

Liikennekaari: markkinat- alatyöryhmän skenaariotyöpaja- esittelyaineisto ja kooste keskusteluista

Säätytalo 2.3.2016



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Skenaariotyöpajan teemat

- Tavoitteena kilpailun edistäminen alalle tulon kynnystä madaltamalla
 - **Teema 1:** Taksiliikenteen luvanvaraisuus
 - **Teema 2:** Tavara- ja joukkoliikenteen luvanvaraisuus
 - Tavoitteena alalle tulon helpottaminen ja kokeilujen mahdollistaminen
 - **Teema 3:** Pienimuotoinen toiminta
 - Tavoitteena toiminnan harjoittamisen helpottaminen
 - **Teema 4:** Ammattipätevyydet ja ajoneuvoa koskevat vaatimukset
- Tunnistetaan vaihtoehtoisten skenaarioiden vahvuudet ja heikkoudet eri toimijoiden kannalta ja eri näkökulmista
- Arvioidaan, kumpi / mikä skenaarioista toteuttaisi hallitusohjelman tavoitteet parhaiten

Liikennekaaren kannalta olennaiset hallitusohjelman tavoitteet

- Digitalisaation edistäminen
 - Edistää uuden teknologian ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa
 - Edistää uusien palvelumallien syntymistä ja näin vastata entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin
 - Helpottaa järjestelmän eri osien yhteentoimivuutta
- Sääntelyn ja hallinnollisen taakan keventäminen
- Helpottaa markkinoille tuloa ja edistää kilpailua
- Keventää sääntelyä

Teema 1: Luvanvaraisuus taksiliikenteessä

- Skenaario A:
 - Ammattimaiseen henkilökuljetukseen henkilöautolla vaaditaan taksilupa (voimassa toistaiseksi). Lupa toimijakohtainen.
 - Luvan edellytykset ovat linjassa joukkoliikenne- ja tavaraliikenneluvan myöntämisedellytysten kanssa.
 - Toimipaikka jäsenvaltiossa, hyvä maine, vakavaraisuus, ammatillinen pätevyys.
 - Lupa valtakunnallinen, ei asemapaikkavelvoitetta.
 - Laadittava palvelun laatukuvaus.
 - Jos palvelua ei synny, se voidaan hankkia PSA-sopimuksin.

Teema 1: Luvanvaraisuus taksiliikenteessä

- Skenaario B:
 - Skenaario A seuraavalla muutoksella:
 - **PSA-suoja.**
- Skenaario C:
 - Taksiluvan myöntäminen ja edellytykset kuten skenaarioissa A ja B seuraavin muutoksin:
 - **Taksilupa sidoksissa ajoneuvoon ja asemapaikkaan.**
 - **Alueellinen viranomainen vahvistaa alueellisesti taksilupien määrän.**

Teema 1: Luvanvaraisuus taksiliikenteessä

Skenaario A: Toimijakohtainen taksilupa. Luvan edellytykset vastaavat kuin joukko- ja tavaraliikenneluvassa. Valtakunnallinen, ei asemapaikkavelvoitetta. Laadittava palvelun laatukuvaus. Jos palvelua ei synny, PSA-sopimus.

Vahvuudet

- + Lisää taksiliikenteen tarjontaa, alentaa hintoja, kysyntä kasvaa ja palvelut paranevat.
- + Uusia palveluja syntyy myös syrjäseuduille, kun nykyjärjestelmän velvoitteista, esim. ajo- ja päivystysvelvollisuudesta, luovutaan (maaseudulla toimivat voivat muun toiminnan yhteydessä ”kuskata mummoja”)
- + Uusia yrittäjyyden muotoja syntyy.
- + Luvansaannin helpottaminen luo uusia liiketoimintamahdollisuuksia myös nykyisille taksiyrittäjille.
- + Taksialaa ei tule jatkossa tarkastella muista liikennemuodoista erillisenä saarekkeena.
- + Jos taksijärjestelmää muutetaan, tulee toimintaympäristön olla kaikille tasapuolinen.
- + Taksiliikenteessä voi olla jatkossa monenlaisia palveluja ja tuotteita: esimerkiksi eri hintoja ja laatuja.
- + Hyvä malli, jos markkina avataan aidosti.

Teema 1: Luvanvaraisuus taksiliikenteessä

Skenaario A: Toimijakohtainen taksilupa. Luvan edellytykset vastaavat kuin joukko- ja tavaraliikenneluvassa. Valtakunnallinen, ei asemapaikka-velvoitetta. Laadittava palvelun laatukuvaus. Jos palvelua ei synny, PSA-sopimus.

Heikkoudet

- Palveluverkon kattavuutta (esim. syrjäseudut) ja erityisryhmien huomiointia ei pystytä takaamaan.
- Nykytilan paranemista ei voida taata.
- Autoverokysymys:
 - Joukkoliikenteen ajoneuvot autoverosta vapaita, takseilla vain autoverohuojennus, pelisäännöt eivät ole samat
 - jos taksikiintiöistä luovutaan, taksilupaa haetaan autoveron välttämiseksi.
- Onnistuuko valvonta, jos luvat ovat jatkossa toimijakohtaisia?
- Joissakin maissa hinnat ovat nousseet, kun sääntelyä on vapautettu.
- Voidaanko matkustajien turvallisuudesta huolehtia riittävästi, jos esimerkiksi ajoneuvojen vaatimuksia karsitaan?
- Toimipaikka EU-alueella – Suomen markkinoille yrityksiä, jotka toimivat ulkomailta käsin.

Teema 1: Luvanvaraisuus taksiliikenteessä

Skenaario B: Skenaario A niin, että kilpailutettu palveluntarjoaja saa erikseen määritellyn yksinoikeuden palvelun tuottamiseen (PSA-suojaja).

Vahvuudet *Ei tunnistettu vahvuuksia*

Heikkoudet

- Liikennettä tilaava viranomaisella ei välttämättä saa riittävästi tietoa.
- Saattaa lisätä hallinnollista taakkaa ja julkisen rahan tarvetta.
- PSA-suojaja, yksinoikeutta ja alueiden välisiä vastuurajoja saattaa olla vaikea valvoa.
- Yrityksille voi syntyä enemmän mahdollisuuksia A-skenaariossa kuin B:ssä, jossa PSA-liikenne on suojattu.

Teema 1: Luvanvaraisuus taksiliikenteessä

Skenaario C: lupaehdot kuten skenaariot A ja B paitsi:

- Taksilupa sidoksissa ajoneuvoon ja asemapaikkaan.
- Alueellinen viranomainen vahvistaa alueellisesti taksilupien määrän.

Vahvuudet

- + Muihin Pohjoismaihin verrattuna Suomen taksihinnat ovat halvemmat ja järjestelmä on toimintavarma.
- + Palveluverkko, päivitys ja palvelutarjonta voidaan taata.

Heikkoudet

- Nykytilan säilyttäminen ei ole hallitusohjelman mukaista eli normien purkamista tai digitalisaation edistämistä.
- Globaali kehitys on Suomen kannalta riski: jos emme lähde uudistamaan järjestelmäämme, yrityksemme häviävät vähitellen kilpailun kansainvälisille toimijoille.
- Tarvitaanko nykyistä palvelutasoa kaikkialla maassa?

Teema 1: Luvanvaraisuus taksiliikenteessä

Skenaario D: ajatuksia muista vaihtoehdoista

- Onko luvanvaraisuudesta välttämättä todellista hyötyä? Eikö muu lainsäädäntö tuo jo riittävän suojan (ei ollut skenaariota, jossa luvanvaraisuutta ei olisi)
- Onko PSA ainoa turvavyö – eikö digitaalisen palvelusetelin mallia harkita / eikö muunlaista sopimusoikeudellista suojaa voisi hyödyntää.

Teema 2: Luvanvaraisuus tavara- ja joukkoliikenteessä

• Skenaario A:

- Ammattimaiseen henkilökuljetukseen linja-autolla vaaditaan toimilupa (voimassa toistaiseksi).
- Ammattimaiseen tavarankuljetukseen ajoneuvolla, jonka massa on väh. 3,5 tonnia vaaditaan toimilupa (voimassa 10 vuotta).
- Yrittäjäkurssista luovutaan.

• Skenaario B:

- Skenaario A:n lisäksi...
- Reitti- ja kutsuliikenteen harjoittaminen ilmoituksenvaraista.
- Tavaraliikenteessä 2 - 3,5 tonnin massaisella ajoneuvolla vaaditaan ilmoitus Trafille tai rekisteröityminen verottajan rekistereihin.
- Yrittäjäkurssista luovutaan.

• Skenaario C:

- Nykytila, joitakin tarkistuksia luvanvaraisuuteen.

• Skenaario D:

- Jokin muu ratkaisu

Teema 2: Luvanvaraisuus tavara- ja joukkoliikenteessä

Skenaario A: Ammattimaiseen henkilökuljetukseen linja-autolla vaaditaan toimilupa (voim. toistaiseksi). Ammattimaiseen tavarankuljetukseen 3,5 tonnin ajoneuvolla tai yhdistelmällä vaaditaan toimilupa (voim. 10 v.). Yrittäjäkurssista luovutaan.

Vahvuudet

- + Lupasääntely on laadun tae
- + Vähentää hallinnollista taakkaa
- + Luvan pidempi voimassaoloaika nähtiin hyvänä asiana (tavaraliikenne)
- + Harmaan talouden torjunnassa otettava samat keinot käyttöön kuin muilla aloilla => ei tarvita erityishuolenpitoa liikennesektorilla
- + Kuljetusten yhdistelyn helpottaminen
- + Ammattimaisuusvaatimus säilyy
- + Markkinoilletulon helpottuminen
- + Tarjonta lisääntyy
- + Edistää digitalisaatiota (erit. tietojen saannin näkökulmasta)
- + Kysyntälähtöisyyden edistäminen
- + 3,5 tonnin raja mahdollistaisi uusia palveluita harvaan asutuille alueille

Teema 2: Luvanvaraisuus tavara- ja joukkoliikenteessä

Skenaario A: Ammattimaiseen henkilökuljetukseen linja-autolla vaaditaan toimilupa (voim. toistaiseksi). Ammattimaiseen tavarankuljetukseen 3,5 tonnin ajoneuvolla tai yhdistelmällä vaaditaan toimilupa (voim. 10 v.). Yrittäjäkurssista luovutaan.

Heikkoudet

- Miten varmistetaan alle 3,5 tonnin kuljetusten laatu?
- Alle 3,5 tonnin kuljetusten ulosliputtaminen
- Suomen verotulojen pienentyminen tavaraliikennepuolella
- Katsottava ensin mahdollinen EU-lainsäädännön muutos painorajoituksen osalta
- Harmaan talouden lisääntyminen, erityisesti kansainvälisten yritysten valvonta hankalaa
- Tavaraliikenteeseen syntyy kahdet markkinat
- Uhkana (aikataulu)tiedon saamisen heikentyminen
- Päästöjen lisääntyminen
- Saatavuus, vastuu
- Uhkana matkustajatiedon saaminen, koska yhteistyörakenteiden kehittyminen toimijoiden välillä vaatii aikaa
- Tulkintaongelmia EU:n lainsäädännön suhteen
- Ulkoisvaikutukset lisääntyvät (esim. vanhan kaluston käyttö lisääntyy)
- Viranomaisen puuttumismahdollisuus markkinaehtoiseen liikenteeseen poistuu (PSA-suoja)
- Miten eroteltaisi käytännössä taksiliikenne ja joukkoliikenne toisistaan, jos matkustajamäärärajoitukset poistuvat

Teema 2: Luvanvaraisuus tavara- ja joukkoliikenteessä

Skenaario B: Skenaario A:n lisäksi:

Reitti- ja kutsuliikenne ilmoituksenvaraista.

Tavaraliikenteessä 2 - 3,5 tonnin massaisella ajoneuvolla vaaditaan ilmoitus Trafille tai rekisteröityminen verottajan rekistereihin.

Yrittäjäkurssista luovutaan.

Vahvuudet

- + Yrittäjäkurssista luopuminen laskee kustannuksia
- + Ilmoituksenvaraisuus edistää uusia palveluita
- + Harmaan talouden torjunta helpompaa, koska tiedossa kuka harjoittaa liikennettä
- + Yrittäjäkurssista luopuminen (myös A) tasapuolistaa toimialojen sääntelyä
- + Toiminnasta ilmoittaminen edistää tiedonsaantia palveluista, joka nähtiin A-skenaariossa ongelmaksi.

Heikkoudet

- Yrittäjäkurssista luopuminen vähentää ammattiosaamista (myös skenaario A, esim. vammaisen matkustajan kohtaaminen)
- Lisää myös harmaan talouden määrää
- Ylimääräinen ilmoitusmenettely saattaa lisätä hallinnollista taakkaa (jälkikäteisvalvonta)
- Saatavuus- ja vastuukysymykset saattavat olla epäselviä
- Viranomaisella ei keinoa PSA-liikennettä haittaavan liikenteen arvioimiseen

Teema 2: Luvanvaraisuus tavara- ja joukkoliikenteessä

Skenaario C:

Nykytilanne, joitain tarkistuksia luvanvaraisuuteen.

Vahvuudet

- + Nykyjärjestelmä mahdollistaa yhtenäishinnoittelun ja integroidut palvelut
- + Reitti- ja aikatauluinformaation saaminen mahdollistuu nykyjärjestelmässä
- + Mahdollistaa maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelun kokonaisuutena
- + Joukkoliikenteen sääntely on viimein saatu EU-lainsäädännön mukaiseksi

Heikkoudet

- Asiakaslähtöisyys ei välttämättä toteudu nykyjärjestelmässä
- PSA-suoja rajoittaa markkinaehtoisuutta ja palveluiden kysyntälähtöistä kehittämistä
- Yritystoiminnan yhdistely eri liikennemuodoissa (esim. pikkubusseja koskevat rajoitteet)
- Tavaraliikenteen osalta luvasta vapautettu vähäinen toiminta säädetty nykyisin monimutkaisesti => ei voi kuitenkaan säätää liian yleistason pykälää, sillä aiheuttaisi epävarmuutta tulkinnan osalta
- Kutsujoukkoliikenne nähtiin keinotekoisena ja turhana rakennelmana
- Henkilömäärärajoitukset eri liikennemuotojen välillä nähtiin keinotekoisina
- Yrittäjäkurssin sisältöjä ja kokonaisuutta voisi tarkastella

Teema 2: Luvanvaraisuus tavara- ja joukkoliikenteessä

Skenaario D: muita ajatuksia

- B-skenaario lisättynä PSA-suojalla esitettiin vaihtoehtona
- Traktoriluvan poistoa toivottiin

Teema 3: Pienimuotoinen toiminta ilman toimilupaa

- Skenaario A: Kimppakyydit sallittu, lisäksi sallittaisiin pienimuotoinen henkilö- ja tavarankuljetustoiminta (alle 10 000 euroa liikevaihto/ vuosi) ilman toimilupaa **sekä elinkeino- että henkilöverotuksen piirissä oleville**.
- Skenaario B: Kimppakyydit sallittu, lisäksi sallittaisiin pienimuotoinen toiminta (alle 10 000 euroa liikevaihto/ vuosi) ilman toimilupaa **vain elinkeinoverotuksen piirissä oleville**.
- Skenaario C: Kimppakyydit sallittu, kuljetustoimintaa ei määritellä tarkemmin kuin nykyainsäädännössä.
- Skenaario D: Jokin muu ratkaisu.

Teema 3: Pienimuotoinen toiminta ilman toimilupaa

Skenaario A: Kimppakyydit sallittu, lisäksi sallittaisiin pienimuotoinen henkilö- ja tavarankuljetustoiminta (alle 10 000 euroa liikevaihto/ vuosi) ilman toimilupaa sekä elinkeino-että henkilöverotuksen piirissä oleville.

Vahvuudet

- + Lisää yritteliäisyyttä
- + Mahdollistaa uudet liiketoimintamallit ml. start upit
- + Mahdollistaa kokeilut
- + Pienimuotoiselle toiminnalle aito tarve
- + Kimppakyydit ja jaetut kuljetukset keventävät liikennejärjestelmän kuormitusta
- + Pienillä paikkakunnilla voidaan saada kustannuksia alennettua

Heikkoudet

- Harmaan talouden edistäminen
- Veronkierto
- Valvonnan hankaluus
- Kilpailuneutraliteetti vaarantuu
- Eurorajan määrittely aiheuttaa kahdet markkinat
- Voi aiheuttaa toiminimien/-lupien ketjutusta
- Huomioitava yrittäjäeläkeraja (nyt 7500 eur)
- ALV-raja keinotekoinen ja erikoinen lupavelvollisuuden määritelmä
- Voi aiheuttaa uuden kannustinloukun eurorajan määrittelyn vuoksi
- Ei vähennä hallinnollista taakkaa
- Ryvettää yhteiskunnan toiminnan, kun ei-ammattillinen toiminta lisääntyy
- Turvallisuuden varmistaminen haastavaa

Teema 3: Pienimuotoinen toiminta ilman toimilupaa

Skenaario B: Kimppakyydit sallittu, lisäksi sallittaisiin pienimuotoinen toiminta (alle 10 000 euroa liikevaihto/ vuosi) ilman toimilupaa vain elinkeinoverotuksen piirissä oleville.

Vahvuudet

- + Mahdollistaa kokeilut ja pienimuotoisen toiminnan
- + Selkeyttää asiakkaan asemaa
- + Tavaraliikenteen osalta markkinat voivat kasvaa lähilogistiikan sallivilla malleilla

Heikkoudet

- Elinkeinoharjoittajaksi ryhtymisen kynnys korkea, yrittäjäksi ryhtyminen tehtävä helpommaksi ja sitä kautta laajempi ratkaisu
- Vakuutukset ei-ammattimaiselle toimijalle?
- Isompien toimijoiden kokeilumahdollisuudet?
- 10 000 raja varsin suuri, onko 100 100 euron kyytiä pienimuotoista toimintaa?
- Analysoitava muun palvelutoiminnan rajoja vielä tarkemmin

Teema 3: Pienimuotoinen toiminta ilman toimilupaa

Skenaario C:

Kimppakyydit sallittu, kuljetustoimintaa ei määritellä tarkemmin kuin nykyainsäädännössä, jolloin kaikki korvausta vastaan tapahtuva toiminta edellyttää toimilupaa.

Vahvuudet	+ Ammattimaisuus nyt hyvin määritelty lainsäädännössä, naapuriapu ja vastaavat sallittu
Heikkoudet	- Hinnat määritelty tarkasti asetuksella - Rajattu lupamäärä

Teema 3: Pienimuotoinen toiminta ilman toimilupaa

Muita hallitusohjelman tavoitteiden ja sääntelyn kannalta oleellisia huomioita

- + Sertifioitu välittäjä (esim. operaattori), joka olisi velvollinen toimittamaan tiedot verottajalle
- + Yritykselle velvollisuus luovuttaa tiedot verottajalle.
- + Helpotetaan Y-tunnuksen hankkimista
- + Yrityksen perustaminen tehdään helpommaksi

- Luvan poistaminen kokonaan
- Miten varmistetaan luovutettavan tiedon oikeellisuus?
- Oltava kattohinnottelu

Yleistä

- Samat säännöt kaikille toimijoille, ei kaksia markkinoita. Kilpailuneutraliteetti
- Ammattimainen liikenteen harjoittaminen ja kimppakyydit määriteltävä
- Vaikutusten arviointi hankalaa etukäteen
- Toiminnan aloittamisen kynnyksen alentaminen mahdollisimman kevyiden toimilupavaatimusten osalta
- Vuoden liikevaihdon määrittelyn ongelmat
- Työsuhteeseen/työnantaja-asemaan liittyvät määrittelyt
- Ilman mitään muutoksia järjestelmään säästöt eivät mahdollisia ja yhteiskunnan rahat loppuvat/omavastuuosuudet nousevat jatkuvasti

Teema 4: Taksinkuljettajan ammattipätevyys ja taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot

- Skenaario A:
 - Kuljettajalta vaaditaan B-luokan ajokortti (myönt. kulunut väh. 1 v.).
 - Viranomaisen koe (tiedot/taidot/osaaminen)
 - Sopivuus tehtävään (ei rikostaustaa) – ilmoitusvelvollisuus, jos ei enää täyty ja taksiluvanhaltijan velvollisuus tarkistaa 5 v. välein.
 - Ei erillisiä terveystarkistuksia. Varmistus ajoterveysvalvonnan yhteydessä.
 - Oikeus ajaa 70 ikävuoteen saakka. Sen jälkeen tarkistus 2 v. välein.
 - Taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot: henkilö- ja pakettiauto, kolmi- ja nelipyörä sekä kevyt nelipyörä.
- Skenaario B: Kuljettajalta vaaditaan viranomaisen myöntämä ajolupa, jonka edellytykset samat kuin skenaariossa A. Ajoneuvona henkilöauto tai pakettiauto.
- Skenaario C: Kuljettajalta vaaditaan viranomaisen myöntämä ajolupa, jonka edellytykset samat kuin skenaariossa A sekä vuorovaikutuksen edellyttämä kielitaito. Ajoneuvoina nykyiset ajoneuvot.
- Skenaario D: jokin muu ratkaisu.

Teema 4: Taksinkuljettajan ammattipätevyys ja taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot

Skenaario A: Kuljettajalla B-luokan ajokortti (väh. 1 v.). Viranomaisen koe ja sopivuus tehtävään (ei rikostaustaa). Ilmoitusvelvollisuus, jos vaatimukset eivät enää täyty ja taksiluvan haltijalla velvollisuus tarkistaa 5 v. välein. Ei erillisiä terveystarkistuksia. Oikeus ajaa 70 v. saakka. Sen jälkeen tarkistus 2 v. välein. Ajoneuvoina henkilö- ja pakettiauto, kolmi- ja nelipyörä sekä kevyt nelipyörä.

Vahvuudet

- + norminpurku
- + alallepääsy helpottuu
- + laaja ajoneuvovalikoima
- + esimerkiksi maahanmuuttajien työllistyminen helpottuu, kun ei ole erityisiä koulutus- ja kielivaatimuksia

Teema 4: Taksinkuljettajan ammattipätevyys ja taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot

Skenaario A: Kuljettajalla B-luokan ajokortti (väh. 1 v.). Viranomaisen koe ja sopivuus tehtävään (ei rikostaustaa). Ilmoitusvelvollisuus, jos vaatimukset eivät enää täyty ja taksiluvan haltijalla velvollisuus tarkistaa 5 v. välein. Ei erillisiä terveystarkistuksia. Oikeus ajaa 70 v. saakka. Sen jälkeen tarkistus 2 v. välein. Ajoneuvoina henkilö- ja pakettiauto, kolmi- ja nelipyörä sekä kevyt nelipyörä.

Heikkoudet

- B-luokan ajokortin terveystarkistukset ovat liian lievät -> ”voiko jalaton kuuromykkä epilettikko ajaa taksia?”
- jos erillistä toimintakykytarkistusta ei ole, niin miten huomioidaan erityisryhmät? -> esim. pyörätuolipotilaan avustaminen vaatii kuljettajalta riittävän hyvää fyysistä kuntoa
- 1 vuoden ajokokemus ei ole riittävä
- ammattimaisuus heikkenee, kun koulutusta ei enää vaadita
- liikenneturvallisuuden mahdollinen heikkeneminen
- yrityksen vastuu lisääntyy liikaa verrattuna nykytilanteeseen, jos työnantajalla on velvollisuus selvittää kuljettajan sopivuus tehtävään (ei rikostaustaa) -> haasteena myös yksityisyyden suojaan liittyvät kysymykset
- miten valvonta toimii ns. mies ja auto -tilanteessa?
- kuka valvoo työnantajaa?
- viranomaisen koe vaikeuttaa alallepääsyä

Teema 4: Taksinkuljettajan ammattipätevyys ja taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot

Skenaario B: Kuljettajalta vaaditaan viranomaisen myöntämä ajolupa, jonka edellytykset samat kuin skenaariossa A. Ajoneuvona henkilöauto tai pakettiauto.

Vahvuudet

- + viranomaisen myöntämä ajolupa on toiminnan turvallisuuden ja ammattimaisuuden kannalta vahvuus -> ”taso pysyy”
- + viranomainen tarkistaa kuljettajan sopivuuden (rikostausta)
- + ulkopuolinen valvonta ns. pientoimijoille (mies ja auto -yritykset)
- + alallepääsyyn on edes jonkunlaisia vaatimuksia

Heikkoudet

- kaikissa tilanteissa samat pätevyysvaatimukset -> onko tarpeen?
- alallepääsy vaikeampaa kuin A skenaariossa
- suuremmat julkishallinnon kustannukset ja pidemmät käsittelyajat (viranomaisissa) verrattuna A skenaarioon -> väliaikainen ajolupa korjaisi käsittelyaikaongelman
- eri ajoneuvoluokilla on eri verokohtelu (esim. henkilöauto vrt. pakettiauto)

Teema 4: Taksinkuljettajan ammattipätevyys ja taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot

Skenaario C: Kuljettajalta vaaditaan viranomaisen myöntämä ajolupa, jonka edellytykset samat kuin skenaariossa A sekä vuorovaikutuksen edellyttämä kielitaito. Ajoneuvoina nykyiset ajoneuvot.

Vahvuudet

- + kielitaitovaatimus -> asiakkaan kannalta helpompi
- + erityisryhmien (lapset, vanhukset, liikuntarajoitteiset jne.) palvelu parempi kuin skenaarioissa A ja B

Heikkoudet

- ajoneuvovalikoima ei laajene
- kielitaitovaatimukset eivät saa olla niin korkeat, että niistä muodostuu kohtuuton alallepääsyn este -> voisivatko markkinat ja/tai digiratkaisut korjata "kielitaito-ongelman"?