

Airisto Line Oy / Taxi
Kaj Carlsson
Säterikatu 10
20780 Kaarina
Puhelin: 040 5930200
S-posti: risteilyt@airistoline.fi

LAUSUNTO LIIKENNEKAAREN TAKSIASETUSESITYKSESTÄ

20.5.2016

Liikenneministeriölle

Airisto Line Oy / Taksi on kaarinalainen merihenkilö- ja taksikuljetusalan yritys (taksialueena Turku-Kaarina). Liikennekaaren takseja koskeva lakiesitys on aiheuttanut yrityksessä, sen henkilökunnassa sekä asiakkaisissa todella syvää huolta tulevaisuudesta ja siksi haluan taksialan ammattilaisena antaa tämän lausunnon.

Mielestäni ei ole perusteltua muuttaa tällä hetkellä hyvin toimivaa taksiliikennejärjestelmää liikennekaaren esityksen mukaisesti. Alla esitän joitakin tärkeimpiä perusteluja asiasta.

PERUSTELUT

1. Taksiluvat

Olisi harkitsematonta muuttaa ja keventää taksiluvan saantiin liittyviä vaatimuksia ja jättää kuljettajien koulutus kokonaan taksiryttäjien itse hoidettavaksi. Maahan tulisi todennäköisesti paljon ulkomaisia taksiryttäjiä ja ulkomaisia kuljettajia, jotka puutteellisen palvelutason ja ammattitaidon myötä alkaisivat harjoittaa taksiliikennettä polkuhintaan. Esimerkiksi julkisista varoista korvattavista ja lakisääteisistä kyydeistä saadut tulot valuisivat ulkomaille. Siten tämä raha olisi lopullisesti pois Suomen valtion rahankierrosta. On vaikea nähdä, miten tämä edistäisi Suomen hyvinvointia ja taloustilannetta pitkän aikavälin tarkastelussa.

Lisäksi alan enemmistön muodostavat pienet taksirytykset, jotka nyt maksavat kaikki verot, korkeat vakuutusmaksut, henkilökunnan palkat, eläkemaksut, sosiaalimaksut, autoverot ja polttoaineverot Suomeen, joutuisivat mahdollisesti lopettamaan toimintansa ja irtisanomaan henkilökuntansa.

Alalla mietitään yleisesti, ovatko kaikki lakisääteiset taksiryttäjäkoulutukset, vaatimukset taksinkuljettajan ammattitaidosta ja kokemuksesta, kuljettajakoulutukset, koetilaisuudet ja jatkokoulutukset olleet aivan turhia ja vain olleet osana nostamassa alan kustannuksia?

Taksiyrittäjänä kuitenkin osaan arvostaa koulutettua kuljettajaa, joka osaa valmiiksi käyttää kalliita laitteita, tietää vastuun maksuvälineiden käytöstä, osaa tekniikat esteettömissä kuljetuksissa, omaa kuljettajakokeen ansiosta hyvän paikallistuntemuksen ja on asiakaspalvelutaitoinen.

2. Taksikiintiöt ja asemapaikat

Taksikiintiöt on ajateltu turvaamaan taksiyrittäjien sekä kuljettajien toimeentuloa ja asemapaikat takaamaan taksipalvelut myös maakuntien syrjäseuduille. Järjestelmä sopii erittäin hyvin Suomeen, joka on laaja ja harvaan asuttu maa, missä taksit lisäksi suorittavat paljon julkisista varoista maksettavia kuljetuksia. Uuden Liikennekaaren esityksen mukainen järjestelmä toisi melko varmasti lisää takseja kaupunkeihin, erityisesti vilkkaan kysynnän aikaan, mutta syrjäseuduilla olisi jatkossa hyvin hankala saada taksipalveluja. Samoin myös kaupungeissa taksipalvelut huonontuisivat hiljaisina aikoina, mikäli taksikiintiöt lopetettaisiin. Nykyiset taksikiintiöt ja alan sääntely sisältävät myös ajovelvoitteita kullakin asemapaikka-alueella, mikä takaa palveluiden saatavuuden kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina.

Taksikiintiöt takaavat lisäksi sen, että asemapaikoilla on sopiva määrä erilaisia takseja, siis myös erikois- ja INVA-kuljetuksia varten, taksibusseja koulukyytejä varten ja paritakseja sairaiden asiakkaiden kuljetukseen. Taksikiintiöt palvelevat myös taksiyrittäjiä pitäen taksien määrän sopivana – liian monta taksia yhdellä asemapaikalla ei anna toimeentuloa rehellisesti toimivalle taksiyrittäjälle. Jo nykyisin on taajama-alueilla ongelmana ns. pimeiden taksien suuri määrä.

3. Taksit ja muotisana digitaalisatio

Taksiyrittäjät, taksivälityskeskukset, KELA-välityskeskukset, laitevalmistajat ja taksiliitto ovat olleet hyvin mukana ajassa ja jo pitkään kehittäneet toimivia järjestelmiä kyydin saamiseksi, KELA-kyytien yhdistämiseksi ja laskutuksen helpottamiseksi. Mobiilisovelluskin, nimeltään ”Valopilkku”, on ollut käytössä jo yli vuoden verran. On hyvä kuitenkin muistaa, että suuri osa arkisin taksia käyttävistä asiakkaista on vanhuksia ja vammaisia, joille älypuhelimien käyttö voi olla haasteellista. Nämä asiakasryhmät tarvitsevat vielä kauan normaalia, puhelimitse perinteisesti tapahtuvaa taksinvälitystä. Pelkästään mobiililaittein ja älypuhelimella verkossa tapahtuva välitystoiminta ei yksinään takaa tasapuolista palvelua kaikille asiakkaille. Halutaanko tässä nyt unohtaa vanhuksia ja muut taksipalveluja tarvitsevat erityisryhmät? Ne tarvitsevat jatkossakin toimivan ja luotettavan taksiliikenne- ja välitysjärjestelmän.

4. Taksien taksat

Taksien ylähintaraja on Suomessa lailla säännelty, halvemmalla toki saa ajaa. Monet julkiset kyydit kilpailutetaan jo nyt ja niitä ajetaan alennetuina hinnoin – esimerkiksi koulukyytejä, KELA-kyytejä ja kuntien sosiaalitoimistojen hallinnoimia kuljetuspalvelukyytejä. Tässä autoilijoita erittäin korkeasti verotettavassa maassa ei voida mennä hinnoissa enää alaspäin, koska alan kustannukset kuitenkin ovat koko ajan nousussa. Vai halutaanko tässä lisätä ns. harmaan talouden osuutta alalla? Se sopii melko huonosti Suomessa jo vuosia meneillään olleisiin harmaan talouden torjuntatalkoisiin. Vaikea nähdä, miten harmaan talouden osuuden kasvu taksialalla edistäisi hyvinvointia Suomessa millään tavalla.

Hämmästelen esityksen mukaista tutkimusta Kuntakysely 2014, jonka mukaan julkisten taksikyytien hinnoittelu on koko ajan nousussa; tämä ei pidä paikkaansa ainakaan Turku-Kaarina -alueella, missä yritykseni toimii. Vuoden 2011 jälkeen on esimerkiksi koulukyydeistä poistettu ennakontilauslisä, mikä merkitsee 7,10 euroa alennusta jokaisesta ajetusta koulukyydistä. Lisäksi ne ajetaan aina halvimmalla taksalla T1, josta vielä sovittuna alennuksena tulee -2 % pois kyydin loppuhinnasta. Tämä alennusprosentti on vaihdellut vuosittain kilpailutuksien tuloksena.

Turku, Kaarina alueella ajetaan myös sosiaalipalvelun INVA-kuljetuspalvelukyydit kilpailutuksen tuloksena hintaan halvin taksa T 1 -25 % erään taksirytyksen toimesta joka voitti kilpailutuksessa. Tämä on jo kyseenalainen hinta ja pistää miettimään, jääkö joitain pakollisia maksuja maksamatta, ovatko palkat työehtosopimusten mukaiset, onko laatu kohdallaan kaluston ja henkilökunnan osalta jne.

Kunnat järjestävät lisäksi kilpailutukset hyvin kyseenalaisesti; esimerkiksi monia koulukyytejä ei kilpailuteta lainkaan, vaan kunnasta saatetaan vain soittaa yhdelle tutulle taksirytyttäjälle, hinta sovitaan puhelimesta ja tehdään heti sopimus. Tässä voitaisiin vaatia kunnilta reilua kilpailutusta riippumatta siitä, ylittyvätkö laissa mainitut kilpailutuksen euromäärät. Nykyinen kuntien käytäntö ei kohtele tasapuolisesti kaikkia taksirytyttäjiä, koska mahdollisuutta osallistua kilpailutukseen ei ole. Mielestäni kunnilla on paljon parannettavaa kuljetuksien kilpailutuksissa, tähän ei auta taksijärjestelmän muutosesitys mitenkään.

Liikennekaaren esitys kilpailutuksien parantamisen osalta ei muuten ole tarpeen, koska jo nyt on tarpeeksi tervettä kilpailua eri taksirytyksien välillä, kunhan kilpailutukset hoidetaan asiallisesti – varsinkin julkisista varoista maksettavien ja lakisääteisten kyytien osalta. Muiden kyytien osalta matkan hinta on aina vapaasti sovittavissa kuljettajan ja asiakkaan kesken, kunhan lakisääteistä ylintä taksaa ei ylitetä. Suomessa on muutenkin tällä hetkellä pohjoismaiden halvimmat taksat; esimerkiksi jopa Virossa on taksirytyksillä (kuten Taxiline) kalliimmat hinnat kuin Suomessa.

Suomessa on noin yhdeksäntuhattaviisisataa (9500) taksialan yritystä, joten mistään taksialalla vallitsevasta monopolista ei voida puhua. Yrittäjien näkökulmasta Liikennekaaren esitys vapauttaisi hinnoittelua ja voisi helpottaa pääsyä alalle, mutta taksialan yrittäjänä en voi kuitenkaan pitää sitäkään hyvänä ratkaisuna, sillä se lisäisi alueellista eriarvoisuutta ja toisi asiakkaalle epävarmuuden palvelutasosta ja hinnoitteluperusteista. Esimerkiksi Tukholmassa taksiasiakkaan on itse osattava valita ”oikea, aito” taksi ja kyettävä neuvottelemaan ”oikea, kohtuullinen” hinta kullekin kyydille, mikä on omiaan lisäämään asiakkaiden turvattomuutta ja eriarvoisuutta kyytiä tarvittaessa.

5. Taksien saatavuus

Tällä hetkellä takseja on Suomessa tarpeeksi – eniten pohjoismaissa laskettuna taksi/asukasmäärä (1 taksi/530 asukasta) ja lähes kaikki taksit kuuluvat jonkin alueen välityskeskukseen piiriin. Välityskeskukset ovat usein taksirytyttäjien yhteisomistuksessa ja tämä mahdollistaa sen, että autoja on alueella aina riittävästi ja takaa asiakkaalle mahdollisimman lyhyen odotusajan. Liikennekaaren esityksen mukaisessa mobiili-ällypuhelinvälityksessä olisi ymmärtääkseni paljon vaikeampaa säätää kulloinkin tarvittavien autojen määrää, koska eri yhtiöt käyttäisivät omia, keskenään kilpailevia mobiilitilaussovelluksiaan ja kunkin sovelluksen piirissä olisi tietty autokanta.

6. Ruotsi huonona esimerkkinä

Ruotsissa kiintiöt poistettiin jo vuonna 1990 eikä taksiliikenne siellä toimi kunnolla vieläkään; hinnoittelu on kohtuutonta, asiakkaat eivät tiedä taksien hintatasoa autoon astuessaan, palvelutaso on kirjava, pimeitä takseja on vaikea erottaa aidoista jne. Lisäksi takseja on vaikeaa saada ns. hiljaisena aikana, koska alan yleinen kannattavuus on heikentynyt ja yrittäjät keskittyvät kustannuksia karsien kysynnän huippuihin. Syrjäseuduilla ei välttämättä saa taksia lainkaan. Ruotsissa monet haluaisivat palauttaa kiintiöt ja saada säännellyn taksiliikenteen takaisin; nyt sääntelyä onkin otettu asteittain takaisin palvelun parantamiseksi. Tukholmassa tiettävästi ainoa luotettavana pidettävä taksiryitys on Taxi Stockholm, joka koostuu vanhoista taksiryittäjistä ja heidän omasta välityskeskuksestaan perinteisine sääntelyineen – mm. taksa ja palvelutaso ovat perinteiseen tapaan määriteltyjä asiakkaiden edun turvaamiseksi ja palvelun laadun takaamiseksi. Nämä tiedot ja väitteet on koottu kuljettamiltani lukuisilta ruotsalaisilta taksiasiakkailta, jotka tuntuvat arvostavan suuresti suomalaista luotettavaa taksia ja hintasääntelyä.

7. ”Pienimuotoinen” taksitoiminta?

Liikennekaaren esityksen mukaan pitäisi sallia ”pienimuotoinen” taksitoiminta kenelle tahansa, joka haluaa ajaa rahasta. Tämä esitys on harkitsematon ja taksiryittäjien sekä kuljettajien ammattikuntaa loukkaava. Pitäisikö yhtä hyvin sallia kaikille ”pienimuotoinen” lääkäritoiminta tai ”pienimuotoinen” alkoholin myyntitoiminta?

Nykyinen lainsäädäntö asettaa paljon eri vaatimuksia esim. taksina käytettävälle autolle, jotta sitä voidaan käyttää liikennöinnissä; katsastukset joka vuosi myös uusille autoille, koulukyydeissä pakollinen alkolukko, vakuutusmaksut kolminkertaiset normaalin autoon verrattuna ja tietenkkin numeroitu taksamittari, josta kuitit ja raportit tulevat viranomaisvalvontaa ja verottajaa varten. Lisäksi autossa pitää olla standardoidut välityslaitteet ja lisälaitteet, joiden kustannukset ovat noin 10 000-15 000 euroa. Lisäksi muutostyö esteettömäksi (INVA-taksi) maksaa noin 20 000 euroa kaikkien muiden kulujen lisäksi.

Uber-taksit ja sen välitystoiminta voidaan sallia, mikäli autoissa on voimassa olevat taksiluvat ja myös muut taksia ja taksiliikennettä koskevat vaatimukset täyttyvät – muussa tapauksessa toimintaa ei voida hyväksyä. Samoin esim. Uber-kyytejä ajavilla kuljettajilla tulee olla samanlainen pätevyys harjoittaa ammattia kuin muillakin taksikuljettajilla.

8. Suomen taksit arvostettuja

Suomen taksit arvostetaan korkeasti maailmalla: siistit autot, hyvät, osaavat ja luotettavat kuljettajat, sama hintataso jne. Tämä on tärkeätä myös turismille ja bisnekselle, sillä taksi ja taksinkuljettaja antavat usein sen ensivaikutelman maasta ja sen asukkaista. Muistaakseni jonkun tutkimuksen mukaan Helsingin taksi oli heti Lontoon taksin jälkeen arvostettu toiseksi parhaaksi Euroopassa.

LOPUKSI

Taksialan ammattilaisena ja yrittäjänä en näe mitään tarvetta muuttaa nykyistä taksiliikennejärjestelmää uuden Liikennekaaren esityksen mukaisesti. Huolellisesti sen luettuani huomaan tosin, että taksialalla on jotakin epäkohtia, mutta niihin ei

taksikiintiöiden ja sääntelyn poisto tuo toivottuja parannuksia. Miksi keksiä pyörä uudestaan ja romuttaa nykyisellään todella hyvin toimiva, vuosia kehitetty taksiliikennejärjestelmä? Sen sijaan pitää jatkaa nykyisen taksiliikenteen kehitystyötä ja tukea tarvittaessa sen toimivuutta alan toimintaedellytyksiä parantavilla lainmuutoksilla.

Kunnioittaen

Kaj Carlsson

Taksiyrittäjä, Airisto Line Oy