

Liikenne- ja viestintäministeriö

18.5.2016

Lausunto luonnokseen hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Aluksi

Yhdistyksemme ei lähde aivan yksityiskohtaisesti käymään läpi kyseistä luonnosta, vaan nostamme otsikoin joitain huomioitamme oman alamme näkökulmasta. Ennen esityksen perkaamista haluamme sanoa, että nykyistä suomalaista taksijärjestelmää voidaan verrata suomalaiseen peruskoulujärjestelmään, jota tasalaatuisuudessaan pidetään jopa vientituotteena. Sama siis pätee taksijärjestelmäämme.

Ammattimainen ja ei-ammattimainen toiminta

Luonnoksessa ehdotetaan selkeää rajaa ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan välille. Näin ollen molempia toimijoita kilpailisi samoilla markkinoilla. Tätä logiikkaa on vaikea ymmärtää. Haluttaisiin siis tuoda tänä päivänä niin trendikkään ”jakamistalouden” varjolla mm. amerikkalainen veroparatiisiyhtiö viemään Suomen valtion ja suomalaisten taksiyrittäjien nenän edestä rahat veroparatiisiin. Saisi siis 10000€ saakka ajaa matalammilla veroseuraamuksilla ja velvoitteilla. Eräs tällainen nimeltä mainitsematon yhtiöhän ei nimenomaan käytä, ainakaan nykyisen lainsäädännön voimassa ollessa palvelustaan taksikyyti-nimeä, vaan kyydinjakopalvelu. Ikään kuin pelkkä termin vaihto muuttaisi asian joksikin muuksi. Käytännössä 10 000 euron rajaa ei pysty kukaan valvomaan, koska kuljettajat pystyvät luomaan asiakassuhteita, jotka tilataan suoraan hänen puhelimestaan ja tarvittaessa asiakkaan voisi hakea vaikka tolpalta ja kuljettaa kotiinsa pankkiautomaatin kautta. Niin ihminen vaan toimii.

Jakamistalous

Tästä jakamistaloudestahan on kai tarkoitus tehdä ”pelastusrenkas” huonosti työllistyville ihmisille päästä köyhistä oloista pois. Oikeasti siitä tulisi kannustinloukku, koska ihminen ei halua nousta veroja maksavaan luokkaan, jos toiminta on ammattimaisella puolella paljon hankalampaa ja kalliimpaa eikä edes yhtä tuottoisaa. Ihminen, joka ajaisi alhaisimmilla velvoitteilla ja veroseuraamuksilla vaikkapa ”taksia” käytännössä kenenkään valvomatta, ei haluasi nousta ”paaria-luokasta” pois. Lomarahat kai voisi hakea sosiaalihuollon kassasta.

Kaiken kaikkiaan jakamistalouttahan on aina ollut, mutta digitalisaation myötä se on tullut kaupalliseksi ja helpommaksi. Erityisesti nämä kansainväliset yritykset ovat joutuneet ja joutuvat irvokkaiisiin tilanteisiin ongelmien sattuessa, välttelemällä vastuuta vaikka muuta väittävätkin. On myös annettu ymmärtää, että tällainen ”kyydinjakopalvelu” on välttämätön, koska ihmiset eivät halua enää omistaa ja koska robotti-autot tulevat. Näin ei ole. Ei jakamistalous niin nopeasti ole ihmisen evoluutioon vaikuttanut, etteikö ihminen esimerkiksi autoa haluaisi enää omistaa. Tätä voi tarkistella vaikka aivan tuoreista autojen myyntitilastoista. Robotisaation voimakas kehitys on varmasti tulevaisuutta, mutta mm. monien vastuukysymysten takia ei aivan vielä jokapäiväisessä liikenteessä Kotkankaan kaduilla.

Henkilöliikenne

Luonnoksen mukaan taksiliikennettä saisi myös harjoittaa niin kutsutulla henkilöliikenneluvalla, jossa olisi hivenen erilaiset ehdot, kuin varsinaisessa taksiliikenteessä. Tämä toki on ammattiliikennettä, mutta kalusto olisi verovapaata päinvastoin, kuin varsinaisessa taksiliikenteessä, jossa verohuojennus olisi voimassa vain osittain. Kuitenkin toimittaisiin osittain samoilla henkilöliikennemarkkinoilla. Luonnoksessa lisäksi sanotaan, että verotus lisää hallinnollisesta näkökulmasta verojärjestelmän monimutkaisuutta ja kustannuksia. Olemme samaa mieltä. Samoilla markkinoilla samanlainen kaluston verotus, jos rajoitukset poistuvat eri alojen sisällä. Muutoin tilanne olisi suorastaan epäoikeudenmukainen.

Lisäksi voisi ajaa kokonaan ilman lupaa vaikkapa ravintolayrittäjänä. Eli mahdolliset muutokset toisivat ainakin viisi eri kategoriaa harjoittaa taksiliikennettä, kun museoautojen mahdollinen kaupallinen liikenne lasketaan mukaan. Tämä olisi erittäin monimutkaista valvoville viranomaisille sekä yrittäjille ja asiakkaille puhumattakaan verottajasta. Voidaan todeta, että kysymyksessä olisi myös hallinnollinen rasite.

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä toimiville kuljettajille esitetään, ettei heidän tarvitsisi vastaisuudessa käydä laissa pakollista taksinkuljettajan kurssia, eikä näin ollen läpäistä minkäänlaista tenttiäkään. Koulutuksesta ja kurssituksesta vastaisi yritys joka kuljettajan työllistää. Uudistuneessa toimintaympäristössä kuljettajan ammattitaito ja osaaminen olisi kilpailutekijä. Esitys on mielestämme sopiva vapaaseen markkinaan sillä edellytyksellä, että henkilökuljetusyritykset kaikkienensa joutuvat kilpailemaan samoilla säännöillä. Nykyisen kaltaiseen lainsäädäntöön koulutus ja tenttiminen sopii hyvin.

Lippu- ja maksujärjestelmät

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteen sovittamisiin tai avoimiin datarajapintoihin meillä ei ole mitään periaatteellista vastaan. Se on itse asiassa suotavaa, samaten kuin luonnoksessa esille nostettu älykkään liikenteen järjestelmien koordinoitu käyttöön otto. Nykyiset laitkaan eivät ole sen esteenä.

Matkojen yhdistely

Esityksessä käydään kaikkienensa seikkaperäisesti läpi nykyisen taksijärjestelmän ongelmia ja mm. sanotaan, että kuljetusten yhdistäminen matalan käyttöasteen ym. johdosta nykyjärjestelmässä toteudu. Kelan yhdistelyä on ehkä turha mainita, mutta ottaen huomioon harvaan asutun maamme ja vähäisestä määrästä potentiaalisia käyttäjiä on se hieno suoritus. Erilaisista kokeiluista on maassamme paljon kokemuksia ja nykyinen taksijärjestelmä on kuitenkin ainoana saanut niitä toimimaan.

Täällä Kymenlaakson Kouvolassa alkaa ensimmäiset vammaispalvelulain, sosiaalihuoltolain ja Kelan alaisten kyytien yhdistelyt (5K) syyskuussa. Joten sen takia ei tarvitse raja-aitoja kaataa. Uskomme, että kysymyksessä on Euroopan mittakaavassa ainutlaatuinen suoritus. Ei voida silti kiistää, etteikö vielä voisi parantaa, ja niin me aiomme tehdä..

Hintasääntelystä luopuminen

Hinnoittelussa vapaassa systeemissä on oltava valmis ottamaan vastaan rajutkin vaihtelut ja huomioon se, että luonnoksessa mainitut ”kompensaatiot” hintojen vaihtelun estämiseksi eivät tule auttamaan. Dynaamisen hinnoitteluun eivät vaikuta pelkästään kysynnän ja tarjonnan laki, vaan kuten lentoliikenteessä nettiaikana, kaava ei ole enää yhtä suoraviivainen: hintaan saattavat vaikuttaa myös verkkokauppojen laskentakaavat, jotka arvioivat, kuinka paljon asiakas valmis maksamaan mistäkin tuotteesta. Ne voivat käyttää arvion perusteena esimerkiksi haku- ja ostohistoriaa, sijaintia, käytettävää nettilaitetta tai kilpailijoiden tarjouksia. Ja sellaistaakin on tiedossa, että ei ole kummallekaan tai vaan toiselle osapuolelle kannattavaa tehdä sopimusta ja silloinhan ”mummo” jää kotiin. Tällaista on siis tulossa, jos se sallitaan.

Älypuhelimien appeilla tai netin kautta tilatessa kyyti olisi lainsäädännön puolesta sallittava hinnoittaa kyyti perustuen oletukseen kyydin pituudesta ja kestosta nykyaikaista tekniikkaa hyväksi käyttäen toimintaympäristöstä riippumatta. Myöskin toimintaympäristöstä riippumatta kaikessa taksi-liikenteessä pitäisi olla taksamittari, jolla asiakkaalle kyydin hinta, oli hinta määritelty tai kyyti maksettu miten tahansa.

Ja kaikissa tapauksissa on kannatettavaa suojata lain keinoin kuluttajaa riittävällä hinta- ja laatuinformaatiolla nykyaikaisin keinoin. Luonnollisesti kyydinvälittäjällä ja mahdollisella yhdistämispalvelun tarjoajalla pitää olla asiasta myös vastuu.

Vaikutukset kansantalouteen

Esityksen vaikutukset kansantaloudelle ovat jonkin verran suurenneltuja. Vaikka esitys on iso Liikennekaari-kokonaisuus, niin nykyisellä taksialalla on ollut erillisinä saarekkeena muita aloja vahvemmat velvoitteet. Yhteiskunnallisessa mielessä taksiala on nykyisellään avainala(koko maan kattava palvelu), mutta taloudellisen kasvun suhteen se ei sitä ole eikä tule sitä olemaan. Tehokkuutta ei lisänne se, että on erilaisilla säännöillä toimivia yrittäjiä. Se kurjistaisi moraaliala toimia oikeilla säännöillä, joka olisi taasen tehokkuudesta pois. Tehokuutta lisännee selkeä ja viisas koordinointi ja motiivi tehdä sitä. Sitä ainakin meillä nykyisillä toimijoilla on. Ehdotuksen läpi mennessä hyvinvointitappiota tuottaa koko maan puutteellisesti kattava taksiverkosto, joka taasen tuottaa taloudellisesti kannattoman liikenteen loppumista tietyillä alueilla. Se pitää sitten hyväksyä, että siellä missä ei ole pankkiautomaattia siellä ei ole taksiaakaan.

Lopuksi

Me kotkalaiset taksiyrittäjät olemme yksinkertaista ja rehellistä väkeä. Olemme vaivoja säästämättä ja kunnialla pyrkineet pitämään kiinni niistä hyvistä velvollisuuksista joita nykyinen taksiliikennelaki on meille tehtäviksi antanut. Jos lainsäätäjä kuitenkin haluaa radikaalisti uudistaa lakia, olemme valmiita ja halukkaita selviämään uudessakin toimintaympäristössä, mutta silloin lain pitää olla tasa-arvoinen kaikille toimijoille. On kysymyksessä sitten kaluston verotus, yrittäjää kohdistuva verotus tai muut säädökset. Ministeriä lainaten ”muutoksesta pitäisi selvitä ilman suurempaa kipuprosessia”. Tässä esitetyssä muodossa se ei toteutuisi. Kysymyksessä on luottamus suomalaiseen lainsäädäntöön. Jos esitys menisi läpi näin epäreilulla kohtelulla vanhoihin toimijoihin, menisi meiltä vanhoilta toimijoilta luottamus suomalaiseen lainsäädäntöön. Se ei ole hyvä demokratian kannalta.

Kunnioittavasti

Tuomo Heino
Puheenjohtaja
Kotkan taksiyrittäjät ry