

12.5.2016

LVM  
Pao/markkinayksikkö

Diaarinumero: 18.04.2016 LVM 2096/03/2015

### **Lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Lausunrossamme olemme kiinnittäneet huomiota esityksessä tehtyihin ehdotuksiin ja kiinnitämme huomiota vaikutusarviointiin.

Yhtiömme alueella asuu noin 15.000 asukasta. Taksin liikennelupia alueellamme on 18 kpl. Alueellamme sijaitsee ympäristökuntien päivittäistavaran kaupankäynnin keskus, joka palvelee yhteensä n 80.000 henkilöä. Viikonloppuisin alueemme ravintolat palvelevat lähikuntien asiakkaita huomattavan määrän.

Tilauskeskus on kaikille takseille avoin ja kyydinvälitys on järjestetty digitaalisesti DDS taxibook ohjelmistolla. Yhteistoiminta alueellamme toimii hyvin ja lähipaikkakuntien taksit auttavat naapurikuntia kiireisinä aikoina. Esimerkkinä voidaan käyttää Kalajoen juhannusta, jolloin taksien tarve alueella on suuri. Välitysjärjestelmä huomioi aina kaikki alueen vapaat taksit, erityisesti yhteistoiminta aikoina. Taksien liikevaihdot ovat sellaisella tasolla, että yrittäjä saa kohtuullisen vuosiansion ja lisäksi voi työllistää noin yhden kuljettajan osaaikaisesti

Lakiuudistus tulee tarkoittamaan järjestäytyneiden ja työhönsä motivoituneiden taksiyrittäjien ja kuljettajien kannalta isoja muutoksia. Korkean kysynnän ajankohta houkuttelee alueelle pienimuotoisen kuljetustoiminnan harjoittajia. Kyseiset ammatinharjoittajat toimisivat pääosin kokonaan irrallaan digitaalisesta tilausjärjestelmästä, joka antaisi erinomaiset mahdollisuudet harmaan talouden harjoittamiselle. Tämä toki luo myös paremmat mahdollisuudet kilpailla kuljetusten hinnoilla. Viikonloppuisin merkittävä osa kuljetuksista on sellaisia jotka otetaan taksitolpalta, ravintoloiden edestä tai lennosta kadulla. Nämä kyydit eivät kirjautuisi mihinkään lakiehdotuksessa mainittuun digitaaliseen järjestelmään, eivätkä näin ollen olisi kenenkään kontrollissa. Millään viranomaistaholla ei myöskään olisi mahdollisuuksia valvoa kyseisen toiminnan laillisuutta ja sitä ylittykö 10.000 euron liikevaihtoraja.

Pienimuotoinen kuljetustoiminta ilman taksilupaa tulee olemaan iso riski, joka väistämättä vaikuttaa palvelujen laatuun ja aiheuttaa häiriöitä palvelujen kattavan saatavuuden osalta. Pienimuotoisen toiminnan harjoittajat kilpailisivat samoista asiakkaista kuin luvanvaraiset autot, jolloin kilpailuolosuhteet eivät olisi samat, eikä kilpailu toimisi terveeltä pohjalta.

Esimerkkinä voidaan käyttää perhettä, jossa on vanhemmat ja kaksi täysikäistä lasta. Virallisesti he voisivat kukin ansaita 10.000 euroa ja kun otetaan huomioon mahdolliset pimeät tulot, summa voi nousta huomattavan suureksi.

Yritykset, joiden päätoimiala ei ole henkilöliikenne, eivät tarvitse mitään lupia. Näitä yrityksiä ei 10.000 euron minimituloraja rajoita millään tavalla. Nämä yritykset pystyisivät osallistumaan kaikkiin henkilö- ja tavaraliikenteen tarjouskilpailuihin. Lakiuudistus avaisi esimerkiksi Suomen Posti Oy:lle oikeuden tarjota taksipalveluja postin henkilökunnalla ja hallinnassaan olevilla henkilö- ja pakettiautoilla. Postin taksitoiminta keskittyisi todennäköisesti vain arkipäivän liikenteeseen. Henkilökuljetuspalveluita tulisivat tämän säännöksen perusteella tarjoamaan pizzeriat, ravintolat, majoituspalvelu- ja kotipalveluyritykset jne. Kyseessä ei todellisuudessa ole jakamistalous vaan puhtaasti yritystoiminta ilman mitään velvoitteita ja sopivuusarviointia kaluston, henkilökunnan tai hinnoittelun osalta.

Lakiesityksessä taksiluvan mukaisen liikenteen harjoittaminen Suomessa olisi mahdollista, jos yrityksellä on henkilöliikenne- tai taksilupa jossain jäsenvaltiossa. Tämä avaa erinomaisen mahdollisuuden tulla ajamaan Virossa tai jossain muussa jäsenvaltiossa rekisteröidyn yrityksen kalustolla. Edellä mainitut yritykset eivät kantaisi mitään vastuuta hiljaisen ajan liikenteen hoidosta. Sivutoimisuus ja ulkomaiset yritykset tuottaisivat hyvin vähän verotuloja Suomeen.

Kokonaisuuden kannalta lakiuudistus johtaisi siihen, että henkilöliikennepalveluita tarjoava joukko olisi hyvin kirjava ja merkittävilta osin sivutoimiharrastajia. Joukkio toimisi hyvinkin erilaisilla pelisäännöillä ja hinnoittelu olisi sekavaa. Hinnoittelun kirjavuus vaihtelisi polkuhinnoista aina ryöstöhinnoitteluun asti. Yksi yhteinen asia olisi kuitenkin se, ettei mikään viranomainen pystyisi valvomaan toimintaa ja käytännössä puuttumaan epäkohtiin. Ulkomailla toimivien yritysten velvoitteiden hoito ja harmaa talous olisi valvomaton paikka. Rehellisesti toimivalla ja kaikki velvoitteet hoitavalla nykyisellä taksirytyksellä olisi suuria vaikeuksia pärjätä harmaan talouden luomassa kilpailutilanteessa.

Hallituksen yhtenä tavoitteena, jolla myös lakiesitystä perustellaan, on sääntelyn vähentäminen. Uudistuksen seurauksena viranomaisvalvonnan tarve kasvaisi merkittävästi ja johtaisi erilaisten säädösten tehtailuun, joilla villiintynyttä markkinaa yritettäisiin ohjailta ja saada kuriin. Paluuta nykyiseen toimivaan taksijärjestelmään ei enää olisi.

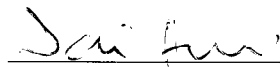
Liikennekaaren esitys taksiliikenteen osalta M1 luokan ajoneuvolla on täysin toteuttamiskelvoton ja se osio tulee siitä poistaa. Taksiliikenteen sääntely on kansallista ja sen lainsäädännön valmistelu tulee tehdä perusteellisella ja puolueettomalla vaikutusarvioinnilla. Liikennekaaren valmistelua voidaan jatkaa muilta osin. Linja-autoliikenteen henkilömäärärajoitukset ja määräykset tulee säilyttää nykyisen joukkoliikennelain muodossa eikä linja-autoluvilla saa sallia harjoittaa liikennettä M1 luokan ajoneuvolla vaan se tulee pysyttää edelleen M2 ja M3 luokan ajoneuvoihin.

On selvää, että taksin liikenneluvalla toimivien yrittäjien määrä tulee vähenemään ja palvelujen saatavuuteen hiljaisen kysynnän aikoina tulee vakavia ongelmia. Tietyiltä alueilta taksiryttäjät lopettavat ammatin harjoittamisen tai pyrkivät alueille missä on enemmän kysyntää.

Lisäksi lakiuudistuksella tulee olemaan vaikutuksia myös erityisryhmien palvelujen saatavuuteen. Esteettömät taksit ovat kalliita hankkia ja pienillä paikkakunnilla esteettömien autojen kysynnän vähäisyydestä johtuen ajomäärällä ei saada välttämättä hankittua takaisin erityiskaluston aiheuttamia lisäkustannuksia.

Pelastuslaitoksen ensihoitoyksiköiden kustannuksia pyritään pitämään hallinnassa ja yksiköt varattuna vain siihen käyttöön mihin ne on tarkoitettu. Esimerkkinä OUKA pelastuslaitoksen hätäkeskus ja ensivasteyksiköt tekevät hyvin tarkan asiakaskohtaisen tilannearvion, että tarvitaanko potilaan kuljettamiseen ambulanssia vai voidaanko matka tehdä taksilla. Esimerkkinä huhtikuu 2016 Pohjois-Pohjanmaan alueella arkisin klo 17.00 – 06.00 ja pe klo 17.00 – ma klo 06.00. Ensivasteyksiköt tilasivat em. aikoina kela matkojen tilauskeskuksesta 99 kertaa taksin suorittamaan kyydin terveydenhuollon päivystykseen. Näin ollen ambulanssi pystyi palvelemaan välittömästi kiireellisiä kuljetuksia. Hälytyskeskus ohjaa soittajan tilaamaan kela tilauskeskuksesta taksin sen sijaan että lähettää ambulanssin paikalle. Näin pelastuslaitos säästää suuria summia rahaa kun ambulansseja ei tarvitse pitää niin montaa lähtövalmiudessa. Mikäli taksien kattava verkko ja päivystysvelvoite poistuvat, aiheutuu tästä yhteiskunnalle suuria lisäkustannuksia. Taksit hoitavat myös merkittävän määrän päivystävien hoitajien ja lääkäreiden kuljetuksia kotoa yöaikaan sairaaloihin ilman mitään viiveitä. Tästä aiheutuisi myös ongelmia terveydenhuollolle.

Liikennekaaren lakiesitys on erittäin huonosti valmisteltu ja jatkovalmistelun osalta on huolehdittava siitä, että kaikkia henkilöliikennealalla toimivia yrityksiä koskevat samat pelisäännöt. Lisäksi jatkovalmistelun osalta on perustettava valmisteleva työryhmä, johon on kutsuttava edustaja taksiliitosta.



Jani Huovari  
Ylivieskan Taksi Oy



Juha Viitanen  
Ylivieskan Taksiautoilijat ry