

JOS ET YMMÄRRÄ NYKYTILAA – ET VOI LUODA TULEVAISUUTTA!

TAUSTA:

Suomen voimassaoleva taksilaki on syntynyt vuosikymmenten aikana korjaamalla todettuja epäkohtia.

Sidosryhmien antaman palautteen perusteella vuosikymmenten saatossa lakia on korjattu siten, että on syntynyt kansainvälistä tunnustusta saanut järjestelmä. Turvallisuuden, selkeyden ja toimintavarmuuden osalta se on todennäköisesti paras koko maailmassa. **Suomalainen taksijärjestelmä on potentiaalinen vientituote – siis EI tuhoamisen kohde!**

Keskeisiä sidosryhmiä kehitystyössä ovat olleet 1) taksin asiakkaat 2) autoilijat 3) alueelliset tilauskeskukset 4) kunnat ja kaupungit 5) valvontaviranomaiset (poliisi, verottaja)

Nykyisin voimassaoleva taksilainsäädäntö ei ole ”aikansa lapsi” kuten joku muutaman viimevuoden aikana kehitelty älypuhelinsovellus. Todellisuudessa nämä ns. ”applikaatiot” tarjoavat vain yhden tilauskanavan muiden jo olemassa olevien joukkoon. On syytä muistaa kolme totuutta:

- 1) ”Digitalisointi” ei siirrä ihmistä tai tavaraa paikasta toiseen.
- 2) ”Digitalisointi” tuo ainoastaan uuden tilauskanavan jo valmiina olevien jatkeeksi
- 3) ”Digitalisointi” mahdollistaa ainoastaan fyysisten siirtopalveluiden ja muiden palveluiden keskinäisen yhdistelyn: auto tuo kirjepostin – mutta kirjeposti ei tuo autoa!

”Digitalisointi” taksialalla on ollut markkinaehtoista toimintaa jo vuosia. Sen osalta tulevaan lakiin ei tarvita kirjauksia.

Kaikki ”digitaalisuuden” mahdollisuudet on Suomessa jo valmiiksi todettu, tiedostettu ja toimeenpantu: ”VALOPILKKU” on älypuhelinsovellus, joka mahdollistaa taksin tilaamisen kaikkialla Suomessa täsmälleen samalla tavalla, tasa-arvoisesti ja samalla hinnalla.

Toisin kuin ylikansallinen ja ”harmaan talouden” hyödyntämiseen perustuva henkilökuljetuspalvelu ”UBER”, Suomen Taksiliiton toteuttama ”VALOPILKKU” linkittyy alueellisten tilauskeskusten järjestelmiin ja kykenee täysipainoisesti hyödyntämään ammattimaisten taksinkuljettajien paikallistuntemuksen. Lisäksi – toisin kuin ”UBERissa” - maksuvälineiksi kelpaavat tilannekohtaisesti kaikki luotto- ja pankkikortit sekä käteinen raha. Sinetöity taksamittari antaa verottajalle valmiudet tarkistaa kaikki yrityksen tulovirtaan liittyvät asiat.

LIIKENNELUPIEN MÄÄRÄSÄÄNTELYSTÄ LUOPUMINEN:

Tämä tarkoittaa samalla automaattisesti myös hinnoittelun vapautusta.

KYSYMYKSIÄ 1: Koska nykyisellekään määrälle takseja ei riitä kohtuullisen toimeentulon antavaa kysyntää, miten tilanne paranee, jos autojen määrä esimerkiksi kaksinkertaistuu?

Taksin käyttö on tarveohjautuvaa toimintaa. Siksi hintojen pudotus 50 %:lla EI kasvata kysyntää 50 %:lla.

Perussyitä tähän on kolme:

- 1) Ei ole spontaania tarvetta: ei ole kiire
- 2) Muita liikennevälineitä on helposti saatavilla
- 3) Taksi – ”pimeä tai virallinen” - on joka tapauksessa kallis väline suhteessa joukkoliikenteeseen.

On puhdasta ”toivotaan, toivotaan” –ajattelua eli opportunistia kuvitella, että hintojen radikaalikaan pudotus johtaisi käyttöasteen nousuun samassa suhteessa! Tarjonta EI kasvata kysyntää.

- konkurssit, avioerot ja itsemurhat tasaavat tarjonnan
- asiakkaan kokemaa laatua heikkenee tai poistuu kokonaan
- kysyntä palautuu luotettavien paikallisten tilauskeskusten alla toimivien autoilijoiden yhteisöihin
- enimmäishinnoittelun määrittää KELA (jos KELA:a enää onkaan vuonna 2018...?)

ASEMAPAIKKAVELVOITTEEN POISTAMINEN:

Taksi on tyypillinen sekä paikkaan ja että aikaan sidottu palvelu. Eräs merkittävimmistä lisäarvoista syntyy paikallistuntemuksesta.

Ylikansalliset ”applikaatiot” tulevat aluksi hälventämään kaikkea paikallisuutta. Tämä illuusio ei koske ainoastaan taksipalvelua.

Tässä kohdin tavaroiden ja palveluiden ostamisessa on kuitenkin merkittävä ero: sarjatuotantona tehty uistin on aina sama – ostipa sen Berliinistä sunnuntaina klo 23:50 tai Posiolta maanantaina klo 10:25. Lisäksi tarjouksesta ostetun tavaran voi varastoida, jos ei sitä heti tarvitse tai kun sitä on jo käytetty.

Uistin maksetaan kun se on vastaanotettu. Uistinta ei makseta siinä vaiheessa, kun sitä käytetään – eikä sitä voi palauttaa, jos kalaa ei tullut. Myyjää ei kiinnosta, missä asiakas aikoo uistintaan käyttää. Eikä ostajaa kiinnosta, mistä sarjatuotantouistin tuli ostettua.

Kuljetuspalvelua ei voi ostaa varastoon. Hinta voidaan sopia etukäteen, mutta suorite tapahtuu kertaluonteisesti sovittuna aikana sovituksessa paikassa. Matka maksetaan heti tai hyväksytään laskulla veloittavaksi kun on päästy perille. Myyjää ei kiinnosta, miksi asiakas halusi paikasta A paikkaan B. Mutta ostaja on kiinnostunut, mistä lähtee matkaan ja mihin on menossa. Koska se vaikuttaa sekä taksin saatavuuteen että ajettavan matkan hintaan.

Mikä siis erottaa uistimen ja taksipalvelun ostamisen internetin kautta?

Uistimen ostajalla on AINA etukäteen käsitys siitä, missä hän tulee kalastamaan ja mitä kalalajeja. Taksipalvelua käytetään hyvin usein täysin spontaanisti: odottamaton kiire, odottamaton säätilan muutos, oma tai lapsen sairastuminen, lievä loukkaantuminen, pitkäksi mennyt illanvietto, joukkoliikenteen häiriöt, oman auton rikkoontuminen, turvallisuuden tarve öisin, perheväkivalta jne.

Toki on myös ennalta suunniteltua taksin käyttöä. Ääriesimerkkeinä päivittäiset koululaiskuljetukset (maksajana kunta) ja kolmasti viikossa toistuvat dialyysipotilaiden kuljetukset (maksajana KELA).

Oma lukunsa ovat kyydit joukkoliikenneterminalleilta (satamat, rautatie-, linja-auto, metro- ja lentoliikenneasemat). Näiden osalta suomalaiset ovat tottuneet, että jatkokyytejä varten takseja on aina paikalla.

KYSYMYKSI 2: *Mihin asiakas voi vedota, jos kuljettaja ilmoittaa hinnan eikä koskaan löydä perille?*

KYSYMYKSI 3: *Kuinka tapahtuu taksien kilpailutus laivasatamissa ja lentoasemilla, kun autoja on paikalla n. 60 ja asiakkaita jonossa "kilpailuttajan" takana sama määrä? Autot eivät pääse ajamaan toistensa läpi, joten kaikkien on odotettava ensimmäisen hintaneuvottelun tulosta, sitten toisen, kolmannen jne. Tätäkö halutaan: kehitysmaille tyypillinen huutokauppa alkaa sivistysvaltion maahantuloterminaaleilla?*

KYSYMYKSI 4: *Missä ovat taksiasemat? Asemapaikkavelvoitteen ja määräsääntelyn poistaminen tuottaa logistisen ongelman, koska varsinkaan Helsingissä autot eivät nykyisinkään mahdu niille osoitetuille paikoille. Iltaisin taksiasemat siirtyvät suosituimpien ravintoloiden oville. Keikat jaetaan huutokaupalla ja viimekädessä "oman käden oikeudella" eli väkivaltaisesti -> poliisia tarvitaan!*

HINNOITTELUN VAPAUTUS JA PALVELUN MAKSAMINEN:

Yksittäisen taksimatkan hinnoittelussa on tunnistettavissa neljä hintakomponenttia:

- 1) Kiinteä lähtömaksu
- 2) Matkaveloitus
- 3) Aikaveloitus
- 4) Erilaiset lisämaksut

Teoreettinen vähimmäismäärä erilaisia maksukombinaatioita on siten 16 kappaletta.

Jos Helsingissä on esimerkiksi 1.000 taksiyritystä ja jokainen soveltaa kombinaatioita omalla tavallaan, asiakkaan tulee valita 16.000 hintavaihtoehdosta **tilannekohtaisesti edullisin!**

Sanomattakin on selvää, että tehtävä on lähtökohtaisesti mahdoton. Todennäköiset seuraamukset:

- 1) Ennakkotilauksia käytetään nykyistä enemmän ja niitä myös kilpailutetaan – koska on aikaa.
- 2) Kiinteähintaiseksi sovitut kyydit yleistyvät (hintoihin lisätään liikennemuuhkalisä)
- 3) Riitatilanteet yleistyvät, vaikka sopimusehdot olisivatkin asiakkaan käytössä
- 4) "Harmaa talous" yleistyy, koska tulot eivät riitä (kuitit kirjoitetaan käsin, käteiset pidetään itse)
- 5) Poliisi, oikeuslaitos ja kuluttajariitalautakunta ylityöllistyvät taksien ansiosta
- 6) Nykyisin voimassaoleva "valvottu joustavuus" menetetään ->
- 7) "Virallista" taksia ei Suomessa enää ole ->
- 8) Luottamus taksiin toimialana poistuu ->
- 9) Tarjonta kasvaa mutta kysyntä saattaa jopa vähentyä ->
- 10) -> YMPYRÄ ON KEKSITTY UUDESTAAN! -> yhteiskunnan kustannukset kasvavat

KYSYMYKSI 5: *Tarvitaanko taksamittaria vuonna 2017? Jos tarvitaan, niin miksi ja mihin? Pitäisikö valtiovarainministerin ja liikenneministerin puhua keskenään tästä asiasta ennen mitään julkilausumia? (Stubb / Berner)*

KYSYMYKSI 6: *Mikä on palkattujen kuljettajien asema muutoksessa? Tuleeko heistä ns. "pakkoyrittäjiä", kahden työn tekijöitä vai työttömiä? Jotain näistä on tultava, koska ajotulojen puoliintuminen nykyisestä tarkoittaa enää n. 1000 €:n bruttopalkkaa kuukaudessa päätoimiselle ammattikuljettajalle!*

AJONEUVON REKISTERÖINTI AMMATTIKÄYTTÖÖN?

Vapautetussa mallissa jokainen auto on taksi, jos sen omistaja tekee elinkeinoilmoituksen.

Tällöin auto on oikeutettu nykyisen kaltaiseen verohuojennukseen hankintahinnasta, mutta sille tulee samalla ammattiliikenteen korotetut vakuutusmaksut.

KYSYMYKSIÄ 7: Onko valtiolla varaa tähän? Kuinka käytännössä valvotaan 10.000 €:n vuotuista liikevaihtorajaa, jolloin elinkeinonharjoittajan ei ole arvonlisäverovelvollinen? Maksetaanko vero takautuvasti koko kertyneeltä summalta, jos raja ylittyy?

ONKO TAKSILLA ”YHTEISKUNNALLINEN PALVELUVELVOITE?”

Olen testannut tätä kysymystä satunnaisilla asiakkailta Helsingissä vuoden 2013 alusta lähtien.

93 % asiakkaista (n = 1000) elää siinä käsityksessä että ON.

Toisin sanoen: ”Suomalaiset odottavat, että takseja on PAKKO OLLA ja ne tulevat aina!”

JOS ASIAPERUSTAINEN SÄÄTELY PURETAAN, PALUUTA EI OLE!

Alalle tulevat uudet yrittäjät joutuvat investoimaan. Siksi ei voida kuvitella, että sääteley palautuisi – vaikka uusi laki osoittautuisikin epäkelvoksi.

VOIDAANKO VAPAUTUSTA TESTATA ENNEN SEN LOPULLISTA TOIMEENPANOAA?

Ainoa tapa testata vapautusta tapahtuu seuraavasti:

- 1) Käytetään nykyisiä liikennelupia mitään lisäämättä ja mitään poistamatta
- 2) Poistetaan määräajaksi (esimerkiksi kolmeksi kuukaudeksi) asemapaikkavelvoitteet ja hintakatto
- 3) Jokainen taksi tilastoi koejaksolla seuraavat asiat:
 - 3.1 tilauskanava (esim. taksiasema, puhelin, keskus, tekstiviesti, Valopilkku jne.)
 - 3.2 lähtöjen määrä / tilauskanava
 - 3.3 lähtöjen määrä nykyisen asemapaikan ulkopuolelta
 - 3.4 liikevaihto nykyisen asemapaikan ulkopuolelta
 - 3.5 kokonaisliikevaihto

Näin saadaan yleiskäsitys palvelun käytön paikallisuudesta sekä tilauskanavien vetovoimaisuudesta.

YHTEENVETO TAKSIALAN VAPAUTUKSESTA: SWOT-ANALYYSI

<p>S:</p> <ul style="list-style-type: none"> • taksin saatavuus kysynnän ylivuototilanteissa saattaa aluksi parantua 	<p>W:</p> <ul style="list-style-type: none"> • luottamuskato • lisääntyvät riitatilanteet • lisääntyvä valvonnan tarve (poliisi, verottaja) • lisääntyvät onnettomuudet (työajat, kaluston laatu) • => paluu menneisyyteen!
<p>O:</p> <ul style="list-style-type: none"> • syntyy uudenlaista liiketoimintaa esineiden ja palvelujen yhdistelyn kautta • ”pakkoyrittäjyyden” kautta työttömiä on aluksi vähemmän 	<p>T:</p> <ul style="list-style-type: none"> • luottamuskadon vuoksi koko toimiala asteittain katoaa • ei paluuta, jos (= kun) vapautus osoittautuu ”torsoksi”

Muutostarpeen lähtökohta on yleensä jokin tiedostettu ongelma tai epäkohta.

Taksialan liberalisoinnin kannattajat eivät tähän päivään mennessä ole osanneet kertoa ”**mikä on se ongelma, jonka tilalle halutaan kymmenen muuta?**”

Esitystä tehdessänne ottanette huomioon tässä kerrotut asiat ja näkökulmat.

Helsingissä 18. toukokuuta 2016

ALTICOM OY

Matti A. Kujala

toimitusjohtaja

