

Viite: Lausuntopyyntö LVM/2096/03/2015

Lähitaksin lausunto hallituksen esitysluonnokseen Liikennekaaresta ja eräistä siihen liittyvistä laeista

Lähitaksi Oy operoi taksiliikenteen tilausvälitys- ja maksuliikennepalveluita tuottavana yhtiönä eteläisessä Suomessa, pääasiallisesti pääkaupunkiseudulla ja lähikunnissa. Palvelemme 18 kaupungin ja kunnan alueella asuvia asiakkaita noin 1200 taksilla, välittäen vuositasolla noin 2 miljoonaa taksitilausta. Taksitilauksista valtaosa tapahtuu edelleen perinteisesti puhelimitse keskukselta tilaamalla, tarjoamamme ilmaisten digitalisoitujen tilausaplikaatioiden osuuden ollessa edelleenkin alle 10 prosentin luokkaa kokonaisuudesta. Yrittäjiä Lähitaksin palveluiden piirissä on noin 1000 ja vuosittain Lähitaksin välityksessä olevien taksit työllistävät yli 4000 kuljettajaa. Liikevaihtoa toimialueemme taksit keräävät noin 150 miljoonaa euroa vuodessa, josta välittämämme sähköisen maksamisen osuus on noin 80 prosenttia. Lähitaksi on muiden suomalaisten taksiyhtiöiden tapaan panostanut voimakkaasti alan tekniseen kehitykseen ja palvelutuotannon monipuolistamiseen. Olemme digitalisoineet toimintaamme jo vuosia ennen kuin ko. termi yleistyi ja kaupallistui.

Lähitaksi Oy on tutustunut otsikossa mainittuun esitykseen ja lausuu siitä kunnioittaen seuraavaa:

Yleiset huomiot

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen tavoitteena on Suomen kilpailukyvyn parantaminen muun muassa erilaisin työllisyyttä ja yrittäjyyttä parantavin toimenpitein. Tavoitteen toteuttamiseksi hallitus on päättänyt myös joukosta kärkihankkeita. Liikennekaaren esitysten taustalla onkin erityisesti kärkihanke, joka tähtää sääntelyn sujuvoittamiseen ja digitalisaation edistämiseen. Tavoitteina ovat myös muun muassa julkisten palveluiden turvaaminen sekä innovatiivisten toimintamallien kasvattaminen ja yrittäjyyden edistäminen esimerkiksi kokeilukulttuuria hyödyntämällä.

Hallitusohjelman tavoitteet ja niihin kirjatut ylätasoinen keinot ovat Lähitaksin näkökulmasta siinä erittäin kannatettavia. Kuitenkin se tapa, jolla nyt esillä olevassa lakiluonnoksessa käytännössä romutetaan yli sadan vuoden aikana Suomessa rakennettu taksiliikenteen kansainvälisestäkin tunnustettu palvelurakenne, osoittaa valitettavaa ristiriitaa tavoitteiden ja käytännön toteutuksen välillä.

Luonnoksessa esitetyt muutokset perustuvat nähdäksemme puutteelliseen kuvaan niistä tekijöistä, joita koko Suomen kattava taksiliikenne ja siihen vaikuttavat liikenneolosuhteet edellyttävät. Lähitaksi katsoo myös, että muutokset ja niiden todennäköiset vaikutukset ovat erittäin huolestuttavia, mitä tulee nykyisten noin 10 000 suomalaisen taksiryttäjän elinkeinoon sekä arviolta 20 000 taksialalta palkkaa saavan kuljettajan ammattiin ja ansiokehitykseen. Lähitaksin näkemyksen mukaan nimenomaan ammattimaisen taksiliikenteen toimintamahdollisuuksien varmistaminen on edellytys sille, että Suomessa on jatkossakin koko maan kattava turvallinen, luotettava ja läpinäkyvä taksijärjestelmä.



LÄHITAKSI

0100 7300

ON AINA LÄHIN TAKSI

Liikennekaari-hanketta on esitelty esimerkkinä poikkeuksellisen avoimesta lainsäädäntövalmistelusta ja Liikennekaaren tiimoilta onkin järjestetty lukuisia kaikille avoimia kuulemis- ja keskustelutilaisuuksia sekä erilaisia työpajoja, joissa osallistujat ovat saaneet esittää näkemyksiään liikennepalveluista, -tiedosta, -markkinoista sekä muista aihepiiriin kuuluvista elementeistä. Tällä toimintamallilla on haluttu osoittaa, että tehdyllä esityksellä on laajapohjainen tuki ja toimialojen osallistumista valmisteluun on korostettu.

Tosiasiallisesti kyseisissä tilaisuuksissa ei kuitenkaan Lähitaksin kokemuksen mukaan käsitelty aidon analyttisesti esimerkiksi ajan haasteisiin vastaavaan pyrkiviä nykyisen taksitoimialan kehityshankkeita tahi mahdollisuuksia, tai peilattu niitä hallituksen asettamaan tavoitekehikseen. Kuulemistilaisuuksissa käytetyillä puheenvuoroilla tai työpajojen sisällöllisillä lopputulemilla ei näytä olleen erityistä merkitystä nyt lausunnoille lähetetyn esitysluonnoksen sisältöön.

Edellä mainitusta esimerkkinä toimii työpaja, jossa keskusteltiin nykyisen taksi- ja joukkoliikennelupajärjestelmän, eli käytännössä nykyisen lainsäädännön vaikutuksista digitaalisten palvelujen kehittämiseen tahi esimerkiksi Maas-hankkeiden edistämiseen. Tilaisuudessa todettiin yksimielisesti, ettei nykyinen lainsäädäntö estä mainittujen palveluiden kehittämistä ja käyttöönottoa. Tästä huolimatta tehty lakiesitysluonnos toteaa yksikantaan, että käytännössä koko nykyinen järjestelmä on romutettava, koska se estää uusien palvelujen kehittämisen.

Hallituksen ja kärkihankkeiden tavoitteiden toteutuminen on ristiriidassa taksialalle esitettyjen muutosten kanssa

Hallituksen kärkihankkeissa on kiinnitetty huomioita lainsäädäntötyön keskeiseen elementtiin, eli suunniteltujen lakimuutosten vaikutusarviointiin. Tätä keskeistä kansalaisten arkeenkin vaikuttavaa elementtiä on suunniteltu kehitettävän perustamalla erityinen vaikutusarviointielin. Vaikutusarviointielimellä on tarkoitus varmistaa lainsäädännön vaikutusarvioinnin laatu. Toiminnan painopisteinä ovat erityisesti taloudellisten vaikutusten arviointi sekä tehtyjen ehdotusten vaikutukset ihmisten ja yritysten toimintaan sekä kuntien tehtäviin ja velvoitteisiin. Myös hallinnollisten vaikutusten arviointiin ollaan tätä kautta hakemassa merkittävää laadullista parannusta.

Liikennekaaren esitysten osalta tällaista vaikutusarviointia ei kuitenkaan ole nyt suunniteltu tai toteutettu, vaan tehty esitysluonnos ja sen vaikutusten arviointi pohjaavat pitkälti oletuksiin – eivät todellisiin vaikutuksiin.

Tämä näkyy erityisesti arvioitaessa suunniteltujen muutosten vaikutuksia tulevaan liikennejärjestelmään ja sen toimivuuteen niin palveluja käyttävien kansalaisten, palveluja tilaavan ja maksavan yhteiskunnan kuin palveluita tarjoavien tahojen näkökulmasta. Nykyisin alalla toimivien taksi- tai pakettiautoyrittäjien tai heidän työllistämiensä kuljettajien tulevaisuudennäkymistä ei nähdäksemme kanneta riittävästi huolta työllisyyden, muttei myöskään palveluiden saatavuuden näkökulmasta.

Tämä kaikki asettuu Lähitaksin mielestä erikoiseen valoon, kun tarkastellaan hallitusohjelman keskeistä tavoitetta yrittäjyyden toimintaedellytysten parantamisesta. Suomalaiset yritykset ovat pääasiassa pk-yrityksiä; taksiala yksin on nykyisellään lähes 10 000 yrittäjän operoimaa yritystoimintaa. Alan työllistävä vaikutus on sekin huomattava, ja taksiliikenne tarjoaakin vuosittain koko- tai osa-aikaisen ansiotulon kymmenille tuhansille suomalaisille.

Ala on jo nykyisellään matalapalkka-ala niin monien yrittäjien kuin työntekijöiden osalta. Tilastokeskuksen mukaan henkilö-, taksi- ja pakettiautonkuljettajien säännöllisen työajan keski-ansio oli keskimäärin 2 363 euroa kuukaudessa (2014). Ansiota arvioitaessa on huomioitava, että normaali työaika alalla on taksinkuljettajien osalta kolmivuorotyötä, joka sisältää säännöllisesti myös yöllä, viikonloppuisin sekä juhlapyhinä tapahtuvan työn. Suomalaisten keski-ansio oli tilastokeskuksen mukaan samana vuonna 2014 3 538 euroa, johon suhteutettuna kuljetus-ala on jo nyt matalapalkkaisempi ala, jonka ansiokehitykseen luonnoksessa esitetyt muutokset, jotka avaavat alaa arvaamattomalla tavalla epäreilulle kilpailulle, tulevat huomattavasti vaikuttamaan.

Mikäli luonnoksessa ehdotettu taksialan täydellinen vapauttaminen, täydennettynä usealla erilaisella ilman hankittavaa lupaa tapahtuvan liikenteen sallimisella toteutetaan, ei suuri osa taksialalla toimivista kuljettajista pysty enää rehellisen taksitoiminnan puitteissa saamaan työstään elämiseen riittävää ansiota.

Kyseinen muutos luo alalle auttamatta toimintakulttuurin, joka johtaa lainsäädännön rikkomiseen ja kiertämiseen. Suomessa ja koko Euroopan alueella on viime aikoina kiinnitetty merkittävässä määrin huomiota esimerkiksi ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikojen pituuksiin, sillä ammattiliikenteessä on perinteisesti koetettu kompensoida matalaa tuntiansiotasoa työpäivää pidentämällä. Liikennekaaren esitysten toteutuminen loisi taksialalle nopeasti usean eri sääntelyluokan toimintaa ja ylikapasiteettia, jonka seurauksena kuljettajien on tehtävä huomattavasti nykyistä pidempiä työpäiviä saadakseen minkäänlaisen elämiseen riittävän ansion. Tämä ei ole mahdollista ilman lain rikkomista.

Edellä mainitusta löytyy kansainvälisiä kokemuksia esimerkiksi Irlannista, jossa huomattavasti tässä luonnoksessa esitettyä vaatimattomammalla taksitoimialan vapauttamisella aikaan- saatiin esimerkiksi Dubliniin noin kuusinkertainen taksimäärä aikaisempaa nähden. Asiasta muodostuikin valtaisa ongelma niin alaan liittyvän rikollisuuden lisääntymisen, työaikojen kuin liikennejärjestelmän osien, kuten taksien odotusalueiden (taksiasemien) riittämättömyyden suhteen – kaikkia näitä on Irlannissa koetettu epätoivoisesti korjata, mutta korjaavia toimenpiteitä ei ole kyetty kerran romutettuun järjestelmään tekemään.

Lähitaksi haluaakin esittää kysymyksen siitä, eivätkö nykyinen taksiliikenne ja taksiyrittäminen ole juurikin sitä suomalaista yrittäjyyttä ja työllistämistä, joiden toimintaedellytyksiä tulisi hallitusohjelman periaatteiden mukaan parantaa? Luonnoksessa esitettyjen muutosten jälkeen taksitoimintaa voisi edelleen operoida ammattimaisesti, mutta kilpaillen erilaisten säädösten puitteissa ei ammattimaisesti toimivan tuotannon kanssa. Lähitaksi haluaakin huomauttaa, että yhtenäisen, kaikkia koskevan sääntelyn säilymisen alalla tulee olla jatkossakin alaa ohjaavan lainsäädännön minimivaatimus.

Taksiliikenne vastaa velvoitteistaan – myös taloudellisesti

Lakiluonnoksen ongelmallisin esitys koskee esitystä niin kutsutun pienimuotoisen liikenteenharjoittamisen sallimisesta. Taloudelliseksi rajaksi pienimuotoiselle toiminnalle on esityksessä määritelty arvonlisäverolainsäädännöstä peräisin oleva 10 000 euron vuosituloraja, jonka alitavalta osalta mitkään ammattimaisen liikenteen tai yritystoiminnan vaateet eivät olisi tätä toimintaa harjoittavaa henkilöä tahi ”yrittystä” koskevia. Esitys on Lähitaksin näkemyksen mukaan ongelmallinen useasta eri syystä:

- Esitys on ristiriidassa hallituksen harmaan talouden kitkemiseen liittyvien tavoitteiden kanssa. Lähitaksi näkee, että tällä ehdotuksella pikemminkin lisätään merkittävästi harmaata taloutta tosiasiallisesti liiketoiminnan logiikalla toimivan kuljetustoiminnan osalta. Digitaalisten ohjelmien ja järjestelmien kautta tilattavat palvelut, joiden taustalla toimii välityspalkkioita keräävä kansainvälinen toimija, eivät ole jakamistalouden hengen mukaisia, vaan selkeää kansainvälistä liiketoimintaa, josta ei kuitenkaan jää Suomeen verotuloja. Sen sijaan esimerkiksi naapurin kuljettaminen kauppaan bensinikuluja vastaan on jo nykyisellään mahdollista, eikä tosiasiallista liiketoimintaa tule sekoittaa tähän.
- Erilaisiin työnantajamaksuihin perustuvien maksujen keruu ja palveluiden tai tukien järjestäminen esim. ryhmähenkivakuutusmaksujen, sosiaaliturvamaksujen, tapaturmavakuutusmaksujen, työeläkemaksujen ja työttömyysvakuutusmaksujen osalta muuttuvat esityksen toteutuessa käytännön tasolla hankaliksi elleivät mahdottomiksi.

Pienimuotoista toimintaa harjoittavat henkilöt eivät uudessa tilanteessa olisi yrittäjiä, eivätkä työsuhteessa palvelua käyttävään asiakkaaseen tai palvelua välittävään yritykseen. Lähitaksi haluaa esittää kysymyksen siitä, mistä näiden henkilöiden sosiaaliturvamaksut maksetaan? Nykyjärjestelmässä taksiryrittäjä ja hänen työntekijänsä vastaavat lain mukaisesti kaikista yllä olevista maksuista, luonnollisesti muiden yritystoiminnasta aiheutuvien kustannusten ohella. Mikäli taksiliikenteestä sen sijaan on tarkoitus tehdä lisäansion hankkimisen tapa, johtaa tämä jo edellä kuvattuun ongelmaan, jossa ammattilaiset taksinkuljettavat ja yrittäjät eivät enää kykene saamaan alalta elantoaan, mikä johtaa liikennemuodon romuttumiseen.

Luonnoksessa on esitetty nimellinen euroraja, jonka valvomisen tosiasiallisen mahdollisuuden Lähitaksi kuitenkin kyseenalaistaa.

- Liikennekaaren valmistelun yhteydessä ratkaisuksi on esitetty näkemys, jonka mukaan kaikista kyydeistä jää digitaalinen jälki. Tässä ajattelussa ohitetaan kuitenkin taksiliikenteen todellisuus, jossa suinkaan kaikkia kyytejä ei tilata välityskeskusten kautta. Esimerkiksi taksiasemilta kyytiin otettavat asiakkaat eivät tilaa taksia, joten mitään jälkeä heidän kyydistään ei myöskään jää. Lähitaksin noin 1200 taksia ajaa vuosittain noin 5 miljoonaa taksikuljetusta, joista hiukan alle 2 miljoonaa tilataan jotain välityspalvelukanavaa käyttäen. Enemmistö kyydeistä ei siis jätä jälkeensä digitaalista jälkeä.
- Sama koskee luonnollisesti liikennekaaren julkistamistilaisuudessa esiin nostettua ”käsipystyjä”, joita Suomessa on tosiasiallisesti otettu vastaan aina taksiliikenteen alusta alkaen. Niiden osuus muualla kuin suurimmissa kaupungeissa on toki marginaalinen, myös Yhdysvalloissa. Näkemyksemme mukaan liikennejärjestelmän muutoksia ei tämän vuoksi kannata lähteä toteuttamaan.
- Hinnoittelussa tällä hetkellä käytettävästä taksimittarista sen sijaan jää nykyisellään jokaisesta kuljetuksesta yksityiskohtainen jälki, jota käytetään paitsi hinnoittelussa myös esimerkiksi yrittäjän verotuksen perusteena. Liikennekaaren luonnoksen ehdotusten toteutuessa tämäkin jälki jää kuitenkin jäämättä, kun oikeus taksitoiminnan myöntämiseen myönnettäisiin myös ilman taksimittaria.

Esitetty kehitys johtaisi Suomessa vastakkaiseen kehitykseen muun Euroopan kanssa. Esimerkiksi Ruotsissa on juuri tullut voimaan laki, joka velvoittaa taksit lähettämään taksimitaritietonsa erityisiin yhteiskunnan (verottajan) osoittamiin mittaridatan keräyspisteisiin. Tällä halutaan rajoittaa taksijärjestelmän vapauttamisen synnyttämä laajamittainen veronkierto.

Toinen esimerkki mittareiden hyödyllisyydestä löytyy Saksasta, Hampurista, missä taksialan verokertymä on kasvanut vuodesta 2006 vuoteen 2011 noin 50–60 prosenttia sen jälkeen, kun takseihin asennettiin nykyaikaiset taksamittarit.

Liikennekaaren luonnoksessa esitetty pienimuotoisen toiminnan salliminen asettaisi tosiasiasa markkinoilla toimivat toimijat epätasa-arvoiseen asemaan ja johtaisi harmaan talouden lisääntymiseen kuljetuspalveluissa. Täten se heikentäisi merkittävästi kotimarkkinoilla toimivien yrittäjien toimintaedellytyksiä.

Lupa on laadun tae – vai onko?

Lakiluonnoksessa on eritelty esityksen mahdollisia vaikutuksia palvelun saatavuuteen, laatuun ja hinnoitteluun. Luonnoksessa tuodaan esille, että palvelun monipuolistuessa hintojen vertaaminen on vaikeaa, eikä vapauttamisen jälkeisestä laadusta kyetä esittämään relevanttia arviota. Luonnoksessa todetaankin vastauksena laatuksymykseen, että liikenteen vapauttaneet maat ovat tyytyväisiä lopputulokseen koska: ” Ne maat, jotka sääntelyä ovat vapauttaneet, ovat pitäytyneet vapaassa järjestelmässä, eivätkä ole palanneet tiukasti säädeltyyn malliin”. Asia esitetään tavalla, josta voi ymmärtää, että vapauttaminen on tuottanut hyvän lopputuloksen. Todellisuudessa tilanne on kuitenkin se, ettei kerran lopetettua määräsääntelyä käytännössä voida palauttaa vanhaan tilanteeseen. Esimerkiksi Dubliniin on määräsääntelyn päätyttyä tullut arviolta 10 000–15 000 uutta taksiyrittäjää. Viranomaisille olisi mahdoton tehtävä valita tästä joukosta ne toimijat, joiden yritystoiminta lakkautettaisiin tiukempaan sääntelyyn palattaessa.

Luonnoksessa todetaan vertailutietona Ruotsin taksimarkkinoista, että autojen määrä on noussut väkilukuun suhteutettuna merkittävästi eli noin 12 prosentilla vuoden 1990 tasoon verrattuna. Lisäksi todetaan, että ”takseja on hyvin saatavilla haja-asutusalueillakin koko maan keskiarvoon nähden.” Edelleen kerrotaan että vain yksi prosentti asiakkaista piti hintaa niin korkeana, että epäili tulleensa huijatuksi, ja että 74 prosenttia matkaajista piti hintatasoa kohtuullisena”. Seuraavassa Lähitaksi haluaa tarkastella esitettyjä seikkoja hieman kriittisemmin.

Ruotsissa oli ennen markkinan vapauttamista voimassa samankaltainen järjestelmä, joka Suomessa on tällä hetkellä käytössä. Autojen määrä suhteutettuna asukaslukuun oli kuitenkin Ruotsissa ennen vapauttamista ja on edelleen huomattavasti alhaisempi kuin Suomessa. Vapauttamisen jälkeen taksipalvelut ovat Ruotsissa keskittyneet isoille kaupunkiseuduille.

Luonnoksessa esitetty huomio siitä, että Ruotsin haja-asutusalueilla tai pienemmillä paikkakunnilla olisi hyvä tilanne saatavilla olevien taksipalveluiden suhteen, ei kestä tarkempaa tarkastelua. Tämän osoittavat esimerkiksi monet käytännön esimerkit. Esimerkiksi Suomen pohjoisella länsirajalla torniolaiset taksit hoitavat merkittävässä määrin Ruotsin Haaparannan taksiliikennettä, sillä Haaparannan paikalliset taksit eivät tarjoa palveluita ympäri vuorokauden, vaan ovat keskittyneet puhtaasti päiväsaikaan tapahtuviin sopimus-kuljetuksiin. Ilmiö on helppo todentaa esimerkiksi Tornion tullista, joka valvoo rajaliikennettä.

Ruotsin maaseudulla ei olekaan monin paikoin enää tarjolla reaaliaikaisesti tilattavia taksipalveluja. Sitä vastoin isoissa kaupungeissa, kuten Tukholmassa, takseista on ylitarjontaa, joka on jakautunut laadun puolesta selkeästi kahteen kategoriaan: isojen välitysyritysten tarjoamaan luotettavaan palveluun ja näiden ulkopuolella ajavien ns. ”friäkareiden” tarjoamaan muunlaiseen palveluun. Myös sille, että vain yksi prosentti ruotsalaisista matkustajista kokee tulleensa huijatuksi hinnoittelussa, on luonnollinen selitys: 25 vuoden

aikana ruotsalaiset ovat oppineet varomaan muita kuin isojen keskusten alaisuudessa ajavia laadukkaita takseja.

Lähitaksi haluaakin tässä lausunnossa nostaa esille kysymyksen siitä, miksi Ruotsissa on viime aikoina nähty tarve:

- säättää taksamittareiden datan purkuvelvoite verottajalle,
- varoittaa turisteja ”huijaritakseista”,
- säättää vertailuhintojen ilmoituspakko sekä
- lisätä koulutus- ja laatuvaateita jatkuvasti lisääntyvässä määrin.

Lähtökohtaisesti Lähitaksi näkee, että maamme taksimarkkinoita on perusteltua verrata pääasiassa saman elintason eurooppalaisiin maihin. Alla olevassa liikenne- ja viestintäministeriön omassa taulukossa onkin oivallisesti todettu vallitseva nykyinen tilanne: Suomalainen taksi on nykymuodossaan halvempi ja samalla toimintavarma: palveluverkko, päivystys ja palveluntarjonta voidaan taata. Lähitaksi katsoo, että luonnoksen esityksissä korjataan nyt järjestelmää, joka ei ole rikki, ja tavoilla, jotka korjaavat vain hypoteettisia ongelmia.

Teema 1: Luvanvaraisuus taksiliikenteessä

Skenaario C: lupaehdot kuten skenaariot A ja B paitsi:

- Taksilupa sidoksissa ajoneuvoon ja asemapaikkaan.
- Alueellinen viranomainen vahvistaa alueellisesti taksilupien määrän.

Vahvuudet	+ Muihin Pohjoismaihin verrattuna Suomen taksihinnat ovat halvemmat ja järjestelmä on toimintavarma. + Palveluverkko, päivystys ja palveluntarjonta voidaan taata.
------------------	---

Heikkoudet	- Nykytilan säilyttäminen ei ole hallitusohjelman mukaista eli normien purkamista tai digitalisaation edistämistä. - Globaali kehitys on Suomen kannalta riski: jos emme lähde uudistamaan järjestelmäämme, yrityksemme häviävät vähitellen kilpailun kansainvälisille toimijoille. - Tarvitaanko nykyistä palvelutasoa kaikkialla maassa?
-------------------	--

Lähde: Liikennekaari – Markkinat alatyöryhmän työpaja Säätöalo 2.3.2016

Kaikki kelpaa tulevaisuudessa taksiliikenteeseen:

Taksia ajavien henkilöiden ammattimaisuutta ja sitä myöden ammattitaitovaateita ei enää lakiluonnoksen mukaan käytännössä noteerattaisi. Lähitaksin näkemyksen mukaan luonnos synnyttää mielikuvan, jossa taksinkuljettajien ammattitaitoon liittyvät erityispiirteet katsotaan ministeriön näkökulmasta merkityksettömiksi.

Taksin kuljettamiseen ei luonnoksen esitysten toteutuessa tarvittaisi enää minkäänlaista lupaa, kielitaitovaadetta, erityisryhmien kohtaamisen osaamista tai vaikkapa paikallistuntemusta tahi ylipäättään niitä osaamisen alueita, joista laadukas suomalainen taksipalvelu on maailmallakin tunnettu, ja joka vuosi toisensa jälkeen on saanut tutkitusti erinomaiset arviot toiminnastaan.

Lähitaksi haluaa lisäksi tuoda esille, että taksinkuljettajat työskentelevät asiakaspalvelutehtävissä, joiden merkittävä käyttäjäkunta ovat lapset, vanhukset, liikunta- ja aistirajoitteiset henkilöt, sairaat ja monet muut joiden kohdalla esimerkiksi kommunikointikyky voi olla rajoittunut. Näissä tilanteissa kuljettajien suorittama koulutus on niin asiakkaan kuin kuljettajan näkökulmasta ensiarvoisen tärkeää.

Liikennekaaren luonnoksen esitysten toteutuessa vaateita taksinkuljettajaa kohtaan ei voidakaan esittää, sillä samassa esityksessä on todettu, että taksiliikennettä voi harjoittaa ilman minkäänlaista lupaa esimerkiksi tilanteessa, jossa toiminta on osa muun elinkeinotoiminnan ohella tapahtuvaa yritystoimintaa, tai jos toiminta on ”pienimuotoisesti” harjoitettavaa. Luonnoksessa esitetään myös, että taksitoimintaa voitaisiin tulevaisuudessa harjoittaa käytännössä kaikilla pyörillä kulkevilla välineillä, on kyseessä sitten kuorma-auto, traktori, mopoauto tai jokin muu henkilöiden kuljettamiseen jotenkin sopiva väline.

Lähitaksi katsoo, että Liikennekaaren luonnos on linjakas siinä, että mikäli taksitoiminnan harjoittaminen vapautuu luvanvaraisuudesta, eivät toiminnalle esitettävät velvoitteet tai rajoitteet näyttäyty enää järkevinä. Samalla määrä sääntelyn poistamisesta esimerkiksi maaseudulle aiheutuvat saatavuusongelmat pyritään paikkaamaan muilla, ei ammattimaisesti taksiliikennettä harjoittavilla toimijoilla. Ongelmatonta tämä ei kuitenkaan suinkaan ole, kuten edelläkin on esitetty.

Ainoana taksinkuljettajalta vaadittavana kriteerinä jää jäljelle sinällään erinomaisen tärkeä vaatimus siitä, että kuljettajan tulee täyttää laista lasten kanssa työskentelevien ehdot. Samaa vaadetta ei kuitenkaan löydy luonnoksen määrittelemän pienimuotoisesti harjoitettavan taksiliikenteen nimissä tekevilta toimijoilta. Tällöin kyse on paitsi toimijoiden kohtaaman sääntelyn epätasa-arvosta, myös ennen kaikkea asiakasturvallisuudesta ja luottamuksesta taksiliikennettä kohtaan. Tähän saakka suomalainen taksi on ollut erinomaisen tunnettu ja lähes ainutlaatuinen poikkeus muuhun maailmaan verrattuna nimenomaan siinä, että taksiin kuin taksiin on voinut luottaa palvelun laadun, hinnan ja ennen kaikkea turvallisuuden osalta. Jokaiseen suomalaiseen taksiin voi huoletta laittaa lapsen yksin kuljetettavaksi, jokaiseen suomalaiseen taksiin on voinut pitkänkin illan jälkeen luottamuksella nukahtaa ilman pelkoa ryöstetyksi tulemisesta.

Lähitaksi haluaakin tuoda korostetusti esille, että luonnoksessa esitetyillä muutoksilla ammattitaitovaatimuksiin ja luvanvaraisuuteen on merkittäviä vaikutuksia taksiliikenteen laatuun ja turvallisuuteen sekä asiakaskokemukseen.

Taksiliikenteen hallinnointi ja valvonta

Liikennekaaren luonnoksen perusteluissa on tuotu esille nykyisen toimintamallin aiheuttama ”hallinnollinen rasittavuus”. Lähitaksi haluaa huomauttaa, että tämäkin asia on vähintäänkin kahtalainen. Nykyinen määrä sääntely perustuu useaan eri mittariin, jolla viranomaiset arvioivat alueellisesti tarvittavaa taksilupien määrää. Luvan ollessa autokohtainen kykenee viranomainen näin selkeästi tarvittaessa kontrolloimaan liikenteen toteutumista alueellisesti. Näin myös tapahtuu, sekä toimialan itse ilmoittaman datan että viranomaisten omista rekistereistä ja tietojärjestelmistä löytyvän datan perusteella.

Nyt kun haetaan panostuksia digitalisaation parempaan hyödyntämiseen, haluamme tuoda esille, että panostus esimerkiksi juuri lupamäärän arvioinnissa hyödynnettävän datan keräämiseen ja hyödyntämiseen olisi samassa hengessä hyödyllinen. Luonnoksessakin mainitut avoimet rajapinnat mahdollistavat nykyisten taksi- ja muun liikennejärjestelmien merkittävän kehittämisen myös tässä mielessä, varsinaisen toiminnan eli liikenne palveluna kehittämisen ohella. Huomautamme kuitenkin, että luonnoksessa esitetty ”avoimen rajapinnan ja tiedon tuottamisvelvollisuus” on syytä määritellä huomattavasti tarkemmin kuin mitä luonnoksessa nyt on tehty. Koska keskenään kilpailevien toimijoiden intressissä ei välttämättä ole avoimen datan jakaminen, erityisesti mikäli alalle luotaisiin epätervettä kilpailua eri sääntelyn puitteissa toimivien toimijoiden kautta, ei nyt tehdyllä yleiskirjauksella saada tosiasiallisesti aikaan muuta kuin keskustelu siitä, mikä on avointa dataa ja mikä ei.

Näkemyksistä, että nykyinen taksijärjestelmä olisi hallinnollisesti erityisen raskas, on Lähitaksin näkemyksen mukaan yksipuolinen ja suppea. Koko maassa tapahtuvaa lupajärjestelmää hallinnoi tällä hetkellä kourallinen – noin 15 ELY-keskusten viranhaltijaa. Taksitoimiala hoitaa sisäisen valvontansa lähes sata prosenttisesti itsenäisesti: omien alueellisten, keskitettyjen organisaatioidensa kautta. Mikäli toimiala vapautettaisiin nyt esitetyllä tavalla, on täysin kiistatonta, että ala tarvitsee huomattavasti nykytilannetta vahvempaa ulkopuolista valvontaa, koska jokainen organisaatio hoitaa tämän jälkeen vain omaa toimintaansa. Alan pirstaloituessa merkittävä osa perinteisistäkin, nykyisin luvalla toimivista takseista jää alan omavalvonnan ulkopuolelle, pienimuotoisen toiminnan puitteissa markkinoille tulevista toimijoista puhumattakaan.

Lähitaksi haluaa nostaa esille kysymyksen siitä, onko tähän lisääntyvän valvonnan tarpeeseen suunniteltu kohdennettavan lisäresursseja. ELY-keskusten taksialaa käsittelevien virkamiesten määrä on jo nyt supistettu minimiin, ja poliisihallinnon tehostamistavoitteet näkyvät poliisivalvonnan vähenemisenä ja toiminnan priorisointina käytännössä pelkkään liikenteen valvontaan. Mikäli valvontaan ei kohdenneta viranomaisen toimesta lisäresursseja, on lopputulemana merkittävien laatuerojen hyväksyminen tulevaisuuden taksi liikenteeseen.

Luonnoksessa on lisäksi useita muita yksityiskohtia, joiden osalta tarvitaan jatkoselvitystä: Kuka valvoo esimerkiksi yrittäjää itseään? Miten nykyiset viranomaisvastuut työntekijästä siirretään yrittäjälle – esimerkiksi kuljettajan mahdollisten rikosseuraamusten tiedon välittyminen yrittäjälle laadun valvonnan mahdollistamiseksi? Viranomaisen myöntämän ajoluvan poistuessa näitä tietoja ei enää automaattisesti välitetä minnekään, eikä työnantajalla luonnollisesti ole yksityisyyden suojan johdosta pääsyä näihin tietoihin. Työntekijän soveltuvuutta alalle on luonnoksen esitysten toteutuessa haasteellista valvoa edes selkeiden rikkomusten osalta.

Esityksen ympäristö- ja liikennevaikutukset

Muutosten toteutuminen aiheuttaisi lyhyessä ajassa räjähdysmäisen kasvun isompien kaupunkien taksimarkkinoilla, sillä minkäänlaisia alalle tulon ehtoja ei sääntelyn moniportaisuuden vaikutusten johdosta käytännössä enää olisi. Esityksessä ei ole otettu millään tasolla kantaa esimerkiksi voimakkaasti kasvavan taksi- ja ”pienimuotoisen henkilöautoliikenteen” vaikuttavuuteen esimerkiksi liikennejärjestelmien sujuvuudessa (kaupunkien taksi- ja joukkoliikennekaistat, taksiasemien riittävyys, jne.). Esityksessä ei myöskään ole kiinnitetty käytännössä mitään huomioita ympäristönäkökulmiin saati, että niistä olisi tehty vaikutusarviointeja.

Lähitaksi haluaa lisäksi huomauttaa, että luonnokseen kirjattu huomio, jonka mukaan taksi käyttöön rekisteröitävien autojen veroetuuden voidaan katsoa olevan tietyissä määrin ympäristölle haitallinen, on erikoinen. Veroedulla edistettävällä nykyaikaiseen vähäpäästöiseen moottoriteknologiaan perustuvien autojen käyttämisellä on pikemminkin selkeästi ammattiliikenteen päästöjä pienentävä vaikutus. Luonnoksessa ei Lähitaksin ihmetykseksi ole millään tasolla kiinnitetty huomiota pienimuotoisen liikenteen muodossa sallittavien ja siinä käytettävien, usein vanhempien autojen kasvavaan käyttöön kuljetustoiminnassa ja sitä kautta syntyviin liikenteen päästöihin.

Onneksi oli Suomalainen taksi - 110 vuotta kustannustehokkuutta kaikilla Suomessa

Luonnoksessa on esitetty myös, että toisessa EU-maassa rekisteröidylle yritykselle myönnettäisiin oikeus tulla harjoittamaan taksiliikennettä Suomessa.

Esitys on omiaan vaarantamaan koko suomalaisen taksin olemassa olon. Suomalainen taksi on pohjoismaiden halvin, mutta maamme kustannustaso aikaansaa sen, että hinnat ovat luonnollisesti esimerkiksi Baltian maita korkeammat. Esityksen toteutuessa onkin oletettavaa, että juuri näistä halvemman kustannustason ja alhaisemman elintason maista siirtyy uusia taksiryrittäjiä erityisesti pääkaupunkiseudun markkinoille. Suomalainen taksiryrittäjä ei pysty kilpailemaan alemman kustannustason maista tulevien yrittäjien kanssa tasapuolisesti, mikäli hinnat vapautetaan sääntelystä. Lähitaksi huomauttaakin, että mikäli haluamme säilyttää laadukkaan taksijärjestelmän, joka on houkutteleva ala suomalaisille työntekijöille, on työstä voitava saada elinkustannukset kattava korvaus.

Kysymyksen osalta nousevat luonnollisesti esille myös toiminnasta kannettavat viranomaismaksut ja verot. Perusteltua onkin kysyä, miten Suomen kansantalouden tilaa kohtaa se, että ulkomaisen omistajan mahdollisesti keräämä tulo ja voitosta maksettavat verot siirtyvät Suomesta em. yrityksen kotimaahan? Tällä hetkellä Suomalainen taksitoimiala maksaa vuodessa arviolta 400 miljoonaa euroa erilaisia veroja.

Lähitaksi haluaa huomauttaa myös, että esityksen taloudellisia vaikutuksia ei ole selvitetty riittävän pitkälle. Maaseudun, haja-asutusalueiden tai isompienkin kaupunkien vaihtoehtoksi nykyisen yrittäjäriskillä toimivan vuorokauden ja vuoden ympäri toimivan päivystysjärjestelmän tilalle on esitetty kunnille erilaisia PSA-sopimustyyppisiä ostoliikennetarkoituksia. On vaikeaa ymmärtää, miten samanaikaisesti kannetaan huolta yhteiskunnan liikennepalvelujen ostoon käyttämän rahamäärän kasvusta, ja toisaalla esitetään luotavaksi rakenteita, joissa yhteiskunta kattaa ostopalveluna sellaista, minkä nykyinen järjestelmä tuottaa ilmaiseksi.

Pääkaupunkiseudun näkökulmasta asia näyttää hieman toisenlaisena, mutta on syytä muistaa, että valtaosa maamme kunnista on kuntia, joissa taksiliikenne arkipäiviä lukuun ottamatta on kannattamatonta. Tällä arkisin tapahtuvalla, kello 7–17 välisen toiminnan kannattavuudella mahdollistetaan muun liiketaloudellisesti kannattamattoman ajan jatkuva päivystys. Jatkossa kuntatalouden tulisi kattaa päivystysten kustannukset näinä aikoina, mistä syntyy kunnille huomattavia lisäkustannuksia. Vaihtoehtoinen lopputulema on ympärivuorokautisesta ja -vuotisesta päivystyksestä ja yhdenvertaisuudesta luopuminen niillä alueilla, joilla toiminta ei ole kannattavaa.

Lopuksi

Mikäli luonnos hallituksen esityksestä liikennekaareksi toteutuu, haluaa Lähitaksi tuoda esille, että samalla romutetaan suomalainen laadukas, kustannustehokas ja turvallinen taksijärjestelmä. Valitettavan kuvaavaa onkin esityksen perusteista löytyvä käsitys, jonka mukaan ”Taksien toimintamallin arvioidaan monipuolistuvan, kun taksien ei tarvitse odottaa seuraavaa ajoa asemapaikalla ja kalustoa voidaan hyödyntää muussa liiketoiminnassa”. Havaintoa voidaan pitää siltä osin oikeana, että muutoksilla pakotetaan toteutukseen yrittäjät ja kuljettajat tekemään ammattimaisen liikenteen harjoittamisen lisäksi muitakin töitä, koska oma ammatti ei esitetyssä muodossaan enää takaa elämiseen riittävää ansiotasoa.

Toisessa liikennekaaresta poimitussa sitaatissa paljastuu Suomessa jo nykyisin käytössä olevien taksivälitysjärjestelmien ohittaminen, kun vasta esityksen myötä katsotaan toteutuvan seuraavaa: ”Paikannusjärjestelmiin perustuvat tilausvälityspalvelut pystyvät ohjaamaan lähimpänä olevan auton asiakkaan luo, mikä tehostaa kapasiteetin käyttöä!” Lähitaksi ihmettelee tätä väitettä, ovathan käytännössä kaikki suomalaiset taksit olleet jo vuosia automaattisessa, gps-paikannukseen perustuvassa taksinvälitysjärjestelmässä. Lähitaksi haluaakin huomauttaa, että nykytila-analyysin tulisi perustua aitoon nykytilaan, ei oletuksiin siitä.

Tilausvälitysyhtiöiden toimintaa ei uudessa tilanteessa säädeltäisi luonnoksen mukaan käytännössä mitään osin. Ainut merkittävämpi velvollisuus, joka voidaan jo nyt todeta mahdottomaksi toteuttaa, koskee näiden yhtiöiden velvollisuutta valvoa ”pienimuotoisen liikenteen toteutumista”. Lakiesityksen mukaan ”välityspalvelun tarjoajan on sitten seurattava sitä, ylittävätkö pienimuotoisen toiminnan harjoittavalle palveluntuottajalle maksetut korvaukset 12 kuukauden aikana 10 000 euroa, jolloin toiminnan harjoittaminen edellyttää liikennelupaa.”

Lähitaksi haluaa huomauttaa, että tämän kaltaisen toiminnan valvominen välityspalveluiden tarjoajan toimesta on äärimmäisen vaikeaa, ellei mahdotonta. Pienimuotoisen liikenteen palveluntarjoajalla voi olla autossaan esimerkiksi viiden eri kyydinjakamisyhtiön välityspäätteet. Lisäksi kyseinen palveluntarjoaja tuottaa varmuudella jo aiemmin mainittuja ”käsipystykuljetuksia”, taksiasemilta tai esimerkiksi ravintoloiden edustalta tai yleisöta-
pahtumista löytyviä kuljetuksia. Käytännössä välityspalvelun tarjoajilla ei ole minkäänlaisen tosiasiallista valvonnan mahdollisuutta yksittäisiin palveluntuottajiin.

Lähitaksi näkee, että tehty ehdotus tulisi taksialan osalta kokonaisuudessaan hylätä ja tarkastella lähtökohtaisesti sitä, miten nykyisen, maailman nykyaikaisimman taksijärjestelmän avulla voidaan rakentaa hallituksenkin esittämiä kokeiluja uusimuotoiseen liikenteen palveluihin ja niiden kehittämiseen. Tämä kehitystyö mahdollistuu parhaiten nykyisen järjestelmän kautta, sillä tarvittava infrastruktuuri on jo olemassa olevissa taksikeskuksissa pitkälti olemassa, autot ovat nykyisen lupajärjestelmän ansioita monipuolisia ja laadukkaita ja yrittäjät kykenevät vastaamaan velvoitteisiin.

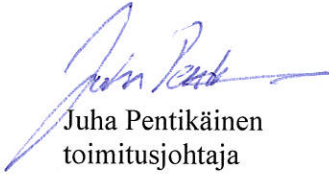
Taksialan pitämisellä ammattimaisena toimintana niin koulutuksen kuin taksinkuljettajien lupaehtojenkin kautta mahdollistetaan koko maan tarpeita parhaiten palvelevan, tulevaisuuden liikenneratkaisun rakentaminen. Nyt tehdyllä esityksellä sitä vastoin vaarannetaan koko toimialan järjestelmätason kehityskykyisyys, luodaan epätervettä kilpailua erilaisilla pelisäännöillä yhden toimialan sisälle ja toteutetaan merkittävä asiakaspalvelun laadun heikkeneminen suomalaiseen henkilöliikenteeseen. Esityksellä aikaansaadaan lisäksi uhka merkittävästä veropohjan kaventumisesta ja harmaan talouden kasvamisesta Suomessa tapahtuvassa palveluntuotannossa.



ON AINA LÄHIN TAKSI

Lopuksi Lähitaksi haluaa todeta, ettei vastusta kilpailua taksialalla, mutta edellyttää kilpailun kohtelevan kaikkia markkinoilla toimivia toimijoita tasa-arvoisesti niin vastuiden ja velvoitteiden kuin liiketoiminnallisten kysymysten ja verotuksen osalta. Lisäksi Lähitaksi haluaa painottaa, että laadukkaan, turvallisen ja luotettavan taksipalvelun ylläpitäminen Suomessa jatkossakin edellyttää alalla toimivien mahdollisuutta hankkia ammatistaan elämiseen riittävä toimeentulo.

Helsingissä 23.5.2016



Juha Pentikäinen
toimitusjohtaja
Lähitaksi Oy