

Vuoden 2018 taksiuudistus mahdollisti edulliset taksikyydit ja hyvän saatavuuden – asiakkailta kuitenkin vaaditaan enemmän

Johtopäätökset

- KKV:n tutkimuksessa verrataan Manner-Suomen taksimarkkinoiden kehitystä Ahvenanmaahan, jossa taksimarkkina on edelleen vahvasti säännelty. Ahvenanmaan taksimarkkinan kehityksen voidaan ajatella kuvaavan sitä, miten tilanne Manner-Suomessa olisi kehittynyt ilman taksiuudistusta.
- Taksikyydeistä tarjotut hinnat nousivat taksiuudistuksen seurauksena keskimäärin noin 7 % suurissa kunnissa ja noin 15 % muualla. Alueiden välillä ja sisällä esiintyy kuitenkin suurta vaihtelua.
- Erityisesti suurissa kunnissa asiakkaat voivat säästää paljon kilpailuttamalla taksin. Viiden kilometrin esimerkkimatalla hintaero halvimman ja keskimääräisen hintaisen taksin välillä on kuusi euroa. Vastaava hintaero on noin yhden euron pienemmissä kunnissa. Suurissa kunnissa on usein mahdollista saada taksi halvemmalla kuin ennen uudistusta.
- Takseja on hyvin saatavilla asutuskeskuksissa jopa kysyntäpiikkien aikaan. Ongelmia saatavuudessa oli pienemmillä paikkakunnilla kaukana asutuskeskuksista.
- Kuluttajien on haastavaa valita itselleen sopivin taksikyyti erityisesti liikenteen solmukohtissa, kuten rautatieasemilla ja satamissa, joissa yksi ratkaisuvaihtoehto on esimerkiksi taksiaseman kilpailuttaminen.

Sisällys

1	Miten tarkastella uudistuksen vaikutuksia?	2
2	Uudistuksen vaikutus taksien hintoihin	3
3	Taksipalveluissa on eroja laadussa, tilaustavassa ja saatavuudessa	6
4	Kilpailuttamisen hyödyt ja haasteet	8

1 Miten tarkastella uudistuksen vaikutuksia?

Vuonna 2018 pääosin voimaantullut laki liikenteen palveluista (320/2017, jäljempänä ”liikennepalvelulaki”) toi monia muutoksia taksimarkkinoille. Lakiuudistuksen myötä taksien hinta- ja määrä sääntely poistui. Lain säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen mukaan uuden liikennepalvelulain tavoitteena oli ”luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla”, ja tämän kautta ”saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla”.¹

Markkinoille tuloa pyrittiin helpottamaan lupien määrä sääntelyn purkamisella. Ennen lain voimaantuloa taksilupien määrä oli rajoitettu niin, että taksiluvilla oli kuntakohtaiset kiintiöt. Uudistuksen myötä lupien määrän sääntelyä luovuttiin kokonaan. Samalla siirryttiin ajoneuvokohtaisista luvista toimijakohtaisiin lupiin, millä puolestaan pyrittiin helpottamaan markkinoilla olevien toimijoiden kykyä kasvattaa toimintaansa. Myös asemapaikkavelvoitteesta luovuttiin, eli taksilupaa ei enää sidota tiettyyn asemapaikkaan.² Samalla luovuttiin päivystysvelvoitteesta.

Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa valtioneuvosto vahvisti vuosittain taksimatkojen enimmäishinnat. Kyytejä sai tarjota halvemmalla, mutta käytännössä kaikki taksikyydit hinnoiteltiin enimmäishintojen mukaisesti. Uudistuksessa hintasääntelyä luovuttiin, ja vaikka lakiin jätettiin mahdollisuus säännellä enimmäishinnat, niitä ei uudistuksen jälkeen ole asetettu. Ainoa hinnoittelua koskeva velvoite oli, että hinta tai sen määräytymisperuste tulee ilmoittaa asiakkaalle etukäteen.³ Sääntelyn purkamisen jälkeistä taksimarkkinoiden kehitystä on seurattu, mutta keskustelussa on usein virheellisesti esitetty minkä tahansa hintakehityksen ja laadun muutoksen olevan seurausta yksinomaan lakiuudistuksesta. Uudistuksen todellisia kausaali vaikutuksia asiakkaisiin, yrityksiin ja markkinaan ei kuitenkaan ole tähän mennessä tutkittu.

Lakimuutosten vaikutusten luotettavan arvioinnin kannalta on tärkeää erottaa suoraan sääntelyn muutoksesta johtuvat muutokset niistä, jotka johtuvat markkinan muusta viimeaikaisesta kehityksestä. Syy-seuraussuhteiden selvittämisessä on tärkeää muodostaa vertailukelpoinen kontrolliryhmä, johon koeryhmää voidaan verrata. Koska taksisääntely on yleensä ma- tai aluekohtaista, akateemisessa taloustieteellisessä kirjallisuudessa on pääasiallisesti keskitytty vertaamaan markkinamuutoksia sellaisten maiden tai alueiden välillä, joissa toisessa sääntelyä on lakiuudistuksen purettu. Tämänkaltaisen vertailun luotettavuus on kuitenkin heikkoa, sillä eri maat ja niiden taksi-

1 HE 161/2016 vp, s. 1.

2 Asemapaikkavelvoite tarkoitti, että taksin piti päivystää määrättyllä asemapaikalla, kun se ei ollut ajossa ja palata asemapaikalle ajon päätyttyä, jos kyyti oli suuntautunut pois asemapaikalta.

3 Sääntelyn purun jälkeen hinnoittelun perusteisiin on tullut lisärajoituksia. Taksimatkan hinnan tulee perustua joko asiakkaalle etukäteen tarjottuun kiinteään hintaan, tai hinnan on vaihtoehtoisesti perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan. Tässä tilanteessa on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Matkasta saa periä erillisen lähtömaksun tai muita lisämaksuja, mutta näiden tulee olla etukäteen asiakkaan tiedossa. Liikennepalvelulain 152 § (299/2021). <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320#O4L17P152>.

markkinat eroavat toisistaan monin tavoin. Erot säänneltyjen ja sääntelyä purkaneiden maiden välillä johtuvat sääntelyn ohella myös kaikista muista eroavaisuuksista kyseisillä markkinoilla.

Vaikka taksisääntelyn uudistus tuli voimaan kaikkialla Manner-Suomessa vuoden 2018 heinäkuussa, itsehallinnollisen Ahvenanmaan maakuntahallinto päätti olla muuttamatta taksilainsäädäntöään. Käytännössä Ahvenanmaa siis säilytti taksilainsäädännön, joka on perusperiaatteiltaan sama kuin Manner-Suomen lainsäädäntö vuoteen 2018 asti. Ahvenanmaalla taksilupien määrä ja taksikyytien hinnat ovat vieläkin tarkoin säänneltyt. Samoin kuin Manner-Suomessa ennen taksiuudistusta, Ahvenanmaa on jaettu asemapaikkoihin ja toiminta-alueisiin, ja jokaisella asemapaikalla on tietty määrä lupia. Se, ettei Ahvenanmaa muuttanut taksisääntelyään samanaikaisesti muun Suomen kanssa, mahdollistaa luonnollisen koeasetelman, jossa Manner-Suomen taksimarkkinan kehitystä voidaan verrata Ahvenanmaan taksimarkkinaan. Ahvenanmaan taksimarkkinan kehityksen voidaan ajatella kuvaavan sitä, miten tilanne Manner-Suomen vastaavan kaltaisilla alueilla olisi kehittynyt, jos taksiuudistusta ei olisi tehty.

Taksimarkkinauudistusta on pidetty ongelmallisena, ja se onkin ollut vahvasti esillä mediassa ja julkisessa keskustelussa. Vuoden 2018 jälkeen taksisääntelyyn on tehty erinäisiä lisämuutoksia, joilla on pyritty korjaamaan alkuperäisen uudistuksen ongelmakohtia.⁴ Korjausyrityksistä huolimatta julkinen keskustelu on jatkunut vilkkaana, eikä ongelmien ole koettu poistuneen. Siksi olisikin tärkeää selvittää, millaisia vaikutuksia nimenomaan taksimarkkinoiden sääntelyn purkamisella on ollut kyseiseen markkinaan.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on selvittänyt edellä mainittuja vaikutuksia erillisessä tutkimushankkeessa.⁵ Tässä selvityksessä esitetään kootusti kyseisen tutkimuksen tuloksia kuluttajan yksityistä taksimarkkinaa koskevasta näkökulmasta. On kuitenkin huomioitava, että julkisesti kustannettujen kyytien osuus taksimarkkinoista on suuri, vaihdellen noin 20 prosentista pääkaupunkiseudulla yli 80 prosenttiin pienemmillä paikkakunnilla.⁶

2 Uudistuksen vaikutus taksien hintoihin

Taksiuudistuksen jälkeen taksikyytien hinnat ovat keskimäärin nousseet, mutta toisaalta hinnat nousivat myös ennen uudistusta.⁷ Tältä osin ei ole ilmeistä, mikä osa hinnannoususta voidaan selittää lakimuutoksella, ja kuinka paljon hinnat olisivat mahdollisesti nousseet joka tapauksessa. Esimerkiksi Tilastokeskuksen raportoima 40 %:n hintojennousu ei kuvaa sitä, mikä vaikutus uudistuk-

4 HE 176/2020 vp; Traficom: Taksi2021 <https://www.traficom.fi/fi/taksi2021>.

5 Jääskeläinen, Leppälä ja Väätänen. (Tulossa 2022). *Effects of Taxi Market Deregulation: Evidence from a Natural Experiment in Finland*.

6 Kelalta ja KKV:lta on talven aikana tulossa erillinen Kela-taksien kilpailutusta koskeva selvitys.

7 KKV:n taksimarkkinaselvitys (2020) <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/muistiot/kkvn-taksimarkkinaselvitys/>.

sella on ollut hintatasoon, vaan kertoo yleisesti taksikyytien hintojen kehityksestä yli ajan.⁸ Raportoitu luku ei ota esimerkiksi huomioon sitä, että inflaation ja siten nousevien polttoainekustannusten takia taksikyytien hintoja olisi todennäköisesti nostettu ilman uudistustakin.

Tästä syystä tutkimme taksiuudistuksen vaikutuksia asiakkaille tarjottuihin hintoihin niin sanotun *differences-in-differences*-menetelmän avulla. Menetelmä vertaa uudistuksen jälkeisiä hintoja niin kutsuttuihin kontrafaktuuaalihintoihin eli hintoihin, jotka olisivat olleet voimassa, jos taksiuudistusta ei olisi tapahtunut. Pystymme tällöin arvioimaan, miten hinnat ovat muuttuneet juuri uudistuksen takia. Hintojen muutoksen oleellisina mittareina voidaan käyttää paitsi taksimatkojen keskimääräisen hinnan kehitystä mutta myös hintahajontaa. Hintahajonnalla on oleellinen merkitys vaikutuksia tulkittaessa, sillä keskimääräisen hinnan nousu ei itsessään tarkoita, että asiakkaan tarvitsisi nykyään maksaa taksista aiempaa enemmän. Siinä missä keskimääräinen hinta kuvaa hintaa, jonka asiakas joutuu maksamaan valitessaan täysin sattumanvaraisesti, kertoo hintahajonta tarkemmin hintojen muutoksesta erityyppisissä taksimatkoissa. Keskeistä on myös hintahajonnan alaraja, sillä hintatietoisella asiakkaalla on usein mahdollisuus valita tarjotuista hinnoista halvin.

Tutkimusta varten kerättiin taksisovellusten kautta vuoden 2022 huhti-, kesä- ja heinäkuussa yli 23 000 taksimatkalta tarjottua hintaa. Tarjottu hinta on hyödyllinen mittari, sillä se kertoo siitä, millä hinnalla asiakkaan on mahdollista saada taksikyyti. Selvitys ei siis ota suoraa kantaa siihen, mikä toteutunut hintataso on ollut, vaan siihen, minkähintaisia taksikyytejä on saatavilla. Samalla kerättiin noin 1 200 hintahavaintoa Ahvenanmaalta. Matkoille laskettiin uudistusta edeltäneet säännellyt hinnat käyttämällä valtioneuvoston vuosittain antamia asetuksia taksiliikenteen asiakkailta perittävistä enimmäishinnoista. Aiemman tutkimuskirjallisuuden perusteella voidaan olettaa, että taksimarkkinoiden luonne vaihtelee alueen koon mukaan.⁹ Tämän takia alueet ryhmitellään analyysissä pieniin- ja keskiuuriin seutukuntiin sekä suuriin yksittäisiin kuntiin.¹⁰

Uudistuksen seurauksena taksikyytien keskimääräinen tarjottu hinta on tutkimuksen perusteella noussut 14 % pienissä ja 15 % keskiuurissa seutukunnissa. Isoissa kunnissa keskimääräinen hintojen nousu on ollut maltillisempaa, noin 7 %. Keskimääräisen hinnan nousu ei kuitenkaan tarkoita, että asiakkaan tarvitsisi kaikissa tilanteissa maksaa nykyään taksista aiempaa enemmän. Keskimääräinen tarjottu hinta kuvaa hintaa, jonka asiakas joutuu maksamaan, mikäli valitsee taksiyhtiön täysin sattumanvaraisesti.

Vaikka taksikyydin keskimääräinen hinta on korkeampi, myös hintahajonta on kasvanut. Tämä tarkoittaa sitä, että uudistuksen myötä osa taksimatkoista on aiempaa halvempia, kun taas osassa matkoista hinta on korkeampi. Ennen lakiuudistusta käytännössä kaikki taksit hinnoittelivat kyytinsä

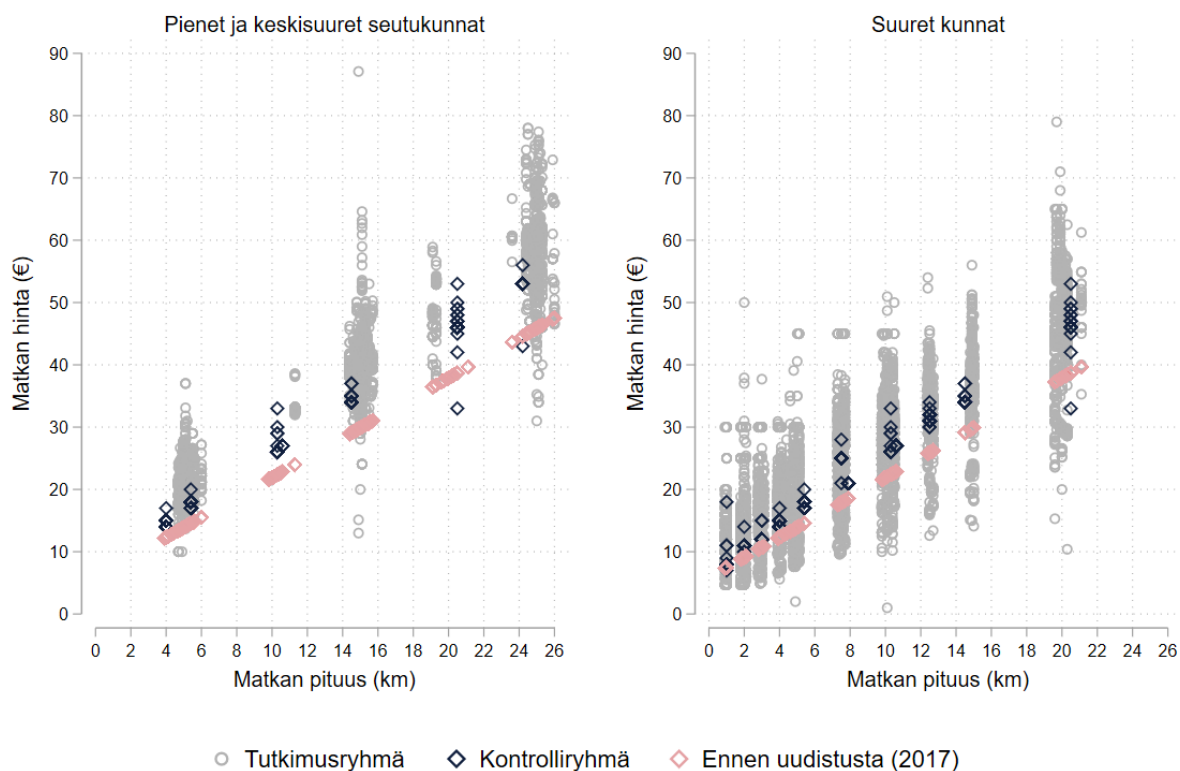
8 Yle: Asiakkaan asema on heikentynyt taksiliikenteessä – Tilastokeskuksen mukaan hinnat ovat nousseet jopa 40 prosenttia <https://yle.fi/uutiset/3-12541888>.

9 Ks. esim. Schaller (2007). *Entry controls in taxi regulation: Implications of US and Canadian experience for taxi regulation and deregulation*. *Transport Policy* 14: 490–506.

10 Seutukunniksi on valittu sellaisia aluekokonaisuuksia, jotka vastaavat mahdollisimman hyvin Ahvenanmaata alueena. Pieniä seutukuntia (mm. Raaseporin seutukunta) on tutkimuksessa 15 ja keskiuuria seutukuntia (mm. Hämeenlinnan seutukunta) on 10.

valtioneuvoston asetuksessa säädetyillä maksimihinnoilla. Taksiuudistus on kuitenkin luonut markkinoille paremmat edellytykset hintakilpailulle.

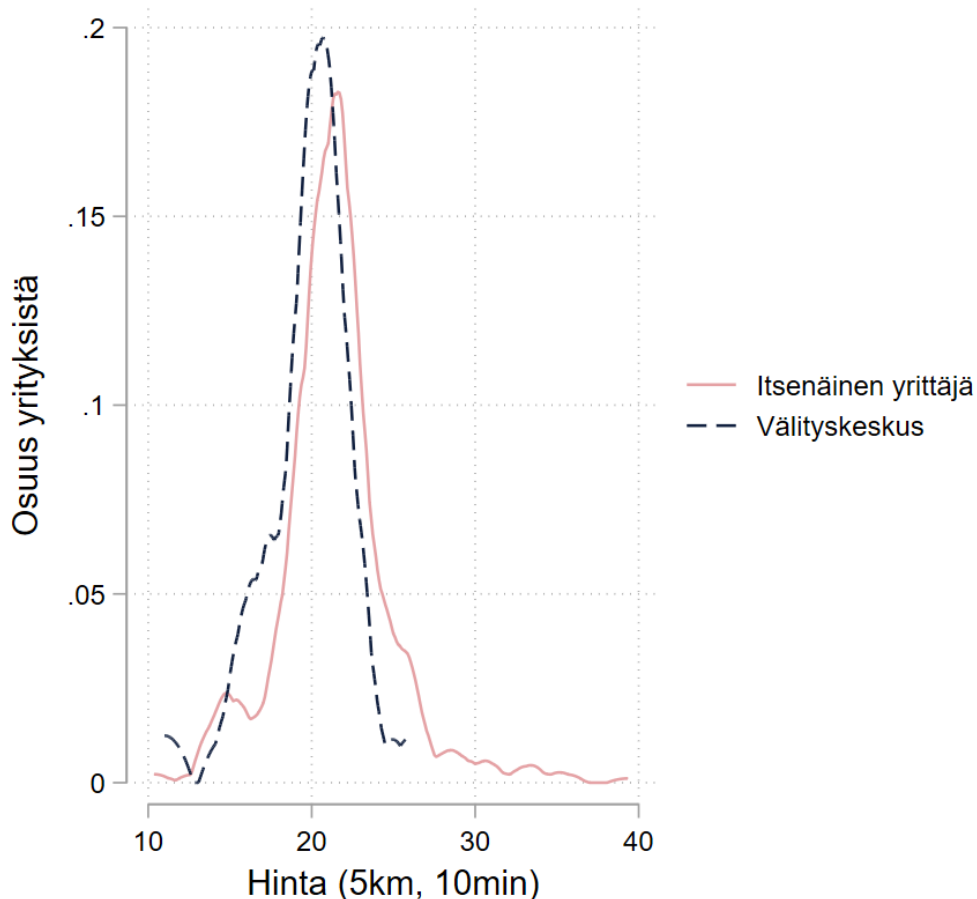
Hintahavainnot eri pituisille matkoille ovat nähtävissä Kuvassa 1. Harmaat pisteet kuvaavat uudistuksen jälkeisiä hintahavaintoja, punaiset hintoja ennen uudistusta ja siniset hintoja Ahvenanmaalla, eli kontrolliryhmässä. Molemmissa ryhmissä hinnat jakautuvat säänneltyjen (sinisten) hintojen molemmin puolin. Suurissa kunnissa hintavaihtelu on hyvinkin suurta, ja taksikyntejä on saatavilla jokaiselle reitille edullisemmin kuin ennen uudistusta (vrt. punaisiin hintahavaintoihin).



Kuva 1. Matkan hintahavainnot pituuden mukaan.

Keskitymme hinta-analyysissä vain taksinvälityspalveluihin, koska datankeruu toteutettiin taksisovellusten kautta. Tämä antaa kattavan kuvan taksimarkkinasta, sillä suurin osa taksirytyksistä ajaa välityskeskusten alla. Taksirytyks saa kuitenkin lain mukaan hinnoitella kyytinsä vapaasti. Kuvassa 2 on välityskeskusten ja yksityisesti ajavien taksiryttäjien listahinnan perusteella laskettu hintajakauma koko maan alueelta. Niiden ryttäjien, jotka eivät kuulu välityskeskusten piiriin, hinnat ovat viiden kilometrin esimerkkimatkalla keskimäärin 1,60 euroa kalliimmat kuin välityskeskusten hinnat. Huomionarvoista on itsenäisten ryttäjien jakauman pitkä oikea häntä, mikä tarkoittaa, että osa ryttäjistä perii huomattavasti korkeampia hintoja samasta taksimatkasta. Tämä muodostuu ongelmaksi silloin, kun asiakas ottaa taksin esimerkiksi lennosta tai taksitolpalta, jolloin hintavertailu on

vaikeampaa. Asiakkaalla on parempi mahdollisuus ennakoida tutun taksiryttäjän tai välityspalvelun hintataso silloin, kun taksi otetaan lennosta tai taksitolpalta.



Kuva 2. Listahintojen jakauma. Lähde: Fintraffic, Taksipalveluiden hintatilatit.

3 Taksipalveluissa on eroja laadussa, tilaustavassa ja saatavuudessa

Ennen uudistusta taksipalvelut olivat verrattain samanlaisia ja palveluiden välinen laatuvihtelu oli pientä. Taksiuudistuksen jälkeen keskeisessä, mutta vähälle keskustelulle jääneessä asemassa, ovat taksipalveluiden välillä ilmenevät erot, jotka voivat myös osaltaan selittää suurta hintahajontaa.

Taksipalveluissa on eroja esimerkiksi saatavuudessa, tilaustavoissa sekä palvelun laadussa.¹¹ Saatavuutta voidaan tarkastella absoluuttisena saatavuutena, eli onko takseja saatavilla, tai

¹¹ Palvelun laatuun voidaan katsoa kuuluvan esimerkiksi kuskin ajotapa, paikallistuntemus, ja asiakaspalvelun laatu.

asiakkaan kohtaaman odotusajan kautta. Koska uudistusta edeltävää dataa saatavuudesta tai odotusajoista ei tietäksemme ole, tutkimuksessa ei voida laskea uudistuksen vaikutuksia näihin muuttujiin. Tutkimuksessa kuitenkin arvioidaan tämänhetkistä saatavuutta ja siten muodostetaan tilannekatsaus taksien saatavuudesta uudistuksen jälkeisenä aikana.

Havaintojemme perusteella takseja on suurissa kunnissa käytännössä aina saatavilla. Perinteisillä isoilla välityskeskuksilla sekä Uberilla takseja oli datankeruun ajan saatavissa yli 95 %:ssa hauista. Päivystysvelvoitteen poistuttua on noussut huoli huonosta saatavuudesta pienemmillä paikkakunnilla.¹² Tutkimuksessa selviääkin, että pienissä- ja keskisuurissa seutukunnissa, erityisesti kaukana asutuskeskuksista, taksin saatavuus on selvästi huonompi kuin isoimmilla paikkakunnilla: parhaiten saatavilla olevalla välityskeskuksella takseja oli saatavilla 85–95 %:ssa hauista. Näissä prosentteissa on otettu huomioon vain se, onko taksikyyti saatavilla sovelluksen kautta – emme voi kuitenkaan varmistua siitä, olisiko taksi varmasti saapunut paikalle.¹³

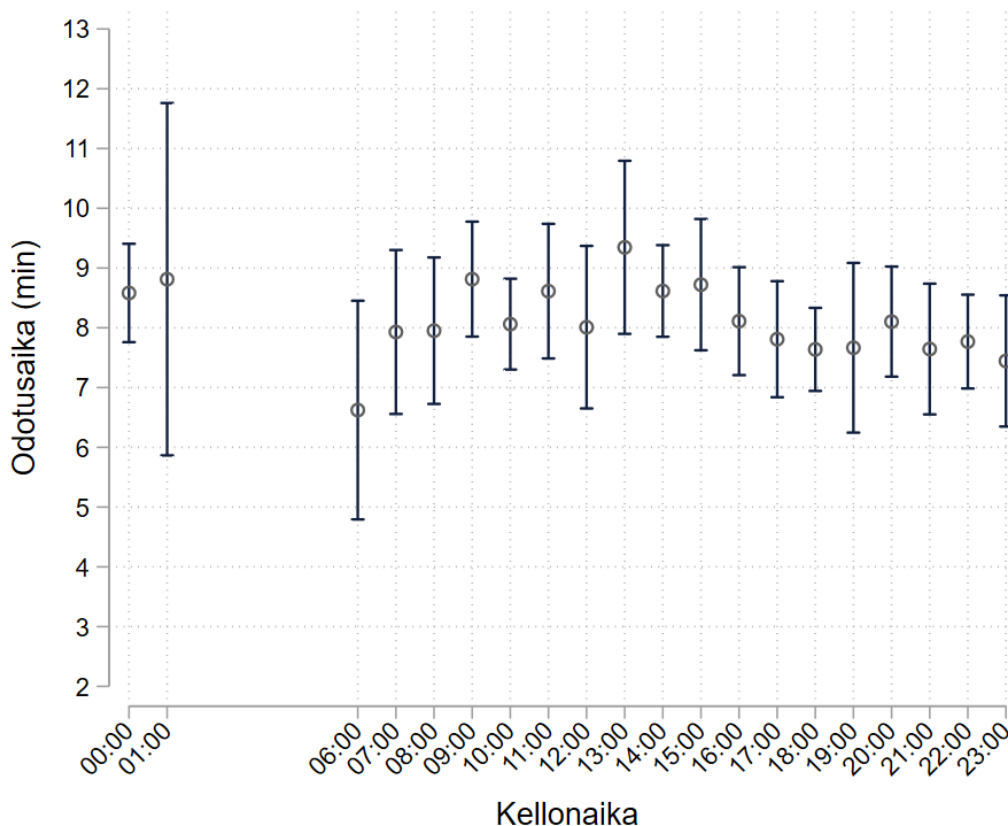
Vaikka aineistotason havaintoja odotusajasta ei ole saatavilla uudistusta edeltävältä ajalta, on näyttöä siitä, että taksia joutui ruuhka-aikoina odottamaan hyvinkin kauan.¹⁴ Varsinkin ravintoloiden sulkemisaikoihin taksitolppien jonot venyivät ennen pitkiksi. Toisaalta päivystysvelvoitteen takia taksi oli oletettavasti saatavissa pienemmilläkin paikkakunnilla kellon ympäri.

Kuvassa 3 esitetään asiakkaan kohtaama keskimääräinen odotusaika eri kellonaikoina. Keskimääräisessä odotusajassa ei ole suurta vaihtelua eri aikoina: nopeimmin taksin saa kuudelta aamulla, jolloin keskimääräinen odotusaika on noin 6,5 minuuttia, ja hitaimmin kello 13 iltapäivällä, jolloin keskimääräinen odotusaika on noin 9,5 minuuttia. Ravintoloiden sulkemisajoilla ei näytä olevan suurta vaikutusta keskimääräiseen odotusaikaan. Havainto tukee oletusta siitä, että taksien tarjonta joustaa hyvin kysynnän mukaan.

12 Yle: Asiakkaan asema on heikentynyt taksiliikenteessä – Tilastokeskuksen mukaan hinnat ovat nousseet jopa 40 prosenttia. <https://yle.fi/uutiset/3-12541888>.

13 Tutkimuksessa tilaustapa on vakio, sillä datankeruu toteutettiin yksinomaan sovellusten kautta. Saatavuusprosentit koskevat siis yksinomaan saatavuutta sovellusten kautta tilattaessa.

14 "Taksia voi joutua odottamaan tuntiolkulla, taksinvälitys ruuhkautuu ja taksitolpilla on satojen metrien jonot, muttei takseja." Yle: Kuinka saada pirssi alle pikkujouluyönä? <https://yle.fi/uutiset/3-9945357>.



Kuva 3. Keskimääräinen odotusaika kellonaajan mukaan. Pylväät kuvaavat 95 % luottamusväliä.

4 Kilpailuttamisen hyödyt ja haasteet

Taksiuudistus on mahdollistanut monipuolisemman tarjonnan sekä halvemmat taksikyydit niille, joille edullisuus on tärkeää. Toisaalta asiakkaalta vaaditaan nykyään enemmän vaivannäköä taksin valinnassa, koska taksipalveluissa on eroja ja hintavaihtelu on suurta. Asiakkaan on myös uutisoitu kohtaavan usein epävarmuutta taksikyytien hinnoittelun osalta.¹⁵ Edullisella taksikyydillä voi myös olla muunlaisia kustannuksia ja sitä voi joutua odottamaan keskimäärin kauemmin.

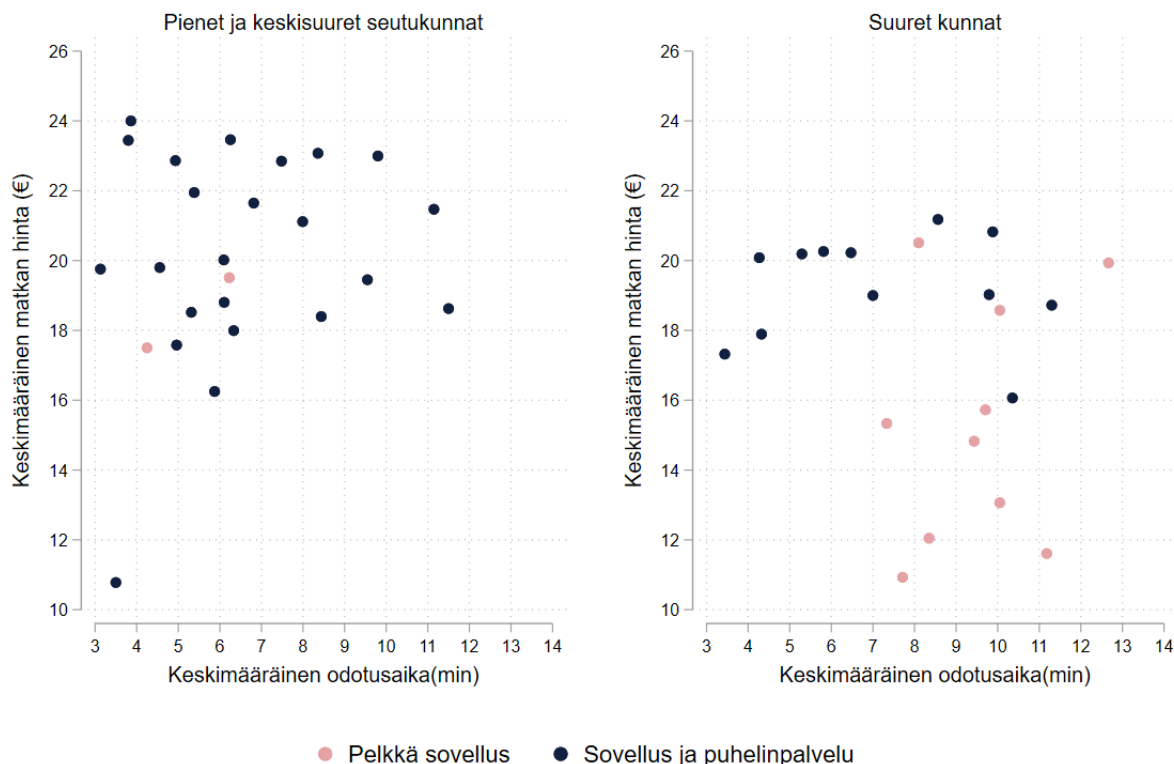
Variaatio palvelun laadussa on lisääntynyt, ja palvelun tyyppi ja laatu vaihtelevat välityspalveluiden välillä, mutta myös niiden sisällä. Muutamilla välityspalveluilla voi valita kyydin paremmalla autolla, ja moni välityspalvelu tarjoaa mahdollisuuden valita ekologisempi kyyti sähköautolla. Uudistuksen jälkeen onkin tullut paljon valituksia esimerkiksi kuljettajien osaamisesta sekä autojen laadusta tai siisteydestä, mikä voi osaltaan johtua siitäkin, että asiakkaat ovat ennen uudistusta

¹⁵ Kyytiin repimistä, treffipyyntöjä ja jopa lähes 60 euron hintaero – IS ajoi saman matkan 10 kertaa taksilla Helsingissä <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000008926174.html>.

tottuneet tiettyyn standarditasoiseen laatuun. Kuljettajan osaamista koskevista tekijöistä paikallistuntemus, kielitaito, ja ajotapa ovat olleet esillä uudistuksen jälkeen. Aineistopuutteiden takia näitä laatutekijöitä on hankala analysoida tarkemmin.

Laadun vaihtelusta syntyy ongelma, jos asiakas ei pysty havaitsemaan laatutekijöitä etukäteen, ja joutuu siten valitsemaan taksikyydin epätäydellisen informaation pohjalta. Välityspalveluilla on erilaisia tapoja tuoda esille laatutekijöitä. Jotkut välityspalvelut edellyttävät esimerkiksi lisäkoulutusta, joka voi vaikuttaa parantavasti laatuun – asiakas voi välityspalvelun maineen perusteella tehdä jokseenkin informoidun valinnan taksikyydistä. Toisaalta monilla välityspalveluilla ei tällaisia lisäkoulutuksia vaadita. Joissain taksinvälitysovelluksissa tätä ongelmaa on lähdetty ratkomaan sillä, että asiakas näkee ennen ostopäätöstä edellisten asiakkaiden arvosteluja kuljettajasta. Toisaalta jos asiakas ottaa taksin lennosta tai tolpalta, laatua on miltei mahdotonta arvioida etukäteen.

Taksiuudistuksen myötä suurien kuntien markkinoille on tullut kansainvälisiä kyydinvälittäjiä, jotka toimivat pelkästään mobiilisovelluksen kautta. Taksikyytien hinnat korreloivat negatiivisesti sen kanssa, onko välityspalvelu pelkästään sovelluspohjainen (Kuva 4). Sovelluspohjaisten palveluiden kautta tarjotaan keskimäärin huomattavasti matalampaa hintaa kuin mitä perinteiset välityskeskukset tarjoavat. Toisaalta asiakas joutuu myös keskimäärin odottamaan tällaista taksia perinteistä kauemmin. Jotkut sovelluspohjaisista kyydinvälityspalveluista myös käyttävät dynaamista hinnoittelua, jossa matkan hinta muuttuu kysynnän mukaan. Tämä mahdollistaa paremman saatavuuden kysyntähuippujen aikaan, mutta myös edullisemmän hinnan huippujen ulkopuolella.



Kuva 4. Taksikyydin keskimääräinen hinta ja odotusaika välityspalveluittain (5 km, 10 min matka).

Sovelluspohjaisissa kyydinvälityspalveluissa on muitakin etuja. Esimerkiksi Lähitaksin teettämän selvityksen mukaan asiakkaat pitävät mobiilisovelluksesta saatavia tietoja tärkeinä turvallisuuden kannalta.¹⁶ Mobiilisovellusten avulla kyydin hinta on yleensä tiedossa ennakkoon, kuljettajan ja auton tiedot helposti saatavilla, ja kyydin seuraaminen on helppoa. Joissain sovelluksissa on mahdollista jakaa kyydin tiedot toiselle henkilölle, joka voi parantaa asiakkaan turvallisuuden tunnetta. Lisäksi markkinoille on tullut sovelluksia, joilla voi vertailla monen eri välityskeskusten hintoja nopeasti yhdellä haulla. Sovellusten tavoitteena on helpottaa taksikyydin kilpailutusta.

Toisaalta sovellusten toimivuudessa on suuria eroja. Joissain sovelluksissa annetaan kiinteä hinta matkalle, kun taas muissa suuntaa antava hinta-arvio. Tietyt sovellukset antavat odotusaika-arvion ja mahdollisuuden seurata kuskin saapumista, kun taas joissain sovelluksissa tätä mahdollisuutta ei ole tarjolla. Turvallisuuden tunnetta lisäävät tekijät, kuten reitin ja kuskin arvostelujen näkeminen etukäteen sekä reitin seurannan jakaminen kolmannelle osapuolelle, ovat tarjolla vain muutamissa sovelluksissa. Uudistuksen ja kansainvälisten kyydinvälityspalveluiden markkinalle tulon jälkeen monet välityspalvelut ovatkin kehittäneet tai parannelleet omaa sovellustansa. Sovellusten yleistyessä ne oletettavasti kehittyvät vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeita. Kun asiakas on perehtynyt eri sovelluksiin ja niiden hinta- ja laatutasoon, on helpompaa rajoittaa kilpailutusta tiettyihin sovelluksiin tai välityspalveluihin. Jos asiakas päätyy käyttämään vain yhtä sovellusta, ei kilpailuttaminen enää onnistu. Myös erot eri sovellusten toiminnassa voivat aiheuttaa haasteita niille, jotka eivät ole tottuneet sovellusten käyttöön. On myös huomioitava, ettei kaikilla kuluttajilla ole teknisiä valmiuksia käyttää sovelluksia ollenkaan.

Sovellusten tuoma hyöty on huomattava, ja niiden käyttö kyydin tilaamiseen onkin yleistynyt runsaasti viimevuosien aikana. Toisaalta jos taksin on aina tilannut soittamalla, saattaa kynnys vaihtaa sovellukseen olla suuri. Lähes kolmannes Lähitaksin selvitykseen vastanneista Uudellamaalla tilaa taksin puhelimitse. Uudellamaalla on tarjolla eniten eri palveluiden sovelluksia, joten voidaan olettaa, että muualla Suomessa puhelintilausten osuus on vieläkin suurempi. Taksin kilpailuttaminen puhelimitse on huomattavasti hankalampaa. Aineistonkeruun yhteydessä selvisi, että välityskeskukseen soittaessa kyydin hintaa ei aina osata arvioida etukäteen. Lisäksi puhelun hinta saattaa nousta hyvinkin korkeaksi. Tästä näkökulmasta olisi tärkeää helpottaa taksikyytien kilpailutusta myös heille, joilla ei ole valmiuksia käyttää sovelluspohjaisia kyydinvälityspalveluita. Netistä on löydettävissä eri välityspalveluiden hintatietoja ja erilaisia laskureita, jotka voivat auttaa kyydin hinnan arvioinnissa. Olisi kuitenkin hyödyllistä, että nämä eri yritysten tilaus- ja ajohinnat löytyisivät keskitystyksi verkkosivulta, jolloin hintavertailu olisi asiakkaille helpompaa.

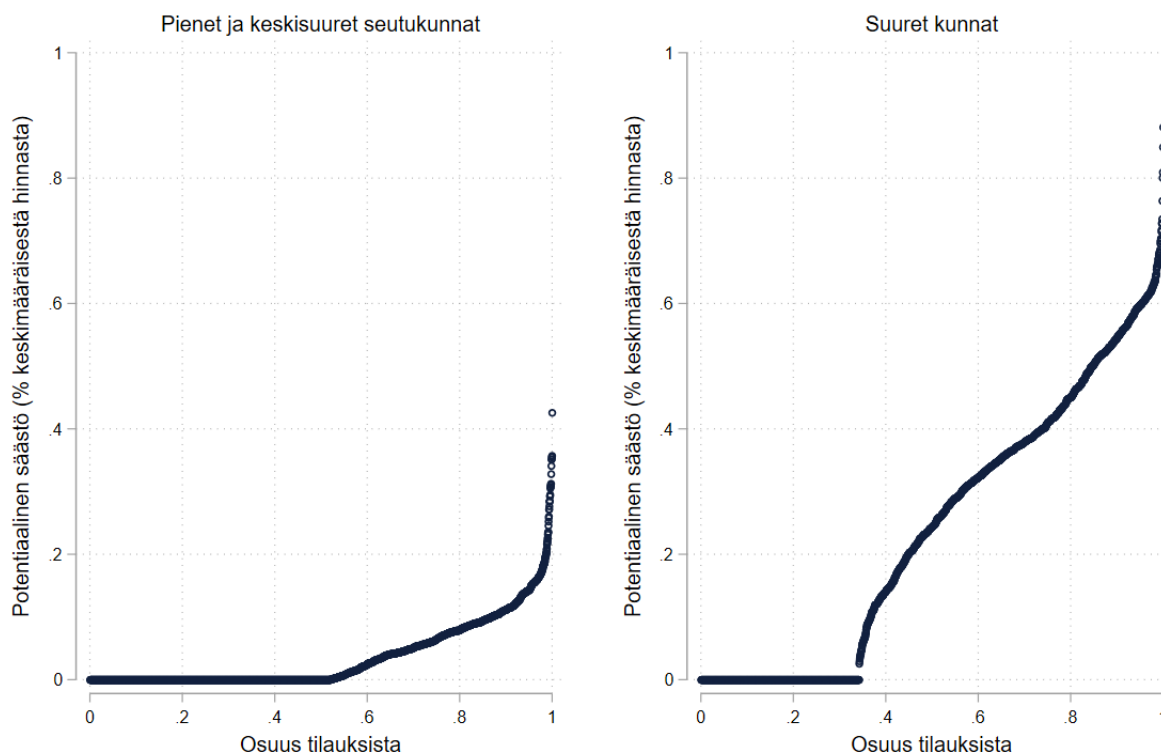
¹⁶ Lähitaksi (2022) Taksimatkustamisen turvallisuus ja siihen liittyvät tekijät.
<https://www.lahitaksi.fi/files/Esitys%20media%2009082022%20SLa%281%29.pdf>.

Kilpailuttamalla voi säästää merkittävästi suurissa kunnissa

Tutkimme kilpailuttamisesta saatavaa säästöä vertailemalla yksittäisten tilauksien keskimääräistä hintaa samojen tilauksien halvimpaan hintaan. Keskimääräisen hinnan voi ajatella kuvaavan sitä hintaa, jonka sovelluksella tilaava asiakas, joka ei kilpailuta, päätyy keskimäärin maksamaan.¹⁷

Kuvassa 5 näkyy säästöpotentiaalin jakauma tilauksien osuuden mukaan. Pienissä ja keskiuurissa seutukunnissa säästöpotentiaali on huomattavan vähäistä. Puolessa tilauksista ei asiakkaalla sovelluksella tilatessa ollut vaihtoehtoa matkan hinnan suhteen. Myös silloin, kun alueella on kilpailua, jää potentiaalinen säästö selkeästi alle viidennekseen keskimäärin tarjotusta hinnasta.

Suurissa kunnissa tilanne on kilpailuttamisen kannalta huomattavasti parempi. Yli puolessa tehdyistä hauista vaihtaminen keskimääräisestä hinnasta halvimpaan johtaa 30 % säästöön keskimääräisestä hinnasta. Tämä tarkoittaa noin kuuden euron säästöä viiden kilometrin taksimatalla.



Kuva 5. Potentiaalinen säästö kuvattuna tilauksen keskimääräisen ja halvimmän vaihtoehdon erona.

¹⁷ Jos asiakas ottaa satunnaisen taksin tolpalta, keskimääräinen hinta todennäköisesti eroaa tässä esitetystä, koska suuret taksinvälityspalvelut ovat yliedustettuja suuren automäärän takia.

Pienemmille alueille olisikin tärkeää saada lisää kilpailua välityskeskusten tasolla, koska välityskeskusten välinen kilpailu korreloi negatiivisesti sekä keskimääräisen hintatason kanssa (yksi välityskeskus lisää laski keskimääräistä hintaa pienillä alueilla 4,7 %), mutta myös kilpailutuksesta saatavan hyödyn kanssa.¹⁸ Samalla asiakkaiden on hyvä tiedostaa kilpailuttamisesta saatavien hyötyjen suuruus.

Liikenteen solmukohtien haasteet

On tilanteita, joissa taksin tilaaminen sovelluksella tai soittamalla ei ole mielekäästä. Näitä ovat erityisesti liikenteen solmukohdat, kuten lentokentät tai rautatieasemat. Näissä paikoissa moni matkustaja ottaa taksin tolpalta kiireessä, ja on usein myös ulkopaikkakuntalainen, jolloin taksin kilpailutus saattaa olla hankalaa. Tällainen asiakas ei välttämättä tiedä, mikä on paikallinen hintataso tai kuinka kauan taksia joutuu odottamaan, jos ei hyppääkään ensimmäisen tarjolla olevan taksin kyytiin. Tilanteessa muodostuu ikään kuin hetkellinen monopoliasema, ja taksikuljettaja pystyy hinnoittelemaan kyydin kilpailullista hintatasoa korkeammalle. Asiakkaan ei myöskään ole tässä tilanteessa helppo varmistua taksikyydin turvallisuudesta.

Taksitolppien ongelmien takia joissain maissa eri markkinasegmenttejä on säännelty eri tavoin. Esimerkiksi Alankomaissa "katutaksit", eli taksit, jotka otetaan taksitolpalta tai lennosta, kuuluvat hintasääntelyn piiriin ja niille on asetettu maksimihinnat. Etukäteen tilatut taksikyydit eivät kuulu tämän sääntelyn piiriin, ja hinnoittelu on vapaata. Alankomaiden kaltainen ratkaisu ei ole ongelmaton, koska oikean enimmäishinnan asettaminen on haastavaa eikä enimmäishinta välttämättä ratkaise asiakkaan kokemaa turvattomuutta taksia valitessaan. Enimmäishinnan asettaminen voi myös vaikuttaa toimialan hinnoitteluun yleisesti.

Taksitolppien ongelmakohdat on tiedostettu myös Suomessa, pääasiassa vilkkaissa liikenteen solmukohdissa, kuten lentokentillä ja satamissa. Ongelmia on lähdetty korjaamaan kilpailuttamalla taksinvälityspalvelut, jotka saavat tarjota palvelujaan solmukohdan taksitolpalla. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla Finavia on kilpailuttanut taksitolpan taksit. Taksitolpalla on sopimustakseille varatut kaistat, ja esimerkkimatkojen hinnat ovat esillä jo terminaalissa. Helsinki-Vantaalla näitä sopimuskaistoja on kolmelle eri välityspalvelulle, jonka lisäksi neljännellä kaistalla ovat ennakkoon tilatut taksit sekä muut taksit. Kilpailutuksen takia nykyään on mahdollista saada lentokentältä taksi Helsingin keskustaan jopa halvemmalla kuin ennen uudistusta. Kilpailutus myös vaikuttaa taksin turvallisuus- ja laatutasoon parantavasti, sillä kilpailutuksen voittaneiden taksien täytyy täyttää tietty vaatimustaso. Lisäksi kilpailutuksella varmistetaan, että takseja on aina saatavilla, myös ruuhka-aikoihin ja yöllä. Myös Helsingin Satama on kilpailuttanut laivaterminaaleihin Katajanokalla ja Länsiterminaalissa sopimuskumppanit, jolle on varattu erilliset taksikaistat.

18 Välityspalveluiden välinen kilpailu on olennaista, koska välityspalvelut pitkälti määrittävät taksipalveluiden hintatason. KKV:n kilpailuvalvonnan painopisteenä taksimarkkinoilla onkin puuttua toimintaan, joka rajoittaa välityspalveluiden välistä kilpailua (ks. <https://www.kkv.fi/kilpailuasiat/kilpailuvalvonnan-painopisteet-taksimarkkinoilla/>).

Myös muiden merkittävien solmukohtien, kuten kaupungeissa sijaitsevien rautatieasemien, yhteydessä oleville taksitolpille olisi syytä harkita erityisratkaisua. Kaupungilla uskoisi tähän olevan intressiä sekä asukkaiden arjen että matkailun edistäminen takia.