

Pohjanmaan taksiyrittäjät ry

Isokatu 6

67100 KOKKOLA

12.5.2016

LVM

PAO/Markkinayksikkö

Diaarinumero: LVM/2096/03/2015

Lausunto hallituksen esitykseen liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Esityksessä vapautettaisiin niin sanottu pienimuotoinen alle 10 000 euroa vuodessa oleva toiminta liikenneluvista vapaaksi toiminnaksi. Useimmilla paikkakunnilla tällainen liikenne toimisi vain korkean kysynnän aikoina ja aiheuttaisi sen, ettei taksiluvan omaavien autojen kuukausituotto riittäisi ylläpitämään hiljaisen ajan päivystystä, joka nykyisin mukaan kuuluu taksien järjestää. Tosin voisihan yhteiskunta ostaa päivystyspalvelun alueilla joissa sitä tarvitaan, mutta mistä siihen rahoitus? Esimerkiksi useilla sairaalapaikkakunnillahan taksi huolehtii mm leikkaussalipäivystäjien kuljettamisen sairaalaan kiiretapauksissa. Tuskin kukaan harrastelija kuljettaja viihtyisi arki öisin päivystämään korvauksetta kuten nykyisellään taksit tekevät. Ilman liikennelupaa ja tosiasiallista valvontaa suoritettava liikennöintihän suoraan avaa portit harmaan talouden pariin. Kuka ja miten voi seurata käteisen rahan liikkumista, ilmoituksethan jäisivät esityksen mukaan ainoastaan kuljettajan omantunnon varaan. Nykyisellään jokaisen luvanhaltijan tulee ilmoittaa ammattiajokilometrinsä ja liikevaihtonsa ELY-keskukselle vuosittain.

Nykymuotoinen suomalainen taksi on ollut monien tahojen mielestä maailman paras monellakin mittapuulla mitattuna. Se on saavutettu hyvin pitkälti aiemmin alan sisäisellä koulutuksella ja myöhemmin lakiin tulleen pakollisen koulutuksen myötä. Jos alan koulutuksesta, paikkakuntatuntemuksesta ja kielitaitovaatimuksista luovutaan, miten kuljettaja voisi toimia ammatissaan esimerkiksi lasten, vammaisten ja vanhusten parissa. Digimaailmasta puhuttaessa aina korostuu navigaattori, mutta mikään navigaattori ei voi korvata paikallistuntemusta. Jo nykyäänkin kuulee asiakkaiden liian usein valittavan kuljettajien paikallistuntemuksen puutetta varsinkin isommilla paikkakunnilla, sekä siitä ettei kuljettajan kielitaito riitä edes osoitteen syöttämiseksi navigaattoriin. Mitähän se mahtaisi olla siinä vaiheessa, kun kaikki kielitaito, koulutus ja paikallistuntemusvaatimukset poistettaisiin?

Yhtenä liikennekaaren asiakohtana oli myös asemapaikkavelvollisuudesta luopuminen. Tästä se seuraisi vääjäämättä varsinkin kaupunkien ympäristöalueiden tyhjentyminen takseista. Ne siirtyisivät liikennöimään keskustoissa ja miten liikenne hoidettaisiin tämän jälkeen kaupunkien ulkopuolella. Kyllä varmaan auton saisi viiveellä keskustastakin kuntien reuna alueille ja naapurikuntiin, mutta tuskinpa mikään taksi tai edes

pienimuotoista liikennöintiä harjoittava autoilija ajaisi ilman korvausta asiakkaan luokse kymmeniä kilometrejä lyhyttä siirtoa varten. Mahtaisiko jokaiselta paikkakunnalta enää löytyä taksia lähtövalmiina vuoden jokaisena päivänä ja vuorokauden kaikkina tunteina? Eikä kannata puhua asemapaikoista vain kuntatasolla, sillä pinta-alaltaan suuremmissa kunnissa on useita asemapaikkoja määritelty juuri sen takia, että taksipalvelut kattaisivat koko kunnan laidasta laitaan. Lakiin tosin olisi hyvä lisätä mahdollisuus korkean kysynnän aikana, esimerkiksi eri tapahtumien yhteydessä muodostaa eri asemapaikoista yhteisliikennealue, jolloin tarjolla olisi riittävä määrä autoja huolehtimaan tapahtumien liikenteestä.



Veli Autio

Toiminnanjohtaja

Pohjanmaan taksiyrittäjät ry