

LAUSUNTO

23.5.2016

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

Lausuntomme hallituksen esitykseen liikennekaareksi

Yritysryhmämme omistaa taksiyrityksiä, joilla on yhteensä 11 autoa ajossa pääkaupunkiseudulla. Haluamme omalta osaltamme kommentoida luonnosta hallituksen esitykseksi liikennekaaresta seuraavasti:

1. Taksiliikenteen lupakäytäntö ja kuljettajille asetetut vaatimukset

Nykyinen suomalainen järjestelmä on hyvin toimiva ja takaa kuluttajille ammattitaitoisen ja turvallisen henkilöliikennepalvelun vuorokaudenajasta riippumatta. Esityksessä hahmoteltu lupajärjestelmän purkaminen ja kuljettajien ammattitaitovaatimusten höllentäminen heikentää nykyistä, taksiliikenteen asiakkaidenkin arvostamaa käytäntöä monin tavoin.

Lupajärjestelmän prosessien yksinkertaistaminen ja järjeistäminen sinänsä on tervetullutta, mutta taksipalvelujen eri käyttäjäryhmien turvallisen palvelun takaamista ei tule vaarantaa. Harvassa suurkaupungissa Euroopassa voi huoltaja antaa alaikäisen lapsensa luottavaisin mielin ammattitaitoisen taksinkuljettajan haltuun tietäen, että lapsi ajetaan ongelmitta annettuun määränpään ja kuljetuksesta maksettava rahasumma on asiallinen ja paikkansa pitävä. Taksit kuljettavat lisäksi nykyään nopeasti, tehokkaasti ja turvallisesti esim. verinäytteitä ja potilaskertomuksia.

Paikannusjärjestelmistä huolimatta on kuljettajilta edelleenkin vaadittava tietty paikallistuntemus, asiantuntemus ja yleisöpalvelutaito. Ammattitaitoisesti harjoitettu taksitoiminta tukee myös viranomaispalveluja. Kokonaistaloudellisesti tehokkainta on

esimerkiksi lievemmissä hätätapauksissa, että palvelua tarvitseva soittaa taksikeskukseen eikä hätäkeskuksen kautta pelastuslaitoksen ambulanssia. Liikenteessä olevat taksit datakeskuksiensa tukemina ovat myös korvaamaton apu viranomaisille etsittäessä esimerkiksi kadonneita vanhuksia tai rattijuoppojen autoja.

Taksiliikenteen vapauttamisesta on monia huonoja esimerkkejä Suomen lähialueilta. Nykyjärjestelmässä ammatinharjoittajilla on tarkka oma kontrolli taksitarkastajineen. Järjestelmän romuttaminen voi vastaavasti lisätä valtiollisten ja aluehallinnon kuluttaja- ja muiden viranomaisten työtaakkaa ja heikentää kuluttajan suojaa.

Mikäli liikennekaari -esityksessä hahmotellut höllennykset lupavelvoitteisiin toteutuvat, merkitsee se pikemminkin heikennystä kuluttajien palveluihin ja nykyisten taksiyritysten toimintamahdollisuuksiin. Päivystysvelvollisuuden poisto aiheuttaisi suuria ongelmia haja-asutusalueiden palvelutason turvaamisessa.

2. Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit

Nykyinen taksijärjestelmä ja lupakäytäntö ei millään muotoa estä uusien digitaalisten järjestelmien kehittämistä ja käyttöönottoa. Jo nyt Helsingin Taksi-datan korttijärjestelmä kattaa pääkaupunkiseudun lisäksi laajan osan Uuttamaata ja lukuisia muita kaupunkeja. Tilaus- ja paikannusjärjestelmiä voi edelleen kehittää olemassa olevien rakenteiden kautta.

Taksitoiminnan laajan vapauttamisen riskinä on takseja palvelevien tilaus- ja tietojärjestelmien sirpaloituminen, joka puolestaan heikentää kuluttajan asemaa ja palvelun laatua. Nykyisen datasyntemän nojalla kuluttaja tietää aina saavansa ajosta luotettavan tositteen, ja ongelma- ja reklamaatiotapauksissa asioita on helppo selvittää palvelun tuottajan kanssa. Vastaavasti datajärjestelmän tilitysinformaatio palvelee sekä yrittäjää että valtiota yrityksen liikevaihdon, tuloksen ja sitä kautta verotuksen oikeiden perusteiden määrittämisessä.

3. Yhteiskunnan tuki ja autojen tehokas käyttö

On oltava tarkkana, ettei anneta väärää käsitystä yhteiskunnan merkittävästä tuesta nykyjärjestelmälle, ja että luonnoksessa ehdotetut muutokset automaattisesti toisivat parannuksia sekä kuluttajalle että vähentäisivät yhteiskunnan kustannuksia. Kela -kyydit eivät ole

yhteiskunnan tukea taksiyrittäjille, vaan yhteiskunnan erityisryhmille antama mahdollisuus käyttää joukkoliikennepalveluja. Jo nyt kyytejä yhdistellään, ja nykyjärjestelmä ei millään muotoa estä uusien. tehostettujen jakamispalvelujen synnyttämistä kuluttajien tarpeiden mukaan. Jo nyt autoja saa vapaasti ottaa "lennosta", ja eri osoitteisiin meneviä asiakkaita voidaan palvella niin, että he pystyvät maksamaan oman osuutensa kyydistä.

Odotusajan veloituksen perusteella laskien, harvalta ammatintaitoiselta palveluntarjoajalta saa palvelua 44,60€ tuntitaksalla, sisältäen kuljettajan, kaluston ja alv. Tosiasiassa yritystemme kuukausiraporttien perusteella olemme laskeneet, että autokohtainen tulo voi olla niinkin alhainen kuin 30€/h, joka arvonlisäveron. Tästä summasta yrittäjä maksaa palkkakustannukset, kaluston, vakuutukset, polttoaineen jne.

4. Pienimuotoinen ammattitoiminta ja harmaa talous

Yksityisautoilijoille suunniteltu oikeus harjoittaa henkilöliikennettä 10.000 euroon saakka voi muodostua ongelmalliseksi monessa suhteessa. Vaikka esitysluonnoksessa sanotaan, että verotus voidaan hoitaa kunkin oman tuloverotuksen kautta, on vaikeaa nähdä, miten yksityisautoilija ilman toimivia datajärjestelmiä pystyisi luotettavasti sekä veloittamaan oikean summan kuljetettavalta, antamaan siitä luotettavan kuitin digitaalisestikaan että erittelemään ansaitsemansa summat verottajalle oikean verotuksen takaamiseksi.

Ajossa käytettävän kaluston laatu, liikenneturvallisuus ja vastuukysymykset tällaista vapaata henkilöliikennettä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon.

Ilman lupaa harjoitettu taksitoiminta keskittyisi todennäköisesti viikonloppuihin ja muihin aikoihin, jolloin kyytejä tarvitsevia olisi enemmän. Viittaamme tässä taksiliitonkin lausumiin, joiden mukaan kaluston nykyinen määrä ei ole pullonkaula, vaan niiden tehokas käyttö.

On vaikea nähdä, että esitetyt muutokset estäisivät harmaata taloutta. Lisäksi esitetyt helpotukset taksiyrittäjien ja kuljettajien ammattitaitoon yritystoiminnan perusteiden tuntemuksen osalta voivat pikemminkin edistää kuin ehkäistä harmaata taloutta.

Jakamistaloutta ajatellen jo nyt esimerkiksi työmatkojen kimpakyydit ovat aivan mahdollisia, ja kuljettaja voi veloittaa heiltä heidän osuutensa polttoainekustannuksista.

Pitää muistaa, että jo nykyisellään taksiyrittäjä on pienyrittäjä parhaimmillaan, jollaisia hallituskin peräänkuuluttaa lisää. Tällainen yrittäjä tarjoaa useimmissa tapauksissa myös työtilaisuuksia monille muille kuljettajille, myös sellaisille, jotka syystä tai toisesta haluavat hieman lisätuloja. Yhteiskunta puolestaan voi olla varma, että tällainen työllistäminen tapahtuu lakien ja läpinäkyvän verotuksen mukaisesti. Taksiyrittäjien tilitysten rahaliikenne menee pankkien kautta, eikä tämänkään tekijän vaikutuksia työllistämismielessä voi jättää huomiotta.

Annan mielelläni lisätietoja.

SMC Service Oy

Dan Sihvonen

dan.sihvonen@finha.fi

0500-988188