

Lohettj: Mikko Jantunen <mikko@taksijantunen.fi>
Lohetty: 19. toukokuuta 2016 11:03
Vastaanottaja: Kirjaamo; Liikennekaari
Aihe: Lausunto luonnokseen hallituksen esityksestä liikennekaaresta sekä
eristä
siihen liittyvistä laeista

Hei,

Taksi Jantunen Oy on espoolainen taksiyritys, joka tarjoaa tasokkaita taksipalveluita kuluttajille ja yrityksille. Olemme osa Lohitaksia, mutta tarjoamme myös suoraan omia palveluita asiakkaillemme. Vajaan 200 000 euron liikevaihtomme tulee 80 prosenttisesti yrityksiltä ja kuluttajilta, muu osa yhteiskunnan maksamana. Meillä on yksi liikenneluvallinen taksiauto ja kaksi vuokra-autoa sekä tarjoamme pesu- ja huoltopalveluita asiakkaillemme ja muille taksiyrityksille. Tuotteitamme ovat mm. hääautopalvelut, VIP-taksipalvelut, lentokenttäkyydit ja -noudot, vastaanulopalvelu jne. Toimimme myös yhteistyössä kahden matkatoimiston kanssa ja usean eri yrityksen kanssa, jotka haluavat tasokkaita kuljetuspalveluita luotettavalta toimijalta. Toimimme kaikki toiminta siis tapahtuu nykyisen lainsäädännön rajoissa. Yrityksemme voisi laajentua myös lisämölli liikenneluvallisia autoja, mutta nykyinen järjestelmä ei siihen anna mahdollisuutta ja toisaalta on riski ettei niihin uusiin autoihin löytäisi riittävän pöteviä kuljettajia. Kuitenkin nykyjärjestelmä on mielestämme huomattavasti parempi malli niin yrityksille kuin asiakkaillekin, kuin nyt ehdotettu liikennekaari kaikkine muutoksineen.

Toissin yritykseni lausunto koskien Liikennekaarta ja siihen liittyviin ehdotuksiin. Lausunto ottaa kantaa päätäasiassa joihinkin taksialaan kohdistuviin ehdotuksiin.

Huhtikuussa 2016 esitetty Liikennekaari-hanki ehdottaa lukuisia toimia, joilla nykyinen henkilökuljetusala muuttuisi nopealla aikataululla dramaattisesti kohti tietoa, jonka vaikutuksista ei ole varmaa tietoa. Yleisesti ottaen Liikennekaareissa on hyväkin avauksia liikenteen kehittämiseksi, mutta valmistelusta paljastuu myös siten laatineiden tahojen yllättävänkin heikko tuntemus mm. nykyisestä taksijärjestelmästä, sekä vahvat ideologiset motiivit, jotka asettavat koko ehdotuksen kyseenalaiseen ja epäuskottavaan valoon.

Kehityksen tavoitteena tulisi olla nykytilanteen parantaminen, niin kuluttajalle, alalla toimijoille, yhteiskunnalle jne. jne. Vastaavanlaisilla muutoksilla, kuin nyt liikennekaareissa esitetään taksilainsäädäntöön, on maailmalta saatu päätös vain heikkoja kokemuksia joiden ansiosta taksiliikenne on ajettu huomattavasti heikompaan tilaan niin laadun, hintatason ja saatavuuden suhteen. Paras vertailukohta löytyy Ruotsista, jossa siirtyminen markkinaehtoiseen liikenteeseen on vain vähentänyt taksien määrää ja nostanut keskimääräistä hintatasoa. Lisäksi palvelut ovat keskittyneet vain kaupunkikeskustoihin ja kannattaviin aikoihin vuorokaudesta. Esimerkiksi

maaseudulla taksipalveluita ei ole käytössä saatavilla virka-ajan ulkopuolella. Tost esimerkiksi tilanne, jossa Suomesta Torinion alueen taksit hoitavat koko Haaparannan alueen hiljaisen ajan liikennöinnin. Ruotsissa yritetäänkin korjata ongelmia sääntelylisämällä, mutta tehtyjen virheiden korjaaminen on hidasta.

Lisäksi on todettava muutamaa fakta pohjaksi tilanteelle, jota halutaan nyt lähteä muuttamaan:

1. Digitalisaatio

- Suomessa taksit ovat maailman korkeat, mitä tulee digiajan ratkaisuihin. Ala on oma-aloitteisesti kehittänyt toimintaansa aina tekniikan niin mahdollistaessa. Esim. luottokorttimaksaminen on yleisempää kuin missään muualla ja aloitettu ennen muita maita, tilaustapoja on useita perinteisistä puhelinsoitoista tekstiviestitilaukseen ja uusimpiin lämpuhelinsovelluksiin. Taksit kehittyvät yhdessä esim. Kelan kanssa tapoja yhdistellä kuljetuksia, jotta yhteiskunnan rahoja säästetään.

2. Autojen saatavuus Suomessa

- Taksien saatavuus on Suomessa ainutlaatuisella tasolla ottaen huomioon, että 5,5 miljoonaa ihmistä asuu hajallaan ympäri maamme. Taksien määrä on yksi Euroopan suurimmista asukasluvuun suhteutettuna. Tämä sääntelystä huolimatta. Tämä kertoo, että markkina on terve ja että taksilla on merkittävä rooli maamme liikkumispalveluissa. Taksi toimii monipuolisesti ympäri maata hoitaen erilaisia kulejtustehtäviä henkilökuljetuksista tavara- ja ruokakuljetuksiin.

3. Taksikyytien hinnat Suomessa

Taksi on Suomessa tutkitusti Pohjoismaiden edullisin. Markkinaehtoisesti toimivissa maissa (esim. Ruotsi) hintataso on selvästi korkeampi ja hinnoittelun kirjavuus aiheuttaa yleisesti tunnetun ongelman asiakkaille. Toiseksi edullisimmat taksit löytyvät Tanskasta, jossa sääntelyn määrä on lähellä Suomea.

Argumentointia liikennekaaresta:

Positiivisia ja kehityskelpoisia ajatuksia:

1. Määräsääntelyn vapauttaminen (ehdollinen).

- Määräsääntelystä ei tule luopua jatkossakaan, mutta sitä voitaisiin jossain määrin keventää tietyin kriteerein, jotta terveet ja kasvuhaluiset yritykset voivat laillisesti toimintaansa laajentaa ja kehittää. Esimerkkinä voisi olla vaikka yksi uusi luvallinen uusi auto yritykseen/vuosi. Tällä hetkellä ainakin pk-seudulla on yrityksiä, jotka laajenevat laittomin keinoin ottamalla "hoitoonsa" toisten yritysten autoja, jotka ovat menossa konkurssiin tai muuten lopettavassa. Ts. liikennelupa siirretään laittomasti toiselle yritykselle perustamalla uusi yritys, jonka omistavat sekä vanha liikenneluvan

omistaja ja uutta yritystä operoiva yritys. Tämän järjestely saataisiin kuriin, kun yrityksillä olisi lainmukainenkin keino laajentua hallitusti.

Markkinatontelyn täydellinen vapauttaminen tuo mukanaan tosin villit markkinat moneksi vuodeksi, kun markkinoille muodostuu ylitarjontaa, jossa toiset polkevat hintoja ja toiset nostavat niitä. Kun vahvimmat pelurit ovat saalistaneet heikommät pois markkinoilta, alkaa taas hintojen nostaminen. Taksien saatavuudessa ei ole Suomessa nykyään ongelmaa, vaan meillä on lähes eniten takseja Euroopassa asukasluvuun suhteutettuna.

Markkinatontely voi myös aiheuttaa ongelma, jossa nykyiset taksinkuljettajat ryhtyvät yrittäjiksi ja aiheuttavat ongelman, jossa yhtä taksiautoa ajaa vain yksi henkilö. Autoista on silloin myös pakostakin ylitarjontaa paikallisesti ja mahdollisesti puutetta hiljaisina aikoina, kun kaikki haluavat olla tiissä vain kannattavimpana/mukavimpana aikana.

2. Enimmistön vapauttaminen.

- Liikennekaaren selvästi paras ehdotus taksirytyksen kannalta on ehdotus enimmistökseen poistamisesta. Näin ollen taksirytykset tai vaikka valityskeskukset voivat itse pöytä hintansa ja muodostaa monipuolisempaa hinnoittelua. Hintajoustoja tarvitaan mielestämme alalle, jotta vilkkaimpien aikojen kysyntään saadaan parempi kate ja myös samalla kannuste kuljettajille olla näin aikoina tiissä.

Nykyinen taksa on Pohjoismaiden edullisin, joka on tietysti kuluttajan kannalta hieno asia. Tämä kuitenkin muodostaa ongelman, joka liittyy osaavan työvoiman saatavuuteen. Nykytaksoilla kuljettajille ei kyetä maksamaan riittävästi hyvää palkkaa, jotta ala kiinnostaisi uusia työntekijöitä. Ongelma esiintyy suurimpana juuri vilkkaimman kysynnän aikaan esim. pyhäpäivien aattoina, jolloin osa taksiautoista seisoo talleissa koska niihin ei saada työntekijöitä. Hintajousto mahdollistaisi ts. motiivin tehdä töitä epämukavina aikoina silloin kun asiakkaita riittävästi. Emme tosin näe, että hintajousto toisi mukanaan nykytasoa edullisempia taksoja, koska tällökin hetkellä taksa on käytännössä kätteeton. Asiaksmääri pieni hinnan alennus ei uskoaksemme kasvattaisi. Taksin palveluita ostetaan kun tarvitsee päästä paikasta toiseen, näitä liikkumisen syitä ei synny lisää vaikka hintoja laskettaisiin 10 % tai 20 % jonain aikana.

Miköli enimmistökseen vapauttamisella odotetaan, että hinnat tulisivat laskemaan, voidaan kysyä miksi nyt ei ole yrityksiä jotka tarjoavat edullisempia kyytejä? Nykyinen malli määrittää vain enimmistökseen, kuka tahansa saa ajaa halvemmälläkin jos haluaa.

Ehdotuksessa mainitaan myös, että Suomesta taksimarkkinoilta puuttuu ns. high end-tuotteet. Tämä ei pidä paikkaansa, esimerkiksi oma yritykseni tarjoaa luksustason palveluita

nykyisen lainsäädännön puitteissa. Erilaiset sopimushinnat ovat nytkin mahdollisia kun palveluun kuuluu muutakin sisältöä kuin normaali taksimatka. Ja noin yleisesti voidaan ajatella, että koko suomalainen taksi on high end-tuote, kun verrataan maailman taksien tasoa. Tällä on onnistuttu luomaan turvallinen järjestelmä, jota tarjotaan kohtuulliseen hintaan siten tarvitseville.

Kritiikki liikennekaaren huonoista ehdotuksista:

1. Liikenneluvasta yrityskohtaisia.

- Liikennelupa tulee olla jatkossakin autokohtainen. Yrityskohtainen liikennelupa mahdollistaa kaikenlaisen kikkailun lupien kanssa ja ennen kaikkea mahdollistaa kimmillään sen, että vaikka Virosta joku yritys tuo aamuisin Helsinkiin 300 autoa ajamaan taksikyytejä ja päivittäin pöytäteeksi autot viedään pois. Kilpailuasetelma ei ole tällöin reilu.

2. Taksia saa ajaa 10000 euroon asti ilman velvoitteita tai taksilupaa.

- Ehdotus hakee järjestämydessään vertaistaan. Miksi juuri taksia pitäisi saada ajaa 10 t eur asti ilman lupia tai velvoitteita ja miten tätä valvottaisiin? Miksi lokerin ei voisi toimia samaan rajaan asti ilman koulutusta ja lupaa tai miksi sähkömiehen ei voisi tehdä kytkentöjä 10 t eur asti ilman lupia? Siis aivan kesittömättömän typerä ehdotus. Onko Uber tämän lobbauksen takana ja miten voi olla, että liikenneministeri edes kehtaa ehdottaa tällaista? Miksi kukaan enää tämän jälkeen haluaisi olla luvallinen taksi?

3. Asemapaikkavelvoitteesta luopuminen.

- Asemapaikkavelvoitteella taataan, että taksipalvelut ovat saatavilla myös reuna-alueilla ja hilajisempina aikoina. Suomen paikkakunnat ovat suurimmaksi osaksi luettavissa reuna-alueiksi. Tällökin hetkellä alueet tekevät onnistuneesti yhteisliikennettä, jolloin autoja ohjataan kysynnän mukaan. Esimerkkinä pk-seudun takseilla yhteisliikenne toimii erittäin hyvin, joskin sitä voidaan edelleen kehittääkin.

Riskinä on ja näyttää muista maista löytyy, että taksipalvelut keskittyvät ilman asemapaikkoja. Ei voi olla tavoitteena, että esim. kaikki pk-seudun autot ovat samaan aikaan samassa paikassa.

4. Yrittäjäkoulutuksesta luopuminen

- Koulutusta tulisi päivittäin lisätä, jotta yrittäjät osaisivat paremmin hoitaa velvoitteensa yrityksensä alkuvaiheessa. Turhan moni yritys kaatuu ensimmäisen vuoden aikana puuttellisen osaamisen takia. Koulutuksen painopistettä tulisi vain siirtää enemmän talousasioihin ja asiakaspalvelukysymyksiin. Taksinkuljettajan ammatti on Suomessa monipuolinen työ, joka vaatii paljon osaamista mm. erityisryhmien huomioimisessa ja onnistuneessa

palvelemisessa. Tätä ei opita ilman koulutusta. Jos vaaditaan jotain osaamista, siihen pitää myös tarjota oppi ja tuki.

Yhteenvetoa:

Oli liikennekaaren lopputulos mikä tahansa, päätösasia on että kaikki liikenteen parissa toimivat tahot toimivat samoilla säännöillä. Ei voida sallia tilannetta, jossa esimerkiksi autoverosta vapautetut linja-autot kilpailevat autoverollisten taksien kanssa tasapain kuljetuksista. Tai että kaupungeissa liikkuu luvattomia 10 t eur miehiä (lue Uber-kuskeja) ja normaaleja luvallisia takseja, joilla on toisinaan eri kulurakenteet.

Nykyinen taksilainsäädäntö mahdollistaa digitalisaation kehittämisen ja lähestulkoon kaiken liikennekaareissa mainitun sellaisenaankin. Sanonta, "ettei kannata korjata toimivaa", pitää tässäkin. Mieluiten kehitetään nykyistä järjestelmää kuin keksitään pyörästä uudestaan.

Mikäli liikennekaaren ehdotukset menisivät sellaisenaan läpi, koko taksiala ajautuu usean vuoden siirtymäajan kaaokseen, jossa voittajina selviävät ne joilla on isoimmat resurssit ja paras lähtötilanne. Kuluttaja ja yhteiskunta ovat ne tahot, joka tulee häviömönnön eniten: Yritysten hinnoittelu tulee kirjavaksi ja mahdolliset yrityshinnat ovat mahdollisia, palvelut keskittyvät kannattaville paikoille ja ajankohdille, harmaa talous lisääntyy (lue esim. Uber), valvonta vaikeutuu.

Loppulausekkeena pitää vielä ihmetellä erästä seikkaa joka toistuu liikennekaaren ehdotuksessa useasti. Jollakin ehdotetulla toimella vain "uskotaan" tai epätoivottomasti "arvioidaan" olevan jotain vaikutuksia ja samalla lapsellisesti luotetaan, etteivät uudet säännöt lisää harmaata taloutta. Mihin nämä arviot perustuvat, esimerkiksi hintojen laskemisesta? Avoin markkinatalous saattaa laskea joidenkin palveluiden hintoja, mutta ainakin taksiliikenteen osalta enemmän löytyy esimerkkejä jossa hinnat vain nousevat: jollalleen esim. Ruotsin taksiliikenne tai muilta aloilta esim. Suomen autokatsastukset jne. jne.

Tämän esityksen perusteella emme missään nimessä kannata taksialaan ehdotettuja muutoksia, vaan pidämme ehdotuksia lähinnä ideologisina ja teoreettisena haihatteluna, jolle ei löydy käytännön faktaa tueksi. Taksialaa on parempi kehittää olemassa olevan järjestelmän pohjalta, onhan meillä yksi toimivimmista ellei toimivin ja tervein taksijärjestelmä maailmassa.

Lisätietoja antaa:

Br,
Mikko Jantunen
Taksi Jantunen Oy - Premium Taxi Service

mobile. +358 (0)50 520 2544
mikko@taksijantunen.fi
www.taksijantunen.fi