



23.5.2016

Helsingin – Uudenmaan Taksit Oy

Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki

LIIKENNE – JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

kirjaamo@lvm.fi

Viite: Lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi LVM076:00/2015

Helsingin – Uudenmaan Taksit Oy (HUT) kiittää mahdollisuudesta kommentoida Liikenne – ja viestintäministeriön esitystä liikennekaareksi.

Esityksen tavoitteena on selkeästi muutoksen hakeminen ja sen se varmasti tekisikin mutta mielestämme osa toteutuskeinoista ja etenkin uuden lain voimaantuloaikataulu on epärealistinen etenkin osaa nykyisin alalla toimivia yrittäjiä kohtaan. Lisäksi lain perustelut ovat hyvinkin kevyitä ja puutteellisia vaikutusarvioinneiltaan. Liikennekaari on selkeästi keskittynyt ainoastaan suurten asutuskeskuskusten liikennepalveluihin. Puutteellisissa vaikuttavuusarvioissa ei ole arvioitu esim. palveluiden tarjontaa haja-asutusalueiden asukkaille. Digitalisaation uskotaan ratkaisevan asiat vaikka se onkin vain hyvä työväline luoda uusia tilauskanavia, muodostaa matkaketjuja ja kerätä erilaista asiakastietoa esim. palautteiden muodossa.

Liikennekaaren esityksessä muodostuu käsitys, että sillä ei olisi vaikutusta Kelan korvaamiin taksimatkoihin. Kun esityksessä olevat asiat muuttaisivat esim. palveluiden tarjontaa ja hinnoittelua esim. haja-asutusalueilla on sillä luonnollisesti merkitystä Kelan korvaamiin lakisääteisiin taksimatkoihin. Tämän osoittaa kiistatta myös muista maista saadut kokemukset.

Helsingin – Uudenmaan Taksit Oy (HUT)

Kela kilpailutti vuonna 2013 Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) alueelle palvelutuottajan toteuttamaan taksimatkojen sähköisen suorakorvausmenettelyn. Palveluntuottajaksi valittiin tätä palvelua varten perustettu yhtiö Helsingin – Uudenmaan Taksit Oy (HUT), jossa on edustettuina alueen lähes 3 000 autoilijaa.

Alueen suurista volyymeistä johtuen ei yksikään alueen yksittäisistä välityskeskuksista ollut kykenevä panostamaan yksin Kelan asettamien tavoitteiden mukaisen palvelukokonaisuuden tuottamiseen. Palvelun käynnistämiseen liittyvä projekti edellytti yli 3 vuoden työn ja n. 1,2 milj. €:n investoinnit. Yksityiskohtana mainittakoon, että projektissa koulutettiin yli 10 000 taksinkuljettajaa toimimaan suorakorvausmatkojen ohjeistuksen mukaisesti sekä käyttämään autolaitteita matkojen yhdistelyn edellyttämällä tavalla. Ympäri-vuorokauden toimivaan välityskeskukseen palkattiin lähes 50 henkilöä, joista valtaosalle tämä on heidän ensimmäinen täyspäiväinen työpaikkansa.

23.5.2016

Sopimuskaudemme Kelan kanssa kestää vuoden 2017 loppuun. Tähän perustuu myös autoilijoidemme taloudellisten panostusten takaisinmaksuaika. Liikennekaaren voimaantulo vuoden 2017 aikana tulisi aiheuttamaan kohtuuttoman lisärasitteen autoilijoillemme jo muutenkin taksialan radikaalien muutosten lisäksi.

Digitalisaatio tulee pirstaloimaan kuljetusmarkkinat siten, että palvelut tuotetaan tulevaisuudessa entistä pienemmissä yksiköissä. Jatkossa julkisten tahojen kuten Kelan ei ole helppo löytää keskitettyä palveluntuottajaa. Alueellamme ei yksikään välitysyhtiö ollut kykenevä yksin panostamaan alueemme keskitettyyn suorakorvausmatkoja välittävään keskukseseen. Markkinoiden pirstaloituminen johtaa luonnollisesti lyhyellä aikavälillä matkojen yhdistelystä saatavien säästöjen vähentymiseen sekä suurien volyymien takaavien pienempien yksikköhintojen menettämiseen.

Helsingin – Uudenmaan Taksit Oy on luokiteltu huoltovarmuuskirittiseksi yritykseksi. Tämän seurauksena olemme joutuneet huomioimaan sen tehdessämme ylimääräisiä investointeja tietojärjestelmiimme ja toimintatapoihimme.

1. Asemapaikat ja määräsäätely

Liikennekaaren esitys johtaisi kiistattomien kansainvälisten kokemusten mukaan siihen, että kuljetuspalveluiden tarjonta keskittyisi suurempiin asutuskeskuksiin ja niihin vuorokauden aikoihin, jolloin asiakaskysyntä olisi aktiivisinta.

Suurin osa Kelan korvaamista suorakorvausmatkoista suuntautuu keskus – ja yliopistollisiin keskussairaaloihin. Väestömäärään suhteutettuna Kela korvaa eniten taksimatkoja haja-asutusalueilla asuville vanhuksille.

Nykyinen asemapaikkoihin ja määräsäätelyyn perustuva järjestelmä on taannut, että myös haja-asutusalueilla taksipalveluita on tarjolla ympäri vuorokauden. On luonnollista, että mikäli ko. säännöt poistuvat, siirtyvät kuljetuspalvelun tarjoajat jatkossa suurempiin keskuksiin sellaisina vuorokauden aikoina, jolloin asiakaskysyntä on aktiivisinta kun taas päivystysvelvoitteiden poistuessa hiljaisen ajan tarjontaa ei olisi lainkaan. Haja-asutusalueiden kuljetuspalveluiden tarjonta poistuisi käytännössä kokonaan tai tarjottu palvelu asettuisi sellaiselle hintatasolle, ettei iäkkäille itsemaksaville vanhuksille ja vaikeavammaisille henkilöille olisi enää kuljetuspalveluita tarjolla ainakaan kohtuulliseen hintaan. Tämä lisäisi myös Kelan korvaamien matkojen kustannuksia.

Nykyisin kuljetukset terveydenhuollon toimipisteisiin tapahtuu entistä useammin ambulanssin sijasta taksilla. Etenkin haja-asutusalueilla kuljetuspalveluiden heikentymien vaikuttaisi ihmisten turvallisuuden tunteeseen.

Nykyinen järjestelmä mahdollistaa kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun siten, että heillä on mahdollisuus saada asuinpaikastaan riippumatta turvallista, kohtuuhintaista ja laadukasta kuljetuspalvelua. Tämän vuoksi esitämme, että ko. säätely säilytettäisiin vähintäänkin kuntatasolla päivystysvelvoitteet huomioiden.

2. Taksikuljettajan ammattipätevyys

Liikennekaareissa esitetään taksikuljettajan ammattipätevyyteen selkeitä muutoksia, jotka näkemyksemme mukaan tulevat vaikuttamaan kuljetuspalvelun laatuun. Tämä tarkoittaa, että emme suorakorvausmatkojen toteuttajana jatkossa kykene enää automaattisesti sitoutumaan Kelan asettamiin vaatimuksiin. Se, että ammattipätevyyteen liittyvät vaatimukset siirretään henkilö – tai taksiliikenneluvan haltijan vastuulle ei markkinaehtoisessa kuljetustoiminnassa takaa riittävää kuljetusten laatua ja turvallisuutta. Tämän vuoksi kuljettajien ammattipätevyydelle on asetettava riittävät vaatimukset ja niiden on oltava viranomaisten valvonnassa.

Kuljettajien koulutus

Kelan korvaamien taksimatkojen asiakkaat ovat tyypillisesti sairaita ja vanhuksia, joille terveydenhuollon edustaja on määritellyt oikeuden käyttää taksia terveydenhuollon toimipisteeseen saavuttaessa tai sieltä kotiuduttaessa. Ko. asiakkaat tarvitsevat keskimääräistä enemmän apua ja huomiota kuljetuksen aikana tavallisiin taksiasiakkaisiin verrattuna. Usein pelkkä asiakkaan avustaminen autoon saavuttaessa ja sieltä poistuttaessa ei riitä vaan hänet tulee huomioida muullakin tavoin esimerkiksi avustaen hänet koti-ovelle kantamuksineen. Nykyiseen kuljettajien koulutukseen sisältyy mm. asiakaspalvelua, lainsäädäntöä ja kuljettajan kykyä huomioida asiakkaan yksilölliset tarpeet kuljetuksen aikana. Esimerkkinä mainittakoon pyörätuoliasiakkaan kiinnittäminen kuljetuksen ajaksi. Em. asioiden jättäminen markkinavoimien ratkaistavaksi ei takaa riittävää palvelua koska usein asiakkaat eivät ole kuljetuspalveluiden volyymiasiakkaita. Toisaalta julkisissa kilpailutuksissa asetetaan käytännössä hinta ainoaksi kriteeriksi koska laadullisten tekijöiden huomioiminen lisää riskiä kilpailutukseen liittyviin valituksiin.

Tämän vuoksi ehdotamme pakollisesta koulutuksesta luopumista, mutta siten, että kunkin kuljettajan on osoitettava perusasioiden osaaminen erillisellä viranomaistahon kokeella ja siitä saatavalla todistuksella.

Paikallistuntemus ja kielitaito

Perinteisesti asiakkaat ovat Suomessa edellyttäneet taksikuljettajalta riittävää paikallistuntemusta ja kielitaitoa. Erityisesti tämä korostuu Kelan korvaamissa matkoissa, joissa asiakkaat ovat usein vaikeasti vammaisia ihmisiä, sairaita vanhuksia ja lapsia, joiden omat mahdollisuudet edesauttaa kuljetuspalvelutapahtuman onnistumista ovat rajalliset. Kuljettajan tulee pystyä kommunikoidaan asiakkaan kanssa matkan aikana, koska se asiakkaan sairauden tms. takia on välttämätöntä. Lisäksi ko. asiakkaiden mahdollisuudet matkan päätyttyä ilmaista palautteensa saamansa kuljetuspalvelun laadusta voivat olla rajalliset. **Henkilökohtaista kommunikointia ei voida korvata digitalisaation avulla eikä myöskään paikallistuntemusta kaikilta osin.**

Suorakorvausmatkojen osalta matkojen yhdisteleminen ja niistä saatavat säästöt yhteiskunnalle on oleellisessa roolissa ja itse asiassa yhtiöllemme palveluntuottajana asetettu tavoite. Sen toteuttamisessa käytännössä on kuljettajien paikallistuntemus oleellisessa roolissa.

Tämän vuoksi jatkossakin kuljettajien paikallistuntemus ja kielitaito tulee varmistaa erillisellä kokeella.

23.5.2016

Terveydelliset vaatimukset

Kuljettajan perusominaisuuksiin kuuluu asiakkaan auttaminen kuljetustapahtuman aikana. Hänen on tarvittaessa kyettävä avustamaan vanhempia asiakkaita, sairaita ja lapsia kuljetuksen aikana, autoon tultaessa ja sieltä poistuttaessa. Erityisesti haluamme korostaa kuljettajan kykyä auttaa vaikeasti vammaisia henkilöitä sekä yksinkuljetettavia lapsia.

Näkemyksemme mukaan nykyisten vaatimusten lieventämien ja osin poistaminen tulee heikentämään palveluiden laatua yleisesti etenkin niiden kuljetusten osalta, joiden volyymit eivät ole kuljetusyrittäjien kannalta houkuttelevia.

Tämän vuoksi ehdotamme, että nykyiset vaatimukset säilytettäisiin sellaisinaan.

Asiakkaan turvallisuus

Lasten, vammaisten ja toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden kuljettaminen ja asiakaspalvelu ovat riippuvaisia kuljettajan henkilökohtaisista ominaisuuksista. Esityksen mukaiset muutokset johtaisivat tilanteeseen, jossa kuljettajalle asetetut vaatimukset eivät enää varmistaisi em. kuljetuksissa asiakkaan turvallisuutta.

Ehdotamme nykyisten vaatimusten säilyttämistä.

3. Kalusto

Kaluston osalta olemme erityisen huolissamme esteettömän kalustoa määrästä ja laadusta mikäli asemapaikka - ja määräsaätely poistetaan. Esteettömän kaluston tarjonta tulee markkinaehtoisena keskittymään suuremmille paikkakunnille. Pienemmillä paikkakunnilla ja haja-asutusalueilla tarjonta vähenee nykyisestäään samalla nostaen kuljetusten hintoja.

Tämän vuoksi esteettömän kaluston määräsaätely tulisi säilyttää kuntatasolla. Riittävällä esteettömän kaluston määrällä turvaamme myös haja-asutusalueilla asuville henkilöille lakisääteiset kuljetuspalvelut terveydenhuollon yksiköihin. Lisäksi tarvitsemme kriisitilanteissa riittävän määrän ko. tyyppistä kalustoa evakuoitaessa liikuntarajoitteisia henkilöitä. Esimerkkinä mainittakoon huhtikuussa LOVIISA 2016 pidetystä evakuoitiharjoituksesta, joka keskittyi nimenomaan esteettömien ja tila-autojen kapasiteetin varmistamiseen. Väliytyskeskuksemme on sitoutunut toimimaan omalla alueellaan keskitettynä johtokeskukseksi viranomaisten ja taksien välillä.

Erityisenä epäkohtana näemme esteettömien joukkoliikenneautojen ja taksien erilaisen verokohtelun, joka ei ole oikeudenmukaista samoilla markkinoilla toimivia palveluntarjoajia kohtaan.

Tämän vuoksi ehdotamme taksikaluston verokäytännön yhdenmukaistamista joukkoliikenneautoja vastaavaksi.

4. Pienimuotoinen toiminta

Kansantalouden kaikissa samalla toimialalla toimivilla yrityksillä pitäisi olla samat pelisäännöt ja velvollisuudet toimia yhteiskuntavastuullisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kaikki toimijat maksavat samat verot, joilla rahoitamme yhteiskuntamme palveluita. Nykyisen toiminnan rinnalle liikennekaari esittää jakamistalouden nimissä pienimuotoista kuljetusliiketoimintaa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että jatkossa samoille markkinoille tarjoaisi palveluita eri lähtökohdista toimivia tahoja.

Tätä ei voida pitää oikeudenmukaisena alalla täysipäiväisesti toimivia yrittäjiä kohtaan, jotka pyrkivät panostamaan palveluiden laatuun ja tarjontaan pitkällä aikavälillä toisen tahon valikoidessa vain tarvitsemansa palaset markkinoiden kysynnästä.

Tämän tyyppinen toiminta tukee omalta osaltaan harmaata taloutta Suomessa. Käsitksemme mukaan nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa riittävässä määrin jakamistalouden toteutumisen ilman, että se alkaisi vaikuttamaan varsinaisesti jonkin yksittäisen toimialan toimintaan ja verokertymään.

Toiminta-alueellamme etenkin itäisellä ja läntisellä Uudellamaalla taksiryttäjien toimintamahdollisuudet jo nykyään ovat hyvin rajoitetut liikevaihdon kertyessä valtaosin kaupunkien, kuntien ja Kelan kuljetuksista. Pienimuotoisen liiketoiminnan mahdollistuminen merkitsisi käytännössä ammattimaisen kuljetusyrittämisen katoamista ko. alueilla. Tämän seurauksena lakisääteiset kuljetukset jouduttaisiin tuottamaan suuremmilta paikkakunnilta selvästi nykyistä korkeammilla matkakustannuksilla.


5. Siirtymäaika

Uuden lain voimaantuloajankohdaksi esitetään vuotta 2017. Esitetty aikataulu asettaa kohtuuttoman lisärasitteen alueemme autoilijoillemme (= yrittäjille) suorakorvausmenetelyyn tehtyjen investointien osalta etenkin tilanteessa, jossa lain vaikutukset tulevat vaikuttamaan heidän tuloihinsa merkittävästi.

Tämän vuoksi esitämme, että liikennekaari astuisi voimaan kahden (2) vuoden siirtymäajalla. Näin voitaisiin myös selkeästi nähdä SOTE – ratkaisujen asettamat ehdot kuljetuspalveluiden toteuttamiselle. Samalla myös taksiryttäjillä olisi mahdollisuus kohtuullisen ajan puitteissa mukauttaa toimintaansa uuden lainsäädännön edellyttämiin vaatimuksiin. Uskomme sen hyödyttävän myös yhteiskuntaa yrittäjien turhien vararikkojen välttämiseksi ja mahdollisimman monen työpaikan säilyttämiseksi.

Helsingissä 23.5.2016

Helsingin – Uudenmaan Taksit Oy



Ilkka Kivisilta
Toimitusjohtaja