

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuntopyyntö LVM(2096/03/2015)

Liikenne- ja viestintäministeriö on tuonut Ministeri Anne Bernerin toimesta ehdotuksen säädettävästä uudesta Liikennekaaresta, jolla toteutetaan hallituksen kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi ja säädösten sujuvoittamiseksi. Yhtenä isona osana ovat nykyisen taksijärjestelmän muutokset. Halutaan muuttaa lupajärjestelmää, asemapaikka- ja enimmäishintasäätelystä luovuttaisiin. Autokohtaisesta taksiluvasta luovuttaisiin ja muutettaisiin luvat toimijakohtaisiksi taksiliikenneluviksi. Ollaan poistamassa kaikki koulutukseen liittyvät toiminnan ja kokeet koko taksialta. Näillä toiminnoilla ollaan romuttamassa koko toimiva, turvallinen suomalainen taksiliikenne. Sillä on isot vaikutukset myös Lapin osalta koskien kaikkia asiakasryhmiä.

Lapin lähtötiedot

Lappilainen taksiliikenne Lapissa hoitaa kaikkia asiakasryhmiä koko laajan Lapin alueella. Autoilijat ovat ottaneet hyvin huomioon kaikki asiakasryhmät laittaessaan sellaista taksikalustoa, jota taksipalvelua milloinkin taksiasiakkaat haluavat. Taksilupa kiintiöpäätöksissä ELY-keskukset ovat ottaneet hyvin huomioon asiakastarpeet. Lapissa taksilupien määrä vastaa hyvin niitä tarpeita mitä taksiasiakkaat vaativat.

Esteettömien taksilupamäärät kuntien alueilla on lisääntynyt. Lapin Ely-keskus on tehnyt hyvää työtä kun vuosittain on tehnyt laajan selvityksen taksilupakiintiön toimivuudesta kuntien alueilla. Ely-keskus on lisännyt taksilupia niiden kuntien alueille joihin selvityksen perusteella on ollut tarvetta. Lapissa on tämän vuoden taksikiintiö 506 taksilupaa joista esteettömiä taksilupia on 57. Meidän pitämien tilastojen mukaan Lapissa on useita sellaisia taksiautoilijoita joiden taksiautot täyttävät esteettömän taksin vaatimukset. Näitä taksiautoja on n. 190 kpl esteettömät luvilla olevat taksit mukaan lukien eli 37 % koko taksikiintiöstä.

Lapissa taksiliikenne verkosto on toiminut hyvin. Se voidaan todeta vaikka meillä on laajoja kuntia. Kunnan kuljetuksiin on saatu hyvin sitoutuneita taksiautoilijoita kuljetuksia hoitamaan. Lapin kunnista lähes kaikki on kilpailuttanut ostamansa liikenteen. Lappilaiset taksit ovat hyvin vastanneet kuntien tarjouksiin. On kuntia joiden tarjouksiin on kaikki kunnan taksiautoilijat osallistunut. Taksiliikennelain velvoittama taksiliikenne Lapissakin hoitaa hiljaisen ajan liikenteen liikennelupa ehtojen mukaisesti. Moni Lappilainen taksiautoilija päivystää kotonaan tai kunnan taksiasemalla vaikka asiakkaita iltaisin sekä yö aikaan on vähäisesti. Taksiryttäjällä on velvollisuus palvella nykyisen taksilain mukaan asiakkaita kaikkina vuorokauden aikoina ja lähellä asiakasta. Tämä päivystys velvollisuus on yksi tärkeimmistä asioista nykyisessä taksilaissa. Sillä taata tasapuolista ja kaikkien

saatavissa olevaa palvelua 24/7 koko valtakunnan alueella haja-asutusalueet huomioiden.

Taksiliikennettä ei ole tarkoitettu harjoitettavaksi vain kaupunkikeskustoissa. Taksiluvulle asetettujen määrällisten kiintiöiden myötä nämä määräykset ovat mahdollisia.

Liikennekaaren luonnoksessa ollaan romuttamassa koko nykyinen taksiliikenne. Lapin osalta se tulisi vaikuttamaan asiakkaiden liikkumista. Tulee ottaa huomioon Lapin laajat alueet sekä pitkät matkat. Lapissa on maantieteellisesti laajoja kuntia ja asutus on harvaa. Nykyisen taksiverkoston ajaminen alas kuten Liikennekaaren luonnoksessa esitetään, ei ole se oikea toimintamalli. Ollaan purkamassa kuntakohtainen kiintiöjärjestelmä. Nykyisellä kiintiömallilla voidaan hyvin ottaa huomioon kaikki taksiasiakkaat liikkumistarpeiden mukaisesti.

Taksien asemapaikan merkitys Lapissa

Liikennekaareissa ollaan poistamassa taksien asemapaikat. Lapissa on joka kunnan alueella hyvin kattava taksiverkosto. Nykyisen hyvä taksiverkosto on voitu rakentaa nykyistä taksilakia noudattaen.

Valtakunnassa on taksien ja Kelan toimesta rakennettu Kelasuorakorvausjärjestelmä. Siihen on voinut liittyä kaikkia halukkaat taksit koko valtakunnassa. Lapissa taksiautoilijoista on 90 % mukana järjestelmässä. Kelasuorakorvausjärjestelmään on rakennettu asiakas näkökohdat huomioiden. On otettu huomioon kelakyytien jaossa kaikki alueiden taksit. Asiakkaalle on annettu mahdollisuus valita kuljetuksiin oman kunnan tai kylän taksi. Tästä kyytijaosta on monet Lapin alueen kansanedustajat kysellyt, jotta se toimii ja antaa myös tasapuolisesti kelakuljetuksia myös haja-asutus alueen takseille.

Kelasuorakorvausjärjestelmä on rakennettu koskien Kelakyytien jakoa taksien asemapaikkojen mukaan. Kun ollaan purkamassa asemapaikkaa velvoitteita, niin miten voidaan taata haja-asutusalueen takseille tulevaisuudessa tasapuolinen kohtelu Kelasuorakorvausjärjestelmässä. Taksien asemapaikan ollessa koko valtakunta, niin Lapin pienien alueiden Kelakyytien määrissä tulee tapahtumaan romahdus. Ei voida tunnistaa oman kunnan taksia kun ei ole asemapaikkaa. Taksi voi hoitaa tänään liikennettä Rovaniemellä, huomenna Kittilässä ja ylihuomenna kunnassa jossa hänellä ennen oli asemapaikka. Tätä kautta valtakunnan päättäjät ajavat haja-asutusalueiden taksien toiminnan kannattomaksi.

Taksien lopettaminen haja-asutusalueille tulee ajankohtaiseksi yllättävän nopeaan jos Liikennekaaren suunnitelmat toteutuisivat ja asemapaikka säännöksestä luovuttaisiin. Lapissa monen taksiautoilijan liikevaihto perustuu yhteiskunnan korvaamiin kuljetuksiin. Iso osa niistä on Kelakorvaamat asiakasmatkat. Taksiautoilijan liikevaihdossa Lapissa näyttelee Kelan korvaamat matkat jopa 70–80 % koko liikevaihdosta.

Lappilainen taksiliikenne on yhdessä taksialan tilausvälityskeskusten kanssa saanut erittäin hyvä säästöt aikaiseksi Kelasuorakorvausjärjestelmässä. Vuoden 2015 säästö olivat Kelalta saatujen tietojen mukaa n. 1,1 miljoonaa euroa. Kilometreissä säästettiin 680 000 kilometriä. Tällä säästöllä säästettiin myös paljon lapin luontoa.

Kiintiöjärjestelmän puutteita voitaisiin tässä tilanteessa yksinkertaistaa. Taksiluvat olisi kuntakohtaisia ja kiintiöpäätöksiä voitaisiin tehdä 2-3 vuoden välin. Taksiluvat myönnettäisiin kuntakohtaisiksi. Poistettaisiin nykyinen ns. 20 km sääntö. Näin toimiva taksiverkosto säilytettäisiin ja taattaisiin hyvä taksin saanti kaikille taksipalvelua tarvitseville.

Omalle asemapaikoille palaavien taksien osalta voidaan rakentaa järjestelmää tehokastoimintaa, jolla oman asemapaikan ulkopuolelle kuljetuksen vieneet taksit saavat paluukuljetuksen helpommin. Tämän tyylistä toimintaa olemme Lapissa jo toteuttaneet Kelasuorakorvausjärjestelmässä. Siitä on meillä hyvät kokemukset olemassa. Tehokkaan taksialan digitaalisen tilausjärjestelmät ovat antaneet toimintamallin jolla sitä on voitu hoitaa. Näin on saatu haja-asutusalueiden takseille paremmin mahdollisuuden hoitaa kantavaa taksitoimintaa alueillaan.

Lapissa olevat liikennehankkeet/pilotit

Lapissa on yhdistelty Kelan-, kuntien- ja laitossiirtojamatkoja. Olemme tätä toimintaa tehneet 5K-hankkeen ohjausryhmässä (Kuljetusten Kustannukset Kunnissa ja Kelassa). Liikennekaaren luonnoksessa mainitaan mm. ”Missään yhdistelykeskuksessa ei tällä hetkellä yhdistellä sekä kuntien että Kelan korvaamia matkoja”. Ministeriö on itse ollut mukana 5K-hankkeen ohjausryhmässä. Tuntuu hieman ihmeelliseltä miksi tällaisia väitteitä halutaan liikennekaaren luonnoksessa ministeriön toimesta esittää. Lapissa on myös maailmanlaajuista huomiota saaneista ja toiminnassa olevista MaaS-hanke Kolarissa jossa Kolarin taksit on yhtenä isona osana mukana. Tämä Ylläs Aroud-palvelu on osan Aurora-hanketta Kolarissa.

Pienimuotoinen ei ammattimainen kuljettaminen

Liikennekaareissa ehdotetaan pienimuotoisen kuljetustoiminnan sallimista ilman liikennelupaa. Pienimuotoinen puuhastelu, joka mahdollistaa toiminnan 10 000 euron rajaan / 12 kk ilman mitään lupaa tai lupaehtoja. Jos on siis rikollinen eikä voi saada taksilupaa, niin voi ryhtyä pienimuotoiseen puuhasteluun. Se johtaa siihen tilanteeseen, jossa samoilla markkinoilla toimitaan kaksin eri pelisäännöin, tätä ei pidä lainsäädännössä tukea miltään osin. Lapissa tämän mukainen puuhastelu koskisi varsinkin maaseutualueita. Näillä alueilla on nykyisellä järjestelmälläkin vaikea saada aikaiseksi tuottavaa taksiliiketoimintaa. Kun näillä pienille haja-asutusmarkkinoille tulee vielä puuhastelijoita, joita ei koske mitään velvoitteet eikä säännöt, niin tuhoetaan nykyinen hyvä taksiverkosto. Häviäjiä asiassa ei ole vain taksiautoilijat. Samaan häviäjä joukkoon kuuluu kaikki haja-asutusalueiden taksiasiakkaat, jotka ovat tottuneet saamaan luotettavaa, turvallista taksipalvelua halutessaan.

Pienimuotoista toimintaa muiden toimijoiden kustannuksella ilman lupa-, vero- ja maksuvelvoitteita ei hyväksytä. Pelisääntöjen tulee olla kaikille toimijoille tismalleen samat. Ei voi olla niin, että säännöt ovat erilaiset riippuen siitä, on kyseessä Matti tai Maija. Tämä koskee kaikkea muutakin ansaita- ja yritystoimintaa Suomessa. Miten tulee käymään Lapin alueella yhteiskunnan korvaamien taksikuljetuksien hoito, kun yhteiskuntamme on romuttanut toimivan taksiverkoston? Tähän on helppo vastata. Kuntien kustannukset tulevat kasvamaan kun todellinen kilpailu loppuu kun ei ole tarjoajia. Kaikki haluavat vain toimia niillä alueilla joissa on kysyntää parhaiten. Kunnista tulee maksajia ja sitä kautta kunnan joutuvat vieläkin vaikeampaan tilanteeseen.

Taksinkuljettajanajolupa/ henkilöliikennelupa

Taksinkuljettajalla on koulutuksen kautta saatu taksinkuljettajanajolupa jonka viranomaisen myöntää ja tarkistaa ajoluvan saamisen edellytykset määrääjain. Nykyinen viiden vuoden välein uusittava ajolupa on hyvä ja toimiva malli. Se, että yrittäjä ryhtyisi hoitamaan nyt viranomaiselle kuluva rikostausta selvittelyä, ei ole hyväksyttävää. Taksinkuljettajan ajolupaa tarvitaan jatkossakin kaikilta kuljettajilta. Lisäksi henkilökohtaisten ominaisuuksien tulee koskea kaikkia taksinkuljettajan

ajolupaa. Taksinkuljettajan hyvämaineisuuteen tulee ottaa selvää kantaa lupaa myönnettäessä. Kaikki taustat tulee selvittää koskien kaikkia nykyisinkin selvitettäviä asioita. Viranomaisilla selvitys tulee säilyttää tulevaisuudessakin. Viranomaisilla on nyt asianmukainen oikeus tarvittaessa arvioida yksittäisen kuljettajan asemaa viranomaisrekistereissä olevien ajantasaisten tietojen perusteella.

Enimmäishintasääntelystä luopuminen

Miten käy taksien hinnoittelun? Nykyisin taksien enimmäistaksat vahvistetaan vuosittain. Asiakkaan istuessa tänä päivänä suomalaisen taksiin, niin hän tietää mitä kuljetuksesta pitää maksaa. Suomalaista taksitoimintaa on monessa yhteydessä arvosteltu maailman parhaaksi ja luotettavimmaksi. Tullaan tilanteeseen jossa asiakkaat joutuvat neuvottelemaan hinnasta tai ennen tilaamista asiakkaat joutuvat vertaamaan hintoja lukuisten taksiketjujen kautta. Tämä voisi jättää tekemättä, mutta silloin yleensä kuluttaja huomaa eron etenkin lompakon paksuudessa.

Markkinaehtoisessa järjestelmässä varmaan tulee varmaan tilanteita joissa taksimaksut saattavat jonain aikana laskea hetkellisesti. Onko tilanne kuitenkin menossa siihen suuntaan ettei sesonkien aikaan saakaan enää sitä edullista taksia? Varmaan osa takseista toimisi hyvien periaatteiden mukaan hinnoittelussa, mutta ylilyöntejä tulisi olemaan.

Samalla on hyvä tietää, että täysin markkinaehtoisessa mallissa palvelut keskittyvät kaupunkeihin ja kaupunkikeskustoihin. Vaikka uusia hyviäkin palveluita ja hintavariaatioita syntyisi, katoaisivat taksit haja-asutusalueilta ja syrjäseuduilta. Yhteiskuntamme viimeinen valtakunnallinen palvelu liittyisi kuihtuvien palveluiden ketjuun junien, postien, pankkien ja muiden menetettyjen rinnalle. Hiljaisten ja kannattamattomien aikojen hinnat nousisivat varmasti. Tällä hetkellä taksin saa kotiovelle 9 eurolla vaikkapa jouluyönä. Mitä tulevaisuudessa hinta voisi olla (50–100 euroa)?

Markkinaehtoinen taksiliikenne

Mikäli nykymallin Taksilain pohjalta ei Liikennekaaren valmistelua voida edistää, onärkevää siirtyä markkinaehtoiseen taksiliikenteeseen.

Toimiva taksijärjestelmä romuttuu, mikäli nykymallinen Taksilaki riisutaan hallittomasti esimerkiksi pelkkä ajovelvoite, enimmäismääräkiintiö tai hintasääntely poistetaan, tai edistämällä linja-autojen muuttamisen takseiksi.

Vaihtoehtona on siirtyä markkinaehtoiseen taksiliikenteeseen jossa vapaasti kilpaileva taksiliikenne toimisi liikenteenharjoittajan oman suunnitelman ja hinnoittelun pohjalta ilman julkisia tukea. Markkinat määrittelisivät palveluiden kattavuuden, palveluajan, palveluntason, erikoispalvelut mm. esteettömät ajoneuvot, hintatason, maksuperusteet ja laatutason.

Markkinaehtoisessa mallissa pitää kaikkien olla tasapuolisessa asemassa ja oikeudenmukaisuus tulee taata. Toimijoille tulee saada samat vaatimukset ja edellytykset sekä siirtymäaika tulee olla. Sen tulee olla kohtuullinen esim. 2 vuotta.

Markkinaehtoisessa taksiliikenteessä tulee olla ammattimaisuus jolla taataan tasapuoliset pelisäännöt kaikkien osalta. Ammattipätevyydellä voidaan mahdollistaa valvonta joka on erittäin tärkeää kun mennään markkinaehtoiseen malliin.

Henkilökohtaiset ominaisuudet tulee ottaa vakavaan tarkasteluun. Sillä saadaan toimintaan luottamusta. Taksiliikenteessä on paljon erityisasiakasryhmiä joille tulee taata hyvä, turvallinen ja ammatissa osaavan palvelu. Se saadaan kun tarkastetaan mahdollisen toimija taustat ennakoita

Yhteenveto

Taksiasiakkaan kannalta nykyinen taksijärjestelmä on erinomaisen luotettava ja toimiva. Se ottaa hyvin huomioon kaikki asiakas ryhmät, niin koululaiset, vanhukset, vammaiset kuin tavallisetkin taksinkäyttäjät. Kaikki asiakastutkimukset ja vertailut osoittavat palvelun saatavuuden ja laadun olevan korkealla tasolla. Toteutuessaan Liikennekaaren luonnoksen mukaisesti henkilöliikennemarkkinat menisivät täysin sekaisin. Taksiasiakkaat eivät tietäis enää miten saataisiin turvallinen, kohtu hintainen taksi.

Liikennekaaren luonnoksen pohjalta on hyvä jatkaa kehitystyötä ja tulee ottaa paremmin huomioon taksiliikenteen kehittäminen kaikkien taksiasiakasryhmien kannalta ja varsinkin haja-asutusalueiden palveluiden osalta.



Veijo Petrelius
toiminnanjohtaja