



Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

# Lausunto liikennekaareen

## Sisällys

Taustatietoa lausujasta.....	3
Yleistä liikennekaaresta .....	4
Henkilöliikenteen nykytila .....	5
Taksilupa - viranomaistoiminta .....	6
Lupaviranomaisen esteellisyys ja sen käsittely .....	7
Liikennekaaren vaikutukset toimialaan.....	7
Taksikeskukset .....	8
Erikoistuminen.....	8
Kilpailu .....	9
Hinnoittelu.....	9
Kalusto .....	10
Kuljettajapätevyys .....	10
Loppuyhteenveto .....	11

## Taustatietoa lausujasta

Kajon-konserni on vuonna 1997 toimintansa aloittanut espoolainen taksitoimija. Toiminta on aloitettu yhdellä Kirkkonummen taksiluvalla ja se on kasvanut siitä valtakunnalliseksi toiminnaksi. Tänä päivänä, 2016 yhtiö työllistää omien n. 130 konsernin auton lisäksi useiden kymmenien yhteistyökumppaneiden ja alihankkijoiden autoja lukuisilla paikkakunnilla ympäri Suomen. Lisäksi konsernimme autot ovat tai ovat olleet lähes kaikissa Suomen taksikeskuksissa mukana.

Konsernin strategia on ollut pitkälti kannustaa kuljettajista yrittäjäautoilijoita konserniin. Konserni onkin ollut mukana kouluttamassa ja tukemassa henkilöstöä yrittäjyydessä ja antanut yrittäjien käyttöön muun muassa vuosien aikana kehitetyt toimivat it-järjestelmät, toimintaprosessit ja ostoedut.

Erillisiä yhtiöitä konsernissa ja konsernin ulkopuolella on perustaja Jorma Palomäki kaiken kaikkiaan perustanut vuodesta 2001 lähtien lähes 100 kpl ja ne ovat työllistäneet tähän mennessä n. 1400 henkilötyövuotta. Määrä kasvaa tällä hetkellä n. 250-300 henkilötyövuotta vuodessa ja vuosittainen määrä kasvaa edelleen.

Kuljetustoimintamme kirjo kattaa lähes kaikki mahdolliset kuljetustyytit, jotka kalustolla on mahdollista kuljettaa. Konsernimme on toimialan suurimpana toimijana myös suurin yksilöityjen ryhmäkuljetusten suorittaja. Päivittäin erilaisia yksilöityjä ryhmäkuljetuksia tapahtuu useita tuhansia kymmenissä kunnissa, joten vaikuttavuusarviointia pystymme laajasti arvioimaan myös kuntakenttä huomioiden.

Toivomme lausuntomme auttavan liikennekaaren kehittämisessä ja tuovan tietoa sen vaikutuksista toimialan kehitykseen.

## Yleistä liikennekaaresta

Liikennekaari on ollut taksiliikenteen lakihankkeena poikkeuksellisen hyvin laadittu. Keskustelutilaisuuksia on ollut lukuisia, ne ovat olleet monipuolisia, informatiivisia ja erittäin hyvin valmisteltuja. Esitetty lakiehdotus on erittäin hyvin, laajasti ja selkeästi valmisteltu, perusteltu ja laadittu.

Liikennekaari on erittäin tervetullut uudistus koko henkilö- ja tavaraliikenteen lupakenttään. Liikennekaari tuo toteutuessaan koko liikennealalle uusia palveluita, erikoistumista, hintajoustavuutta, parempaa palvelua ja uusia tuote-palvelu rakenteita. Informaation kulku tulee parantumaan ja kehittymään äärimmäisen paljon. Tämä tulee muodostaa kokonaan oman liikenneinformaatiotoimialan.

Liikenteen digitalisaatio, Maas-operointi mukaan lukien on globaali megatrendi. Tämän megatrendin hyödyntäminen vaatii liikenteen lainsäädännön osalta mahdollistajaa. Tällöin Suomella olisi mahdollisuus olla kilpailukykyinen myös digitalisaation viejänä myös globaaleilla markkinoilla.

Liikennekaari toteutuessaan poistaa keinotekoiset liikennemuotojen väliset raja-aidat sekä mahdollistaa toimialaan ja sen ympäröivään toimintaan investointien mahdollisuudet. Toimiala paranee, monimuotoistuu, käyttöasteet nousevat ja luonnollisesti se tulee myös mahdollistamaan kustannusten laskemisen. Terve kilpailu toimialalla parantaa palvelua ja laskee hintoja.

Edelleen se mahdollistaa edellisten uusien palveluiden kirjon, uusiin työtehtäviin oikeanlaisen kouluttautumisen, sekä luo näiden ansiosta tuhansia uusia työpaikkoja koko toimialalle.

Uusien palvelu-tuoteyhdistelmien sekä käyttöasteen paranemisen ansiosta liikennekaaren taloudellinen yhteiskunnallinen vaikutus tulee olemaan satojen miljoonien eurojen säästöt kunnallisten kuljetusten kustannuksista. Kun huomioidaan uusien palveluiden tuoma uusien työpaikkojen syntyminen, sekä toimialan innovaatioiden kansainvälistyminen, vaikutus tulee olemaan kansantaloudellisesti erittäin merkittävä.

Liikennekaaren vaikutus tulee kuitenkin olemaan taksiliikenteeseen verkkainen. Henkilöliikenteen taksitoiminnan yhteiskunnalliset kuljetukset muodostavat lähes 40% toimialan liikevaihdosta ja ne ovat rakennettu siten, että niiden purkaminen kilpailulle tulee vaatimaan vuosia aikaa, mutta ajan laskeminen alkaa kuitenkin vasta sen mahdollistavan lain voimaantumisesta.

Liikennekaari tuo liikennetoimialalle ja sen ympäröivään liikenneinformaatiotoimialalle aidosti sellaisia palveluja markkinoille, joita palveluiden käyttäjät tarvitsevat.

## Henkilöliikenteen nykytila

Taksiliikenteen nykytila kuvaa hyvin tilannetta, jolloin auto on rantautunut hevosvossikan jälkeen Suomeen. Se on tilkkutäkki 50-luvulta, jonka jälkeen maailma on muuttunut, mutta lakia on kerta toisensa jälkeen tilkitty poistamaan toimialalta kaikki kilpailu.

Henkilöliikenteen nykytila onkin koko toimialan kehittämisen kannalta kestävä. Nykytilainen säädösten viidakko on äärimmäisen haastava alan toimijoille jo itselleenkin, koska lakien, asetusten sekä niiden soveltaminen ei ole kaikkien edes toimijoiden itsensä tiedossa.

Toimialan kehittämiseen ei ole ollut mielenkiintoa, koska toimialalla ei ole käytännössä mitään kilpailua. Jos jokin toimija haluaa kehittää toimintaansa ja muodostamaan kilpailua, pyrkii toimialan etujärjestöt ja viranomaiset sen kaikilla mahdollisilla, laillisilla tai laittomilla keinoin purkamaan ja poistamaan.

Kilpailua on poistettu muun muassa erilaisilla taksilupien peruuttamisilla. Peruutusten perusteet ovat olleet äärimmäisen mielikuvituksellisia. Lupia on peruutettu esimerkiksi tilanteissa, joissa autoilija on voittanut naapurikunnasta ajoja. Tällöin hän ei ole luonnollisesti voinut hoitaa täysiaikaisesti asemapaikkansa liikennettä.

Toimialan toimijat ovat pääosin yksittäisiä autoilijoita (10500 lupaa ja 9500 autoilijaa), joten on luonnollista, että yksittäisellä autoilijalla ei ole resursseja kehittää toimintaansa.

Toimialan edunvalvonta ja järjestäytymisaste on poikkeuksellisen korkea. Se on luotu pääosin markkinoihin liittyvällä, lakiin perustumattomalla asiakaskuljetusten ”läänityksellä”. Tästä on esimerkkinä sekä kunnallisten kuljetusten maksukorttien suljetun rajapinnan järjestelmät sekä Kela-keskukset, jotka ovat Taksiliiton tai paikallisten taksiyhdistysten tai taksikeskusten laatimia. Kuljetukset ovat näin ollen vain taksiluvallisten autojen kuljetuksia, vaikka ne markkinana tulisi olla kilpailutettuja ja kilpailutuksen tulisi mahdollistaa myös pikkubussien liikennöinti.

Taksiliikennetoiminta suoritetaan siis lähtökohtaisesti aina vähintään taksitaksan maksimihinnalla.

Henkilökuljetusliikenteestä onkin tähän mennessä kaikki muut osa-alueet henkilöautolla suoritettavia taksikuljetuksia lukuun ottamatta vapautettu kilpailulle (joukkoliikenneluvat 1995, sairaankuljetusluvut 2010, linjaliikenneluvat 2012).

Taksiliikenteen käyttöaste on ajettujen kilometrien perusteella mitattuna käytännössä koko Suomessa keskimäärin n.50%. Ajallisesti mitattuna

käyttöaste on merkittävästi huonompi. Käyttöasteen näinkin heikko asetelma perustuu markkinoiden vastaisiin, keinotekoisiiin raja-aitoihin, tässä tapauksessa asemapaikkamääräyksiin, jolloin autot eivät voi kaikkienensa sijoittua sinne missä on asiakaskysyntää, vaan niiden on palattava asemapaikalleen.

### ***Taksilupa - viranomaistoiminta***

Taksiluvat myöntää asemapaikan Ely-keskus.

Taksiliikenteen lupaviranomaistoiminta on kaukaakin katsoen vähintäänkin arveluttavaa. Lähes 40% Suomen taksiluvista päättää tosiasiallisesti kaksi henkilöä Uudenmaan Ely-keskuksessa, jotka ovat äärimmäisen, jopa vaarallisen läheisissä suhteissa paikallisten taksiyhdistysten sekä hallinto-oikeuden viranomaisten kanssa. (Hallinto-oikeus sijaitsee samassa kiinteistössä, eri kerroksessa) Ely-keskusten viranomaisten kanssa.

Taksilupatoiminnan mahdollinen siirtyminen Trafille toivottavasti muuttaa tilannetta hallinto-viranomaisessa oikeusvaltioon sopivammaksi.

Taksien lupakiintiöt ovat teatraalinen näytelmä aiemmasta ”tarveharkinnasta” (tarveharkinta tarkoitti sitä, että lupaviranomainen katsoi kenellä on suurin tarve lupaan ja myönsi luvat sille = mielivalta). Samat viranomaiset päättävät sekä kiintiöiden määrästä että myönnettävistä luvista. Päätöksiä ei käytännössä perustella, joten lupien myöntäminen perustuu jo toimialalla totuttuun mielivaltaan.

Nykylakiin on kirjattu, että joka kolmas kerta luvat myönnetään luvanhakijoille. Jo lupaa laatiessa arvelimme lupaviranomaisen keinottelevan lupakiintiöt siten, että lupia ei joka kolmas kerta myönnetä. Eli kun luvat myönnettäisiin luvanhaltijoille, ei juuri tällöin ole kiintiöissä tilaa. Tämä on toteutunut aiempien arveluiden mukaisena.

Viranomais- ja hallinto-oikeustoimintaa kuvaa äärimmäisen hyvin se, että päätökset ovat usein tiedossa taksikentällä jo merkittävästi ennen kuin ne on annettu viranomaiselta tai oikeusasteesta.

Tämä kuvaa sitä valitettavaa tosiasiaa, että päätökset tehdään usein muussa foorumeissa kuin tosiasiallisissa oikeusasteissa.

Kyse ei ole vain yhtiömme kannasta, vaan kyse on epidemiasta, joka koskee käytännössä kaikkia taksiyhtiöitä, jotka ovat pyrkineet kehittämään toimintaansa. Hallinto-viranomainen toimii kansanomaisesti suomalaisessa taksilupaprosessissa siten, että se katsoo hakijan, tekee hakijaa kohtaan koskevan päätöksen ja vasta sitten miettii, millä tarinalla päätöksen saisi perusteltua.

## ***Lupaviranomaisen esteellisyys ja sen käsittely***

Lupaviranomaisen luotettavuutta ei lisää se tosiasia, että Uudenmaan Ely-keskuksen taksilupaviranomainen on toiminut kilpailevan taksiyhtiön hallituksessa. Esteettömyyttä ei myöskään lievennä se, että kilpailevan taksiyhtiön omistaja on hänen miehensä. Yhtiöllä on useita taksilupia.

Esteellisyyssasia on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa vapaasti referoiden siten, että ”koska toimialalla ei sen sääntelyn vuoksi ole kilpailua, ei viranomainen voi olla täten kilpailevassa organisaatiossa”.

## **Liikennekaaren vaikutukset toimialaan**

Liikennekaaren vaikutus taksi- ja pikkubussiliikenteeseen tulee olemaan verkkainen toimialan läänitettyjen kyytien sekä suljettujen maksujärjestelmiensä seurauksena.

Jakamistalousympäristö sekä 10 000 euron vähäinen toiminta tulee vaikuttamaan todennäköisesti pääosin kilpailijana enemmän julkisille joukkoliikennepalveluille kuin taksiliikenteelle. Pitkällä juoksulla sen kokonaisvaikutus tulee olemaan taksiliikenteelle positiivinen; kannattamattomien alueiden liikennepalveluiden saatavuutta pystytään parantamaan jo nykyiseen järjestelmään nähden ja koko toimialan asiakasmäärät tulevat lisääntymään.

Jakamistalouden tuotteena syntyvät vähäiset kuljetuspalvelut yhteisellä teknisellä alustalla sekä hintojen ilmoittamisvelvollisuus tulee parantamaan myös asiakasturvallisuutta ja harmaan talouden valvontaa.

Tosiasiassa asiakkaiden tyytyväisyys palveluun, kuljettajien ammattitaitoon, saatavuuteen, turvallisuuden huomioimiseen sekä hintatasoon tulee vaikuttamaan juuri siihen, mistä kyytitilaus tilataan.

Huomioitavaa on lisäksi erityisesti se, että monilla verotuksen kustannusvaikutukset ovat jääneet huomioimatta myös arvonlisäveron ja tuloveron osalta. Koska kuljetuspalveluissa arvonlisävero on vain 10% ja hankittavien ostojen pääasiallinen verokanta 24%, ei käytännössä taksiliikenne maksa tosiasiallisesti arvonlisäveroa lainkaan. Näin ollen tuloverotuksella ja arvonlisäveron ulkopuolelle jäävän jakamistalouspalveluita tarjoavan tosiasiallinen verokanta on suurempi kuin ammattimaista liikennettä harjoittavan päätoimisen taksiautoilijan.

Kun tähän otetaan vielä huomioon kyydinvälityshintojen suhteellinen kustannus sekä lakisääteisten kustannusten (kuten vakuutukset) kokonaisvaikutus liikevaihtoon, tulee täysin ammattimainen kuljetuspalveluiden tarjonta säilyttämään edelleen kilpailuaseman jakamistaloutta vastaan.

Vähäisen liiketoiminnan valvonnan osalta haasteena on kuitenkin vähäisen toiminnan sekoittaminen varsinaiseen ammattimaiseen taksiliikenteeseen sekä euromääräisen raja-arvon täyttymisen mittaaminen.

### ***Taksikeskukset***

On todennäköistä, että nykyiset taksikeskukset toteavan taksien lupamäärärajoituksen poistuessa, että nykyinen automäärä on juuri oikea, eikä uusia autoilijoita enää oteta taksikeskukseen mukaan. Näin yhteiskunnan maksamat taksikuljetukset kuten Kelan sekä kunnallisten sosiaalihuolto(SHL)- ja vammaispalvelulain(VPL) kuljetukset jäävät edelleen nykyisten taksien hoidettavaksi. Tämä johtuu siitä, että Taksiliitolla on toistaiseksi voimassa oleva sopimus Kela-kuljetusten kelakeskuksista ja paikallisilla taksikeskuksilla kunnan VPL- ja SHL-kuljetusten maksujärjestelmästä.

Taksikeskukset ovat päässeet monopoliasemassaan aloittamaan oman markkinointityönsä jo ”etumatkalla”, joten useat yritykset ovat saaneet erilaisia maksukortteja käyttöönsä, jotka käyvät suljetun rajapinnan taksikeskusten järjestelmissä vain niiden olemassa olevien autoilijoiden maksupäätteissä.

Pääkaupunkiseudun taksikeskukset ovat jo aloittaneet työn taksialan vapautusta silmällä pitäen; kilpailevasta taksikeskuksesta otetusta taksikyydistä on asetettu 1000€ sopimussakkomaksu jokaista vastaanotettua kyytiä kohden.

Toimialan toimijat, joilla on tietotekniset ja taloudelliset resurssit kunnossa, pystyvät laajentamaan toimintaansa. Tällöin he tuottavat jo olemassa oleville ja tuleville asiakkailleen palvelua, jonka myyminen perustuu joko parempaan laatuun tai edullisempaan hintaan.

### ***Erikoistuminen***

Taksiyhtiöiden on erikoistuttava ja erotuttava nykyisestä palveluntarjoajien kirjosta menestyäkseen henkilöliikennealalla. Tämä tarkoittaa toimintojen tehostamista, palvelusegmentin erikoistumista tai käyttöasteen paranemista.

Erikoistuminen mihin tahansa edellä mainittuun seikkaan vaatii merkittäviä innovaatioita ja investointeja. Erikoistunut yritys pystyy tällöin myös kansainvälistymään ja tuottaa vientiarvoa osaamisen ja innovaatioiden kautta. Liikennekaari antaa mahdollisuuden investoida toimialaan.

Liikenteen digitalisaatio on keskeinen megatrendi. Suomi on perinteisesti ollut vahva innovaattori ja digitalisaation edistäjä. Kansainvälisesti on siis erittäin merkittävä seikka, tuleeko innovaatiot Suomesta vai tullaanko ne tuomaan Suomeen. Tällä seikalla on myös tulevaisuudessa merkittävä kansantaloudellinen merkitys.



Mahdollistamalla innovaatiot toimialalla, tulee Suomesta varmuudella vientituotteeksi kelpaavia ja siihen toimivia ratkaisuja. Liikennekaari toteutuessaan on näiden innovaatioiden mahdollistaja.

## ***Kilpailu***

Taksialalla ei ole nykyisin mukaisesti kilpailua. Kilpailu on todettu myös Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksissä ja kilpailuviraston asiakirjoissa.

Liikennekaaren toteutuessa kilpailua perinteisessä taksiliikenteessä tulee olemaan. Kilpailu tulee olemaan taksikeskusten välillä, kuten muissakin toimialan vapautuneissa maissa näin on tapahtunut.

Taksikeskusten välinen kilpailu perustuu laatuun, hintaan saatavuuteen tai kokonaan uusiin palvelumalleihin. Sen vuoksi mahdollisten uusien taksikeskusten takamatka on pitkä ja kilpailu tulee perustumaan aggressiiviseen hinnoitteluun ja merkittävästi parempaan laatumielikuvaan. Tällöin kaikkien alalla toimijoiden tulee kehittää omaa toimintaansa.

Muussa henkilö- ja tavaraliikenteessä sekä niiden yhdistelyssä kilpailu tulee muodostumaan innovaatioiden ympärille, dynaamiseen hinnoitteluun, sekä uusiin tuote- palveluyhdistelmiin, tehokkuuteen ja käyttöasteen paranemiseen.

Kuluttajalla tulee tulevaisuudessa olemaan runsaasti vaihtoehtoja. Kuluttajalla on mahdollisuus kulkea erittäin edullisesti muiden matkustajien kanssa tai ajankohtana jolloin on muutoin toimialalla erittäin hiljaista.

Kuluttajalla tulee olemaan myös mahdollisuus matkustaa äärimmäisen laadukkaasti, mutta maksaa siitä korkeampaa hintaa. Delux-kuljetukset tulevat taas palaamaan markkinoille. Nykyisen sääntelyn aikana se ei ole mahdollista, koska DeLux-autot olisivat pakko olla myös normaalissa, perinteisessä taksiliikenteessä. Näiden palveluiden puuttuminen johtuu uusimmasta taksiliikennelaista, joissa ns. limusiiniluvat poistettiin.

## ***Hinnoittelu***

Nykyisin taksissa käytetään aina enimmäishinnoittelua. Hinnoittelu perustuu siihen, että toimialalla ei ole minkäänlaista kilpailua. Kenelläkään toimijalla ei ole mahdollisuutta lupien määrärajoituksen ja niiden myöntämisen perusteiden ja viranomaistoiminnan vuoksi muodostaa myöskään toimialalle kilpailevaa toimintaa.

Liikennekaaren toteutuessa taksien määrä sääntely poistuu. Se tuo uusia hinnoittelumalleja, koska toimialalle tulee kilpailua ja kasvavaan kysyntään voi yritys myös vastata. Käyttöasteen parantuessa tuotto nousee, vaikka hinnat laskevat.

Hinnoittelussa on äärimmäisen tärkeää, kuten laissa on huomioitu, hintojen ilmoittamisen välttämättömyys.

Suomessa on edellisen lisäksi myös äärimmäisen hyvin toimiva kuluttajansuoja, joka osaltaan poissulkee ylilyöntien mahdollisuuden.

## ***Kalusto***

Kaluston osalta liikennekaari tulee muuttamaan toimialaa juuri erikoistumisen kannalta. Ajoneuvot tulevat vastaamaan asiakastarpeita ja ne suunnitellaan kuljetettavien asioiden mukaisena. Yrityksen erikoistuminen tulee korostumaan. Osalla yrityksistä tulee olemaan VIP-kuljetuksiin sopivaa kalustoa, osa erikoistuu esteettömiin invakuljetuksiin, osa tavara- ja henkilöliikenteen yhdistämiseen, osa vanhuskuljetuksiin matalalattia-autoilla ja niin edelleen.

Tämä onkin yksi liikennekaaren keskeisimmistä ajatuksista, liikenteen palvelu tulee asiakastarpeesta eikä viranomaisen kiintiöpäätöksistä.

## ***Kuljettajapätevyys***

Nykyistä kuljettajapätevyystutkintoa suunniteltaessa ei ole huomioitu työtä helpottavia teknisiä apuvälineitä, kuten navigointilaitteistoja, internettiä ja muita vastaavia laitteistoja, jotka edelleen kehittyvät huomattavaa vauhtia.

Tämän vuoksi kuljettajapätevyys on jäänyt päivittämättä koskien nykypäivää.

Toisaalta kuljetusten toimialueen erikoistuminen tulee oleellisesti vaikuttamaan myös kuljettajan erikoisosaamiseen. Tulevaisuudessa yrityksen järjestämä koulutus johtaa siihen että kuljettajat osaavat erityisesti oman toimialueensa kuljetuspalveluiden tuottamisen.

Yhteiskunnallisissa kuljetuksissa kunnat ja kaupungit määrittävät jatkossa sen, mitä kuljettajalta vaaditaan, koskee se sitten koululais-, vanhus-, inva-, ruoka- tai mitä tahansa kuljetuksia. Tällöin kunta yhdessä palveluntuottajan kanssa voi myös laatia koulutuksia, jotka erityisesti sopivat suoritettavaan kuljetustyyppiin.

## Loppuyhteenveto

Liikennekaari luo toteutuessaan tasapuoliset ja yhdenvertaiset olosuhteet kaikille alan toimijoille. Se selkiyttää ja poistaa liikennetoiminnan turhaa normistoa ja purkaa tarpeettomat ja keinotekoiset raja-aidat.

Kukin alan toimija pystyy valitsemaan liiketoimintaansa asiakkailleen sopivimman ja tarkoituksenmukaisimman kuljetusvälineen. Palvelutarjonta laajenee ja se muuttuu asiakaslähtöisemmäksi.

Liikennekaari selkiyttää loputtomalta tuntuvaa säännösviidakkoa ja helpottaa kaikkia toimialan toimijoita ja sidosryhmiä.

Lain työllisyysvaikutukset ja kansantalouden hyödyt ovat merkittävät.

Lain yksityiskohdissa ei ole merkittäviä puutteita.

Kajon konserni

Jorma Palomäki

hallituksen puheenjohtaja