

Liikennekaari: palvelu- alatyöryhmän skenaariotyöpaja – kooste keskusteluista

Säätytalo 4.3.2016



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Skenaariotyöpajan teemat

- Teema 1: Toimivaltaiset viranomaiset
 - Tavoitteena kuljetuspalveluiden kokonaisuuden tehokas järjestäminen
 - Teema 2: Matkustajan oikeudet
 - Tavoitteena yhdenmukaistaa eri liikennemuotojen käytäntöjä ja parantaa asiakaskokemusta tarpeetonta sääntelyä lisäämättä
 - Teema 3: PSA-liikenteen suoja
 - Tavoitteena mahdollistaa asiakastarpeisiin parhaiten vastaavat palvelut
 - Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu
 - Tavoitteena edistää kilpailua ja mahdollistaa erilaiset palvelut
 - Teema 5: muuta?
- Tunnistetaan erilaisten skenaarioiden vahvuuksia ja heikkouksia eri toimijoiden kannalta ja eri näkökulmista
- Arvioidaan, minkälainen skenaario 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

Teema 1: Toimivaltaiset viranomaiset

- Skenaario A: Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta maakunnille, alalletulolupien myöntäminen valtakunnalliselle / alueelliselle viranomaiselle.
- Skenaario B: Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta maakunnille sekä suurille ja keskisuurille kaupungeille, alalletulolupien myöntäminen valtakunnalliselle / alueelliselle viranomaiselle.
- Skenaario C: alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta ELYistä maakunnille ja kuntien osalta nykymallin mukaan, alalletulolupien myöntäminen valtakunnalliselle / alueelliselle viranomaiselle.
- Skenaario D: jokin muu ratkaisu?

Teema 1: Toimivaltaiset viranomaiset

Skenaario A: Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta maakunnille, alalletulolupien myöntäminen valtakunnalliselle / alueelliselle viranomaiselle.

Vahvuudet

- + Joukkoliikenteen suunnittelu koko maakunnan alueella
- + Vähemmän toimivaltaisia viranomaisia, hallinnollinen taakka vähenee
- + Yhteensovittaminen eri alueiden välillä helpompaa, tällä hetkellä ristiriitoja
- + Yhteensovittaminen sotealueisiin ja niiden tehtäviin helpompaa
- + Rajapinnoissa on tällä hetkellä ongelmia, yhteensovittaminen siihenkin verrattuna helpompaa
- + Alueellisen tiedon hyöty, mahdollistaa uusia liiketoimintamahdollisuuksia
- + Liikenteen selkäranka on oltava olemassa, ja sen päälle muut palvelut; kokonaisuuden hallinta; tiedon saannissa edelleen haasteita

Teema 1: Toimivaltaiset viranomaiset

Skenaario A: Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta maakunnille, alalletulolupien myöntäminen valtakunnalliselle / alueelliselle viranomaiselle.

Heikkoudet

- Etääntyminen asiakkaista ja työssäkäyntialueista
- Rahoitus ja asiakasmäärät Uudellamaalla eri luokkaa kuin muualla
- Kokonaisuuden järjestäminen hankaloituu (miten koulukuljetukset, sotekukuljetukset?)
- Liikennepalvelut, mitä tarkoittavat? Mahdollinen resurssiongelma
- Katoaako valtakunnallinen näkemys?
- Alueet erilaisia, keskittäminen maakunnille ei järkevää, koska maakunnilla on eri määrät asiakkaita ja resursseja
- PSA-malli ei koko Suomeen, maakuntatasolla
- Alueet pieniä, miten alueet ylittävä liikenne hoidetaan

Teema 1: Toimivaltaiset viranomaiset

Skenaario B: Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta maakunnille sekä suurille ja keskisuurille kaupungeille, alalletulolupien myöntäminen valtakunnalliselle / alueelliselle viranomaiselle.

Vahvuudet	<ul style="list-style-type: none">+ Yhtenäinen valtakunnallinen näkemys säilyy+ On lähellä asiakasta
Heikkoudet	<ul style="list-style-type: none">- Yhteensovitusongelmia kaupunkiseutujen ja muun maakunnan kesken- Viranomaisten lukumäärä lisääntyisi nykyiseen- Ristiriitaintressit- Alueet pieniä, miten alueet ylittävä liikenne hoidetaan

Teema 1: Toimivaltaiset viranomaiset

Skenaario C: alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta ELYistä maakunnille ja kuntien osalta nykymallin mukaan, alalietulolupien myöntäminen valtakunnalliselle / alueelliselle viranomaiselle.

Vahvuudet	<i>Ei tunnistettu vahvuuksia</i>
Heikkoudet	<ul style="list-style-type: none">- Viranomaisia lisää, hallinnollinen taakka kasvaa- Yhteensovittaminen hankaloituu, kokonaisuudet pirstaleisia ja rajapinnat hajanaisia- Alueet pieniä, miten alueet ylittävä liikenne hoidetaan?

Teema 1: Toimivaltaiset viranomaiset

Muita skenaarioita

Skenaario x: Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut järjestäisivät koko maakunnan alueella joukkoliikenneasiat, lähellä skenaariota B , mutta ei sama, malli vaihtelisi maakunnittain

+ Isot toimivaltaiset viranomaiset; on jo olemassa olevat organisaatiot, hallintorakenteet, maakunnilla ei kokemusta joukkoliikenneviranomaisena olosta

- Kuka hoitaisi harvimminkin asutut alueet? Voiko luottaa siihen, että kaupungit hoitavat?

Skenaario x: Ei säännellä alalle tuloa ollenkaan. Kaikki esitetyt skenaariot (A-C) ovat samanlaisia.

Skenaario x: Liikennöitsijöiltä reaaliaikainen tieto datasta ja rajapinnoista; avataan innovatiivisena julkisena hankintana. Tiedossa olisi, että näin ihmiset liikkuvat. Kysymys kuuluisi hankinnan osalta, miten ne liikutetaan? Jos julkisesti hankitaan liikennettä, tuottajilta olisi vaadittavissa kerättyä dataa.

Skenaario x: Suomeen muodostetaan maksimissaan viisi aluetta, ja niille omat joukkoliikennesuunnittelut.

Skenaario x: Kaikki hankinnat siirtyisivät Liikennevirastoon, yksi viranomainen koko maassa. Maakunnissa neuvottelukunnat?

Teema 1: Toimivaltaiset viranomaiset

Muita huomioita

- ✓ Miten sovitaan sotevalmisteluun? Kaksi valmistelua rinnakkain, yhteensovittaminen on välttämätöntä.
- ✓ Digitalisaation hyödyntäminen ja liiketoimintamahdollisuudet suurimmat suurilla kaupunkiseuduilla (B tai D).
- ✓ Kaikki mallit: Kuka hoitaa harvimminkin asutut alueet? Nyt ELYt hoitavat ne.
- ✓ Tällä hetkellä on liikaa viranomaisia.
- ✓ Sille, jolla eniten rahaa, kuuluisi joukkoliikenneasioissa valta alueella.
- ✓ Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta tulisi eriyttää. Markkinaehtoinen suunnittelu vs. yhteiskunnallisella tuetulla liikenne: Mitä vähemmän on viranomaisia, sitä enemmän markkinoilla on edellytyksiä toimia. Toisaalta viranomainen voi olla myös koordinoiva taho, näkee missä on markkinaehtoista liikennettä ja missä markkinaehtoisuus ei toimi.
- ✓ EU:n palvelusopimusasetus olisi pyrittävä muuttamaan.
- ✓ Alueen koko on oltava sellainen, että kokonaisuus voidaan huomioida parhaiten, vaikka tavoitteena on mahdollisimman vähän toimijoita.
- ✓ Loppukäyttäjä on pidettävä mielessä, ei ole järkevää tehdä päällekkäisiä järjestelmiä.
- ✓ Avoimet rajapinnat ja maksujärjestelmät on huomioitava.

Teema 2: Matkustajan oikeudet

- muut kuin EU:n sääntelyn piirissä olevat

- Skenaario A: Säädetään liikennepalvelun virheestä ja matkustajan oikeudesta saada mahdollisia korvauksia virhetilanteissa ja lisäksi esimerkiksi lapselle ja vammaiselle henkilölle taataan oikeus avustukseen ja huolenpitoon.
- Skenaario B: Matkustajan oikeudet turvataan erityisryhmille (esimerkiksi lapselle ja vammaiselle henkilölle taataan oikeus avustukseen ja huolenpitoon).
- Skenaario C: laajennetaan bussimatkustajan oikeuksien soveltamisala koskemaan myös muita liikennepalveluja.
- Skenaario D: jokin muu ratkaisu?

Teema 2: Matkustajan oikeudet

Skenaario A: Säädetään liikennepalvelun virheestä ja matkustajan oikeudesta saada mahdollisia korvauksia virhetilanteissa ja lisäksi esimerkiksi lapselle ja vammaiselle henkilölle taataan oikeus avustukseen ja huolenpitoon; ja

Skenaario B: Matkustajan oikeudet turvataan erityisryhmille (esimerkiksi lapselle ja vammaiselle henkilölle taataan oikeus avustukseen ja huolenpitoon).

-> kummallekin skenaariolle tunnistettiin samoja vahvuuksia ja heikkouksia!

Vahvuudet

- + Luottamus joukkoliikenteeseen lisääntyisi
- + Joissain tietyissä tilanteissa lähiliikenteessä tulisi olla oikeuksia korvauksiin (mm. pidemmät poikkeukset, lakot)
- + Oikeus tiedonsaantiin muutoksista voisi olla positiivinen asia
- + Määrittelyt nostavat palvelun tasoa
- + Erityisryhmistä pidetään parempaa huolta
- + Nostaisi osaltaan Suomea eturintamaan erityisryhmien palvelussa
- + Yhtäläistäisi oikeuksia eri liikennemuotojen välillä
- + Sama sääntely samoilla markkinoilla
- + Kuluttajan näkökulmasta oikeusvarmuus lisääntyisi
- + Toisi selkeyttä ja kaikille tasapuoliset säännöt

Teema 2: Matkustajan oikeudet

Skenaario A: Säädetään liikennepalvelun virheestä ja matkustajan oikeudesta saada mahdollisia korvauksia virhetilanteissa ja lisäksi esimerkiksi lapselle ja vammaiselle henkilölle taataan oikeus avustukseen ja huolenpitoon; ja

Skenaario B: Matkustajan oikeudet turvataan erityisryhmille (esimerkiksi lapselle ja vammaiselle henkilölle taataan oikeus avustukseen ja huolenpitoon).

-> kummallekin skenaariolle tunnistettiin samoja vahvuuksia ja heikkouksia!

Heikkou-

- Lähiliikenteen tilanne erilainen kuin kaukoliikenteessä
- Erilaisilla myöhästymisillä on erilainen arvo (vrt. lento, ratikkamatka)
- Myyjätaho vastaa jo kuluttajansuojalain nojalla, kun matka ostettu yhdeltä taholta
- Periaatteessa EU-lainsäädännön elementtien ottaminen mukaan on vaikeata suhteessa MaaSiin
- Vaatimusten toteuttaminen voi olla vaikeaa tai mahdotonta automatisoidun liikenteen osalta
- Voiko matkustaja myös halutessaan luopua joistain oikeuksista esimerkiksi halvempaa hintaa vastaan?
- Kaikessa toiminnassa ei voi olla samat säännöt, estää herkästi uusien palveluiden kehittymisen
- Linjassa EU:n muun lainsäädännön kanssa?
- Tuo kustannuksia, jos vaatimukset lisääntyvät. Oikeuksien tiukka määrittely voi olla yhteiskunnan kannalta kallista
- Tuo lisää sääntelyä, ei vähennä. Ei turhaa sääntelyä, mitä palvelun tasosta säädettäisiin?
- Palvelutasosta ei voi aina tietää täsmällisesti, olisi yritys säädellä markkinataloutta.
- Kollektiivinen ratkaisu palvelutasosta vaikea löytää. Kaikille toimiva kirjaus vaikea löytää
- Oikeudet on jo määritelty sopimuksissa ja hankinnoissa
- Tuoko lisäarvoa? Oikeudet toteutuvat jo pitkälti
- Uudet kirjaukset eivät välttämättä kestä aikaa. Tulevaisuuden tarpeita ei vielä tiedetä

Teema 2: Matkustajan oikeudet

Skenaario C: laajennetaan bussimatkustajan oikeuksien soveltamisala koskemaan myös muita liikennepalveluja.

Vahvuudet	<i>Ei tunnistettu vahvuuksia</i>
Heikkoudet	<ul style="list-style-type: none">- Erityisryhmiä ei huomioida (?)- Toimijat eivät noudata pelkkiä ohjeistuksia ja suosituksia- EU-säädökset eivät huomioi erityisryhmiä riittäväällä tasolla

Teema 2: Matkustajan oikeudet

Yleisiä huomioita ja muita ratkaisuja

- ✓ Lähiliikenteen ja kaukoliikenteen tilanne on varsin erilainen ja se tulisi huomioida
- ✓ Yksilöillä tulisi olla lupa jakaa omaa tietoaan palveluntarjoajalle näin halutessaan. Kaarella tulisi tältä osin tehdä joitain heikennyksiä tietosuojaan
- ✓ Korvausvelvollisuus voisi olla matkaketjun jatkoyhteyttä koskeva
- ✓ Tulisiko matkustajalla olla oikeus saada tietoa tavasta, jolla matka toteutetaan
- ✓ Myös matkatiedottamisen esteettömyys tulisi huomioida
- ✓ Kaluston esteettömyys on oleellinen kysymys, toteuttamiskeinosta riippumatta. Esimerkiksi Onnibussin kalusto on parantanut tilannetta
- ✓ Otetaanko rautatieliikenne mukaan säädäntöön?
- ✓ Joillain alueilla voisi olla tarpeen mukaan tiukempi sääntely. Toisaalta: Jos olisi (maantieteellisiä) alueita, joilla olisi tiukempi sääntely, miten ne määriteltäisiin
- ✓ Tulisi mennä minimisääntelyllä markkinaehtoisesti
- ✓ Uusien palveluiden palautejärjestelmät ovat hyviä tukikeinoja, eivät kuitenkaan korvaa sääntelyä
- ✓ Joitakin ratkaisuja täytyy kuitenkin tehdä välinekohtaisesti ja huomioida myös uudet liikenneoperaattorit

Teema 3: PSA-liikenteen suoja

- Skenaario A: Viranomaisen hankkiman liikenteen suoja markkinaehtoiseen liikenteeseen nähden poistetaan.
- Skenaario B: Viranomaisen hankkiman liikenteen suojaa heikennetään, mutta ei poisteta, esim. vain reittipohjaisten yksinoikeuksien suojaaminen, kilometriperusteinen suoja, tietty aika reittiliikenneluvan hakemiselle, eri suoja rautatie- ja tieliikenteessä.
- Skenaario C: Viranomaisen hankkiman liikenteen suoja markkinaehtoiseen liikenteeseen nähden säilytetään.
- Skenaario D: jokin muu ratkaisu.

Teema 3: PSA-liikenteen suoja

Skenaario A: Viranomaisen hankkiman liikenteen suoja markkinaehtoiseen liikenteeseen nähden poistetaan.

Vahvuudet

- + Uusia innovaatioita ja palveluja – kuten kutsuliikennettä – syntyy.
- + Uudet palvelut, kuten kutsuliikenne, ovat matkailun kannalta tärkeitä.
- + Julkiset virheinvestoinnit vähenevät.
- + Markkinavoimat löytävät tehokkaimmat ratkaisut.
- + Miksi julkinen ja markkinaehtoinen liikenne eivät voisi toimia rinnakkain?
- + Jos joukkoliikenteeseen syntyy erilaisia lippu- ja maksujärjestelmiä, yrittäjä voi kehittää tästä myös itselleen kilpailuedun tarjoamalla eri maksutapavaihtoehtoja.
- + Tietyille reiteille syntyy uutta tarjontaa ja lisäetuja.
- + A-skenaario toteuttaa hyvin hallitusohjelmaa.

Heikkoudet

- PSA-suojan poiston vaikutukset vaihtelevat alueittain. Muutos voi olla hankala etenkin kaupunkiseuduille.
- PSA-liikennöitsijät voivat joutua huonoon asemaan.
- Liikenneyrittäjät alkavat käyttää samalla alueella eri lippujärjestelmiä.
- Toimivaltaisen viranomaisen liikenteestä maksama hinta saattaa nousta.
- Liikennejärjestelmän kokonaisuuden suunnittelu vaikeutuu ja ennakoitavuus esimerkiksi toisen asteen oppilaille huononee.
- Suurissa kaupungeissa terminaaleihin voi tulla ruuhkaa.
- Aikatauluinformaatioon saattaa tulla aukkoja.
- Jos PSA-suoja poistetaan, joudutaanko subventiosta luopumaan?
- Skenaario heikentää tehtyjä investointeja ja sopimuksia.

Teema 3: PSA-liikenteen suoja

Skenaario B: Viranomaisen hankkiman liikenteen suoja heikennetään, mutta ei poisteta, esim. vain reittipohjaisten yksinoikeuksien suojaaminen, kilometriperusteinen suoja, tietty aika reittiliikenneluvan hakemiselle, eri suoja rautatie- ja tieliikenteessä.

Vahvuudet	<ul style="list-style-type: none">+ Palvelutasoa voi painaa tarkoituksella alas tietyillä alueilla ja kokeilla, syntykö markkinaehtoista liikennettä.+ Lähiliikenne ja kaukoliikenne saattavat tarvita erilaisia ratkaisuja.+ Haja-asutusalueet saattaisivat hyötyä PSA-suojan osittaisesta poistosta. Yksityisautolle voisi syntyä kilpailevia vaihtoehtoja.+ Koko järjestelmän muutos kerralla on vaikeaa, joten voi olla hyvä tehdä asteittain.
Heikkoudet	<ul style="list-style-type: none">- Tämä ns. välimalli voi olla liian sekava. Pikemmin tulisi joko valita PSA-suoja tai poistaa se.- Jäävätkö velvollisuudet vain osalle liikenneyrittäjistä?

Teema 3: PSA-liikenteen suoja

Skenaario C: Viranomaisen hankkiman liikenteen suoja markkinaehtoiseen liikenteeseen nähden säilytetään.

Vahvuudet	<ul style="list-style-type: none">+ Kilpailutus ja suunnittelu on helpointa hoitaa kokonaisuutena. Nykyjärjestelmässä myös ulkoisvaikutusten hallinta on selkeää.+ Asiakkaalle helppo ja ennakoitava järjestelmä.+ Erityisryhmät tulevat otetuiksi huomioon.+ Liikenneinformaatio on koostettu keskitetysti.+ Nykyjärjestelmä vähentää subventoinnin tarvetta.
Heikkoudet	<ul style="list-style-type: none">- Viranomaisella ei ole riittävää halua kehittää digitaalisia palveluja. Järjestelmän kehitys passivoituu.- Liikennepalvelujen monopoli on huono tilanne.- Nykymalli tuottaa palveluja, joilla ei ole kysyntää.

Teema 3: PSA-liikenteen suoja

Skenaario D: jokin muu malli

- ✓ Yhteiskunnan tukirahan voisi myös ohjata kuluttajalle digitaalisena palvelusetelinä.
- ✓ Jos PSA-suoja poistetaan kokonaan, voi takseille syntyä uusia markkinoita.
- ✓ Erilaisille alueille tarvitaan erilaisia ratkaisuja.

Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu

- Skenaario A: Ei hintasääntelyä, asiakkaalle tieto hinnasta / hinnan määräytymisen perusteista
- Skenaario B: Ei hintasääntelyä, asiakkaalle tieto hinnasta / hinnan määräytymisen perusteista, viranomaisen voi puuttua hinnoitteluun, jos asiakkailta peritään hintoja, jotka selvästi ylittävät palvelun tuottamisesta aiheutuvat kustannukset ja kohtuullisen voiton.
- Skenaario C: Viranomaisen määrittää enimmäishinnat, asiakkaalle tieto hinnasta / hinnan määräytymisen perusteista.
- Skenaario D: jokin muu ratkaisu.

Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu

Skenaario A: Ei hintasääntelyä, asiakkaalle tieto hinnasta/hinnan määräytymisen perusteista

Vahvuudet

- + Tarjonta tulee lisääntymään määrällisesti
- + Tarjonta tulee monipuolistumaan (erilaistuneet palvelut)
- + Tekee nykyisestä välityskeskustoiminnasta hankalaa, mikä voi lisätä kilpailua (toisaalta voi heikentää asiakkaan saamaa palvelua)
- + Kysyntää voidaan luoda harvaan asutuilla alueilla myös julkisella tuella tai hankinnoilla (jos hinnat nousevat)
- + Lisääntynyt kilpailu voi alentaa hintoja julkisesti tuetuissa kuljetuksissa
- + Hinnat voivat kaupunkiseuduilla laskea
- + Digitaaliset palvelut mahdollistavat läpinäkyvät markkinat, joka helpottaa hintakilpailun muodostumista
- + Luotettavuus (hinnan ennakoitavuuden suhteen) voi olla yrityksen kilpailuetu
- + Sopimusoikeuden yleiset periaatteet tulevat voimaan (normaalitila elinkeinotoiminnassa)
- + Normien purkamisen tavoitteen mukaista
- + Mahdollistaisi erilaiset palvelu- ja hinnoittelumallit, jotka puolestaan antavat myös kuluttajalle enemmän valinnanmahdollisuuksia ja mahdollistavat esim. MAAS-palveluiden kehittymisen
- + Ruotsissa kattohinnasta luopuminen ei ole tehnyt ilmoitetuista hinnoittelusta epäluotettavaa. Hinnat eivät ole yksinomaan nousseet
- + Kuluttaja saisi itse päättää mistä maksaa
- + Kuluttajat ymmärtävät kysynnän ja tarjonnan vaikutukset hintaan ja pystyvät ajamaan etujaan
- + Nykytekniikalla lopullinen hinta mahdollista määrittä jo ennen matkaa – vertaaminen aiempaa helpompaa kuluttajalle

Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu

Skenaario A: Ei hintasääntelyä, asiakkaalle tieto hinnasta/hinnan määräytymisen perusteista

Heikkoudet

- Millainen vaatimus hinnan ilmoittamisesta?
- Haja-asutusalueiden hinnat tulevat nousemaan
- Hinnoissa saattaa olla tällä hetkellä korotuspainetta
- Jos palvelut erilaistuvat, miten määritellään julkisesti tuettujen kuljetusten "laatuso"?
- Asiakkaiden reklamaatiot tulevat lisääntymään
- Hintatieto olisi tärkeää saada digitaalisesti, jos hinnoittelu vapaata. Tiedon epäsymmetria voi johtaa hintojen nousuun. Jos hintasääntelystä luovutaan, merkityksellisemmäksi tulee hintatiedon etukäteinen saatavuus.
- Miten erityisryhmät voivat huolehtia oikeuksistaan? Alaikäisillä ja tietyillä muilla ryhmillä ei ole samanlaista kykyä huolehtia etunsa toteutumisesta kuin kuluttajilla tavallisesti
- Asiakkaan on hankala saada etukäteen tietoa palvelun laadusta (selviää vasta matkan jälkeen) => vaikea arvioida etukäteen, paljonko on valmis palvelusta maksamaan
- Mahdollistuisiko polkuhinnoittelu? Pitäisikö olla vähimmäishinta? Riskinä polkumyynti ja aggressiivinen hinnoittelu ja toisaalta ryöstöhinnoittelu
- Harmaaseen talouteen liittyviä riskejä, esimerkiksi että peritään osa kuljetustapahtuman hinnasta näennäisesti korvauksena muulle suoritukselle
- Reklamaatiot hintoihin liittyen voisivat lisääntyä, jolloin hallinnollinen taakka kasvaisi
- Vapaa valinta vaatii kuluttajalta ja palveluntarjoajalta paljon, tarvitaan virhesääntelyä
- Hinnoittelun läpinäkyvyys voisi heikentyä
- Neuvottelu taksin hinnasta puhelimesta keskuksen kanssa? Miten mahdollista?

Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu

Skenaario B:

Ei hintasääntelyä, asiakkaalle tieto hinnasta/hinnan määräytymisen perusteista

Lisäksi: Viranomaiselle mahdollisuus puuttua hinnoitteluun jos asiakkailta peritään hintoja, jotka selvästi ylittävät palvelun tuottamisesta aiheutuvat kustannukset ja kohtuullisen voiton

Vahvuudet

- + Muillakin aloilla vastaavaa sääntelyä käytössä
- + Mahdollistaa erityisryhmien (esim. lapset) suojaamisen ryöstöhinnoittelulta
- + Mahdollistaisiko eri alueille erilaiset pelisäännöt (esim. kaupungit ja harvaan asutut alueet)?

Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu

Skenaario B: Ei hintasääntelyä, asiakkaalle tieto hinnasta/hinnan määräytymisen perusteista .
Lisäksi: Viranomaiselle mahdollisuus puuttua hinnoitteluun jos asiakkailta peritään hintoja, jotka selvästi ylittävät palvelun tuottamisesta aiheutuvat kustannukset ja kohtuullisen voiton

Heikkoudet

- Miten määritellään kohtuullinen tuotto ja kustannusvastaavuus? (ei sovi markkinatalouteen)
- Hintajoustot kuuluvat markkinatalouteen
- Hallinnollinen taakka lisääntyy
 - Jälkikäteinen valvonta, oikeusprosessit
 - Lisää viranomaisen työtä, kun joutuu arvioimaan kohtuullisuutta jatkuvasti
 - Kohtuullisuuden "raja" elää, viranomaisen hintatiedon oltava reaaliaikaista
 - Valvonta olisi hankalaa
- Syntyy oikeusepävarmuus: Käytännöt voivat erota eri alueilla. Asiakas epätietoinen kohtuullisuuden määritelmästä
- Kannustaa hinnan "piilottamiseen" esimerkiksi erilaisilla palvelumaksuilla
- Iso osa matkoista tilataan tällä hetkellä välityskeskuksesta puhelimella => miten hintavertailu toteutetaan näissä tilanteissa? (myös skenaariossa A)
- Rajoittaisi erilaisten palvelu- ja hintamallien syntymistä
- Asiakkaan riitautettava hinta jälkikäteen jos katsoo sen kohtuuttomaksi. Jälkikäteinen puuttuminen olisi epävarma apu kuluttajalle ja voisi johtaa epätasapuoliseen kohteluun ja viranomaisten tulkintaerimielisyyksiin
- Kattohintojen määrittely ei sovi erilaisten mallien mahdollistamiseen
- Miten ratkaistaisiin julkisten tahojen sopimuksiin perustuvien kuljetusasiakkuuksiin liittyvät kysymykset?
- Jos maksajana on joku muu kuin välitön asiakas, sekä tarjoaja että asiakas haluavat maksimaalisen suorituksen – maksaja joutuu maksamaan "mitä vain"
- Puolittaisella vapauttamisella ei saavuteta tavoitteita
- Tapauskohtainen puuttuminen kohtuuttomiin tapauksiin on jo nyt mahdollista kuluttajansuojalain puitteissa

Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu

Skenaario C: Viranomaisen määrittää enimmäishinnat, asiakkaalle tieto hinnasta/hinnan määräytymisen perusteista

Vahvuudet

- + Estää ryöstöhinnoittelun
- + Luo turvaa esimerkiksi turisteille ja erityisryhmille
- + Palveluita on saatavilla kohtuullisella hinnalla myös haja-asutusalueilla
- + Enimmäishinnoittelu edellytys, jos taksiluvat ovat määrä säänneltyjä
- + Taksiliikenne on välttämättömyyspalvelu => nykyjärjestelmä turvaa tarjontaa
- + Taksiliikenteessä palvelun tarve usein spontaani => onko asiakkaalla todellinen halu ja mahdollisuus vertailla hintoja?
- + Suomessa Pohjoismaiden huokeimmat taksit
- + Hinta on suurin piirtein arvioitavissa ja pysyy aina kohtuullisena

Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu

Skenaario C: Viranomaisen määrittää enimmäishinnat, asiakkaalle tieto hinnasta/hinnan määräytymisen perusteista

Heikkoudet

- Rajoittaa tarjontaa kokonaisuudessaan
- Nykyjärjestelmä vaikeuttaa kiinteähintaisten palveluiden tarjoamista
- Joustamaton ja kankea. Nykyjärjestelmä rajoittaa erilaistuneiden palveluiden tarjoamista (lisäpalvelut, luksuspalvelut, uudenlaiset hinnoittelumallit). Estää erilaiset liiketoimintamallit, rajoittaa palveluvalikoimaa ja ohjaa yhteen tariffimalliin.
- Vähentää alan sisäistä kilpailua
- Taksarakenne epäselvä asiakkaalle => epätietoisuus hinnasta
- Taksarakennetta voitaisi muuttaa
- Enimmäishinnoittelusta muodostuu helposti vähimmäishinta
- Nykysääntely ei ole norminpurkuideologian mukainen
- Nykyjärjestelmä ei ole asiakaslähtöinen
- Ei mahdollista hintajoustoa kysyntävaihteluiden mukaan
- Eriarvoistaa liikennemuotoja. Voiko yksi muoto olla hintasäännelty ja joku muu ei? Eri liiketoimintamallien olisi oltava samalla viivalla
- Estää alan sisäistä kilpailua
- Miksi ylipäänsä taksien hinnoittelusta tulee olla erityislainsäädäntöä, onko niin erilainen palvelu verrattuna muihin palveluihin?
- Nykytilanne on vääristynyt ja se pitäisi oikaista normaaliin markkinaehtoiseen tilaan, jossa normaali sopimusoikeus pätee
- Nykyisen mallin mukaan loppuhinnan arviointi on kuluttajalle hankalaa, läpinäkyvyyttä ei ole
- Markkinaehtoisessa liikenteessä ei tule säännellä hintaa

Teema 4: Taksiliikenteen hinnoittelu

Yleisiä huomioita

- Määräsääntely ja enimmäishinnoittelu linkittyvät vahvasti toisiinsa
enimmäishinnoittelu linkittyvät vahvasti toisiinsa
 - Jos määräsääntely säilyy, tarvitaan enimmäishinnoittelua
- Erilaisille palveluille erilainen sääntely -ajattelu nousi myös esiin
 - Esim. katutakseille enimmäishinta, muille ei
- Toisaalta myös haluttiin samat säännöt kaikille samoilla markkinoilla toimiville
 - Jos taksien, joukkoliikenteen ja uusien palvelumallien raja-aidat hälvenevät, onko reilua, että yhdellä alalla on enimmäishinta ja muilla ei?
- Nähtiin tärkeänä, että asiakas tietää mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja mahdollisimman tarkasti lopullisen hinnan
- Verottajan saatava tieto maksutapahtumasta luotettavasti