäätöstä tukee myös taksitoiminnan korkea kannattavuus vuosina 2000-2003 (Tilastokeskuksen tilastoihin perustuen).

Edellä mainituista syistä johtuen taksitoiminnan säätelyn purkamisella voi olla merkittävä vaikutus koko yhteiskunnan tehokkaaseen toimintaan ja hyvinvointiin. Kaikkein haitallisina säätelyn muoto on toimialalle tulon säätely ja siinä noudatettava tarveharkinta. Tämä säätely estää käytännössä kilpailun muodostumisen taksitoimintaan ja suojelee nykyisiä yrittäjiä asiakkaiden ja yhteiskunnan kustannuksella. Vapaa toimialalle tulo ja sieltä poistuminen on avaintekijä minkä tahansa toimialan kilpailun synnyssä ja yhteiskunnan hyvinvoinnin kannalta keskeinen asia. Nykytilanteen ongelmallisuutta lisää vielä käytäntö, että nykyisten yrittäjien näkemykset vaikuttavat liikennelupien tarveharkintaan. Heillä on

luonnollinen intressi pyrkiä rajoittamaan uuden kilpailun syntyä ja mahdollisuus tähän julkisen säätelyn kautta.

Hinnoittelun säätelykään nykymallin mukaisesti ei ole taloudellisesti perusteltua. Tietyn palvelun hinta ja esimerkiksi saatavuus vaikuttavat aina toisiinsa tai toisin ilmaistuna millä tahansa säätelyllä on aina myös kustannuksensa. Missään tapauksessa nykymallin mukainen hintatason säätely ei ole taloudellisen hyvinvoinnin kannalta hyödyllinen käytäntö.

Esille nostetuista malleista vapaa malli on vaikutuksiltaan taloudellista hyvinvointia nostava. Se maksimoi kilpailun synnyn mahdollisuuden alalle tulon ja hinnoittelun vapauttamisen takia. Vapaaseen mallin ei myöskään sisälly asemapaikka- tai ajovelvoitteita. Nämä rajoittavat merkittävästi toimintaa eli markkinoilla on vapaassa mallissa mahdollisuus allokoida taksipalveluiden tarjonta kulloistakin kysyntää vastaavaksi. Vapaa malli hyödyttää kuluttajia, myös kotitalouksia, parantuneen saatavuuden, mutta todennäköisesti myös alenevan hintatason myötä. Markkinoille tulee toisistaan poikkeavia palveluita eli taksipalveluiden laatukirjo kasvaa.

Turvallisuusnäkökulmat on syytä edelleen taata julkisen vallan toimin, mutta taloudellinen säätely on tähän väärä keino. Esimerkiksi vaatimukset taksinkuljettajiin, autojen kuntoon ja yhtenäisiin taksitunnuksiin sekä taksamittareihin liittyen on edelleen syytä pitää voimassa. Hinnoittelun osalta on myös syytä luoda pelisäännöt, jotka ovat kuluttajan kannalta yksinkertaiset ja helposti ymmärrettävät, vaikka hintatasoa ei säädelläkään. Tämä mahdollistaa sen, että kuluttajat voivat helposti vertailla eri palvelutuottajien palveluita, mikä on edellytys toimivan kilpailun synnylle.

Kunnat ja elinkeinoelämä hyötyvät vapaasta mallista nykytilanteeseen verrattuna. Niiden mahdollisuus solmia kilpailuttamalla hankintasopimuksia paranee ja hintataso laskee.

Nykyiset yrittäjät menettävät muutoksen myötä julkisen vallan säätelyn takaamat monopolivoitot, mutta osa heistä sopeutuu muutokseen ja hyötyy muutoksesta. Uusille yrittäjille vapaa malli merkitsisi elinkeinovapauden toteutumista. Taksitoimiala kokonaisuutena kasvaa vapaan mallin yhteydessä, mutta suhteellinen kannattavuus toiminnassa tulee alenemaan.

Liberaalin mallin vaikutusten arviointia vaikeuttaa sen osittainen epäselvyys. Säätelyn on aina syytä olla mahdollisimman yksinkertaista ja siihen ei tulisi sisältyä tulkinnanvaraisuutta. Liberaalin mallin viittaukset liikennelupa- ja hintojen rekisteröintiin voivat olla tässä mielessä ongelmallisia. Liikennelupa ei kuitenkaan sinänsä johda haitallisiin vaikutuksiin vaan ongelma on sen myöntämisessä noudatettava tarveharkinta. Liikennelupa ja rekisteröinti ovatkin käytännössä tasavertaisia vaihtoehtoja jos edelliseen ei liitetä tarveharkintaa kuten tällä hetkellä. Tilanne on tällainen esimerkiksi linja-autolla harjoitettavassa liikenteessä.

Jos liikennelupa tulkitaan käytännössä niin, että alalle pääsee ilman tarveharkintaa ja hinnoittelu on tosiasiaa vapaata liberaalin mallin vaikutukset ovat lähellä vapaan mallin vaikutuksia. Ne eivät kuitenkaan ole yhtä voimakkaita, mikä johtuu siitä, että liberaaliin malliin sisältyy ajovelvoite ja asemapaikkavaatimukset. Nämä vähentävät

alalle tuloa ja tätä kautta syntyvää kilpailua. Tämän johdosta taksipalveluiden saatavuus ei parane yhtä paljon kuin vapaassa mallissa ja hintataso ei kehity kuluttajien kannalta yhtä myönteisesti. Toisaalta myös nykyiset yrittäjät menettävät liberaalin mallin yhteydessä vähemmän kuin vapaan mallin yhteydessä.

Jos liberaalimalli johtaa käytännössä nykytilanteen jatkumiseen alalle tulon ja hinnoittelun osalta, vaikutukset nykytilanteeseen verrattuna jäävät vähäisiksi. Suurin riski liberaalin mallin yhteydessä on se, että hinnoittelu vapautuu, mutta alalle tulo säilyy edelleen säänneltynä. Tämä johtaisi nykyistä huonompaan lopputulokseen, jossa taksipalveluiden hintataso nousisi ja nykyiset yrittäjät hyötyisivät asiakkaiden ja yhteiskunnan kustannuksella.

Vapaa malli on myös alueellisilta vaikutuksiltaan liberaalia mallia myönteisempi asiakkaiden kannalta tarkasteltuna. Syy tähän on jälleen erot alalle tulon kynnyksessä. Uhkana joillain syrjäseuduilla on myös vapaan mallin yhteydessä taksipalveluiden saatavuuden heikkeneminen tiettyinä aikoina ja ”lennosta” otettujen kyytien hintatason kohoaminen. Näiden kyytien osuus kaikista taksimatkoista on kuitenkin näillä alueilla hyvin pieni joten asialla ei ole suurta käytännön merkitystä.

Esitetyistä malleista nimen omaan vapaa malli on taloudellisen hyvinvoinnin kannalta suositeltava. Alalle tulon säätely ei ole missään muodossa järkevää ja hinnoitteluvapauden rajoittamisella on aina kustannuksensa. Liberaalin mallin yhteydessä voidaan kysyä mihin sen rajoituksia tarvitaan. Ne eivät puolusta kuluttajan asemaa ja lisäksi ne voivat luoda säätelyyn epävarmuutta joiden avulla eri intressiryhmät voivat pyrkiä ajamaan omia etujaan julkisen vallan välityksellä.

Siirtymävaiheessa julkisen vallan on syytä pyrkiä kaikin keinoin varmistamaan kilpailun syntyminen taksialalle. Kuluttajia on syytä informoida muutoksen merkityksestä ja heidän valinnanmahdollisuuksistaan. Samalla on myös pidettävä huoli, että toimialan kartellisoituminen ei haittaa kilpailun syntymistä. Tästä ilmiöstä on kansainvälisesti kokemusta ja se on ainakin joissain tapauksissa johtanut hintatason nousuun. Kaikki palveluntuottajien välinen yhteistyö, joka liittyy hinnoitteluun, palvelun ominaisuuksiin tai esimerkiksi tarjouskilpailuihin on kiellettyä. Kilpailuviranomaisten on valvottava, että näistä säännöistä pidetään kiinni myös taksitoiminnassa, jolla on pitkä säännelty historia.

Erityiskysymyksinä voidaan nostaa esiin taksikeskukset, joiden asemaan muutoksen myötä on syytä kiinnittää huomiota sekä Suomen Taksiliiton toiminta jatkossa. Nykymuotoiset taksikeskukset esimerkiksi Helsingin seudulla eivät voi jatkaa toimintaansa jatkossa. Kilpailun järjestäminen eri palveluntuottajien kesken ei ole mahdollista tässä järjestelmässä. Käytännössä näille markkinoille luultavasti tulee muodostumaan muutama kilpaileva suurempi taksikeskus. Suomen Taksiliitolla puolestaan ei saa jatkossa olla roolia esimerkiksi taksialan hintojen tai muiden kilpailukeinojen koordinoijana.

Turvallisuuteen liittyvien sääntöjen ja toimialan ”pelisääntöjen” on myös syytä olla valmiina ennen kuin toimiala liberalisoidaan ulkomailla havaittujen lieveilmiöiden synnyn estämiseksi. Kaiken kaikkiaan hyödyllinen etenemismalli on se, että alalle tulon säätely eli liikennelupakäytäntö lopetetaan ensin ja hinnoittelu vapautetaan tämän jälkeen.

Siirtymävaiheeseen liittyvistä uhkista huolimatta taloudellisen hyvinvoinnin ja kuluttajien kannalta taksitoiminnan säätelyn vapauttaminen on toivottavaa. Taksitoimintaan ei liity sellaisia erityispiirteitä, jotka vaatisivat nykyisenkaltaisen vahvan säätelyn. Toisin ilmaistuna käytännössä mitä tahansa muuta toimialaa voitaisiin säädellä samoin perustein. Tämä on kuitenkin yleisesti hyväksytty haitalliseksi ja lähinnä tuottajien etuja puolustavaksi toiminnaksi kuluttajien ja yhteiskunnan kustannuksella.

LÄHTEET

Chamberlin, E., (1933), *The Theory of Monopolistic Competition*, Harvard University Press, Cambridge, Mass.

Diamond, P. (1971), "A Model of Price Adjustment", *Journal of Economic Theory*, 3:156-168.

Fingleton, J., Evans, J. & Hogan, O. (1997), "The Dublin Taxi Market: Re-regulate or Stay Queuing?", Trinity College, Dublin. Available in the Internet: <http://www.taxi-1.org/dublin.htm>.

Hackner, J. & Nyberg, S. (1995): "Deregulating Taxi Services: A Word of Caution", *Journal of Transport Economics and Policy*, 195-207.

Perloff, J. M. (2001): *Microeconomics 2nd Edition*. Addison Wesley. USA.

TILASTOLÄHTEET

Liikenne- ja viestintäministeriö, lääninhallitukset: Taksiluvat, taksitiheys ja ammattiajokilometrit vuosina 2000-2003.

Suomen Taksiliitto: Taksiliikenteeseen liittyviä tietoja sekä eräiden taksin tilauskeskusten tiedot välitetyistä kyydeistä vuosina 2001-2003.

Tilastokeskus: Hintaindeksit ja tilinpäätöstilasto.