Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Lausunto koskee taksiliikenneosiota.

**10 000 e ilman lupaa -sääntö**

Itseäni ihmetyttää lakiesityksessä eniten se, että henkilöautoliikenteeseen halutaan luoda kahdet markkinat, luvan kanssa toimivat ”oikeat” taksit ja luvattomat harrastelijat. Ideaa on perusteltu sillä, että varsinkin maaseudulla tulisi uutta pienyrittäjyyttä tällä tavalla. Kyllä voisi tulla, mutta entä sitten kun 10 000 e raja tulee vastaan? Kuka vie sitten metsämökin mummon terveyskeskukseen tai kauppaan, kun varsinaiset yrittäjät ovat jo joutuneet lopettamaan luvattomien vietyä vähät markkinat? Miten 10 000 e rajaa pystytään oikeasti valvomaan? Omistajaa vaihtanut käteinen kun ei näy missään digipalvelussa, eikä myöskään se, kun asiakas tilaa kyydin ihan perinteisellä menetelmällä soittamalla. Entä valmius lähteä kyydille, jos taksiliikennettä harjoitetaan muun työn tai yrittäjyyden ohessa? Osan kyydeistä voi sopia etukäteen, mutta ei kaikkia. Kuka kuljettaa, jos ei ole tarpeeksi sairas ambulanssiin, mutta on liian sairas käyttääkseen julkista liikennettä tai omaa autoa, jos sellaiset yleensä ovat käytettävissä? Jos ei tarvitse lupaa, taustojakaan ei kukaan tarkista. Usein on tilanteita, että huonosti liikkuva, sokea tai muistisairas asiakas on haettava sisältä tai saatettava sisälle, halutaanko tosissaan tällaiseen työhön ihmisiä, jonka taustoja ei ole tarkistettu?

**Kaikki eivät halua yrittäjiksi**

Yksi lakiesityksen kantavista teemoista on, että kuljettajat voivat hankkia oman auton ja alkaa ajaa oman yrityksen nimissä. Kaikki eivät kuitenkaan halua, omalla paikkakunnallanakin on useita kuljettajia, jotka olisivat ajovuosiensa perusteella voineet hakea lupaa ajat sitten, mutta eivät ole halunneet yrittäjän velvollisuuksia ja koko perheen sosiaaliturvan menetystä riesakseen. Tunnen myös useita ihmisiä eri aloilta, jotka ovat sanoneet, että on ollut PAKKO alkaa yrittäjäksi, kun palkkatyötä ei löytynyt. Yrittäjyys ei ole kaikille millään lailla haave ja unelma, vaan joskus jopa välttämätön pakko. Olisikin enemmän kuin suotavaa kehittää yrittäjien toimintaedellytyksiä sellaisiksi, että he voivat työllistää ja maksaa palkkaa näille ihmisille, jotka eivät halua yrittäjiksi, tai jotka haluavat tutustua alaan palkallisena työntekijänä ennen päätöstä ryhtyä yrittäjäksi.

**Autoja on liikaa jo nyt**

Lupien vapaata saatavuutta on perusteltu sillä, että autoja pitäisi olla enemmän saatavilla ja kun niitä on enemmän saatavilla, hinta laskee. Taksiliikenne on mikroyrittäjyyttä, jossa ei ole varaa tehdä tappiota, kuten esim. linja-autoliikenteessä on tehty reittejä haaliessa. Omalla 22 000 asukkaan paikkakunnallani on kantakaupungin alueella 34 tilausvälityksessä ja 36 Kela-välityksessä olevaa taksia. Vpl- ja koulukyydit voitti tarjouskilpailussa naapurikunnan autoilija, joten autoja on ihan valtavasti liikaa kysyntään nähden. Yleensä tarvitaan puolet autoista kerrallaan ajoon ja puolet viettää vapaata. Jos tämä menisi niin kuin liikenneministeri luulee, niin hinnat olisivat alkaneet laskea. Mutta ei ole, osa kuljettajista on irtisanottu, osa autoilijoista on mennyt muualle töihin ja heidän autojaan ajaa kuljettaja 1 500 – 1 700 e kuukausipalkalla. Hintoja ei ole enää varaa laskea yhtään, eikä automäärää lisätä. Päinvastoin automäärää vähentämällä päästäisiin parempaan käyttöasteeseen ja hintojen laskua olisi edes mahdollista harkita. TES:in mukaisista palkoista tai päivystyskorvauksista ei voi edes haaveilla.

**Ajot on jo nyt kilpailutettu**

Olen osallistunut 90-luvulta alkaen lukuisiin kunnan ja naapurikuntien sekä ELY-keskuksen järjestämiin tarjouskilpailuihin vaihtelevalla menestyksellä. Tarjouskilpailuihin ovat osallistuneet muut taksiyrittäjät ja joukkoliikenneyrittäjät, siksi olen hämmästellyt julkisuudessa esiintyneitä tietoja siitä, että takseja ei kilpailuteta. Kela ei ole, ainakaan vielä, kilpailuttanut ajoja, ja on taannut tällä tavalla asiakkaalle parhaan mahdollisen kyydin saannin. Kokemukseni varsinkin vpl-ajoista on se, että kunta ei osta tarpeeseen nähden tarpeeksi palvelua ja asiakas joutuu odottamaan kyytiä kauan, jopa 1,5-2 h, vaikka tolpalla on samaan aikaan vapaana tarjouskilpailussa hävinneitä takseja. Takseja syytetään monopolista, enemmän kuitenkin näen monopolia näissä kilpailutuksissa, joihin aluetaksit ja paikallisyhdistykset eivät voi osallistua, vaikka tekisivätkin edullisimman tarjouksen, vaan ajot annetaan 3-4 vuodeksi tietylle autoilijalle tai autoilijayhteenliittymälle.

**Taksi lennosta?**

Pienellä paikkakunnalla kyytien väli saattaa olla useita tunteja. Ilta- ja yöaikaan kadut ovat tyhjät. Lienee itsestään selvää, että kyydit eivät lisäänny, vaikka taksit ajelisivat ympäriinsä tarjoten kyytiä lennosta. Myöskään paluukyytiä vieraalta paikkakunnalta ei yleensä ole järkevän odotusajan puitteissa mahdollista saada, asiaikkaita kun on niin vähän ja jokainen liikkuu oman aikataulunsa mukaan eikä silloin, kun se sattuu taksille sopimaan.

**Omaa autoa ei vaihdeta taksiin digitaalisuudesta huolimatta**

Myös ajatus siitä, että taksilla pitäisi voida kulkea omien aikataulujen mukaan bussilipun hinnalla, tuntuu kummalliselta. Pitkien välimatkojen Itä- ja Pohjois-Suomessa tarvitaan autoa joka tapauksessa, bussilla ei kuljeta silloinkaan, kun se on käytettävissä. Taksi on henkilökohtainen, kulloiseenkin tarpeeseen räätälöity palvelu, eikä voi koskaan kulkea yhtä halvalla kuin varsinainen joukkoliikenne. Ihminen ei kulje mihinkään, jos ei tarvitse, vaikka pääsisi ilmaiseksi. Erilaiset kimppakyytimallit toimivat teoriassa ja pitkillä matkoilla, mutta eivät käytännössä. Ihmisillä on erilaisia tarpeita liikkumiselleen, yksi poikkeaa matkalla kaupassa, toinen hakemaan lapset hoidosta, kolmas katsomassa iäkkäitä vanhempiaan, on vaikeaa nähdä tilausliikenteen kasvua tälläkään suunnalla, vaikka olisi minkälainen digitaalinen järjestelmä käytössä. Hintojen laskemisen kautta kysynnän lisäämiseen en usko yhtään, koska palveluntuottamisesta aiheutuu joka tapauksessa kuluja ja ne on samanlaisilla yrityksillä suunnilleen samat, jos kaikki hoitavat yhteiskuntavelvoitteensa ja palkanmaksun kuten kuuluukin.

**Maaseudulla yhteydet eivät toimi**

Digitalisaatio kuulostaa kovin hienolta Etelä-Suomen ja toimivien tietoliikenneyhteyksien suunnalta katsottuna, mutta Itä-Suomessa on alueita, joissa nettiyhteys, varsinkaan mobiiliyhteys ei toimi. Myös yhteyskatkoja on usein. Näin ollen taksin tilaaminen ja hintojen vertailu etukäteen digitaalisesti on mahdotonta.

Edellä esitetyn valossa katson, että tällä hetkellä taksilupien saatavuutta ei ole syytä helpottaa, vaan ennemminkin miettiä, miten alalle saataisiin houkuttelevuutta ja uusia kuljettajia, joista tulee aikanaan autoilijoita. Omalla paikkakunnallani ei ole järjestetty kuljettajakurssia moneen vuoteen, koska sinne ei saada kovasta työttömyysasteesta (19 %) huolimatta houkuteltua osallistujia, kun kaikki tietävät alan surkean palkkauksen.

Varkaudessa, 28.4.2016

Kati Suhonen

liikenteestä vastaava

Juha Suhonen Ky