

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.filiikennekaari@lvm.fi

Viite: Luonnos hallituksen esitykseksi Liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi
LVM/2096/03/2015

Haluamme esittää lausuntomme luonnoksesta hallituksen esitykseksi
Liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry toimii Varsinais-Suomessa sekä Satakunnassa.
Paikallisia jäsenyhdistyksiä alueyhdistyksellä on 28 ja liikennelupia alueella on
hieman alle 900.

Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry esittää, että nykyinen ja hyvin toimiva säännelty
malli säilytetään ja sitä kehitetään tarpeen mukaan asiakaslähtöisemmäksi. Mikäli
kuitenkin siirrytään markkinaehtoiseen liikenteeseen, pitäisi markkinoilla olla täysin
tasapuoliset mahdollisuudet kaikille toimijoille, eikä mikään osapuoli saa olla
erilaisessa asemassa kuin toiset.

Nykyinen järjestelmä on kaikilla mittareilla mitattuna vertailukelpoinen minkä
tahansa maan taksijärjestelmän kanssa. Asiakastutkimusten ja – kyselyjen perusteella
asiakkaat ovat erittäin tyytyväisiä taksipalveluiden saantiin, laatuun sekä
asiakaspalvelun tasoon ja erityisesti luotettavuuteen. Monissa keskusteluissa on
noussut esille suomalaisen taksin luotettavuus varsinkin erityisryhmien kuten lasten
ollessa kyseessä. Lähes kaikki muistavat mainita, että suomalainen taksi on ainoa,
johon he voivat laittaa oman lapsensa yksin matkustajaksi ja luottaa siihen, että
matka tulee kaikilta osin ammattitaitoisesti suoritettua. Myös viikonlopun
pikkutunteina matkustavat kertovat, että suomalainen taksi on ainoa, jossa ei
tarvitse pelätä tulevana ryöstetyksi tai pahoinpidellyksi matkan aikana. Ainoa mistä
taksi saa moitteita on hinta mutta kun suomalaisen taksin hintaa vertaa esimerkiksi
ruotsalaiseen, jota varsin usein tehdään, voidaan todeta, että tosiasiassa
suomalainen taksi on halvempi.

Suomalaista taksijärjestelmää on moitittu vanhanaikaiseksi ja ajastaan jälkeen
jääneeksi. Kuitenkin esimerkiksi Kelan sähköinen suorakorvausjärjestelmä on
digitalisaation edelläkävijä, jonka taksiala on yhdessä Kelan kanssa rakentanut.
Vuonna 2015 Kela saavutti valtakunnallisesti noin 16,0 miljoonan euron säästöt
kyytien yhdistelyssä. Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry:n toiminta-alueella
suorakorvausjärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2011 ja jokaisena vuonna säästöt
ovat, kyytien yhdistelyn kehittyessä, merkittävästi kasvaneet.

Digitalisaation maailmassa vähäisenä ei voi myöskään pitää Taksiliiton kehittämää Valopilkku- sovellusta, jossa taksin tilaaminen on viety aivan uudelle tasolle sovelluksen helpon käytön vuoksi. Sovellus on saanut kunniamainintoja toiminnan helppoudesta sekä siitä, että se toimii juuri siinä mihin se on luotukin. Tällä hetkellä Valopilkkun piirissä on jo neljä miljoonaa kuluttajaa. Se toimii 160 paikkakunnalla yli 6000 taksin voimin, sillä on yli 80 000 rekisteröitynyttä käyttäjää ja kuukaudessa sovelluksen kautta tilataan yli 60 000 taksimatkaa.

Valopilkku on täysin suomalainen sovellus, jossa asiakas saa käytännössä yhdellä napin painalluksella luotettavan ja turvallisen taksin tilattua ja mikä parasta, hän myös tietää, että hänet kuljettaa alan ammattilainen, joka myös hoitaa velvoitteensa Suomeen.

Ulkomailla taksia käyttäessä ei ole itsestään selvää, että maksun voi suorittaa paitsi käteisellä myös yleisimmillä pankki- ja luottokorteilla. Suomessa jo nykyinen taksilaki velvoittaa tällaiseen järjestelyyn. Eräänlaista digitalisaatiota tämäkin.

Mikäli kaikesta huolimatta siirrytään markkinaehtoiseen taksiliikenteeseen, Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry:n mielestä on kuitenkin vaadittava muutamia toiminnan perusedellytyksiä.

Ammattimaisuus ja soveltuvuus alalle eli taksinkuljettajan henkilökohtaiset ominaisuudet.

Lähtökohtaisesti kaikki kuljetusalalla, henkilöautolla ja korvausta vastaan tarjottava liikenne on oltava taksiliikennettä koskevan lain piirissä ja luvanvaraista.

Lakiesityksen mukaan taksitoimintaa voisi jatkossa harjoittaa viidellä eri tavalla, jossa ainoastaan yhdessä tarvitaan taksilupa. Tämä ei millään muotoa täytä markkinatalouden määritelmää, jossa jokaisen toimijan pitäisi olla samanlaisten määräysten alaisena.

Taksiluvan vaihtoehtona lakiesityksessä on esitetty, että jatkossa taksiliikennettä olisi mahdollistaa toteuttaa myös pienimuotoisena toimintana alle 10 000 € liikevaihdolla vuodessa. Tällä toimintamallilla yrittäjälle saati kuljettajalle ei aseteta minkäänlaisia vaatimuksia ja käytännön tasolla kyseisen 10 000 € seuraaminen on täysin mahdotonta. Miten tällaisessa toiminnassa voidaan taata asiakkaalle esimerkiksi kuitenkin saaminen kuljetuspalvelusta, mikäli ajoneuvosta ei löydy maksupäätettä. Jos taas kyseiset ajot suoritetaan käteismaksuna, kuka pystyy valvomaan, että toimija myös suorittaa verot sekä muut yhteiskunnalle kuuluvat maksut. Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry:n mielestä tämä mahdollisuus suorastaan houkuttelee harmaaseen talouteen. Pienimuotoisessa toiminnassa kuljettajan soveltuvuutta tehtävään ei tarkasteta millään tasolla. Miten pystytään takaamaan turvallinen ja ammattimainen kuljetus asiakkaalle tällaisissa tilanteissa kun kuljettajalla voi olla vaikka rikostaustaa lapsiin ja nuoriin kohdistuvissa rikoksissa.

Mikäli taksinkuljettajalta ei jatkossa enää vaadittaisi erillistä terveystarkastusta vaan tehtävän voisi hoitaa sellainen henkilö, jolla on voimassa oleva B- luokan ajo- oikeus. Karrikoidusti kuljettajana voisi olla kädetön, jalaton ja kuuro kuljettaja, jolta puuttuu näkö toisesta silmästä. Tämä ei voi parantaa asiakkaan turvallisuutta verrattuna

nykyisin vallitsevaan tilanteeseen, jossa taksinkuljettajan terveysvaatimukset ovat linja-autonkuljettajaankin verrattuna vaativammat.

Muutetaan taksiliikennettä mihin suuntaan tahansa mielestämme kuljettajalla pitäisi aina säilyttää minimivaatimukset terveysvaatimusten osalta. Kärsiikö asiakkaan vakuutusturva mahdollisessa onnettomuustilanteessa?

Liikennekaareissa esitetään, että yritys, jonka pääasiallinen toiminta ei liity henkilöiden kuljettamiseen maantiellä, ei tarvitse henkilöliikennelupaa. Periaatteessa, jokainen yrittäjä, joka haluaa laajentaa toimintaansa, voi ruveta harjoittamaan taksiliikennettä ilman minkäänlaista lupaa.

Tällä lakiesityksellä Suomen taksiliikenne avataan ulkolaisille yrityksille yksipuolisesti. Luvanvaraisten kuljetusten osalta se laajenisi EU- maihin mutta käytännössä avautuminen olisi maailmanlaajuista niissä tapauksissa, joissa lupaa ei tarvita. Mitä etua Suomelle voisi edellä mainitusta tilanteesta olla, sillä suomalaisella taksilla ei kuitenkaan ole mitään mahdollisuuksia päästä sen paremmin EU:n alueelle kuin EU:n ulkopuolisiin maihinkaan. Valvonnan suorittaminen ulkomailta tuleville yhtiöille on käytännössä mahdotonta. Kauhuskenaariossa on esitetty, että Tallinnasta paikallisen ison taksiyhtiön autot tulevat aamulaivalla pääkaupunkiseudulle ja iltalaivalla on vuoron vaihto. Vakuutusmaksut, polttoainemaksut ja – verot sekä muut autoilusta perittävät maksut, puhumattakaan ansiotulojen verotus, välilliset maksut ym. jäävät Suomelta saamatta tällaisessa tilanteessa. Minkälainen vaikutus tällaisella on Suomen kansantalouteen.

Ammattipätevyys ja lupakäytäntö

Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry:n mielestä kuljettajan ammattipätevyyttä tulee jatkossakin vaatia ja myös valvoa. Ainoastaan se takaa asiakkaalle turvallisen ja ammattitaitoisen palvelun. Taksin ajolupa on syytä säilyttää sillä sen nähtyään asiakas voisi tietää, että hänen kuljettajansa täyttää tietyt kriteerit ammattimaisen henkilöliikenteen osalta. Lisäksi ajolupa ja sen näkyvillä pitäminen tuovat avoimuutta toimintaan.

Koulutuksia voitaisiin jatkossa yhtenäistää raskaan kaluston koulutusten ja taksinkuljettajan koulutusten välillä, olkoonkin, että raskaan kaluston koulutus on EU- pohjaista ja taksinkuljettajan koulutus kansallista lainsäädäntöä.

Taksinkuljettajalta tällä hetkellä vaadittava alueen tuntemus tulisi jollain tasolla säilyttää sillä miten muuten pystytään täyttämään vaatimus asiakkaalle edullisimman reitin valinnasta, mikäli kuljettajalla ei ole mitään käsitystä ajamastaan alueesta. Alueen tuntemuksen täydellinen poistaminen johtaa väistämättä siihen, että jatkossa asiakkaan on tiedettävä mihin hän on menossa ja mitä reittiä. Valitettavan yleinen tilanne tukholmalaisen taksin kyydissä.

Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry esittää, että nykyistä, erittäin laadukasta, koko maan kattavaa ja hyvää taksipalvelua kehitetään ajan vaatimusten mukaisesti, kuten Suomen Taksiliitto ry on omatoimisesti tehnytkin erilaisten sovellusten kehittämisessä esimerkiksi Valopilkku, Kelan suorakorvausjärjestelmä sekä MaaS. Tällä tavalla toimimalla pystytään nähdäksemme jatkossakin turvaamaan koko maan laajuiset taksipalvelut kaikkina vuorokauden aikoina ja jokaisena päivänä vuodessa.

Mikäli kaikesta huolimatta markkinaehtoiseen taksiliikenteeseen siirrytään, pitää kaikille taata samanarvoinen toimintaympäristö, kaikille samoilla ja tasapuolisilla ehdoilla eikä ketään saisi asettaa eriarvoiseen asemaan toisiin nähden riippumatta siitä minkälaisessa muodossa taksiliikennettä jatkossa sitten harjoittaa.

Varmistaaksemme nykyisten taksiyrittäjien toiminnan jatkumisen uudessa tilanteessa ja että siirtyminen uuteen järjestelmään toteutuisi sekä yrittäjien, että asiakkaiden kannalta mahdollisimman häiriöttömästi pitää Liikennekaaren voimaan tulemiselle olla siirtymäaika. Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry esittää siirtymäajaksi kahta (2) vuotta.

Lounais-Suomen Taksiyrittäjät ry



Teppo Kaunela
toiminnanjohtaja