

HELSINGIN TAKSI-DATA OY

Asesepänkuja 2
00620 Helsinki

Vastine
23.5.2016

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

kirjaamo@lvm.fi

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 18.04.2016
LVM/2096/03/2015

Asia: Helsingin Taksi-Data Oy:n / Taksi Helsinki lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi.

Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö on 18.04.2016 pyytänyt lausuntoa luonnokseen hallituksen esitykseksi Liikennekaareen.

Tässä lausunnossa käsitellään taksialaa koskien esitykseen sisältyviä suunnitelmia ja niiden vaikutuksia välityskeskukseen näkökulmasta. Esitys sisältää vertailua nykyisen taksilain mukaisen järjestelmän ja välitystoiminnan organisoinnin, ja liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelmien välillä.

Liikenne- ja viestintäministeriön esityksen tavoitteet

Liikennekaari on osa hallituksen kärkihankkeita. Tavoitteena on digitaalisen kasvuympäristön rakentaminen, säädösten sujuvoittaminen sekä luoda edellytykset uuden teknologian käytölle myös liikenteen palveluissa. Lainsäädännön muutoksessa tarkoituksena on siirtyä säätelystä palvelujen laadun varmistamiseen ja luoda mahdollisuudet uusien palveluiden syntymiselle. Tavoitteena on saada liikenteestä helppo, sujuva ja kattava palveluvalikoima ja tukea yritystoimintaa helpottamalla markkinoille pääsyä. Digitaalisuutta kehittämällä uskotaan liiketoiminnan kehittämisen muuttuvan helpommaksi ja luodaan mahdollisuus saavuttaa säästöjä mm. kuntataloudelle ja tukea matkaketjujen ja liikkumispalveluiden kehittämiseen.

Helsingin Taksi-Data Oy / Taksi Helsinki

Helsingin Taksi-Data Oy / Taksi Helsinki on yhtiö, jonka toimialana on harjoittaa taksiliikenteen kuljetuspalvelujen välitystoimintaa, tuottaa tähän toimintaan liit-

tyviä data- ja radiopalveluja, vuokrata, myydä, maahantuoda, välittää sekä edustaa radio- ja taksilaitteita sekä huoltaa niitä, myydä, välittää ja vuokrata taksiautojen mainostilaa, järjestää taksiliikenteen markkinoinnin ja kuljetustaloudellisen suunnittelun konsultointia ja koulutusta sekä harjoittaa alan kustannustointia ja myyntiä. Toimintaansa varten yhtiö voi tehdä kuljetuspalveluista luotokuljetussopimuksia osakkaidensa puolesta sekä hoitaa sopimusperusteiset veloitukset ja tilitykset.

Toimintaansa varten yhtiössä on asiakaspalvelu-, myynti-, markkinointi- ja talous- ja HR-yksiköt. Asiakaspalvelu koostuu välitystoiminnasta jakautuen eri välityskanaviin, joihin kuuluu puhelinpalvelun lisäksi sähköiset verkko- ja mobiilipalvelukanavat. Yhtiössä palvelee autoilijoita ja kuljettajia taksien ja taksilaittehuollon ja tukipalvelun pisteissä. Merkittävä osa asiakaspalveluun liittyvää laatua ja sen valvontaa toteutuu taksitarkastuksen ja palvelun laatutoiminnoissa.

Laatutoimintoon kuuluu vuoden 2014 alusta aloitettu laatusopimusmalli ja siihen liittyvä sertifiointi. Helsingin Taksi-Data Oy on luonut taksialalle mallin, jossa kuljettaja ja autoilija sitoutuvat tuottamaan asiakkaalle laadukasta, mahdollisimman virheetöntä ja asiakkaan tyytyväisyyttä kasvattavaa taksipalvelua. Laadun toteutumista valvotaan yhtiössä organisoidusti ja sopimukseen liittyvästä toiminnasta annetaan sekä korjaavaa että positiivista palautetta. Sopimukseen liittyy myös sanktiointimalli, jonka avulla pystytään estämään palvelu, joka ei täytä sovittua kriteeristöä. Helsingin Taksi-Data Oy:n luoma laatusopimusmalli on tunnettu taksialalla sekä kotimaassa että Euroopassa eri välityskeskusten parissa. Laatusopimuksia on vastaavanlaisesti otettu käyttöön myös muissa yhtiöissä sekä laajennettu Taksiliiton Yrityspalvelu Oy:n alaisuuteen Taksialan Laatuksien toiminnaksi.

Taksin välityskeskuksen teknologiaratkaisut ja digitaalinen kehitys

Helsingin Taksi-Data Oy:ssa on panostettu aina voimakkaasti teknologian toimivuuteen, pitkälle vietyyn automatisaatioon, integraatioihin ja viime vuosina erityisesti digitaalisuuteen. Välityskeskuksessa datavälitykseen perustunut teknologia on ollut käytössä sen perustamisesta lähtien, jo vuodesta 1990. Vastaavaa teknologiaa on käytössä myös muissa maailman taksivälityskeskuksissa. Teknologia on perustunut pitkälle automatisoituihin järjestelmiin, jotka on integroitu sujuvaksi ketjuksi aina asiakkaan yhteydenotosta varsinaisen taksikyydin päätteeksi laitteilta toimitettaviin maksutietoihin ja tositteisiin.

Taksialalla automatisaatio ja sen digitaaliset muodot ovat itsestään selviä toimintaedellytyksiä. Tämän rinnalla on haluttu pitää puhelinpalvelua, jota vielä tänäänkin käyttää yli 60 % pääkaupunkimme asiakkaista. Seuraavaksi suurin tilauskanava on ollut jo pitkään tekstiviestitilaus. Vaikka suurin osa taksin tilaamisesta tehdään yhä puhelimitse, olemme jo vuosia investoineet tulevaisuuden teknologiaan. Helsingin Taksi-Data Oy toi ensimmäisen digitaalisen ratkaisunsa

Taksi Mobi Pro -applikaation markkinoille vuonna 2009. Koko 2010-luvulla on digitaalisuutta edistäviä investointeja tehty noin 6 miljoonan euron edestä välityskeskukseen teknologiaan ja sen integraatioihin autojärjestelmiin. Viimeisen kahden vuoden aikana taksialalle on tullut yhä enemmän applikaatioita ja myös meillä kehitetään digitaalisuutta vielä nykyistä ratkaisua pidemmälle sisältäen helpotuksia asiakkaille niin tilaamisessa, maksamisessa kuin asiakkaan henkilökohtaisten toiveiden huomioimisessa. Uskomme, että puhelinpalvelu tulee jatkossakin olemaan kanava, jota osa asiakkaista haluaa käyttää saadakseen nopeaa henkilökohtaista palvelua. Digitaalisuutta lisäämällä asiakkaan palvelu paranee myös muissa kanavissa ja palvelumuodoissa ja matkustuksen kokonaisuus ketjuna tulee yhä paremmin huomioitua.

Välitysjärjestelmämme perustuu rakenteeseen, jolla asiakas saa aina nopeimmin paikan päälle ehtivän vapaan taksin. Vuonna 2015 taksin toimitusaika tilauksesta oli keskimäärin 3,5 minuuttia Helsingissä. Taksien laatuja järjestelmää toteutetaan välitysjärjestelmässä taksipalveluja ja kalustoa valvoen. Näin varmistamme asiakkaalle aina luotettavan, turvallisen ja lainsäädännön mukaista hinnoittelua noudattavan taksin. Kaikki asiakkaan käyttämät tilauskanavat on integroitu toisiinsa välitysjärjestelmässä. Voidaan siis todeta, että järjestelmässämme on toteutunut monikanavaisuus jo ennen kuin siitä on yleisesti edes puhuttu. Välitysjärjestelmän avulla on rakennettu integraatiot auton päätelaitteisiin, jotka puolestaan on integroitu maksupäätteisiin aina lainsäädäntöä noudattavan kuitin toimitusta myöten.

Pystymme myös valvomaan lupaamaamme laatua ja asiakasturvallisuutta. Kaikki autoilijat ja kuljettajat löytyvät järjestelmistämme ja pystymme tarvittaessa toimittamaan matkoihin ja maksuihin liittyvää dataa erikseen pyydettyä. Tällä on merkittävä vaikutus myös kuluttajasuojaan.

Olemme viimeisen vuoden aikana kehittäneet liiketoimintaamme siten, että erilaiset digitaaliset palvelut, joita taksit voivat tuottaa, ovat asiakkaalle jatkossa vielä nykyistäkin helpompia ja nopeampia tilata. Kehitystyö mm. applikaation osalta perustuu mahdollisimman avoimeen ratkaisuun, jonka voimme integroida eri toimialojen palveluihin. Esimerkkinä voisi olla postin mahdollisen pakettisovelluksen integroiminen taksin tilausapplikaatioomme tai matkaketjujen muodostaminen liikenteen eri palveluntuottajien välillä. MaaS-hankkeissa olemme mukana ja olemme suunnitelleet kutsupohjaisen liikenteen tulevaisuudesta yhdessä pääkaupunkiseudun eri toimijoiden kanssa. Integroimalla näitä palveluja pitkälle kehitettyyn välitysjärjestelmämme, uskomme, että hallitus saavuttaa tavoitteensa muuttaa liikenne palveluksi. Näin myös kuntatason säästöt erilaisia kyytejä ja kulkumuotoja yhdistelemällä voidaan teknologiamme avulla saavuttaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksen suunnitelmat ja Helsingin Taksi-Data Oy:n vastineet

Otamme Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksesta esille ne kohdat, joihin on hyvä taksialan näkökulmasta arvioida perustelut ja pohtia muutoksen vaikutuksia. Vastineessamme keskitymme erityisesti pääkaupunkiseutuun, mutta otamme kantaa myös kokonaisuuteen. Pyrimme myös ehdottamaan ratkaisuja, jotka toisivat nykyiseen malliin hallituksen ja ministeriön toivomia muutoksia. Haluamme erityisesti huomioida palvelujen hyvän saatavuuden, mutta tukea myös vahvasti yritystoimintaa nykyisten yrittäjien kanssa ja auttaa heitä löytämään uusia liiketoimintamahdollisuuksia uusien kauttamme saatavien palvelujen avulla.

1) Pienimuotoinen toiminta

Liikennekaari-ehdotuksessa halutaan edistää jakamistaloutta ja madaltaa alalle tulokynnystä sallimalla taksitoiminta sivutoimisesti ja/tai pienimuotoisesti.

Haja-asutusalueilla, joissa julkisen liikenteen tarjonta on vähentynyt ja väestö ikääntyy, tämän kaltaiselle palvelulle voikin olla tarvetta. Tällainen jakamistalous kimppekyyteinä tosin on jo nykypäivää, mutta sitä ei tehdä tulonansaitsemistarkoituksessa. Nykyisin on erityisesti haja-asutusalueilla naapuriavun hengessä saatettu esim. bensarahaa vastaan kuljettaa naapurin rouva kaupalle, mutta jatkossa kyydistä voitaisiin periä maksu ja tehdä voittoa.

Mikäli tällainen pienimuotoinen, alle 10 000 euron vuotuisen liikevaihdon henkilöliikenteen harjoittaminen sallittaisiin ilman liikennelupaa ja yrittäjästatusta, on selvää, että kuljetustoimintaa siirtyisi harmaan talouden piiriin, koska aitoja valvontakeinoja ja -resursseja olisi hyvin rajallisesti.

Ehdotuksen mukaan ammattimaisessa taksitoiminnassa säilyisi taksiliikennelupa, mutta niitä ei enää juurikaan haettaisi, kun jo nyt haja-asutusalueella taksitoiminta on yrittäjälle kannattamatonta. Kun taksiyrittäjien määrä näin ollen vähenee, seuraisi siitä haja-asutusalueen palveluiden heikkeneminen entisestään.

Ammattimaisen taksiliikenteen vähentyminen aiheuttaisi myös merkittäviä ongelmia koululaisten ja kela-kuljetusten toteuttamiselle.

Pääkaupunkiseudulla sen sijaan on jo nyt ylitarjontaa takseista ja pienimuotoinen toiminta lisäisi toimintaa todennäköisesti muulloinkin kuin ruuhka-aikoina ja sesonkeina. Kysynnän ja tarjonnan kohtaaminen tulisi muutosten myötä entistäkin vaikeammaksi.

Miten asiakkaan nykyisin erittäin korkeana kokema laatu muuttuisi – miellettäkö pienimuotoinen toiminta taksipalveluksi ja kärsisikö ihmisten mielikuva taksipalvelusta luotettavana ja turvallisena instituutiona tämän myötä?

2) Ammattivaatimusten poistaminen

Taksiluvan saamiseksi ei suunnitelman mukaan enää tarvittaisi yrittäjäkoulutusta tai kokeita. Muutoksella halutaan edistää yrittäjyyttä ja poistaa siihen liittyvät rajoitteet. Taksinkuljettaja ei enää tarvitsisi ajolupaa eikä koulutusta ja kokeita, vaan hänen osaamisestaan vastaisi taksiryrittäjä.

Ammattivaatimusten poistaminen huonontaisi palvelun laatua ja asiakasturvallisuutta. Eniten positiivista palautetta annetaan ammattimaisesta kuljettajasta, joka tuntee osoitteet ja reitit, osaa käyttää laitteita ja ajaa turvallisesti. Koulutus on olennainen osa tätä laadun takaamista.

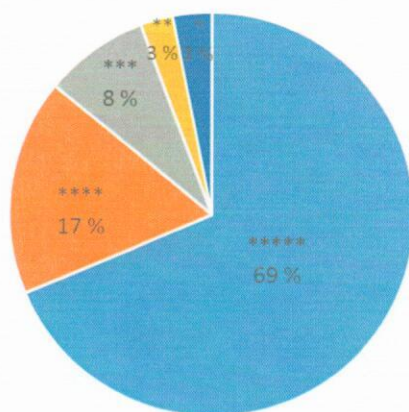
Asiakkaan näkökulmasta taksin palvelu, laatu ja turvallisuus ainakin ruuhka-alueilla ja pääkaupunkiseudulla huononisi.

Taksiryrittäjät ovat pienyrittäjiä, joilla resurssit eivät riitä vaihtuvan määrän kuljettajia kouluttamiseen yritystasolla. Suuremmilla taksiryityksillä tämä vielä voisi olla mahdollista, mutta silloinkin kustannustehotonta. Keskitetty ja hyvin suunniteltu kuljettajakoulutus takaa laadun ja on tehokkaampaa.

Erikoisryhmät ja koulukuljetukset vaativat kuljettajalta sellaista ammattiosaamista, jota ei voida taata ilman keskitettyä koulutusta ja vaatimuksia koulutuksen suorittamista ennen ammatin harjoittamista.

Alla olevissa kaavioissa on asiakkaiden mielipiteiden jakauma asiakkaan kokemasta palvelun laadusta nykyisessä järjestäytyneessä taksiliikenteessä. Helsingin Taksi-Datan tekemillä laatusopimuksilla ja lisäkoulutukseen investoimalla on viimeisen kahden vuoden ajan laaturaporttiemme mukaan pystytty kasvattamaan asiakastytyväisyyttä ja varmistamaan myös uusien kuljettajien työllistyminen taksinkuljettajiksi. Tiedot alla olevassa kaaviossa perustuvat asiakkaiden antamiin palautteisiin Taksi Helsingin toimittamasta Valopilkku - mobiili-sovelluksen kautta tilatuista taksikyydeistä. Huomioitavaa on, että 86 % asiakkaistamme on tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä kokemaansa taksipalveluun.

Taksi Helsingin Valopilkku -asiakasarviot maaliskuussa 2016



3) Lupakiintiöiden poistaminen

Taksilupa olisi jatkossa suunnitelman mukaan yrittäjäkohtainen. Muutoksen tavoitteena on jättää ammattimainen taksiliikenne luvanvaraiseksi siten, että lupa muuttuisi autokohtaisesta toimijakohtaiseksi. Lisäksi kaavaillaan, että toimijalle riittää yrityksen rekisteröinti EU-alueella. Jos päätoimiala on jokin muu kuin taksitoimiala, lupaa ei suunnitelman mukaan edes tarvittaisi.

Muutos mahdollistaisi suurten yritysten kasvun, mutta heikentäisi pienyrittäjien toimintamahdollisuuksia. Pääkaupunkiseudun taksiyrityksistä 96 % on pienyrityksiä, joissa yritykseen kuuluu 1-2 autoa, omistaja ja/tai 1-2 kuljettajaa. Haja-asutusalueilla 98 % taksiyrittäjistä on 1 henkilön ja 1 auton yrittäjiä.

Nykyisin monella alueella takseista on jo ylitarjontaa. Nykyjärjestelmässä taksiliikenneluvat perustuvat tietoon taloudellisesta tilanteesta, taksien määrästä per lupa-alue ja taksien käyttöasteesta. Helsingin Taksi-Data Oy:n laskelman mukaan välityskeskukseen palvelun piirissä olevien autojen (1321 kpl) liikennesuorite on autot ovat 50 % tuottamassa palvelua vuosituntien aikana. Autojen käyttöaste vuositasolla on 14 %.

Nykyisellä automäärällä voitaisiin tuottaa taksipalvelua 40 % suuremmalle asiakasmäärälle tarjotun palvelutason häiriintymättä

4) Asemapaikkavaatimusten poistaminen

Liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelma on poistaa nykyisestä mallista asemapaikkavelvoite. Tällä muutoksella uskotaan toimintamallista saatavan joustavampi ja mahdollistetaan kilpailua.

Toteuttamalla muutokset suunnitellusti on vaarana, että palvelut keskittyvät suuriin keskuksiin. Hoidetaanko pienten paikkakuntien tarpeet vain pienimuotoisella toiminnalla ja riittääkö se lainkaan? Mikäli asemapaikkavaatimukset poistetaan ammattimainen taksiliikenne voi loppua niiltä paikkakunnilta, joilla kysyntä on vähäistä ja satunnaista.

Pääkaupunkiseudulla asemapaikkavelvoite takaa taksin nopean saatavuuden. Toimitusaika Helsingissä asiakkaan yhteydenotosta asiakkaan osoitteeseen on keskimäärin 3,5 minuuttia. Jos asemapaikkoja ei ole ja kysyntä määrittelee tarjonnan, keskittyvätkö autojen sijainnit käytännössä keskustan ruuhkapaikkoihin ja laita-alueiden palvelut heikkenevät?

Yksin taksipalveluiden digitalisoinnin avulla ei voida taata saatavuutta, koska ei ole ratkaistu, missä autot odottaisivat asiakkaita. On mahdollista, että asemapaikkavaatimusten poistamisella lisättäisiin autojen ei-ekologista liikkumista keskus-

tan alueella odottamassa digitaalisia tilauksia. Nyt odotetaan määritellyillä taksiasemilla, joiden sijoittelu ja ajovuorojärjestelmässä suunniteltu taksimäärä perustuu jo nyt kysynnän ja tarjonnan optimointiin.

Helsingissä on 98 taksiasemaa, joissa on tilaa 440 autolle. Tilanne on jo tällä hetkellä ajoittain hankala, kun autot eivät mahdu asemille. Helsinki on maantieteellisesti haastava, koska liikenne suuntautuu pääasiassa suuria väyliä pitkin kaupungin keskustaan ja sieltä pois - takseille ei ole läpikulkuliikennettä.

Pääkaupunkiseudun osalta nykyjärjestelmää voisi kehittää siten, että asemapaikkojen yhdistetään - kuitenkin siten, että taataan ajovuorojärjestelmän avulla autojen saatavuus myös laita-alueilla. Nykyinen ajovuorojärjestelmä perustuu autojen käytön optimointiin. Kun vuonna 2007 ajovuoron ulkopuolella ajaminen lainmuutoksella sallittiin, ajovuorojärjestelmän tehokkuus väheni. Jos ajovuorojärjestelmää noudatettaisiin, välityskeskukseen järjestelmällä pystyttäisiin varmistamaan nykyistä paremmin nykyisillä lupamäärillä asiakkaiden kysynnän ja tarjonnan kohtaaminen. Tehokas ajovuorojärjestelmä mahdollistaa optimoinnin ohella tehokkaan palvelujen digitalisoinnin ja dynaamisen tarjonnan säätelyn.

5) Hinnoittelun vapauttaminen

Liikennekaari-suunnitelmassa ehdotetaan, että taksiliikenteen hinnoittelussa ei säädeltäisi enää enimmäishintaa, vaan hinnoittelu vapautettaisiin. Säädöksillä kuljettaja veloitettaisiin valitsemaan edullisin reitti tai ajamaan matkustajan valitsemaa reittiä. Samalla veloitettaisiin kertomaan asiakkaalle arvio matkan hinnasta. Hintaa ei tarvitsisi ilmoittaa, jos kyse on kyytien yhdistämispalvelusta. Taksien välityskeskus voi veloittaa nk. palvelumaksun kyytien yhdistämisestä.

Vastoin yleistä mielikuvaa, hinnoittelun vapauttaminen johtaisi siihen, että yksittäisen kuluttajan kohdalla keskimääräinen hinta nousisi ja ruuhka- ja sesonkiaikoina hinnat muodostuisivat kohtuuttomiksi. Näin tapahtui ainakin Ruotsissa ja Norjassa Oslon taksiliikenteessä, kun taksien hinnoittelu vapautettiin. Norjassa vapautettiin taksien hinnoittelu siten, kaupunkialueilla liikennelupien määrää lisättiin samalla, kun hinnat vapautettiin. Tämä johti hintojen keskimääräiseen 20-25 % nousuun.

Lisätietoja löytyy mm. seuraavista lähteistä:

<http://www.ess.fi/teemat/Matkailu/2016/05/07/Turisteja-huijaavat-taksit-Tukholman-riesa-muista-sopia-kyidin-hinta-etukäteen>

<http://www.mtv.fi/uutiset/ulkomaat/artikkeli/ruotsalaistaksien-rosvohinnoittelu-jatkuu-hintoihin-ei-kattoa/2182772>

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=6159426>

<http://www.aftonbladet.se/nyheter/article22746331.ab>

Vapauttamisen mukanaan tuomassa ylitarjontatilanteessa kilpailu kiristyy niin paljon, että pienyrittäjille toiminta muuttuisi kannattamattomaksi.

Taksiasemalta otetaan Helsingissä n. 50 % kaikista taksikyydeistä johtuen pääasiassa Helsingissä sijaitsevista matkustajaterminalleista ja tiheästä taksiasemaverkostosta keskustan alueella. Jos jatkossa taksitolpalla on monenlaisia yrittäjiä ja erilaisia hintoja, asiakas joutuu kysymään hinnoittelua useammasta autosta.

Välityskeskusten kautta hinta pystytään kertomaan etukäteen kaikissa kanavissa. Kadulta, taksiasemalta tai liikenneterminalista taksi otettaessa ylihintaa voidaan valvoa ainoastaan jälkikäteen reklamaatioiden avulla. Hintaa pystyttäisiin välityskeskusten avulla kontrolloimaan ja säätelemään dynaamisesti asiakastarpeen mukaan.

Nykymallillakin on mahdollisuus segmentoida eri palveluita ja asiakkaita sekä palveluntarjoajia. Esimerkiksi taksien ja yritysasiakkaiden sopimukseen perustuva hinnoittelu ei ole rajoitettua. Kuluttajalle voidaan tarjota valintamahdollisuuksia standarditason taksipalvelusta paremman laadun tai lisäpalveluita sisältävään taksipalveluun. Välitysjärjestelmän piirissä on jo käytössä laatuun, kalustoon, palvelupaketteihin ja palveluntarjoajiin liittyviä attribuutteja, joista kuluttajille on hyötyä.

Näiden lisäksi on tärkeää entistä paremmin tunnistaa kuluttajien tarpeet, jolloin hinnoittelun ohella myös palvelujen sisältö kohtaa kysynnän.

6) Siirtymäaika

Liikennekaari-hankkeessa määritellään siirtymäaika mm. teknisiin ratkaisuihin, tietosuojaan ja yhtenäiseen lippujärjestelmään liittyen. Taksitoimialaa koskevaa siirtymäaikaa ei ole suunniteltu. Siirtymäajan määrittelyssä on olennaista huolehtia, että taksitoimiala ei jää eriarvoiseen asemaan muuhun liikennetoimintaan verrattuna.

Epäselvää on, miten aiotaan taata palveluiden laadukkuus muutoksessa, jos kehitystyölle ei ole riittävää siirtymäaikaa? Koska haluamme olla vahva toimija taksialan kehittämisessä ja suunnitella palveluratkaisut siten, että ne vastaavat asiakkaan tulevaisuuden tarpeita, tarvitsemme vähintään kahden vuoden siirtymäajan.

7) Mittalaitedirektiivi

Liikennekaaren suunnitelmassa Ajoneuvolakiin (1090/2002) ehdotetaan kahta muutosta, joista ensimmäisellä tavoitellaan teknologianeutraaliutta matkan hinnan määräytymistä mitattaessa. Nykyisin taksissa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei muussa henkilöliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa saisi olla. Kuitenkin esimerkiksi satelliittipaikannukseen perustuvan mittaamisen mittaustarkkuus saattaisi olla jopa tarkempi kuin taksamittareiden. Liikennekaari halutaan

kirjoittaa teknologianeutraaliksi niin, että uusien teknisten innovaatioiden käyttöönottoa ei estä lakiin kirjattu vaatimus tietyn teknologian käyttämisestä. Sen vuoksi ehdotetaan, että ajoneuvolain 25 §:n 2 momentti muutettaisiin seuraavasti: "Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso." Tällainen suunnitelma ei täytä mittalaitedirektiivin määräyksiä.

8) Markkinoiden toimintaedellytykset

Tämän hetkinen pääkapunkiseudun taksiliikenne on liikevaihdoltaan n. 260 miljoonaa euroa. Takseja alueella on noin 2000 kappaletta ja joukkoliikenneluvalla toimivia pikkubusseja noin 400. Tällöin puhutaan yhteisliikevaihdoltaan noin 300 miljoonan euron markkinasta. Yhteiskunnalle kertyy nykyisestä taksiyritystoiminnasta kokonaisuutena noin 120 miljoonan euron verotulot. Arvioimme, että Liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelmalla tuotantoyksiköiden määrä kolminkertaistuu pääkaupunkiseudulla noin 7200 tuotantoyksikköön. Esimerkiksi Dublinissa määrä kuusinkertaistui taksialan liberalisoinnin myötä. Liikevaihdon kasvua ei tällä hetkellä taloustilanteesta johtuen ole näkyvissä. Kokonaisuudessaan suunniteltu muutos vaikuttaa nykyisen taksialan yritystoiminnan kannattavuuteen sitä heikentävästi. Muutos synnyttäisi uudet intressit henkilöliikenteen toiminta-alueelle, joita olisivat harmaa talous, ylilaskutus, alalle penetroituvat pääomasijoittajat ja ulkomaiset toimijat. Muutos johtaisi kotimaisten mikroyritysten toimintaedellytysten heikkenemiseen.

Lopuksi

Liikenneministeriön lausunnoille lähettämä luonnos hallituksen esitykseksi on laaja-alainen kotimaisen ammattiliikenteen toimintaympäristöä ja työelämän perusrakenteita mullistava hanke. Suunnitelmassa korostuu globalisaation asettamat haasteet, kun taas kotimaisten pienyritysten ja työntekijöiden selviytyminen jää mielestämme toiselle sijalle. Samalla, kun kunnianhimoinen tavoite on löytää digitalisaation ja innovaatioiden avulla uutta liiketoimintaa, ollaan varautumassa perinteisten toimijoiden toimintaympäristöissä tapahtuviin muutoksiin ainoastaan reaktiivisesti ja kokeilujen kautta. Lakimuutoksen vaikutusarviointeihin ei nyt esitetystä lakiluonnoksessa ole mielestämme otettu riittävästi kantaa eikä anneta riittävästi siirtymäaikaa, jonka avulla alan toimijat voisivat kehittää toimintaansa tavoitteiden mukaisesti. Uskomme digitalisaation ja hyvän, tarkastetun sääntelyn olevan paras tapa toimia. Kannatamme kehitystä ja uskomme, että toimialallamme olisi paljon annettavaa kotimaisen ammattiliikenteen lainsäädännön muuttamisessa yhteistyössä muiden alan toimijoiden ja lainsäätäjän kanssa. Viimekädessä yhteiskunnan on päätettävä, pohjaako kotimainen ammattiliikenne kotimaisiin organisoituihin yrityksiin ja työpaikkoihin, vai onko tavara- ja henkilöliikenne yhteiskunnan sääntöjen ulkopuolella.

Helsingissä, 23.5.2016



Jukka Kuusisto
hallituksen puheenjohtaja



Monna Huvilinna
toimitusjohtaja

Helsingin Taksi-Data Oy / Taksi Helsinki