

## Taksipalvelut muutoksen kourissa

Liikenneministeriössä valmistellaan lakiuudistusta, jolla kevennettäisiin nykyistä taksien kiintiöjärjestelmää. Uudistus on kääntymässä selkävoitoksi ainakin Taksiliitolle, joka on ankarasti vastustanut liikenne- ja viestintäministeriön taksiliikennetyöryhmän kesäkuussa 2004 tekemiä esityksiä.

Tuolloinhan liikenneministeriön työryhmä esitti, että taksilupien määrän rajoittamisesta tarveharkinnalla luovuttaisiin, mutta lupaehtoja samalla kiristettäisiin. Ajatuksena oli, että tiukemmillä lupaehdoilla varmistettaisiin palvelun ammattitaito, mutta samalla alalle pääsyn vapauttamisella parannettaisiin taksien saatavuutta ja tehostettaisiin kilpailua. Tätä esitystä pelättiin sen vuoksi, että alalle olisi tullut myös kermankuorijoita ja luottamus ammattitaitoon olisi heikentynyt.

Tällä hetkellä taksiluvat myöntää lääninhallitus, joka pyytää lausunnon kunnanhallitukselta paikallisesta tarpeesta. Nykyinen lausunnotonmenettely asettaakin tiukat vaatimukset kunnallispäättäjäiden puolueettomuudelle. Luonnollista on myös se, että taksiryttäjät ovat aina suhtautuneet nihkeästi uusien lupien myöntämiseen ainakin omalle paikkakunnalle.

Tarveharkinnasta luopuminen kaatui lopulta autoilijoiden etujärjestön vastustukseen. Tuekseen se sai kuluttajaviraston, joka epäili tarveharkinnan poistumisen voivan heikentää syrjäseutujen taksipalveluja. Uudessa lakiesityksessä asetetaan kuitenkin minimivuorolistat, joilla halutaan turvata taksien saatavuus heikonkin kysynnän aikana.

Nykyjärjestelmässä on ollut myös yllättäviä ongelmia. Kuntien on ollut paikoin jopa vaikeaa löytää riittävästi taksiryttäjiä osallistumaan ostopalveluina järjestettävien palvelukuljetusten tarjouskilpailuihin. Syyksi yleensä tuodaan ministeriön kuntien taksihinnoille asettama hintakatto, joka vähentää ryttäjien kiinnostusta kyseisiin ajoihin.

Nyt valmisteltava esitys toisi parannusta lähinnä pääkaupunkiseudulle sekä muutamille muille suuremmille kaupunkialueille. Se lähinnä korjaa nykyisestä sääntelyjärjestelmästä johtuvat järjestömyydet, jotka rajoittavat esimerkiksi Helsingistä Vantaalle ajavan helsinkiläistaksin mahdollisuuksia ottaa paluukyyti. Esitys parantaa kustannustehokkuutta ja lisää jonkin verran kilpailua taksintilauskeskusten välillä.

Valmistelun varrella on myös luovuttu ajatuksesta muuttaa taksien hinnoittelu kolmiportaiseksi. Esitys olisi todennäköisesti nostanut hintoja ja tuonut järjestelmään turhaa sekavuutta. Hyvä, että sen verran valoa taksitolpalla loisti valmistelijoiden työpöydille.

Taksimatkan kuluttajahinnasta päättäisi edelleenkin liikenne- ja viestintäministeriö. Ulkomaiset esimerkit osoittavat, että hintasääntelyä ei ainakaan kokonaan voi luopua. Jopa vapaan kilpailun mallimaassa, Yhdysvalloissa, on joillekin lentokenttäreiteille määrätty kiinteät taksihinnat väärinkäytösten välttämiseksi.

Pitkään valmisteilla olleesta, aikaa ja energiaa kuluttaneesta taksiuudistuksesta ei siis lopulta näytä jääneen kuin rippeet jäljelle. Pienet parannukset voivat helpottaa taksin saantia joiltain osin pääkaupunkiseudulla, välttämättä ne eivät sitä kuitenkaan tee. Uudistus kohentaa myös joidenkin taksiautoilijoiden tulonmuodostusta, kun tehokkuus paranee.

Käytän työssäni suhteellisen paljon taksipalveluja ja olen tyytyväinen asiakas. Kuljettajat ovat pääsääntöisesti ystävällisiä sekä autot siistejä ja hyväkuntoisia. Kun liikkuu muissa maissa, saa omakohtaista vertailupohjaa siitä kuinka hyvin meillä nämä asiat kuitenkin ovat.

Petri Salo