

## **Lausunto hallituksen antamaan Liikennekaari-esitykseen ja eräisiin siihen liittyviin lakeihin.**

### **Ehdotetun mallin kommentointi**

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus Liikennekaareksi sisältää monenlaisia perustavanlaatuisia ongelmia varsinkin taksialan sääntelyn osalta. Mielestämme lain valmistelun lähtökohta on väärä; lakia on lähdetty valmistelemaan visioiden ja ideologioiden lähtökohdista, jättäen vain pienelle huomiolle taksitoiminnan todellisuuden. Siksi kannatamme nykyisen taksiliikennelain kehittämistä paremmaksi sen sijaan että edettäisiin Liikennekaari-ehdotuksen perusteella.

Suomessa on tällä hetkellä maailman paras taksijärjestelmä, jossa palvelu on turvallista, tasalaatuista, hyvin saatavilla ja kohtuuhintaista. Esitetty muutos on niin radikaali, että sen seurauksia ei LVM itsekään pysty arvioimaan. Onko meillä siis syytä ottaa riski, ja siirtyä ideologisista syistä toimintamalliin, jonka seurauksia kukaan ei tiedä? Varsinkin, kun lähtökohdamme on maailman paras? Tämän lausunnon kuvissa on esimerkkejä Liikennekaaren mahdollistamista käytännön ongelmatilanteista.

Ehdotettua mallia on perusteltu sääntelyn purkamisella. Nähdäksemme siihen ei päästä, vaan mikäli Liikennekaari tulee voimaan, sääntelyä päinvastoin joudutaan lisäämään jälkikäteen. Alalla on nyt tiukka, mutta yksinkertainen ja selkeä sääntely, joka vaatii alan kokoon nähden varsin vähän viranomaistyötä. Jos tehdään ympäripyöreä laki, se tarkoittaa, että sen tulkintaan ja soveltamiseen tarvitaan aiempaa enemmän viranomaisten toimia.

### **Harmaa talous**

Keskeisiä ongelmia esitetystä mallista on turvallisuuskysymykset ja harmaaseen talouteen kannustavat säännökset. Nyt tiukka lupapolitiikka ohjaa alan toimijat ryhdikkääseen toimintaan, koska luvan menettämisen uhka on olemassa, eikä uutta lupaa ole mahdollista saada esim. bulvaanin kautta. Jos määrä sääntelystä luovutaan, pitää turvallisuus- ja talousasioiden kontrollointia lisätä, jotta ei päädytä samaan tilanteeseen, mikä kansainvälisesti taksialalla pääasiallisesti on.



Ehdotetussa mallissa oleva 10000 euron raja pienimuotoisen ja varsinaisen taksitoiminnan välillä on huono. Jos lakiin jätetään mikä tahansa euromääräinen raja, sinne jää ammottava aukko harmaalle taloudelle joka puetaan pienimuotoisen toiminnan kaapuun. Lain pitää olla sama kaikille, ja jos alalle tuloa ja siellä olemista halutaan helpottaa, sen pitää olla yhtä helppoa kaikille. Jos pienimuotoinen toiminta pidettäisiin mukana lakiehdotuksessa, niin pienimuotoisille toimijoille pitäisi asettaa velvollisuus kuulua keskuksen tai vähintään ilmoittautumisvelvollisuus ao. viranomaiselle. Lisäksi välityskeskusten valvonta- ja raportointivelvollisuus viranomaisille pitää sanktioida riittävästi, jotta se ei jää kuolleeksi kirjaimeksi ja houkuttele välityskeskuksia epärehelliseen kilpailuun.

Lakiehdotuksen pitää vaatia, että kaikilla alalla toimivilla pitää olla käytössä taksamittari tai muu vastaava väline, jonka pitää olla päällä aina kun asiakas on kyydissä, kuten Ruotsissa. Tästä mittarista tiedon kyydeistä pitää kulkea suoraan veroviranomaisille (ja sitä kautta muille asiaan kuuluville tahoille). Asiakkaalle pitää olla velvollisuus antaa sähköinen kuitti ja tämän sähköisen kuitin järjestelmän pitää olla olemassa heti, kun mahdollinen uusi laki astuisi voimaan. Kuittipakon pitää koskea kaikkia alalla toimivia.

Jos Liikennekaari ehdotetussa muodossa toteutuu, on vaarana, että digitaalisuuden kasvattamisen sijaan palataan kohti entisajan harmaata käteiskulttuuria. Käteismaksujen osuus on nyt noin 30 % taksin ajotuloista. Kun alalle tulo ja hinnoittelu on vapaata, se houkuttelee sekä luvallisia että luvattomia takseja myymään ohi kassan "käteisalennuksella". Palaisimme siis 1970-luvulle tavoitellun digiloikan sijaan ja siirtäisimme ison osan kuluttajien taksikyydeistä harmaan talouden piiriin.

Lisäksi ongelmia aiheuttaa mahdollisuus ohjata myös korttimaksut ulkomaisille tileille omien korttipäätteiden kautta, jos mittarin eli kassakoneen käyttöön ei ole pakkoa. Jos sääntelyä muutetaan mittarittomuuteen päin, Suomen pitäisi ensin kehittää keinot hallita myös digitaalisia maksutapoja siten, että yhteiskunta voi varmistaa, että sen pelisääntöjä noudatetaan. Sähköisellä kuittipakolla voitaisiin ratkaista monta ongelmaa, mutta se pitäisi saada ensin käyttöön ja sitten vasta avata toiminta, jossa digitaalisuutta laajasti hyödynnetään. Muutoin on vaarana, että siirrämme maksuliikenteen Suomen viranomaisten ulottumattomiin, jolloin hyvinvointiyhteiskunnan perusteet ovat uhattuna. Pitää muistaa, että esimerkiksi kasvavalla osalla pääkaupunkiseudun taksinkuljettajista on tausta jossain muualla kuin Suomessa. Maksujen ohjaaminen kotimaahan ei ole vaikeaa toteuttaa.

### **Asiakkaan turvallisuus ja hintojen käyttäytyminen**

Toinen keskeinen ongelma ehdotetussa lakiluonnoksessa on asiakkaan turvallisuus. Jos lakiin jätetään helpotuksia tässä asiassa pienimuotoisille toimijoille, miten asiakas voi erottaa luvallisen ja luvattoman taksin? Asiakkaan pitäisi pystyä helposti tekemään valinta turvallisen ja luotettavan



taksin ja "villin taksin" välillä. Taksivalon käyttö on rajattu nykyisissä vain luvallisille takseille, uudessa laissa siitä ei ole mainintaa. Todennäköinen seuraus siis on, että myös pienimuotoiset toimijat hankkivat taksivalon, eikä erilaisia autoja voi enää erottaa toisistaan. Taksitolpalle saavat lain mukaan tulla vain taksiluvalliset autot, mutta jos taksiluvallista autoa ei ulkoisesti voi erottaa luvattomasta, siitä ei ole asiakkaalle apua.

Ehdotuksessa asiakkaan turvallisuus jää muutenkin lapsipuolen asemaan. Pienimuotoisilla toimijoilla ei ole minkäänlaisia turvallisuuskriteerejä ja luvallisillakin valvonta on luvanhaltijan vastuulla. On ilmennyt, että rikosrekisterin esittämisvelvollisuus ehdotuksen nyky muodossa sisältäisi monia ongelmia.

Fyysisen turvallisuuden lisäksi myöskään asiakkaan taloudellinen turvallisuus ei olisi lakimuutoksen jälkeen taattu. Muista maista tunnettu ryöstöhinnointelu saapuisi valitettavasti myös Suomeen. Yksittäiset kuljettajat käyttäisivät tilaisuutta hyväkseen tavatessaan tarkkaamattoman asiakkaan, puhumattakaan digitaalisten välitysjärjestelmien harjoittamasta dynaamisesta hinnoittelusta. Tällöin esimerkiksi huonon sään aikana taksikyyti saattaisi olla tarjolla vain varakkaimmalle kansanosalle, vaikka taksia käytetään paljon esimerkiksi sairaalamatkoihin, jolloin asiakkaalla ei ole mahdollisuutta odottaa.

Lakiehdotusta on perusteltu myös sillä, että sen avulla taksi muuttuisi nykyistä halvemmaksi sekä kuluttajalle että yhteiskunnalle. Emme näe, että tämä tavoite tulisi laajempaan ilmiönä toteutumaan. Jotta hinnat taksialalla laskisivat, sen pitäisi perustua kahteen tekijään. Joko siihen, että toteutuneita kyytejä olisi selvästi aiempaa enemmän toimijakohtaisesti, tai siihen, että palvelun kustannukset olisivat aiempaa matalammat. Alan hinnoittelu tällä hetkellä perustuu kustannustasoon ja ylivoimaisesti suurin kustannustekijä on kuljettajan palkka ja sen sivukulut. Kustannusten laskun pitäisi siis perustua kuljettajien palkan pienentämiseen, vaikka se ei tälläkään hetkellä ole kovin korkea. Ajattelivatko lakiehdotuksen kirjoittajat, että tämä alennus saataisiin aikaan jättämällä palkan sivukulut ja verot pois, kun nykyiset työntekijät ohjattaisiin pienimuotoisina keikkatalousyrittäjinä hoitamaan kaikki mahdolliset kyydit pimeästi käteisellä?

Taksin tehokkuuden nousu muutoksen seurauksena on epäuskottavaa kaikin puolin. Aiemman keskitetyn tilausjärjestelmän sijaan tulisi useita keskuksia, jolloin autot tulisivat asiakkaan luokse entistä kauempaa, mikä laskisi taksin tehokkuutta. Päätoimisten toimijoiden tehokkuutta laskisi alalle tuleva harrastelijoiden joukko, joiden toiminta olisi käytännössä yhteiskunnan subventoimaa, koska iso osa näistä todennäköisesti olisi yhteiskunnan tukia saavia henkilöitä. Taksi on halvin minä tahansa vuorokauden aikana saatavilla oleva henkilökohtainen palvelu Suomessa. Tämä johtuu siitä että kattohinta on määritelty kulujen mukaan ja että taksin tehokkuus on Suomessa kansainvälisesti verrattuna hyvällä tasolla. Pidämme todennäköisempänä, että muutosten seurauksena luvallisten taksien kuluttajahinnat paremminkin nousevat, ja lisäksi myös yhteiskunnan ajojen hinnoitteluun

## **“Sade sai hinnat hurjaan nousuun”**

### **Asiakkaalle järkytys, hinnat nousivat nopeasti kymmenkertaisiksi**

Sateen kastelemaat asiakkaat saivat järkyttyä hintojen pompattua sadekuoron aikana ennätyskorkeiksi. **Lue lisää...**



tulee nousupaine, koska näitä ajoja hoitavat taksit eivät voi ajaa enää niin helposti täytekyytejä kuluttajilta.

## **Taksilainsäädännön uudistaminen vanhan lain pohjalta**

Mielestämme taksialaa pitäisi kehittää tekemällä parannuksia nykyiseen lakiin. Uudistukseen olisi kuitenkin helpompi suhtautua myönteisemmin, jos siinä voitaisiin varmistaa, että se ei johtaisi näihin ongelmiin:

- ***epäreiluun kilpailuun yhteiskunnalliset vastuunsa kantavien yrittäjien ja harmaan/veroparatiisi-talouden toimijoiden välillä ja siitä seuraavaan alan maineen likaantumiseen***
- ***asiakasturvallisuuden heikkenemiseen***
- ***työntekijöiden aseman heikkenemiseen uusliberalistisen keikkatalousyhteiskunnan muodostumisen kautta***
- ***alan siirtymiseen tytäryhtiötaloudeksi eli keskittymiseen vain suurille ulkomaisille toimijoille***
- ***alan vaatiman viranomaistyön lisääntymiseen***

Käytännössä tämä tarkoittaisi koko lakiehdotuksen kirjoittamista uusiksi takseja koskevalta osin. Tästä syystä ehdotamme, että taksiliikennelain uudistamista lähdetäisiin viemään eteenpäin nykyisen lain pohjalta. Uusien liiketoimintamallien ja tuotteiden kehittymistä ja kilpailun lisäämistä alalla voidaan edistää esim. taksikeskusten määrää lisäämällä. Tämä voitaisiin toteuttaa joko niin, että eri alueiden keskukset päästettäisiin kilpailemaan keskenään eli yhdistämällä asemapaikka-alueita, tai asettamalla rajoituksia kuinka suuri osa kunkin talousalueen takseista saa kuulua yksittäiseen keskukseen, jolloin saataisiin 2-3 kilpailevaa keskusta joka talousalueelle.

Alan hintasääntelyä voitaisiin myös uudistaa. Kun hinta on tällä hetkellä säädetty kulujen mukaiseksi, jotta hintavaihtelua voisi tulla, hintasääntelyssä pitäisi olla enemmän liikkumavaraa. Hintasääntelyn muotoa voisi muuttaa esim. niin, että käytettäisiin vertailumatkaa, joka maksaisi tietyn verran. Silloin taksiryttäjillä olisi mahdollisuus muuttaa hinnoittelua ja samalla säännellyn hinnan edut säilyisivät kuluttajille.

Yhteiskunnan kuljetuskustannusten laskemiseen lääkkeenä voisi osin toimia se, että kilpailutuksien toteutuksessa kiinnitettäisiin aiempaa enemmän huomioita palvelulta vaadittujen



yksityiskohtien kustannusvaikutukseen. Tarjoushintoja nostavat ylettömän tarkat määritelmät ostettavalle palvelulle, koska tämä saattaa esim. estää kilpailutukseen osallistumisen kaksi vuotta vanhalla autokalustolla. Sääntelyn purkamista voitaisiin kohdistaa yhteiskunnassa myös tämän tyyppisiin asioihin. Liiallisen tarkat määritelmät ja vaatimukset aiheuttavat sen, että taksitoiminnan tehot katoavat ja siksi hinta nousee. Taksitaksan edullisuus ja nykyisen toimintamallin tehokkuus näkyy siinä, että usein palvelu olisi halvinta toteuttaa hankkimalla auto suoraan taksitolpalta normaalilla taksitaksalla, eikä kilpailuttamalla. Lähin auto olisi tässäkin halvin.

Taksi on ensisijaisesti ihmisten välinen palvelutapahtuma, ainakin robottiautojen saapumiseen saakka. Uuden lain muotoilussa digitaalisuus ja välityspalvelut ovat saaneet liian ison roolin suhteessa koko palvelukokonaisuuteen. Vaikka parturissa X voisi maksaa hienolla kännykkäsovelluksella ja heillä olisi hienot nettisivut, se ei kuitenkaan ratkaise, missä liikkeessä käyt. Olennaista taksissa on se, että se on turvallinen ja saatavissa kohtuulliseen hintaan, kun sitä tarvitaan. Jotta näin voisi olla, alalla tarvitaan oikeudenmukaista ja täsmällistä sääntelyä.



Tuomo Halminen, toimitusjohtaja  
Helsingin Taksipalvelu Oy