

23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi) ja [liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto

**VIITE LVM/2096/03/2015**

**Lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja siihen liittyviksi laeiksi**

Keski-Suomen Taksiryttäjät ry toiminta käsittää Keski-Suomen maakunnan alueen. Edustamme taksiliikenteessä maaseutupainotteista liikennepalvelua ja alueella toimii useampi tilausvälitysyhtiö.

Taksipalveluiden kattavuus ja laatu on perustunut taksien sääntelyyn joka on mahdollistanut myös harvaanasutulla seudulla taksien hyvän saatavuuden. Jatkuvaan 24/7 päivystykseen ja palvelun tarjoamiseen kaikkina vuorokauden aikoina on ollut elinehto alalle. Taksilla on merkittävä rooli yhteiskunnallisten kuljetuspalveluiden tuottajana ja tämän verkoston turvaaminen kaikin mahdollisin keinoin turvaa saatavuuden ja luotettavat taksipalvelut myös tulevaisuudessa.

Mielestämme taksilain uudistukset pitää tehdä nykyistä lainsäädäntöä korjaamalla ja tarkentamalla liikenteen harjoittamisen ehtoja. Taksien määrällinen sääntely on perusteena kattavalle liikenteelle. Määrällisen sääntelyn kautta voidaan kustannukset säilyttää yhteiskunnan kannalta järkevällä tasolla. Näillä keinoilla voimme välttyä huomattavalta kustannusten nousulta. Nykyisillä hinnoilla olemme jo Pohjoismaiden edullisimmasta päästä. Taksimäärän suhteen jo nykytasolla meillä on takseja enemmän kuin naapurimaissa.

## **YLEISTÄ TAKSILIIKENTEESTÄ**

Lakimuutoksen toteutuessaan esitetystä muodostaan ajaa nykyiset taksirytykset täysin ennakoimattomaan tilanteeseen. Miten taksirytytys voi enää vastata niistä velvoitteista, joihin on sitoutunut vain muutamaa vuotta aiemmin aloittaessaan taksirytytoimintansa? Esitys romahduttaa taksiliikenteen ja sen roolin merkittävänä julkisten kuljetuspalveluiden tuottajana henkilöliikenteen sektorilla sekä vaarantaa palvelun saatavuuden varsinkin maaseuduilla.

## **KELAN KORVAAMA LIIKENNE**

Nykyisellään taksit hoitavat suorakorvauksella Kelan korvaamaa liikennettä sopimus- ja osittain kilpailutus perusteisesti. Taksien rooli Kelan korvaamien taksimatkojen palvelun tarjoajana on tuottanut miljoonien eurojen kustannussäästöt yhteiskunnalle vuosittain Kelan korvaamissa matkoissa. Tämä on osoitettavissa suoraan Kelan omista laskelmista vuosittain. Pelkästään Keski-Suomessa säästöt ovat olleet lähellä miljoonan luokkaa vuositasolla.

Nyt matkat on korvattu vahvistetun taksihinnan mukaan. Taksiliikennelain muutoksen toteutuessaan esityksen mukaisena, tulisi Kelan kilpailuttaa myös kuljetukset, joka muodostuu ongelmaksi jo aikataulullisesti lain tullessa voimaan 1.1.2017 alussa. Aikataulullisesti tämä vaikuttaa lähes mahdottomalle esityksen mahdollistamassa muodossa vain muutaman kuukauden siirtymäajalla.

Liikennekaaren toteutuessa esitetystä muodostaan vaarantaa laadukkaan palvelun saamisen erityisesti maaseudulla. Lähellä olevia takseja ei ole saatavilla ja palvelun saanti hidastuu merkittävästi. Asiakkaalle muodostuu myös melkoiseksi ongelmaksi saada oikeanlainen taksi ja palvelu mm. terveydentilaansa liittyen, kun jatkossa liikenne olisi sallittu mitä erilaisimmilla ajoneuvoilla nykyiseen verrattuna. Samoin tämä asettaa kuljetus toiminnan eriarvoiseen asemaan kalustoon perustuen.

## **YHDENVERTAISUUS**

Henkilöliikenteen toimialaa tulee käsitellä yhdenvertaisesti riippumatta harjoitetaanko liikennettä taksilain mukaan tai EU liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisesti. Yhteneväinen tulee olla myös käytäntö verotuksellisesta näkökulmasta kaikilta osin, koskien ajoneuvoverotusta ja käyttömaksuja. Miksi myöskään tarjoaisimme mahdollisuuden yrittäjälle tulla Suomeen harjoittamaan kuljetustoimintaa, koska toisen suuntaista mahdollisuutta ei ole kuitenkaan olemassa.

## **ALALLE PÄÄSY JA YRITYSTOIMINNAN ALOITTAMINEN**

Jatkossakin olisi alalle tulemiseksi tarvittava yrittäjäkoulutus, mikä voisi olla yhteinen koko henkilökuljetus alalla. Kuljettajan rooli työssään ei ole vain auton kuljettamista, mihin uudistuksella näytetään vain pyrittävän. Taksinkuljettajan tehtäviin kuuluu lasten, vanhusten ja vaikeavammaisten avustamista kuljetustehtävän lisäksi. Tähän valmistautumaton ja perehtymätön kuljettaja ei pysty suoriutumaan siitä tehtävästä, jota tilaaja olettaa saavansa entiseen verrattuna. Taksit kuljettavat ala-ikäisiä lapsia ja muuten huollettavia asiakkaita päivittäin. Tässä kohdassa pitää turvata asiakkaan asema, jotta kuka tahansa ei voi tehtävää suorittaa. Usein jo pelkkä kommunikointi muodostuu ongelmaksi, mikäli tarvittava koulutus puuttuu. Tämä asettaa liikenteen täysin uuteen asemaan, jossa enää luotettava ja tasalaatuista palvelua ei ole saatavilla. Lainsäädäntöön tulisi jättää velvoitteita ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi, viitaten nykyiseen ammattipätevyys lainsäädäntöön ei kuitenkaan mitään pakotusta vaan mieluummin laadun näkökulmasta.

Kuljetustoiminnassa tulee huomioida erilaisten palveluiden yhdistäminen henkilökuljetukseen. Ei ole tavoiteltavaa vain kuljettaa asiakasta ja muu asiakkaan tarvitsema hoito kulkisi perässä toisella autolla. Lainsäädännön tulee kuitenkin mahdollistaa erilaisten asioiden yhdistäminen kuljetukseen esim. pienimuotoinen muu avustaminen kuljetuspalvelun lisäksi ja maaseudulla kauppakassien ja tavaroiden kuljettaminen asiakkaiden ohessa.

Erilaisten liikennemuotojen harjoittaminen taksiliikenteenä ei pitäisi olla mahdollinen. Kaikkia alalle tulijoita tulisi käsitellä yhtäläisesti ja yhdenvertaisesti riippumatta millaisella tavalla liikenteensä aloittaa.

### **PIENIMUOTOINEN PUUHASTELU**

Lakiesityksessä on esitelty erilaisia vaihtoehtoja liikenteelle ja sen aloittamiselle. Pienimuotoinen puuhastelu alle 10 000 euron rajoissa tarkoitettava taksiliikenne, mikä ei olisi ammattimaista toimintaa. Tämä hämärtää yritystoimintaa ja suosii harmaan talouden kehittymistä kuljetusalalle. Tämä liikenne tulisi toimimaan myös oleellista epävarmemmin kuin taksiliikenne, jolle omaa roolia on kuitenkin, mutta valvonta unohdettu kokonaan. Lainsäädäntö tulee olla yhtenäinen ja tasapuolinen kaikille. Alle 10 000 euron liikenteen hoitamiseksi tulee asettaa esim. ympäristöön perustuvia vaatimuksia ja julkisten varojen kautta maksettaviin kuljetuksiin hintakattoja, jotta se ei suoraan kilpaile kustannuksiltaan kalliimman luvanvaraisen liikenteen kanssa.

### **LIKENNÖINTI MUSEOAJONEUVOLLA**

Museoautoilla liikennöinti on jo nykyään mahdollinen. Museoautolla saa liikennöidä 30 vuorokautta ja liikennöinti määrä tämän aikarajan puitteissa on mahdollinen. Liikennekaareen on syytä säilyttää tarkennus jatkossakin lainsäädännössä, miten liikennettä harjoitetaan. Museoajoneuvolla on edullisemmat vakuutukset ja vapautus ajoneuvomaksuista. Tämä ei ole tasavertaista liikenteen harjoittamisessa tulevaisuudessakaan. Edellytykset kaikilla tulee olla yhdenvertaiset. Kaikki liikennemuodot tulee rekisteröidä jatkossa myös ajoneuvolla harjoitettava liikenne, jotta kaikki on myös valvottavissa ja tiedossa kuinka paljon yrittäjiä on olemassa.

### **LIKENNELUPA JATKOSSA**

Liikenneluvasta tulisi esityksessä yritysکوhtainen lupa ja liiketoimintaa voisi harjoittaa missä tahansa Suomessa rajoittamatta kaluston määrää. Tätä määrätessä tulisi tarkastella, onko liikenneluvalla kuitenkin asetettava ensisijainen liikennöntialue, joka voisi jatkossa olla vain kunta ilman lisärajoitteita. Lupaa edelleenkin olisi haettava ja se voitaisiin myöntää tarpeeseen huomioiden alueellinen tarve ja vaatimus, mikäli

edellytykset esim. vakavaraisuudelle täyttyvät. Tiedon keräämistä ja valvontaa tulee aktiivisesti kehittää automaattisempaa ja digitaalisempaan suuntaan. Liikenteestä vastaavan henkilön rooli ja merkitys taksiliikenteelle tulee määritellä ja henkilön pitää pystyä vastaamaan omasta tehtävästään kaiken aikaa. Koko Suomen kattava liikennöinti ei voi onnistua yhdeltä liikenteestä vastaavalta henkilöltä siten, että riittävä laatu toteutuu.

Valvontaan tulee kiinnittää erityinen huomio, jotta epärehellisyys tai muutoin rikollisen toiminnan johdosta lupa ja oikeus kuljettamiseen voitaisiin aina päättää. Uudistuksen yhteydessä jää hieman avoimeksi, miten valvonta tulisi järjestää.

### **ERITYISKALUSTO RIITTÄVYYS JA KUSTANNUKSET**

Tulevaisuudessa muodostuu ongelmaksi myös erityiskaluston saatavuus varsinkin haja-asutusalueilla. Keski-Suomessa pelastuslaitos ja ambulanssitoimi käyttää kiireettömissä kuljetuksissa takseja apuna kuljetuksissa päivittäin. Ensihoito yksikö toimii usein tilanteissa, jossa vain tarvittava ensihoito annetaan paikan päällä ja tämän jälkeen asiakkaalle tilataan taksi jatkokuljetukseen terveydenhuollon yksikköön. Paaritaksin kustannus on noin kolmannes ambulanssilla tehtävän matkan kustannuksista. Mikäli tätä taksikalustoa ei olisi saatavilla maaseudulla, lisää se runsaasti pelastuslaitoksen ambulanssien kapasiteetti tarvetta ja saattaa vaarantaa jonkun oikeasti kiireellisen kuljetuksen toteuttamisen. Näitä ensihoidon tilaamia taksimatkoja tehdään tuhansia kilometrejä kuukaudessa.

Samoin taksiliikenteen harjoittamisen kannalta tulee määritellä vaatimus taksiliikenteeseen sopivasta kalustosta liittyen kapasiteettiin ja ympäristön arvoihin liittyvistä tekijöistä.

### **TAKSIN VÄLITYSTOIMINTA JA YHTEISLIIKENNE**

Taksinvälitystoiminnan tulee myös olla valvottua ja yhdenmukaista viitaten yhteiskunnan kuljetuksiin riippumatta miten sitä harjoitetaan. Erityisen hankalaksi tilanteen muodostaisi kahdennetut markkinat ”perinteinen” tilaustoiminta ja paljon korostetut uudet digitaaliset markkinat. Nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa jo tilausten

ja palveluiden digitalisoinnin ja kehittämisen viitaten Valopilkku sovelluksen käytöstä lähes koko maan kattavana. Tilausvälityksen osalle tulee asiakkaalle turvata jatkossakin mahdolliseen tehdä ennakkotilaus tilauskeskukseen ja saada palvelu luotettavasti, jonka suorittaa vain luvallinen taksi. Tilausvälityskeskus huolehtii mm., että liikenneterminaaleissa on riittävä määrä taksikalustoa saatavilla.

Taksien yhteiskäyttö ja yhteisliikenne tulee huomioida lain toteutuksessa siten, että paremmin voitaisiin asiakkaalle etsiä aina lähin vapaa taksi laadun kärsimättä. Pitää selvittää mahdollisuudet, jossa palaavia autoja voidaan tehokkaammin käyttää hyödykseen kaikissa tilanteissa. Sekä tulee luoda mahdollisuus suurtahtumien aikana vapaasti käyttää kaikkia alueella olevia takseja, tähän löytyisi jo valmis avoin rajapintakin olemassa.

### **SIIRTYMÄSÄÄNNÖS**

Liikennekaaren voimaan tulon osalle vain muutaman kuukauden mittainen siirtymäaika vaikuttaa täysin kohtuuttomalle. Siirtymäajaksi on saatava kohtuullisuuden rajoissa oleva aika, mikä mahdollistasi nykyisille yrittäjille ja muille toimijoille kohtuullisen sopeutumisen muuttuvan lainsäädäntöön. Toiminnassa oleville yrittäjille tulee antaa mahdollisuus sopeuttaa toimintansa mahdolliseen uuteen lainsäädäntöön liittyen ennen uuden lainsäädännön voimaan tuloa. Käsitksemme mukaan liikennekaaren tulisi astua voimaan aikaisintaan vuoden 2018 aikana. Uudistuu vaatii kuljetusten ja toiminnan kilpailuttamista, jota ei ehditä toteuttaa ennen 2017 vuoden vaihdetta.

Liikennekaaren sisältö taksiliikenteen tulevaisuuden turvaamiseksi tulee perustua nykyisen lainsäädännön kehittämiseen ja muuttaa tarvittavat lainkohdat paremmin käytäntöä vastaavaksi..

### **Keski-Suomen Taksiryttäjät ry**



Seppo Tarvainen  
puheenjohtaja



Harri J. Holttinen  
toiminnanjohtaja