

Satakunnan Aluetaksi Oy  
Uusikoivistontie 40  
28130 Pori

20.5.2016

Porin Taksiautoilijat Ry  
Oikokatu 1  
28130 Pori

LVM

Liikennekaari

## LAUSUNTO

Tutustuttuamme LVM:n Liikennekaari esitykseen olemme – voi sanoa tyrmistyneitä. Luottamus taksielinkeinolla pärjäämiseen on uudistuksen myötä katoamassa.

Monet toimijat ovat jo esittäneet lausuntoja Liikennekaaresta ja ruotineet sitä mm. juridiikan ja ison määrän sudenkuoppia näkökulmasta.

Omassa lausunnossamme esitämme alan toimijoiden ilmaisemia, heidän elämänsä jo nyt ja myöhemmin, Liikennekaari henkilöliikenneuudistuksen myötä vaikuttavia tekijöitä.

Suurinta, ylipääsemätöntä huolta tuottaa ”pienimuotoisen puuhastelun” salliminen taksialalla 10 000 euroon asti vuodessa, samoin kuin suunnitelmat asemapaikkamääräyksen poistamisesta. Nämä muutokset toteutuessaan tulevat täysin sekoittamaan ja osin alasajamaan suomalaisen laajasti hyväksi koetun taksijärjestelmän. Nykysuomalaiseen taksijärjestelmään kuuluu paljon muuta, kuin yksittäiset asiakkaiden taksimatkat, josta alla tarkemmin.

Sen sijaan markkinoiden avaaminen taksien määrä - / hintasäätelystä, jossa kaikki toimijat toimivat samoilla säännöillä ja samoilla alalla valitsevilla lähtökohtaisilla kustannuksilla ja verotuksella, olisi paremmin hyväksyttävissä. Tässä vaihtoehdossa olisi mahdollisuus säilyttää nykyinen laadukas taksijärjestelmä, jota ala on kehittänyt ja kehittäsi jatkossakin. Taksien määrä ja hintataso asettuisivat kilpailuolosuhteiden mukaan paikalliselle tasolle ja säilyttäisi taksit myös maaseuduilla.

Nykytilanne:

- nykyinen taksiliikenne toimii jo yhdeksättä peräkkäistä vuotta laskevassa taksin kysyntämarkkinassa – takseja on nyt mm. Porissa selkeästi, n. 20 % liikaa. Autot seisovat 10 päivää kuukaudessa tallissa – eli kolmasosan ajasta. Mm. Porissa taksien kuukausittaiset työtunnit ovat parissa kolmessa vuodessa laskeneet n. 320 tunnista n. 260 tuntiin – eli mainitun n. 20 %.

- alan kannattavuus on selkeästi alentunut, joka näkyy mm. iäkkäimpien liikenteenharjoittajien lopettamisina ja liiketoiminnan maksurästien lisääntymisinä. Konkursseiltakaan ei ole vältytty.
- muutamille asemapaikoille on alkanut olla vaikeaa saada yrittäjiä, johtuen vähentyneistä ajoista ja epävarmuudesta muuttuvassa tilanteessa.
- alentuneessa taksikysynnässä maaseudun taksien päivystysmotivaatio on selkeästi alentunut. Tästä mm. Etelä- Pohjanmaan ELY- keskus on lähettänyt Taksiliiton kautta nootin. Miten päivystys toimisi vapaassa järjestelmässä. Vastamme – ei ollenkaan. Nyt ELY- keskuksen toimivallassa on lisätä autoja, jos hiljaisen ajan päivystys ei maistu..
- Suomalaisessa taksissa on jo yli kymmenen vuotta, jo ennen nykyistä taksilakia, ollut maksupäätteet korttimaksuille. Mm. Saksassa ja Ranskassa takseissa käytetään lähes yksinomaan käteistä rahaa – vieläkin. Alan vapautuessa, elinkeinon eriarvoisuuden lisääntyessä ja kiristyvässä kilpailussa kustannuksia karsitaan. Maksupäättekustannuksia välteltäessä paluu käteiseen rahaan on väistämätön myös Suomessa.
- Kyydinvälitys on nykyään kehittyntä; GPRS / satelliitti välitteinen kautta maan ja nyt myös Valopilkku mobiilisovelluksella tapahtuvaa. Myös pientavaraliikenteessä on mobiilisovellus taksien käytössä: eSend.
- Suurimmassa osassa nykytakseja on Alkolukko, joka varmistaa asiakkaille raittiin kuljettajan.

#### Ilman taksilupaa toimivan taksiliikenteen harjoittamisen vaikutukset nykymuotoiseen taksiliikenteeseen

- Esim. Porin kokoisessa kaupungissa puuhastelijoita löytyy työttömien ja nuorison ja vuorotyötä tekevien keskuudesta arvattavasti helposti sata pari, joka tarkoittaisi n. 1 – 2 M euron häviämistä nykyisiltä takseilta 10 000 euron vuosiliikevaihdolla per puuhastelija. Kermankuorijat veisivät ison osan taksiryttäjien perustuloa ruuhkahuipuissa; esim. Porissa Suomi Areena ja Pori Jazz- tapahtumissa ja muiden juhlien yhteydessä kysyntähuipuissa. Perustulopohjan romahtaessa seurauksena olisi iso määrä alalta katoavia taksiammattilaisia konkurssien ja luopumisien kautta.
- Kun iso osa taksien perustulopohjaa katoaa puuhastelun sallimisen kautta, heikentää se ja osin tuhoaa taksipalvelujärjestelmän kokonaisvaltaisen toimivuuden. Mm. yhteiskunnan sairausajojen, sote-ajojen ja koulukyytien hoitaminen vaarantuu välityskeskusten toimintaedellytysten heikentyessä ja osin lakatessa. Toimiakseen entisenlaisesti uudessa markkinassa järjestäytyneen taksiorganisaation olisi korotettava hintojaan. Tämä johtaisi myös yhteiskunnan kulujen nousuun. Kilpailutuksissa tarjottavien palveluiden hintojen olisi noustava selkeästi. Puuhastelijat eivät ole yhteiskunnan kyytien suorittajien joukossa, eivätkä tarvittavan tekniikan ja koulutuksen / laatusertifikaattien piirissä. Ammattimainen taksiliikenne vähenee ja tuhoutuu muutamassa vuodessa, jos puuhastelu sallitaan taksimarkkinoilla.
- Välityskeskuksia lopettaa ja välitystä siirtyy ulkomaisille toimijoille – samoin osa rahaliikenteestä ja veroista myös.

- Kenttävalvonta alalta katoaa. Nykyisin alalla on tehokas omavalvonta autoilija- ja kuljettajasopimuksien sitouttaessa laatuun. Keskukset ja taksit ovat suurimmalta osin laatusertifioituneita. Yhtiöillä on laatuvalvonnassa taksitarkastajajärjestelmä, joka valvoo palvelun laatua kentällä.
- Välityskeskuksissa työskentelee satoja henkilöitä – Porissakin yhteensä 20 henkilöä. Perustulon romahtaessa yrittäjien kyky työllistää välityskeskusten henkilöstöä menetetään.
- Koko taksiala työllistää Suomessa 20 000 – 30 000 henkilöä. Taksiammattilaisten määrä romahtaa puuhastelun sallimisen myötä radikaalisti. Kuljettajat siirtyvät ainakin osin ”pienimuotoisiksi” puuhastelijoiksi.

Liikennekaari ei huomioi ollenkaan nykyistä taksijärjestelmää yhteiskunnan ajojen toteuttajana – kuljetusten onnistumista edellyttävän taksijärjestelmäkokonaisuuden riippuvuutta perustaksitoiminnasta, jonka puuhastelu romuttaa.

Nykyinen taksijärjestelmä ei tarvitse yhteiskunnan tukea järjestelmien ylläpitämisessä. Taksiryttäjät ylläpitävät ja kustantavat suurimman osan n. 30 välityskeskusten toiminnasta. Osan maksavat tilausvälityksestä taksin vielä tilaavat asiakkaat. Välityskeskukset rakentavat paljolti kuljetusten reitit ja ottavat vastaan päivittäiset reittimuutokset. Samoin keskukset laskuttavat kuljetukset ”yhdellä laskulla” sen sijaan, että jokainen laskuttasi ajonsa kukin erikseen. Kela on jo neljän vuoden ajan todennut yhteistyön kannattavaksi nykyisen taksijärjestelmän kanssa yhteistyössä.

Taksiala rahoittaa yksinään taksien puhelintilausvälityskeskusten toiminnan, samoin kuin digitaalisten tilausvälitysovelluksen Valopilkun toteutukset ja Kelan taksien suorakorvausjärjestelmän. Yhteiskunta on säästänyt Kelan suorakorvauksen järjestelmien rakentamisessa miljoonia ja sen pyörittämisessä vuosittain yli kymmenen miljoonaa + vuotuiset n. 16 miljoonan säästöt kuljetuksissa. Satakuntalaisille yrittäjille suorakorvaus kustantaa n. 500 000 euroa joka vuosi. Samansuuruisen määrän maksaa välityskeskusten ylläpito muuhun taksiliikenteeseen – mm. Sote- kuljetuksien ja koulukyytien hallinnointi sekä normaali tilausliikenne. Välityskeskuksia tarvitaan edellä mainitun lisäksi mm. Kela- suorakorvauksen toteuttamisessa ja kuntien sote- kyytien hallinnoijana, joita on ja ollaan enenevässä määrin toimittamassa kunnille – Satakunnassa mm. Rauman kaupungille. Myös muualla Suomen kaupungeissa on jo toteutettu vastaavia projekteja. Palvelussa kulkeva asiakas maksaa taksiin ainoastaan omavastuun ja loppu kustannuksesta laskutetaan yhdellä sähköisellä laskulla kunnalta. Palvelussa tilauskustannuksen maksaa kunta – asiakkaalle siis ilmainen, niin kuin mm. VPL ja SPL määräävät. Nykyjärjestelmässä on menossa pilotointi, jossa SHP:n ja kuntien ja esim. vakuutusyhtiöiden asiakkaita matkustaa samassa taksissa ja kustannuksia jaetaan.

Toistamme – jos perustaksitoiminnasta katoaa pohja, pienimuotoisen taksiliikenteen sallimisen 10 000 euroon asti kaikille vapaana harrastustoimintana, kärsivät ja myöhemmin estyvät yhteiskunnan ajojen järjestäminen myös VPL, SPL ja KVL ajoissa. Tämä tapahtuu kyseisen toiminnan rahoittajien – taksiryttäjien toimintaedellytysten heikentyessä ja osin romahtaessa. Nykyjärjestelmä on

mahdollistanut iäkkäiden ihmisten pidempään kotona asumisen luotettavan taksijärjestelmän avulla asiointiliikenteen hoituessa.

Saman tuho vaikutuksen yrittäjille aiheuttaa asemapaikkamääräysten poistuminen. Maakunta tyhjenee ja vilkkaammille paikkakunnille kasaantuu yhä enemmän takseja ja puuhastelijoita jo alentuneille markkinoille.

Muun liiketoiminnan ohessa on myös suunniteltu sallittavan taksitoimintaa ilman taksilupaa. Kaiken kaikkiaan olisi ainakin viisi eri tapaa harjoittaa laillisesti taksiliikennettä, ja vielä vaikeasti tunnistettava laiton toiminta laillisen päälle. Melkoinen sekameteli, jossa kuluttaja ei aina tietäisi missä systeemissä matkustaa.

Pienimuotoisen taksitoiminnan salliminen vaikuttaa alan ammattilaisten investointeihin. Autokauppa ja autojen huoltotoiminta vähenee ja laskee autoalan työllisyyttä. Ympäristöystävällisten autojen tulon taksimarkkinoille katkeaa – autokanta vanhenee, tekninen edistyminen perinteisessä taksimarkkinassa pysähtyy ja taantuu. Halpojen saastuttavien käytettyjen autojen tuonti ulkomailta työkaluksi lisääntyy.


Jos nykyinen taksijärjestelmä nyt ajetaan alas, niin sen korjaaminen puhumattakaan palauttamisesta tulevaisuudessa ei enää onnistu. Alalla pärjäämisen ennustettavuus ja luottamus vakiintuneisiin olosuhteisiin olisi näin tuhottu.

Mikään taho ei olisi tyytyväinen uuteen mullistuksen kokeneeseen taksialaan.

Me alan toimijat uskomme, että olisi löydettävissä ”kompromissi”, jossa nykyinen hyvä taksijärjestelmä – nimenomaan järjestelmä voidaan säilyttää ja sitä edelleen kehittää, jota uutta nyt Liikennekaareissa haetaan täydellisen mullistuksen kautta. Nykyjärjestelmä ei miltään osin ole minkään uuden kehittämisen esteenä taksialalle. Puolueettoman tutkimuksen mukaan n. 73 % suomalaisista kuitenkin pitää nykytaksijärjestelmää hyvänä.


Toivomme nyt päättäjiltä kokonaisharkintaa ja kokonaisvaltaista vaikutusarviota parhaan päätöksen synnyttämiseksi.

#### **Satakunnan Aluetaksi Oy**

  
Jukka Läntinen, taksiryrittäjä  
hallituksen puheenjohtaja

  
Kalevi Koski, taksiryrittäjä  
hallituksen jäsen | - sihteeri

#### **Porin Taksiautoilijat Ry**



Juha Mäntylä, taksiryrittäjä  
puheenjohtaja