

19.5.2016

LVM  
Pao/markkinayksikkö

Diaarinumero : 18.04.2016 LVM 2096/03/2015

### **Lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Lausunrossamme olemme kiinnittäneet huomiota esityksessä tehtyihin ehdotuksiin ja kiinnitämme huomiota vaikutusarviointiin.

Oulainen on n. 7600 asukkaan kunta. Taksilupia kunnassamme on 14 kpl. Alueellamme sijaitsee Oulaskankaan aluesairaala, joka toimii alueemme merkittävänä erikois- ja päivystyssairaalana. Satunnaisesti kускаamme myös sairaalan päivystäviä hoitajia ja lääkäreitä, nämä kuljetukset tapahtuvat yleensä yö-aikaan. Oulaisissa sijaitsee myös rautatie-asema, josta tulee satunnaisia kyytejä niin aamu kuuden jälkeen kuin ilta yhdentoista jälkeenkin ja tietenkin näiden välillä. Taksi on aina saatavilla.

Tilauskeskus on kaikille takseille avoin ja kyydinvälitys on järjestetty digitaalisesti DDS taxibook ohjelmistolla. Yhteistoiminta alueellamme toimii hyvin ja välitysjärjestelmä on teknisesti avoin yhteisliikenteelle. Välitysjärjestelmä huomioi aina kaikki alueen vapaat taksit, myös naapurikuntien taksit. Taksien liikevaihdot ovat sellaisella tasolla, että siitä yrittäjä saa kohtuullisen vuosi-ansion. Useimmiten yrittäjä työllistää myös tilapäisiä kuljettajia eli ostaa vapaa-aikaa itselleen. Viikosta riippuen työtunteja tulee n. 70 -80 h/vko/taksi, tästä iso osa on kyydin odottelua.

Lakiuudistus tulee tarkoittamaan järjestäytyneen taksitoiminnan kannalta isoja muutoksia. Korkean kysynnän ajankohta houkuttelee alueelle pienimuotoisen kuljetustoiminnan harjoittajia. Kyseiset ammatinharjoittajat toimisivat pääosin, osittain tai kokonaan irrallaan digitaalisista järjestelmistä, joka antaisi erinomaiset mahdollisuudet harmaan talouden harjoittamiselle. Tämä toki luo myös paremmat mahdollisuudet kilpailla kuljetusten hinnoilla. Merkittävä osa kuljetuksista olisi sellaisia, jotka otetaan taksitolpalta, ravintoloiden edestä tai lennosta. Nämä kyydit eivät kirjautuisi mihinkään lakiehdotuksessa mainittuun digitaaliseen järjestelmään, eivätkä näin ollen olisi kenenkään kontrollissa puhumattakaan, että millään viranomaistaholla olisi mahdollisuuksia valvoa kyseisen toiminnan laillisuutta ja sitä ylittykö 10.000 euron liikevaihtoraja.

Pienimuotoinen kuljetustoiminta ilman taksilupaa tulee olemaan iso riski, jonka vaikutukset tulee väistämättä vaikuttamaan palvelujen laatuun ja häiriöihin palvelujen kattavan saatavuuden osalta. Pienimuotoisen toiminnan harjoittajat kilpailisivat samoista asiakkaista, eivätkä kilpailuolosuhteet olisi lähimainkaan samat, eikä toimisi terveeltä pohjalta.

Yrityksen, jonka päätoimiala ei ole henkilöliikenne ei tarvitse mitään lupia. Näitä yrityksiä ei 10.000 euron minimituloraja rajoita millään tavalla. Nämä yritykset pystyisivät

osallistumaan kaikkiin henkilö- ja tavaraliikenteen tarjouskilpailuihin. Lakiuudistus avaisi esimerkiksi Suomen Posti Oy:lle oikeuden tarjota taksipalveluja postin henkilökunnalla ja hallinnassaan olevilla henkilö- ja pakettiautoilla. Postin taksitoiminta keskittyisi todennäköisesti vain arkipäivän liikenteeseen. Henkilökuljetuspalveluita tulisivat tämän säännöksen perusteella tarjoamaan pizzeriat, ravintolat, majoituspalvelu- ja kotipalveluyritykset jne. Kyseessä ei todellisuudessa ole jakamistalous vaan puhtaasti yritystoiminta ilman mitään velvoitteita ja sopivuusarviointia kaluston, henkilökunnan tai hinnoittelun osalta.

Lakiesityksessä taksiluvan mukaisen liikenteen harjoittaminen Suomessa olisi mahdollista, jos yrityksellä on henkilöliikenne- tai taksilupa jossain jäsenvaltiossa. Tämä avaa erinomaiset mahdollisuudet tulla ajamaan Virossa tai jossain muussa jäsenvaltiossa rekisteröidyn yrityksen kalustolla. Kaikki nämä edellä mainitut yritykset eivät kannu mitään vastuuta hiljaisen ajan liikenteen hoidosta. Sivutoimisuus ja ulkomaiset yritykset tuottaisivat hyvin vähän verotuloja Suomeen jos ollenkaan.

Kokonaisuuden kannalta lakiuudistus johtaisi siihen, että henkilöliikennepalveluita tarjoava joukko olisi hyvin kirjava ja merkittävältä osin sivutoimiharrastajia. Joukkio toimisi hyvinkin erilaisilla pelisäännöillä ja hinnoittelu olisi sekavaa. Hinnoittelun kirjavuus vaihtelisi polkuhinnoista aina ryöstöhinnoitteluun asti. Yksi yhteinen asia olisi kuitenkin, ettei mikään viranomaispystyisi valvomaan toimintaa ja käytännössä puuttumaan epäkohtiin. Ulkomailla toimivien yritysten velvoitteiden hoito, harmaa talous olisi valvomaton paikka. Rehellisesti toimivalla ja kaikki velvoitteet hoitavalla nykyisellä taksiyrityksellä olisi erittäin suuria vaikeuksia pärjätä harmaan talouden luomassa kilpailutilanteessa.

Hallituksen yhtenä tavoitteena, jolla myös lakiesitystä perustellaan, on sääntelyn vähentäminen. Uudistuksen seurauksena viranomaisvalvonnan tarve kasvaisi merkittävästi ja johtaisi erilaisten säädösten tehtailuun, joilla villiintynyttä markkinaa yritettäisiin ohjailta ja saada kuriin. Paluuta nykyiseen toimivaan taksijärjestelmään ei enää olisi!

Liikennekaaren esitys taksiliikenteen osalta M1 luokan ajoneuvolla on täysin toteuttamiskelvoton ja se osio tulee siitä poistaa. Taksiliikenteen sääntely on kansallista ja sen lainsäädännön valmistelu tulee tehdä paremmalla valmistelulla ja puolueettomilla kunnan vaikutusarvioinneilla. Liikennekaaren valmistelua voidaan jatkaa muilta osin. Linja-autoliikenteen henkilömäärärajoitukset ja määräykset tulee säilyttää nykyisen joukkoliikennelain muodossa eikä linja-autoluvilla saa sallia harjoittaa liikennettä M1 luokan ajoneuvolla vaan se tulee pysyttää edelleen M2 ja M3 luokan ajoneuvoihin.

On selvää että taksin liikenneluvalla toimivien yrittäjien määrä tulee vähenemään ja palvelujen saatavuuteen hiljaisemmän kysynnän aikoina tulee vakavia ongelmia. Tietyiltä alueilta taksiyrittäjät lopettaisivat ammatin harjoittamisen kokonaan ja pyrkisivät alueille, missä on enemmän kysyntää. Yleensä taksiliiketoiminta on kannattavaa vain arkisin klo: 07.00 – 15.00 välisenä aikana, muun ajan ajot perustuvat päivystysvelvollisuuteen. Taksialalla on toki totuttu siihen, että pitää tehdä pitkää päivää.

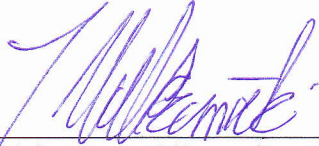
Lisäksi lakiuudistuksella tulee olemaan vaikutuksia myös erityisryhmien palvelujen saatavuuteen. Esteettömät taksit ovat kalliita hankkia ja pienillä paikkakunnilla esteettömien autojen kysynnän vähäisyydestä johtuen, ei ko. ajoilla saada hankittua välttämättä edes erityiskaluston aiheuttamia lisäkustannuksia takaisin. Nykyjärjestelmässä on esteettämiä taksilupia, joilla turvataan erityiskaluston saatavuus.

Liikennekaaren lakiesitys on puutteellisin tiedoin valmisteltu ja jatkovalmistelun osalta on huolehdittava siitä, että kaikkia henkilöliikennealalla toimivia yrityksiä koskevat samat

pelisäännöt ja velvoitteet.

Oulaisten henkilövuokra-autoilijat Ry:een kuuluvat myös naapurikuntamme Merijärven ( 1133 asukasta ) kaikki kolme taksia. Nämä kolme taksia omistaa kahden miehen Ay eli avoinyhtiö. Kolmannelle taksille riittää vain satunnaisia keikkoja, jotka hoitaa tilapäinen kuljettaja. Tästä huolimatta Merijärvellä saa taksin kotioven eteen vaikka joulu-yönä 9,00 eurolla. Arkipäivisin ja aattoina lähtömaksu on 5,90 euroa.

Allekirjoittanut on Oulaisten Taksipalvelut Oy:n hallituksen puheenjohtaja ja Oulaisten Henkilövuokra-autoilijoiden jäsenautoilija.



---

Oulaisten Henkilövuokra-Autoilijat Ry  
Juha Malkamäki