

Espoon-Kirkkonummen Taksit ry
Helsingin Taksiautoilijat ry
Vantaan Taksiautoilijat ry

LAUSUNTO

23.05.2016

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
kirjaamo@lvm.fi

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 18.4.2016 LVM/2096/03/2015

PÄÄKAUPUNKISEUDUN TAKSIYHDISTYSTEN LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSEEN LIIKENNEKAAREKSI

Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta on lähetetty lausuntokierrokselle luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi joukkoliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan kumottavaksi eri säädöksiin jakautunut tieliikenteen markkinoita koskeva lainsäädäntö, ja koottavaksi ne yhteen Liikennekaari lakiin. Tässä lausunnossa käsitellään hallituksen esitysluonnoksen vaikutuksia Taksiliikennelakiin (217/2007) pääkaupunkiseudun taksiliikenteen näkökulmasta.

Liikennekaaren tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset

HE-luonnos Liikennekaareksi nojaa hallitusohjelman kirjaukseen, jonka tavoitteena on tukea yrittäjyyttä ja uusien digitaalisten toimintamallien kehittämistä sekä purkaa haitallista sääntelyä.

Luonnoksen ensisijainen tavoite on purkaa voimassaolevan sääntelyn sisältämät esteet digitalisaation, automatisaation ja uusien innovaatioiden kehittämiseksi ja käyttöönotolle lainsäädännön sektorilla.

Esityksessä luovutettiin taksiliikenteen kiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyä (1). Nykyisin autokohtainen taksilupa (2) muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi, ja toimijan kotipaikan ainoaksi sääntelyksi jäisi se, että sen tulee sijaita EU-maassa. Taksiliikennettä saisi tulevaisuudessa harjoittaa myös henkilöliikenneluvalla (3). Lisäksi henkilöliikenteen harjoittaminen ilman liikennelupaa ja yrittäjästatusta sallittaisiin pienimuotoisena toimintana, jonka liikevaihto on alle 10 000 euroa vuodessa (4).

Liikennekaaren keskeiset vaikutukset luotettavalle ammattilaistaksiliikenteelle

Taksiliikenteen harjoittaminen vaatii tällä hetkellä voimassaolevan lainsäädännön puitteissa

- liikenneluvan, joka edellyttää luvanhaltijalta liikennöintiä lupaan merkityltä asemapaikalta (asemapaikkasäännös),
- velvollisuuden tarjota palvelua omalla asemapaikalla kaikkina vuorokauden aikoina, tai sopia muiden liikenteenharjoittajien kanssa palvelun tarjoamisesta myös hiljaisina aikoina (päivystysvelvollisuus) sekä
- velvollisuuden noudattaa valtioneuvoston taksiliikenteelle asettamaa kuluttaja-asiakkailta perittävää enimmäishintaa.

Tällä lainsäädännöllä taataan koko maan kattava palveluverkko, joka on länsimaisessa vertailussakin asiakkaalle edullinen, turvallinen ja läpinäkyvä. Pääkaupunkiseudulla on käytössä eri asemapaikkojen välinen yhteisliikenne, jolla taksikapasiteettia voidaan taksin asemapaikasta riippumatta ohjata kulloinkin paikkoihin, jossa esiintyy suurta kysyntää. Hiljaisina aikoina asemapaikkasäädöksellä puolestaan taataan palvelun saatavuus kaikkialla. Uuden luonnoksen vaikutukset johtaisivat siihen, että taksipalvelut keskittyisivät vilkasliikenteisiin kaupunkien keskustoihin ja reuna-alueet jäisivät ilman nykyisenlaista kattavaa palveluverkkoa.

Pääkaupunkiseudulla on jo nykyisin ylitarjontaa taksipalveluista ja HE-luonnoksen toteutuessa taksipalveluiden ylikapasiteetti lisääntyisi niin, että yhteiskunnalliset veloitteet täyttämällä taksipalveluiden tuottaminen kannattavasti kävisi mahdottomaksi ja harmaan talouden riski kasvaisi merkittävästi. Tämän vuoksi pääkaupunkiseudun taksiyhdistykset esittävät, että nykyinen hyvin toimiva lainsäädäntö, jossa toimivaltainen viranomaisen (Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus) vuosittain vahvistaa asemapaikkakohtaisen taksien enimmäismäärän, tulisi säilyttää. Taksimarkkinoilla kilpailu toteutuu hyvin nykyisessä toimintaympäristössä taksiryttäjien kilpaillessa julkishallinnon, yritysten ja yksityisten kuluttajien ostamista kuljetuspalveluista.

Pääkaupunkiseudun taksiyhdistykset pitävät nykyistä asemapaikkasäätelyä tarpeellisena palvelun alueellisen kattavuuden säilyttämiseksi, ja ehdottavat lisäksi asemapaikkasäädöksen muuttamista siten, että vapaa taksi saa jäädä tyhjälle taksiasemalle asemapaikasta riippumatta. Näin mahdollistetaan tehokkaampi palvelutuotanto autojen käyttöasteen tehostumisen kautta. Taksien vuosittaisen käyttöasteen paranemisella on ympäristön kannalta positiivinen vaikutus ajosuoritteiden pienenemisen myötä.

Liikennekaaren luonnoksessa esitetään lisäksi, että julkishallinnon olisi mahdollista tuottaa henkilöliikennepalveluita PSA-ostoina niillä seuduilla, joilla palveluntarjontaa ei markkinaehtoisesti synny. Katsomme, että tämä lisäisi julkishallinnon kustannuksia henkilöliikenteen palveluiden tuottamisessa merkittävästi suhteessa nykytilaan. Asemapaikkasäädännös nykytilassa turvaa palvelun kaikkialla ilman, että kuntien tai valtion tulee sitä tukea.

Taksiliikenteen harjoittaminen on pääosin mikroyrittämistä ja sen yhteenlaskettu liikevaihto pääkaupunkiseudulla on noin 260 miljoonaa euroa. Liikenneluvan muuttuminen toimijakohtaiseksi kasvattaisi merkittävästi yrityskokoa ja heikentäisi kohtuuttomasti nykyisten pienyrittäjien asemaa. Esitämme huolestamme myös siitä, miten autosta irrotetun liikenneluvan puitteissa kyetään valvomaan liikenteentuotannon ammattimaisuutta.

Luonnoksessa esitetään, että taksirytyksen kotipaikan sijainnin säätelyä muutetaan niin, että sijainnin rajoite on jatkossa ainoastaan vaatimus sijaita EU-jäsenvaltiossa. Mikäli tämä muutos astuu voimaan, katsovat pääkaupunkiseudun taksiyhdistykset, että lainsäädännöllä tulee varmistaa kotimaisen taksiliikenteen toimintaedellytykset siten, että liikennettä harjoitetaan jatkossakin suomalaisen säätelyn puitteissa, mitä tulee ajossa käytettävään kalustoon sekä työnantajavelvoitteisiin. Katsomme, että esitys, joka sallii kotipaikan sijainnin toisessa jäsenvaltiossa, ei paranna millään muotoa suomalaisen henkilöliikenneryttämisen toimintaedellytyksiä. Hallitusohjelman tavoitteiden mukaan hallitus on sitoutunut tukemaan suomalaista yrittäjyyttä. Näkemysksemme mukaan nyt lausunnoilla oleva HE-luonnos onkin taksiryttäjien osalta voimakkaasti ristiriidassa hallitusohjelman kanssa.

Esitysluonnoksen mukaan myös henkilöliikenneluvalla voisi tulevaisuudessa harjoittaa taksiliikennettä, ja taksiliikenteen harjoittaminen muuttuisi kalustoneutraaliksi. Tällöin edellyttämme, että lainsäädännön keinoin varmistetaan toimijoiden kalustoon liittyvä tasapuolinen kohtelu. Kalustoon liittyvä verokohtelu tulee harmonisoida, jotta kilpailuneutraliteetti turvataan eri toimijoiden välillä. Tällä tarkoitamme, että mikäli taksiliikenteen harjoittamiseen käytettävällä kalustolla ei lainsäädännön näkökulmasta olisi jatkossa merkitystä, tulee myös kalustoon liittyvä vero- ja käyttömaksukohtelu vastaavasti harmonisoida. Nykyisen lainsäädännön puitteissa ainoa henkilöliikenteen tuottaja, joka maksaa autoveroa tai autoon liittyvää käyttömaksua on taksiliikenne. Esimerkiksi linja-autoliikenne ei näitä maksa, joten mikäli linja-autolla voi jatkossa tuottaa taksiliikennettä, näemme että linja-autojen osalta tulee jatkossa kilpailuneutraliteetin nimissä maksaa samat verot ja maksut kuin taksiliikenteen, tai vaihtoehtoisesti maksut tulee poistaa myös taksiautojen osalta.

Esitys pienimuotoisen henkilöliikenteen sallimisesta

Luonnoksen perusteluissa esitetään, että pienimuotoisen henkilöliikenteen sallimisella voidaan kannustaa ihmisiä kokeilemaan toimintaa. Perusteluissa esitetään, että oman kuljetusyritystoiminnan käynnistäminen on nykyisellään liian korkean kynnyksen takana, joten mahdollisuus pienimuotoiseen kokeiluun voi edistää uusien toimijoiden alalle tuloa. Haluamme kyseenalaistaa tämän näkökulman ja huomauttaa, että Suomi on monissa tutkimuksissa todettu yhdeksi maailman vähiten korruptoituneista maista. Yksi tähän vaikuttavista mittareista on nimenomaan yritystoiminnan aloittamisen helppous. Suomessa yritystoiminnan aloittaminen henkilöyrittäjänä on tehty helpoksi: pelkkä ilmoitus patentti- ja rekisterivirastoon riittää. Samalla ilmoituksella yrittäjä myös ilmoittautuu ennakkoperintärekisteriin ja arvonlisäverovelvolliseksi.

Verotus ja muut lailliset veloitteet

Luonnoksessa esitetään pienimuotoisen toiminnan alarajaksi 10 000 euroa vuodessa. Haluamme huomauttaa, että tämän suuruinen pienimuotoinen toiminta on jo nyt vapautettu arvonlisäverosta, eikä lakimuutosta tältä osin tarvita. Luonnoksessa pienimuotoisesta toiminnasta saatu tulo olisi ansioverotuksen alaista, mutta työelämän sääntöihin kuuluvien muiden vastuiden toteutumista ei määritellä. Mikäli kuljetuspalveluiden tuottaja on ansiotuloverotuksen piirissä, jää epäselväksi mille taholle kuuluu vastuu esimerkiksi eläke- ja tapaturvavakuuttamiseen liittyvistä velvoitteista. Vuonna 2016 yrittäjän eläkevakuuttamiseen velvoittava yrittäjätulon alaraja on 7557,19 euroa, eli alle esitetyn maksimitulon.

Erityisesti harmaan talouden torjumisen näkökulmasta kuljetusliiketoiminnassa on erityisen tärkeää, että toiminnan edellytetään olevan jatkossakin yritystoimintaa. Luonnoksessa edellytetään, että välityspalveluiden tarjoajan vastuuta lisättäisiin siten, että heidän tehtävänänsä olisi varmistaa, että kuljetustoiminnan harjoittajalla on liikennelupa. Lisäksi, mikäli toimintaa harjoitetaan ei-ammattimaisesti, tulee välityspalveluiden tarjoajan varmistaa myös se, etteivät kuljetustoiminnan harjoittajalle maksetut korvaukset ylitä esitettyä pienimuotoisen toiminnan 10 000 euron vuositulorajaa.

Huomautamme, että luonnoksessa unohdetaan tältä osin se, ettei kuljetustoiminnan harjoittajan ole välttämätöntä kuulua välityspalveluita tarjoavan toimijan palveluiden piiriin, ja lisäksi kuljetustoiminnan harjoittaja voi tuottaa palveluita myös välityspalveluita tarjoavan toimijan välittämien kuljetusten rinnalla. Esimerkiksi Helsingissä vain noin puolet taksiliikenteen ajosuoritteista tilataan tilausvälitysyhtiöiden kautta, ja puolet asiakasvirrasta tulee kaduilla ja liikenneterminaaleissa olevilta taksiasemilta. Jälkimmäiset kuljetukset eivät jätä jälkeensä minkäänlaista digitaalista merkintää tilauksesta.

Tosiasiallisesti 10 000 euron vuositulorajaa ei-ammattimaiselle henkilöliikenteelle ei pystyisi valvomaan mikään taho, ja se avaisi lainsäädännön puitteissa mahdollistetun kanavan harmaan talouden

harjoittamiseen kuljetustoiminnassa, sekä nykyisten työelämän pelisääntöjen rappeuttamiselle eläkekertymän ja sosiaaliturvan heikkenemisenä.

HE-luonnoksessa todetaan, ettei taksiliikenteessä käytettävältä kalustolta jatkossa vaadittaisi autossa olevaa laitetta, josta asiakkaan on mahdollista todeta matkasta perittävä hinta (taksamittari), mikäli hinta on muutoin mahdollista todentaa esim. palveluntuottajan verkkosivuilta. Katsomme, että tämä lisää merkittävästi harmaan talouden riskiä alalla ja heikentää kuluttajansuojaa erityisesti, mikäli pienimuotoinen liikenne sallitaan. Veroviranomaisilla ei olisi tässä muuttuneessa tilanteessa käytännössä minkäänlaista tosiasiallista mahdollisuutta valvoa palveluntuottajalle maksettujen korvausten määrää tai niistä suoritettavia veroja ja veroluonteisia maksuja.

Esimerkiksi rakennusalalla olevan harmaan talouden torjuntaan on viime vuosina panostettu merkittävästi muun muassa lisäämällä yrityksen ilmoitusvelvollisuuksia alihankintaketjuistaan ja käänteisen arvonlisäverotuksen käyttönotolla. Rakennusalalla suurena ongelmana ja kilpailun esteenä olleet harmaan talouden ilmiöt onkin saatu määrätietoisella työllä hyvin pitkälti kitkettyä. Näkemyksemme mukaan henkilöliikennesektori nykytilassaan on ammattimaisuutensa ja palveluntuottajien yrittäjästatuksen ansiosta vapaa harmaantalouden ilmiöistä. HE-luonnoksen toteutuminen siis synnyttäisi hyvin toimivaan järjestelmään harmaan talouden ilmiöitä, joita siellä ei nyt ole.

Katsomme myös, että kysymys siitä, voivatko tilausvälitysyhtiöt tarjota palveluitaan pienimuotoisille toimijoille, on vakavan pohdinnan arvoinen. Nykyisin toimivat tilausvälitysyhtiöt tarjoavat maksuliikenne- ja tilausvälityspalveluitaan yrittäjille, jotka ovat yritystoimintaan liittyvien vastuiden ja velvoitteiden piirissä. Mikäli palveluntuottaja ei tulevaisuudessa harjoita henkilöliikennettä ammattimaisesti, voidaanko silloin tehdä tulkinta, jonka mukaan pienimuotoisen palvelun tuottaja on työsuhteessa tilausvälitysyhtiöön? Kysymys on noussut maailmalla esille useissa yhteyksissä, kun oikeuslaitoksissa on käsitelty yksityisten henkilöiden tarjoamia kyytejä välittävien toimijoiden toimintaa alalla. Tämän kaltainen asetelma asettaisi tilausvälitysyhtiöiden muut palveluntuottajat epäterveeseen kilpailuasetelmaan.

Kilpailun vääristyminen

Pienimuotoisen tuotannon kautta luonnos avaa myös väylän monikansallisten yritysten digitaalisten alustojen rantautumiseen Suomeen tilanteissa, jossa palveluntuottaja harjoittaa toimintaa pienimuotoisesti, mutta välityspalveluiden tuottaja perii välityspalkkiota välittämistään kuljetuksista. Tätä toimintaa ei näkemyksemme mukaan voida pitää aitona jakamistalouden ilmiönä, vaan selkeänä liiketoimintana, josta suomalaiselle yhteiskunnalle ei kuitenkaan jää verokertymää. Huomautamme myös, että jakamistalouden ajatukseen perustuva toiminta, kuten naapuriapu esim. lasten harrastuksiin viemisessä tai vanhusten asiointimatkojen tarjoamisessa siten, että perittävä maksu ei ylitä kuljetuksesta aiheutuvia kustannuksia, on lainsäädännöllisesti mahdollista jo nyt, eikä lakimuutosta siltä osin tarvita.

Edellytämme, että kaikki liiketoiminnallisen ansaintalogiikan ohjaama toiminta tulee saattaa terveen kilpailun takaamiseksi kokonaisuudessaan saman sääntelyn piiriin. Ylikansallisten toimijoiden mahdollisuus toimia eri sääntelyn puitteissa pienimuotoisen toiminnan varjolla on kilpailun vääristymisen myötä haitallista taksiryttäjille sekä veromenetyksen kautta myös yhteiskunnalle.

Toiminnan luvanvaraisuus

Kuten luonnoksessa todetaan, vaatii taksiliikenne jatkossakin luvan, jonka saamisen edellytyksenä on luvanhakijan nuhteettomuus ja soveltuvuus henkilöliikenteen harjoittajaksi. Pienimuotoisen ei-ammattimaisen henkilöliikenteen salliminen esitetyllä tavalla tuottaa tilanteen, jossa vakaviinkin rikoksiin syyllistyneiden pääsyä henkilöliikenteen palveluntuottajiksi ei voida estää, mikäli ei-ammattimaiselta ja

pienimuotoiselta liikenteenharjoittajalta ei vaadita samoja laatukriteereitä kuin ammattimaisen liikenteen harjoittajilta.

Käytännössä muutos johtaa siihen, että taksiluvan peruuntuessa henkilökohtaisten ominaisuuksien perusteella (esimerkiksi vakavat rikokset tai toistuvat liikenneerikkeet), on palveluntuottajan jatkossa mahdollista jatkaa toimintaansa pienimuotoisesti. Tällaisessa tilanteessa kuluttajansuojan voidaan katsoa vaarantuvan merkittäväällä tavalla. Kuluttajansuojan kannalta ongelmallista on myös se, että pienimuotoisella palveluntuottajalla ei ole esityksen mukaan veloitetta esittää hintojaan etukäteen, jolloin asiakkaan kyky arvioida matkan hintaa heikentyisi merkittävästi.

Turvallisuutta ja ennakoitavuutta heikentävällä kehityksellä on merkittävä vaikutus asiakkaiden kokemukseen koko taksialasta, jota tällä hetkellä pidetään asiakkaiden puolelta laadukkaana, turvallisena ja toimivana.

Koulutusveloitteesta luopuminen

Liikennekaaren I vaiheen valmistelussa muutokset kohdistuvat pääosin tieliikenteen sääntelyyn.

Liikennekaaren II vaiheessa tarkasteluun otetaan suunnitelmien mukaan muun muassa taksinkuljettajan ammattipätevyyslaki. Luonnoksessa taksinkuljettajia koskevia vaatimuksia kevennettäisiin poistamalla ajolupavaatimus sekä vaatimukset kouluttautumisesta ja kokeiden läpäisemisestä. Samalla luvanhaltijalle siirtyy vastuu kuljettajien ammattiosaamisesta huolehtimisesta.

Haluamme tuoda esille, että taksinkuljettajan ammatti on erityistä osaamista vaativa palveluammatti, joka vaatii kouluttamisen. Nykyisen ammattipätevyyslain vaatimuksiin kuuluu taksinkuljettajan peruskurssilla esimerkiksi erityisryhmien avuntarpeen tunnistamista ja siihen liittyviä käytännön harjoitteita. Katsomme myös, että ammattiliikenteessä toimivan kuljettajan terveydentilaa tulee arvioida säännöllisesti. Luonnoksessa esitetään, että koulutusveloitteen poistamisen myötä myös kuljettajan terveydentilan arvioinnista luovuttaisiin. Asiakasturvallisuuden ja erityisesti erityisryhmien palvelutason turvaamiseksi katsomme, että ammattipätevyyslain säädökset tulee säilyttää henkilöauton ajoluvan saamisen edellytyksinä jatkossakin.

Liikenneluvan saamisen edellytyksenä tulee olla vähintään puolen vuoden kokemus taksinkuljettajan ammatista ja kokeella mitattu taksinkuljettajan ammatin perustietojen hallinta. Näkemysmme mukaan eri liikennemuotojen ammattipätevyyskoulutusta voitaisiin tulevaisuudessa harmonisoida, ja tutkia esimerkiksi taksinkuljettajien ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyysvaatimusten yhdistämistä.

Ammattipätevyyslain mukaisen kerran viidessä vuodessa suoritettavan jatkokoulutuksen osalta ehdotamme, että ammattipätevyyslakia muutetaan siten, että samaa koulutussisältöä voidaan käyttää taksinkuljettajan ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden ylläpitämiseksi.

Luonnoksessa esitetään taksiliikenneluvan saamisen edellytyksistä poistettavaksi yrittäjäkoulutus ja -koevaatimus. Tässä pidämme luonnoksen esityksiä hyvinä ja oikeansuuntaisina.

Nykymallinen taksiala takaa toimivat ja kehittyvät palvelut koko maassa

Kuten jo olemme todenneet, taksiliikenteen harjoittaminen vaatii nykyisin liikenneluvan, joka edellyttää luvanhaltijalta liikennöintiä lupaan merkityltä asemapaikalta (asemapaikkasäännös), velvollisuuden tarjota palvelua omalla asemapaikalla kaikkina vuorokauden aikoina, tai sopia muiden liikenteenharjoittajien

kanssa palvelun tarjoamisesta myös hiljaisina aikoina (päivystysvelvollisuus) sekä noudattaa Valtioneuvoston taksiliikenteelle asettamaa kuluttaja-asiakkailta perittävää enimmäishintaa.

Tällä lainsäädännöllä taataan koko Suomen kattava palveluverkko, joka on länsimaisessa vertailussa asiakkaalle edullinen, turvallinen ja läpinäkyvä.

Taksiala kehittää jatkuvasti palveluitaan digitalisaation tarjoamin keinoin, tästä erinomaisena esimerkkinä toimii julkisen hallinnon ostojen kannalta merkittäviä säästöjä tuonut taksiliikenteen ja Kelan välillä vuonna 2010 aloitettu ja koko maan vuonna 2015 kattava suorakorvausjärjestelmä. Kyytien välitystoiminta on kilpailutettu koko maan osalta. Yhdistelyllä ja manuaalisen työn vähenemisen myötä Kelan omien laskelmien mukaan ostoissa saavutetaan 16 miljoonan euron säästöt vuositasolla. Sähköisen suorakorvausjärjestelmän ansiosta suomalainen taksiliikenne saavuttaa omalta osaltaan valtionvarainministeriön asettaman 10 prosentin säästötavoitteen sairaskorvauslain mukaisissa julkisesti ostetuissa kuljetuksissa vuoden 2017 aikana.

Lisäksi taksiala kehittää digitalisaation tarjoamien mahdollisuuksien myötä jatkuvasti myös palveluvalikkoaan, tästä hyvinä esimerkkeinä aloitetut 5K -pilottihankkeet, joissa yhteiskunnan ostamiin kuljetuksiin voidaan yhdistellä yksityishenkilöitä. Tämän kaltaisella kehittämistyöllä saadaan aikaan merkittävää henkilöliikenteen tehostamista ja yksikkökustannusten säästöjä.

Pelkästään pääkaupunkiseudun taksiyrittäjät ovat omistamiensa tilausvälitysyhtiöiden kautta investoineet miljoonia euroja digitaalisten palveluiden kehitykseen. Tällä on saavutettu keskitetty järjestelmä, johon palveluntuottajat kuuluvat ja jolla pystytään takaamaan laadukas palvelutaso, joka takaa kuluttajalle turvalliset ja läpinäkyvät palvelut. Myös taksialan itsensä ylläpitämä laadunvalvontajärjestelmä taksitarkastajineen lisää kuluttajansuojaa ja kehittää palveluita entistä laadukkaammiksi. Tällä saavutetaan merkittäviä säästöjä julkiselle taloudelle taksialan omavalvontajärjestelmän huolehtiessa niistä valvontavelvollisuuksista, jotka täysin vapautetussa toimintaympäristössä jäisivät viranomaisten vastuulle ja aiheuttaisivat huomattavaa lisäresursoinnin tarvetta asiaa valvoville tahoille. Näkemyksemme mukaan tämä on ristiriidassa hallitusohjelman kohdan kanssa, jossa tavoitellaan hallinnon keventämistä. Suomessa riippumattoman EPSI rating -tutkimusyhtiön vuonna 2014 toteuttaman julkisen liikenteen käyttäjien asiakastytyväisyysmittaus antaa taksimatrustajien osalta tyytyväisten osuudeksi peräti 80,7 prosenttia. Katsomme, että luonnoksella pyritäänkin nyt korjaamaan sellaista, mikä ei ole rikki.

Muita keskeisiä huomioita

Luonnos hallituksen esityksestä Liikennekaareksi on valmisteltu pääosin virkamiestyönä ja valmistelun pohjana on käytetty muun muassa liikenne- ja viestintäministeriön sidosryhmille järjestämiä kuulemistilaisuuksia, joiden keskusteluiden ja työpajojen tuloksia on käytetty esityksen sisältöä kirjoitettaessa. Näemme, että kyseinen prosessi lainsäädäntötyön valmistelussa ei ole riittävä. Muutosten osalta on tehtävä perusteellinen vaikutusarvio, josta selviävät esitettyjen muutosten vaikutukset henkilöliikenteen toimijoiden liiketoimintaan sekä ne tarpeet, joita yhdenmukaisen lainsäädännön varmistaminen edellyttää, mikäli eri liikennemuotoja halutaan yhdistää.

Nykytilan arvioinnissa esitysluonnoksessa on tutkittu sääntelyn purkamisen vaikutuksia muissa maissa. Ministeriö esittelee kahta ruotsalaista tutkimustulosta, joissa arvioidaan ruotsalaisen taksiliikenteen kehitystä sääntelyn liberalisoinnin myötä. Luonnoksen päätelmissä esitetään, että takseja on haja-asutusalueillakin hyvin saatavilla koko maan keskimäärään nähden. Tosiasiallisesti taksialan liberalisoinnin myötä isossa osassa Ruotsin haja-asutusalueita ja maaseutua päivystävä taksiliikenne on kaikonnut, ja tarjonta keskittyy suurimpiin kaupunkeihin.

Katsomme, että esimerkiksi määrä sääntelystä ja asemapaikkavelvoitteesta luopuminen aiheuttaisikin suomalaisessa taksielinkeinossa tilanteen, jossa palvelut keskittyvät ja aiheuttavat ylitarjontaa asutuskeskuksiin ja harvaan asutut alueet jäävät ilman taksipalveluita. Kuten edellä on kuvattu; Ruotsissa tämän kaltainen kehitys on ollut nähtävissä 1990-luvun alusta alkaen, jolloin määrä sääntelystä ja asemapaikkavelvoitteista siellä luovuttiin.

Lopuksi

Pääkaupunkiseudun taksiyhdistysten näkemyksen mukaan luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaaresta uhkaa merkittäväällä tavalla romuttaa kansainvälisestäkin arvostetun suomalaisen taksiautoilun nykytilan, joka takaa koko maahan turvallisen, laadukkaan ja luotettavan taksiliikenteen. Katsomme lisäksi, että hallituksen tavoitteet suomalaisen yritystoiminnan kehittämisestä ja liikennepalvelun digitalisaation ja kokeilukulttuurin edistämisestä voidaan toteuttaa parhaiten hyvällä yhteistyöllä alansa ja sen kehittämiseen sitoutuneiden yrittäjien ja toimijoiden kanssa.

Näkemyksemme mukaan taksiliikenteeseen kohdistuvaa lainsäädäntöä tulee kehittää olemassa olevan säännösten pohjalta, jolla taataan turvalliset, luotettavat ja koko maassa saatavilla olevat henkilöliikennepalvelut. Vaihtoehtoisesti tulee taksiliikenteessä siirtyä täysin markkinaehtoiseen malliin, jossa kaikilla toimijoilla on samat vaatimukset ja säännöt palveluntuotossa. Mikäli markkinaehtoiseen toimintamalliin siirrytään, tulee lainsäädännön voimaantuloon asettaa siirtymäaika. Tämä varmistaa toiminnan jatkumisen ja markkinaehtoiseen ympäristöön siirtymisen niin taksiryttäjien kuin asiakkaiden näkökulmasta häiriöttömästi. Pääkaupunkiseudun taksiryttäjät esittävät, että jos lainsäädännössä siirrytään markkinaehtoiseen toimintamalliin, asetettaisiin lainsäädännön voimaantuloon kahden vuoden siirtymäaika.

Pääkaupunkiseudun taksiyhdistykset ovat mielellään ministeriön käytettävissä ja mukana kaikessa jatkovalmisteluun liittyvässä työssä.



Markku Huittinen

Puheenjohtaja

Espoon-Kirkkonummen Taksit ry



Jukka Kuusisto

Puheenjohtaja

Helsingin Taksiautoilijat ry



Jukka Hirvikallio

Puheenjohtaja

Vantaan Taksiautoilijat ry