

23.5.2016
LVM/2096/03/2015**Lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Lausunto on tehty Liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Tämän lausunnon keskiössä on nimenomaan taksiliikenne Suomessa.

Hinnoittelu

Taksiliikennelaissa säädetään toimivaltaisen viranomaisen tehtävästä seurata taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä toimialan kannattavuuden kehitystä alallaan. Henkilöliikenteessä taksin markkinaosuus on vain 1,4 % (Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013), joten kyseessä on hyvin pieni henkilöliikenteen markkinaosuus. Taksiliikenteen liikevaihto oli noin 1 miljardi euroa koko julkisen liikenteen liikevaihdosta Suomessa. Taksiautoja on noin 10 000 Suomessa. Tämä tarkoittaa keskimäärin 100 000 euron liikevaihtoa / taksiauto. Työntekijälle maksettava palkka sivukuluineen vähentää yrityksen tulosta noin 60 %. Jäljelle jäävällä tulolla maksetaan ammattikäyttöön otetun auton vakuutusmaksut, rahoitus-, polttoaine- sekä huolto- että muut liiketoiminnan kulut. Johtopäätöksenä tästä voi todeta sen, että taksiliikenteen harjoittaminen ei tälläkään hetkellä välttämättä takaa kohtuullista voittoa, vaikka käytössä on enimmäishintasääntely.

Suomen korkeat työvoimakustannukset vähentävät alan kannattavuutta. Jos enimmäishintasääntely puretaan, on sillä vaikutusta nimenomaan taksimatkan hinnan nousun suuntaan, jotta toiminnalla on mahdollista saavuttaa kohtuullinen voitto. Myös kuluttaja-asiamiehen lausunnossa mainitaan, että enimmäishinnoittelu turvaa kuluttajille kohtuuhintaisen palvelun kaikissa tilanteissa. Hallituksen esityksessäkin mainitaan, että hintojen laskun tasoa on vaikea arvioida, koska toimivat markkinat myös karsivat pois kaikkein kannattamattomimpia palveluita.

Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten kustannukset ovat nousseet mm. terveyspalveluiden keskittämisistä aiheutuneet matkojen pidentyminen, laitoshoidon purkamisesta aiheutuneet kuljetusten lisääntyminen, joukkoliikenteen vähentyminen, sosiaalihuoltolain aiheuttamat vaatimukset ja koululaiskuljetusten lisääntyminen lähikoulujen lakkautusten vuoksi. Korvaukset kohdentuvat nimenomaan pieniin kuntiin, joissa on pitkät välimatkat palvelujen piiriin.

Kuntien kilpailutus henkilöliikennepalveluista sekä matkojen yhdistely on saanut aikaan julkisen sektorin korvauksien määrän vähentymistä. Tämä on merkittävä säästö julkiselle sektorille ja sitä on syytä jatkaa ja tehostaa edelleenkin. Yhdistelykeskusten tulee tulevaisuudessa olla mahdollista yhdistellä kuljetuksia vielä tehokkaammin, koska se jo nykyisen lainsäädännön puitteissa mahdollista järjestää. *Tämä vaatii lisää panostusta viranomaisyhteistyöhön.*

Taksiliikennelupa

Hallituksen esityksen mukaan ei-ammattimaisena toimintana pidettäisiin vähäistä toimintaa, jossa henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamisesta saatavien korvaukset jäisivät 12 kuukauden tarkastelujaksolla alle 10 000 euron. Tällainen ei-ammattimainen toiminta ei kuuluisi henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen, jolloin se ei kuuluisi luvanvaraisen toiminnan piiriin. Välityspalvelun tarjoajalle ehdotetaan asetettavan selvitysvelvollisuus siitä, onko kuljetustoiminnan harjoittajalla liikennelupa tai etteivät kuljetustoiminnan harjoittajalle maksettavat korvaukset ylitä 10 000 euroa siinä tapauksessa, että kuljetustoiminnan harjoittaja ei ole esittänyt liikennelupaa. Tämä on hallituksen esityksen mukaan täydentävä keino huolehtia kustannustehokkaasti harmaan talouden torjunnasta kuljetusalalla. Välityspalvelun tarjoajan velvollisuus kohdistuu vain sen välittämiin palveluihin, jolloin sen ei edellytetä tietävän esimerkiksi sitä, tarjoaako pienimuotoista kuljetustoimintaa harjoittava toimija kuljetuksia esimerkiksi myös itsenäisesti tai muiden välityspalvelujen kautta.

Taksiliikenteen tulee olla täysin luvanvaraista. Esityksessäkin mainitaan, että matkustajaturvallisuudesta ei haluta tinkiä. Taksinkuljettajaan liittyviä vaatimuksia ei tarvitsisi täyttää ei-ammattimaisessa toiminnassa. Tällöin kuljettajalta ei muun muassa vaadittaisi Oikeusrekisterikeskuksesta saatavaa otetta, nuhteettomuutta tieliikenteessä, tiettyä ajokorttiluokkaa eikä ikää.

Ei-ammattimainen toiminta mahdollistaisi harmaan talouden lisääntymisen. Tällöin on mahdollista harjoittaa taksiliikennettä ilman lupaa hyödyntäen esimerkiksi käteismaksua ja usean eri välityspalvelukeskuksen välittämiä kyytejä. Ilman lupaa ajavien kalustolle, kuljettajille, hinnoittelulle jne. ei olisi lainkaan vaatimuksia eikä valvontaa. Kuitenkin ammattimaisessa taksiliikenteessä vastuun laiminlyönneistä kantaa taksiliikenneluvan haltija, jonka osalta laiminlyönnit voivat johtaa luvan ja sitä kautta elinkeinon menetykseen. Luvan haltija vastaa siitä, että kuljettajan antama palvelu on asianmukaista. Ei-ammattimaisessa toiminnassa vastuun pakoiu on mahdollista eikä siitä aiheudu elinkeinon menettämistä.

Hallituksen esityksessä mainitaan, että kuljetuksiin tulee käyttää tarkoituksenmukaista ajoneuvoa. Suomessa taksit ovat keskimäärin muuta autokantaa uudempia ja vähäpäästöisempiä. Ei-ammattimaisessa toiminnassa kalustolle ei aseteta vaatimuksia.

Ei-ammattimaisessa toiminnassa toimija ilmoittaisi oman kirjanpitonsa mukaan tulonsa eikä taksamittaria ja sitä kautta tapahtuvaa seurantaa olisi saatavilla. Tämä edesauttaa myös harmaan talouden lisääntymistä.

Luvanvaraisessa käyttötarkoituksessa olevalla ajoneuvolla on merkittävästi korkeammat vakuutusmaksut. Miten asiakkaat ja vakuutusyhtiöt varmistuvat siitä, että ei-ammattimaisessa toiminnassa käytettävällä kalustolla on asianmukainen vakuutusturva otettuna? Luvanvaraisessa käyttötarkoituksessa olevan ajoneuvon liikennevakuutus on noin 4 000,00 euroa ja kaskovakuutus keskeytysturvalla noin 7 000,00 euroa. Liiketoiminta ei voi olla edes kannattavaa ei-ammattimaisessa toiminnassa, koska pelkästään vakuutusmaksut voivat aiheuttaa kuluja enemmän kuin sallittu liikevaihto. *Miten Liikennevakuutuslaki on otettu huomioon valmistelussa?*

Taksiautossa soitettavasta musiikista maksetaan korvauksia muun muassa Teosto ry:lle ja Gramex ry:lle. *Miten nämä yhdistykset saavat selville yrityksen yhteystiedot korvausten perimistä varten ei-ammattimaisessa toiminnassa olevalta yritykseltä?*

Vaikutukset

Harmaa talous lisääntyisi ei-ammattimaisen toiminnan vuoksi. Palvelun laatu heikkenisi taksinkuljettajan, kaluston ja koko palvelukokonaisuuden osalta, koska valvontaa ei olisi.

Harvaan asuttujen alueiden taksin saanti muuttuisi vaikeammaksi ja hintavammaksi, jolloin kuntien maksamat kustannukset nousisivat.

Ei-ammattimaisessa liikenteessä oleva kalusto tulisi olemaan vanhempaa autokalustoa, joten ympäristövaikutukset tulevat lisääntymään, koska kalusto ei ole enää vähäpäästöistä.

Taksinkuljettajaan liittyvät vaatimukset lisäävät Oikeusrekisterikeskukseen saapuvien toimituspyyntöjen määrää.

Kun lupa ei olisi autokohtainen, vaikeutuisi mahdollisuus osoittaa, mitkä autot todella ovat taksiliikennekäytössä ja oikeutettuja verohuojennuksiin. Myös hallituksen esityksen mukaan muutoksen arvioidaan alentavan autoveron verokertymää.

Hallituksen esityksen mukaan konkreettisia vaikutuksia kansantalouteen on vaikea täsmällisesti arvioida etukäteen. Ei ole mahdollista tarkasti arvioida, missä vaiheessa positiiviset vaikutukset alkavat näkyä käytännössä.

Johtopäätökset

Taksiliikenne tulee säilyttää luvanvaraisena elinkeinona. Ei-ammattimaista toimintaa ei tule hyväksyä missään muodossa.

Taksimatkoihin maksettava enimmäishinta tulee olla säädeltyinä.

Matkojen yhdistelyä voidaan lisätä panostamalla viranomaisyhteistyöhön ja digitalisaatioon jo nykyisenkin lainsäädännön puitteissa.

Tampereella 23.5.2016

Tiina Jokisalo-Kansikas

Taksi X80 Oy
Tampere

LIITTEET

[Adressi allekirjoituksineen ja kommentteineen](#)