



23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo (kirjaamo@lvm.fi ja liikennekaari@lvm.fi)
00023 Valtioneuvosto

(Lausuntopyyntö LVM/2096/03/2015)

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LIIKENNEKAAREKSI SEKÄ ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Suomen Palvelutaksit ry (jäljempänä SPT) haluaa lausua Liikennekaarihankkeen taksiliikennettä koskevien esitysten johdosta seuraavaa.

Esityksen pääasiallinen sisältö

Liikennekaari esityksenä on hengeltään rajoja avaava, mutta puutteellisin vaikutusselvityksin tehty. Koska palvelutaksiryttäjäjyys jota SPT:n jäsenistö edustaa, eroaa taksiliikenteestä siten, että yrittäjät operoivat osin myös itsenäisesti paikallisten välitysyhtiöiden ulkopuolella, on tämän esityksen välitys- ja maksuliikennejärjestelyiden selvityksen puutteiden takia vaikea nähdä, mitä esityksen vaikutukset SPT:n jäsenistölle ovat.

SPT:n näkemyksen mukaan taksiliikenteen kilpailun toimimattomuus julkisten hankintojen kohdalla on seurausta kilpailuttamisen puutteesta joka osin johtuu hankintoja tekevistä tahoista. Mahdollisuudet kilpailuttamiseen ovat olemassa. Osin kilpailun toimimattomuuteen on syynä muu lainsäädännöllinen sääntely, joka ei mahdollista palvelun tarjoamista eikä kilpailuttamista.

Sääntelyn purku

Mikäli sääntelyä puretaan Liikennekaaren esittämällä tavalla lupien määrää vapauttamalla SPT:n näkemyksen mukaan myös taksojen vahvistamisesta ja asemapaikkavelvoitteesta tulee luopua. Taksiliikenneluvan muuttaminen autokohtaisesta toimijakohtaiseksi on SPT:n mielestä kannatettavaa.

SPT:n näkemyksen mukaan olisi kuitenkin syytä pitää erillään tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen luvat. Tavarankuljetusluvalla tehtäviä henkilökuljetuksia SPT ei näe perusteltuina.



Palveluntuottajana invataksi ja esteetön taksi

Palvelutaksiautoilu on luonteeltaan puhtaasti ”Liikenne palveluna” -tyyppinen palvelu, jossa palvelu on räätälöity vastaamaan asiakaskunnan tarpeita ja myös kohdistettu palvelua tarvitsevalle asiakaskunnalle. Palvelu on myös syntynyt yhteiskunnalliseen tarpeeseen.

Liikuntarajoitteisten asiakkaiden kohdalla on kuljetuksia, joita ei ole mahdollista suorittaa auton koon takia esteettömällä autolla, joka ei ole invataksi. Esteettömän auton koko ei myöskään mahdollista useamman pyörätuolin kuljettamista samanaikaisesti. Yhteiskunnan korvaamisissa kuljetuksissa tämä tarve kuitenkin on olemassa. Huolimatta korkeammasta hankintakustannuksista ja käyttökuluista invataksien käytännöllisyys liikuntarajoitteisten asiakkaiden kuljetuksessa ja matkojen yhdistelyssä on kiistaton.

Taksiliikenteen toimialan muuttumisen seurauksena pienten esteettömien autojen suhteellinen määrä taksikalustossa on lisääntynyt. Nähtävissä on, että invatakseista on siirrytty ja siirrytään pienempään esteettömään kalustoon. Liikennekaari kilpailua lisäävänä tulee jatkamaan samansuuntaista kehitystä. Erityisesti invataksikaluston väheneminen tulee näkymään harvaan asutuilla alueilla jossa ei ole riittävästi asiakaskuntaa jotta toiminta invataksilla olisi taloudellisesti kannattavaa. Tämä tulee johtamaan siihen, että palvelut etäännyvät asiakkaista, jolloin lisääntyvä noutomatka lisää kustannuksia. Invataksikaluston korkeamman hankintahinnan ja kustannusten takia ei ole todennäköistä, että invatakseja saataisiin harvaan asutuille alueille eimattimaisen toiminnan ajatuksella.

Erityisryhmille valinnan oikeus

Asiakkaan oikeus valita kuljetuspalvelun tuottaja on kilpaillun toiminnan kulmakivi. Mikäli halutaan, että esteettömien kuljetusten laatu tulee pysymään nykyisellä tasollaan ja paranemaan, on asiakkaan voitava valita palvelun tuottaja. Laadunvalvontaa käytännössä tapahtuu mikäli tosiasiallinen valinnaoikeus saatetaan asiakkaille. Tällä hetkellä oikeutta rajoittaa sairausvakuutuslaki, ja vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain perusteella myönnettyjen matkojen kohdalla kuntien tapa kilpailuttaa palvelun tuottajat.

Yhdenvertaisuuslaki tuli voimaan 1.1.2016. Tämän lain perusteella viranomaisen velvollisuus on edistää yhdenvertaisuutta. Liikennepalveluiden yhdenvertainen käyttö kaikille yhteiskunnan jäsenille on osa lain tarkoittamaa kokonaisuutta. Yhdenvertaisuutta edellytetään myös elinkeinotoiminnan harjoittajilta jotka ammattimaisesti tarjoavat palveluita julkisesti saataville. Markkinaehtoisen liikenteen lisääntyminen on kuitenkin riippuvainen liikenteen kannattavuusnäköistä. Harvaan asutuilla seudulla riittävien markkinoiden löytyminen kannattavalle invataksitoiminnalle on kyseenalaista.

Maksujärjestelmät

Olisi ensiarvoisen tärkeää, että tätä lausuntoa annettaessa tiedettäisiin mitä muutoksia maksujärjestelmiin ollaan tekemässä. SPT joutuu kuitenkin ottamaan kantaa Liikennekaarihankkeeseen tietämättä sitä, miten toimintaa tosiasiallisesti voidaan harjoittaa muuttuneen tilanteen jälkeen. On vain ohut maininta yhteisistä rajapinnoista, ei kuitenkaan selvitystä siitä, miten ja millä ehdoin niitä voidaan käyttää. Maksujärjestelmien, joiden kautta esim. yhteiskunnan korvaamia kuljetuksia hoidetaan, toteuttamisen tulee olla kilpailuneutraaliteetin takia tarkoin harkittuja.



SPT:n näkemyksen mukaan maksuliikenneympäristöksi tulisi vaatia sellaisia järjestelmiä, johon tosiasiallisesti on kaikkien halukkaiden mahdollista päästä osalliseksi. Rajapintojen avoimuus on vähimmäisvaatimus. Matkaketjun eri osien maksamisen tulee voida tapahtua yhdellä maksuvälineellä. Toisaalta maksukanavien ja välityspalveluiden vapauttamisella voidaan mahdollistaa erityispalvelujen asiakaslähtöistä kehittämistä.

MaaS (Mobility as a Service) kaltaisten hankkeiden mahdollinen soveltaminen esim. Kelan korvaamiin kuljetuksiin vaatii kuitenkin muutoksia nykyisiin maksuliikenteen toimintatapoihin ja osin myös lainsäädäntöön.

Ei-ammattimainen toiminta

SPT ei kannata ei-ammattimaisen toiminnan ajatusta henkilökuljetusliikenteeseen. Liikenteen harjoittamiseen tulee aina olla viranomaisen myöntämä liikennelupa. Luvan vaatimuksen asettaminen myös vähäiselle toiminnalle on liikennekaarihankkeen säätämisen yhteydessä mahdollista.

SPT:n näkemyksen mukaan ei-ammattimainen toiminta varsinkaan paari- ja esteettömien kuljetusten kohdalla ei ole millään muotoa perusteltua eikä toivottavaa. Esteettömällä autolla turvallinen kuljettaminen vaatii asiakkaan erityistarpeiden huomioonottamista ja myöskin tavallista suurempaa vastuunottoa kuljetustapahtumasta ja tätä kautta kuljettajan osaamisen tarve korostuu.

SPT:n näkemyksen mukaan on mahdotonta luotettavasti osoittaa ja todentaa mikä osa liikenteen harjoittamisesta jää vähäisen toiminnan määritelmän sisään. Vähäinen toiminta on luonteeltaan jakamistaloutta, jonka vaikutuksista mm. Euroopan Unionin lausunnossa Jakamistalouden paikallinen ja alueellinen ulottuvuus huomautetaan, että jakamistaloudessa tarjottavien palveluiden ei tule johtaa vilpilliseen kilpailuun tai veronkiertoon. Lisäksi huomautetaan, että mikäli jakamistaloutta koskevilla aloilla on haitallisia vaikutuksia paikallis- ja aluetasolla, olisi paikallis- ja alueviranomaisen voitava ohjata tai säännellä jakamistalouden aloitteita ja hankkeita. Mikäli vähäinen toiminta sallitaan on Liikennekaaren ohessa määriteltävä keinot millä viranomaisen voi puuttua vilpilliseen kilpailuun tai veronkiertoon.

Vähäisen toiminnan osalta harmaan talouden ehkäiseminen ja tutkiminen jäänee käytännössä vähäiseksi. Koska seuraamukset todennetuista yksittäisistä tapauksista tulevat olemaan suhteellisen pieniä, on todennäköistä että harmaan talouden torjuntaan ei tulla kohdentamaan mainittavasti resursseja.

Vastuiden ja velvollisuuksien olisi palvelun tuottajalla kuitenkin oltava samat kuljetettavaa kohtaan, oli sitten kyse pienimuotoisesta toiminnasta tai ammattimaisesta toiminnasta. Mikäli pienimuotoinen toiminta sallitaan SPT:n mukaan tulisi palvelun suorittajan esim. ilmoitusmenettelyllä hoitaa toiminnalleen lupa ja vakuutukset.

Joukkoliikennelupa, verovapaus ja ajoneuvovero

Invataksi on pyörätuolia käyttävien vammaisten ja muiden liikuntarajoitteisten kuljetukseen rakennettu ja varustettu M-luokan auto, jota käytetään luvanvaraisessa henkilöliikenteessä.

Invataksin ja esteettömän ajoneuvon rakenteiden laatuvaatimukseen ei SPT:n mielestä ole tarvetta tässä kohtaa tehdä muutoksia. (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 723/2009 taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista)



Liikennekaareissa luovuttaneen taksilain 2§ 3. kohdassa mainitusta taksiluvassa nykyisin olevasta erillisestä kaluston esteettömyyttä koskevasta vaatimuksesta. Tästä rajauksen sisällyttämisestä uuteen taksiliikennelupaan Liikennekaareissa ei ole erikseen mainintaa.

Joukkoliikenneluvallinen ajoneuvo on tällä hetkellä sekä ajoneuvoveroton että käyttövoimaveroton ajoneuvo. Liikennekaaren lupajärjestely tulee asettamaan kilpailullisen epäsuhdan joukkoliikenneautojen ja M1-luokan invataksien välille.

Epäedullinen asetelma syntyy, koska joukkoliikenneautoilla ei ole käyttövoimaveroa, ja invataksilla on. SPT esittää, että Liikennekaaren toteutuessa käyttövoimaveron osuus tulisi invataksilta poistaa.

Yhteiskunnallinen vaikutus

Liikennekaarihanke tässä muodossaan jakamistalouteen kannustavana toimii jopa yhteiskuntarakennetta muokkaavana, varsinkin jos ei-ammattimaisesta toiminnasta tulee vähäisen toiminnan oikeuttamana vilpillisen kilpailun kautta ammattimaista toimintaa häiritsevää. Suuryrittäjäyys monikansallisine toimijoinen tulee rantautumaan suomalaisille liikennemarkkinoille. SPT:n näkemyksen mukaan siitä, että henkilöliikenneala Suomessa pysyy suomalaisena, on kansallinen etu. Suomalaisen pääoman ei tule poistua maasta mahdollisen liikennemarkkinoiden avaamisen seurauksena. SPT ei myöskään kannata harmaaseen talouteen kannustavia toimintamalleja.

Liikennekaaren toteutuessa (tulevaisuusnäköy)

Liikennekaaren esityksen henkeen kuuluu myös, että taksista tehdään halpatuote, jossa varsinainen yrittäjä on se, jolla on mahdollisuus välitysalustan ylläpitoon. Välitysalustan ylläpitäjän välittämiä kuljetuksia suorittavat lähtökohdiltaan hyvinkin erilaiset toimijat. Taksinkuljettajuus yrittäjyytenä poistunee. Tulevaisuudessa on digitaalisen alustan operaattori, jonka alaisuudessa toimivat eivät ole enää rinnastettavissa yrittäjiksi, vaan oikeammin vuokratyövoimaksi välitystä hallinnoivalle yhtiölle. Näin ajatellen Liikennekaari ei ole pienyrittäjyyteen kannustava vaan pikemminkin pienyrittäjyyttä hylkivä vaihtoehto, ja siksi se ei tässä muodossaan SPT:n näkemysten mukaan yhteiskunnallisine seuraamuksineen ole kaikilta osin hyväksyttävä.

Suomen Palvelutaksit ry:n puolesta

Lars Lindroos
puheenjohtaja

Lisätietoja antaa

Suomen Palvelutaksit ry:n hallituksen jäsen
Ari Rönni
0400 720 296
ari.ronni @ suomenpalvelutaksit.fi