

Mikael Hyvärinen
Kikko Taxi
Ristiaallokonkatu 6 B 46
02320 Espoo32

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Asia: Lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi
Viite: Lausuntopyyntö 18.4.2016 LVM/2096/03/2015

Johdanto: Liikenne- ja viestintäministeriö on 18.4.2016 pyytänyt lausuntoa hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Tässä lausunnossa käsitellään esitystä yksittäisen pääkaupunkiseudun, järjestötoiminnassa ei-aktiivisen, taksiryttäjän näkökulmasta. Havaitsin esityksessä eräitä mahdollisia ongelmakohtia sekä väitteitä jotka nähdäkseni vaativat selventämistä.

Esityksen perusteluissa käytettyjen kansantaloustieteen peruskäsitteiden virheellinen ja vääristelevä käyttö:

- **Taksimarkkinoilla vallitseva oligopoli ja ylisuuret voitot:**

Väite Suomen taksimarkkinoilla vallitsevasta oligopolista ja siitä johtuvasta suomalaisten taksiryttäjien ylisuurista voitoista on erikoinen, ja kertoo esityksen laatijoiden ennakoasenteista ja tarkoitushakuisuudesta.

Kuten Liikenne- ja viestintäministeriössä hyvin tiedetään, Suomen taksimarkkinat ovat säännellyt! Markkinoiden rakenteella ei siis ole oleellista merkitystä.

Lisäksi en oikein saanut esityksestä selville minkälaisesta oligopolista on kyse? Suomen taksimarkkinat kun koostuvat tuhansista pienistä taksiryttäjistä!

Oligopolin löytäminen markkinoilta joissa toimii tuhansia yrityksiä sääntelyn alaisina, ei välttämättä kuvaa todellisuutta oikein.

Ylisuuret voitot kuulostaa hyvältä, ja olisi kiva jos ryttäjänä olisin ollut niin tehokas että olisin pystynyt siihen. Ikävä kyllä näin ei ole ollut. Markkinoilla jotkut yritykset ovat erittäin tehokkaita, jotkut eivät, ja jotkut ovat niin tehottomia että joutuvat pois markkinoilta. Näin markkinat toimivat! Mutta väite ylisuurista voitoista, jolla tarkoitushakuisesti annetaan kuva siitä että kaikki taksiryttäjät tekevät tähtitieteellisiä voittoja, on täyttä roskaa!

Sitä paitsi; koska kannattavuudesta ja voiton tekemisestä tuli synty josta pitää rangaista?

Väistämättä tulee mieleen 1970-luku, kun taksiryttäjille määrättiin täysin mielivaltaisesti arvioveroja, jonka tuloksena lukemattomat yritykset tuhoutuivat. Silloinkin oli kyseessä väitetyt "ylisuuret" voitot!

- **Täydellinen kilpailu ja taksimarkkinat:**

”Täydellisen kilpailun”- käsitettä käytetään laajasti esityksessä perustelemaan tarvetta purkaa sääntely.

Kyseistä käsitettähän käytetään kansantaloustieteessä kuvaamaan markkinoiden toimintaa. Siinä markkinat ovat ”täydelliset” kun markkinoilla on lukuisia yrityksiä joiden hyödykkeiden hinta määräytyy tarjonnan ja kysynnän kohdatessa. Tällöin oletetaan kunkin markkinoilla olevan yrityksen tekevän vain itseään koskevia päätöksiä ja ettei yksittäinen ostaja tai myyjä voi vaikuttaa markkinahintaan.

Tällä ”täydellisen kilpailun”-käsitteellä, jolla esitystä laajasti perustellaan, on vain yksi ongelma: se on teoreettinen malli!

Sitä käytetään kansantaloustieteessä lähinnä hintamekanismin ymmärtämiseen.

Todellisuudessa sellaisia markkinoita ei ole lähestulkoon millään markkinoilla.

Todellisessa maailmassa suurten yritysten kilpailuetu johtaa keskittymiseen jossa muutama suuryritys ottaa markkinat haltuunsa ja määrää tarjonnan ja hinnat. Näiden suuryritysten varjossa saattaa toimia joukko pieniä yrityksiä joiden merkitys on marginaalinen ja joiden toiminta on lähinnä olemassaolo-kamppailua. Tämä on se edellä mainittu oligopoli.

Eli jos sääntelystä luovutaan, kuten hallitus on esittänyt, johtaakin se nimenomaan siihen tehottomaan oligopoliin jota hallituksen esityksessä väitetään suomen nykyisten taksimarkkinoiden olevan!

Tapaus: Ruotsin taksimarkkinat:

Hallituksen esityksessä esille otettu Ruotsin taksimarkkinoiden sääntelyn purku on johtanut juuri tällaiseen oligopolistiseen markkinaan . Ajatus oli että sääntelyn purulla saadaan tarjonta lisääntymään ja hinnat alenemaan. Alussa näin kävikin kun suuryritykset ”dumppasivat” hinnat jotta suurin osa pienistä yrityksistä saatiin ulos markkinoilta. Sitten kun suuryritykset olivat saaneet markkinat haltuun, tarjontaa voitiin vähentää ja hintoja nostaa. Lopputulos olikin päinvastainen kuin oli tarkoitus.

Tapaus Uber:

Hallituksen esityksessä on piirteitä jotka viittaavat esityksen olevan itse asiassa räätälöity amerikkalaisessa omistuksessa olevalle monikansalliselle suuryritykselle Uberille.

On hyvä huomata että Uber on yritys(!) eikä vain trendikäs sovellus!

Uberin liiketoimintamallissa markkinoilla hinnat ”dumpataan” jotta päästään markkinoille ja ajan mittaan saadaan markkinat haltuun.

”Dumpaus” on mahdollista koska Uberin markkinointi on ollut äärimmäisen tehokasta ja heillä on siitä johtuen erittäin suuri määrä rahoittajia ja täten valtava kassa.

Sen lisäksi he pystyvät tuottamaan palveluja edullisemmin koska he eivät noudata eri maiden markkinoilla paikallista lainsäädäntöä ja täten säästävät niihin liittyvistä merkittävistä kustannuksista. Esimerkiksi he väittävät etteivät heidän työntekijänsä ole heidän työntekijöitään vaan yrittäjiä jotka tekevät sopimuksen sovelluksen kautta.

Suomessa työntekijät ovat erittäin suuri kustannustekijä.

Tästä liiketoimintamallista kielii se että Uber:in toiminta on ollut, ja on edelleen, erittäin tappiollista.

Kahdenlaisia yrityksiä samoilla markkinoilla:

Hallituksen esityksessä:

- 1) "Pienimuotoisessa" toiminnassa (alle 10 000 euroa) ei tarvittaisi liikennelupaa.
- 2) Taksilupa vaadittaisiin edelleen "ammattimaiseen" toimintaan.

Samoilla markkinoilla toimisi siis kahdenlaisia yrityksiä!

Samaten tavara- ja bussiliikenteen yritykset voisivat toimia vapaasti näillä markkinoilla.

- "Pienimuotoisessa" toiminnassa (alle 10 000 euroa) ei siis tarvittaisi liikennelupaa. Kyytien välittäjän on varmistettava että maksettavat ansiot eivät ylitä 10 000 euroa (sanktioista ei sanota mitään!).

Käytännössä tämä tarkoittaa että kyseiset yrittäjät ajavat 10 000 edestä kyytejä joista jää digitaalinen jalanjälki.

Tämähän on myös verotonta toimintaa, koska verottajahan on tehnyt päätöksen Uber-kuljettajien suhteen toiminnan "pienimuotoisuudesta" ja ettei heitä tästä syystä veroteta. Digitaalisen jalanjäljen lisäksi he ajavat sitten tietenkin vaikka kuinka paljon muita kyytejä, mutta ne maksetaan käteisellä! Nekin ovat tietenkin "verottomia"!

Näitä muita kyytejä on nykyäänkin, näitä ovat esimerkiksi "pimeiden taksien" vakioasiakkaat tai esimerkiksi ravintoloiden ulkopuolelta ja Helsingin rautatieaseman pääovien luota saadut, henkilöautoilla, ilman mitään lupia ajatut asiakkaat.

Tällainen lainvastainen toiminta on verottajan ja viranomaisten mielestä nykyiselläänkin ilmeisesti ok!

Verottomia kyytejä tulisi myös "pienimuotoisesta" huumeiden, "pimeiden pullojen" tai prostituution erinomaisen sopivana jakelualustana toimimisesta.

Tämän lisäksi nämä yritykset toimisivat "uuden" "jakamistalouden" puolella ja heitä eivät työlainsäädäntö tai muut yrityksiä koskevat velvoitteet ja kustannukset koskisi.

Esimerkiksi Uber teki äskettäin sovinnon kuljettajiensa kanssa Kaliforniassa jotta oikeuden päätöstä siitä ovatko kuljettajat työntekijöitä tai yrittäjiä ei tulisi. He maksoivat siitä lisäajan ostosta 100 miljoona dollaria (heillehän on oleellista saada yritys pörssiin ennen korttitalon romahdusta).

- Sitten olisivat "vanhat" taksiluvalla toimivat yritykset.

Näiltä vaadittaisiin kaikki velvoitteet ja vastuut, mukaan lukien kirjanpitovelvollisuus ja veronmaksuvelvollisuus sekä kaikki työnantaja koskevat velvoitteet ja kustannukset!

Seuraukset:

- "Vanhat" yritykset ajettaisiin pois markkinoilta!
On päivänselvää miten käy jos markkinoilla on yrityksiä jotka maksavat verot, ja yrityksiä joiden ei tarvitse!
Perustuslain tasaveroisuus-periaate ei ilmeisesti merkitse mitään.
- Suomeen rynnistää tuhansia ilman liikennelupa toimivia kuljettaja-yrittäjiä ulkomailta, ennen kaikkea muista EU-maista kuten Baltian-maista ja Itä-Euroopasta (esimerkiksi Romaniasta).
- "Harmaa talous" (eli rikollinen toiminta) räjähtää taksimarkkinoilla.
- Ulkomainen kyydinvälitysyhtiö ottaa Suomen taksimarkkinat suurelta osin haltuunsa.

"Jakamistalous" ja työlainsäädäntö:

- Esitykseen sisältyy "pienimuotoiseen" jakamistalouteen liittyvä piirre jota ei ehkä ole huomattu.
Kuljettajat muuttuvat yrittäjiksi ja paperinen työsopimus vaihtuu sovelluksen kautta tehdyksi yritysten väliseksi sopimukseksi.

Jos kyseinen malli on sovellettavissa yhdellä alalla, niin miksei sitten kaikilla aloilla?
Jopa virkasuhteisiin! Esimerkiksi kunnat voisivat palkata opettajat sovelluksen kautta ja opettajat tulisivat töihin "silloin kun se heille sopii", sovelluksen kautta annettuun hintaan.
Liikennekaari-hankekin olisi voitu tehdä tällä tavoin trendikkäästi "jakamistalouden" kautta.
Valtio olisi saanut sen edullisemmin ja hallintoakin olisi ollut huomattavasti vähemmän.
Valtio olisi säästänyt valtavasti virkamiesten palkkakustannuksissa.

Julkisuudessa on puhuttu paljon "nollasopimusten" väitetyistä huonoista puolista, mutta "nollasopimus" on kyllä täysin marginaalinen juttu kun verrataan "jakamistalous"-malliin!

Saatavuusongelmista:

- Esityksessä on väite nykyjärjestelmässä esiintyvistä "saatavuusongelmista".
En tiedä mihin väite perustuu, mutta otaksun kyseessä olevan helsinkiläisten virkamiesten kokemuksista.
Näitä Helsingin keskustan saatavuusongelmia saattaa esiintyä joskus mutta kuitenkin harvoin.
Niiden syihin ei takseilla, pinnallisista uskomuksista huolimatta, ole osaa eikä arpaa!
- Jos päivisin ruuhka-aikaan Helsingin keskustassa ei saa taksia, johtuu se itse asiassa Helsingin liikennesuunnittelusta joka tehokkaasti estää pääsyn esimerkiksi asema-aukiolle tai erottajalle!

Sen lisäksi että Helsingin liikennesuunnittelussa pyritään ns. "autottomaan keskustaan"

autoliikennettä yleisesti estämällä, on takseihin kiinnitetty erityistä huomiota. Esimerkiksi Salomoninkadun tunnelin käyttö on poistettu takseilta ja Simonkadun bussikaistan käyttö on kielletty takseilta. Tämä tuntuu oudolta jos kerran tavoite on vähentää yksityisautoilua, jolloin vaihtoehtojen tarjoamisen omalle autolle luulisi olevan hyväksi.

Mutta tässäkin asiassa taitavat trendikkyys ja tunteet ottaa voiton todellisuudesta ja järjestä.

Yöllä liikenne kylläkin sujuu, mutta ongelmana on:

- Pääkaupunkiseudun anniskeluoikeuksien keskittäminen Helsingin keskustaan, ennen kaikkea klo. 04 asti auki olevien ravintoloiden suhteen. Jopa Kallion kaupunginosasta lähdetään keskustan yökerhoihin. Esimerkiksi Suomen suurimpiin kuuluvassa kaupungissa Espoossa on vain hyvin harvoja 04 asti auki olevia ravintoloita. On väitetty tämän johtuvan poliisin toiveesta, jotta hekin pystyvät keskittämään resurssinsa Helsingin keskustaan. Oli miten oli, ihmiset pakkaantuvat 50km säteeltä Helsingin keskustaan ja tulevat ulos ravintoloista samanaikaisesti. Jos tälle yöruuhka tilanteelle haluttaisiin tehdä jotain niin kiinnimeno-aikojen suurempi vaihtelu ja anniskeluoikeuksien laajamittaisempi jakaminen ympäristöön olisi paikallaan.

Jos taksien tarjontaa haluttaisiin lisätä, olisi merkittäviä tekijöitä seuraavat:

- Sunnuntai- ja ylityölisistä luopuminen!
 - Irtisanomisten helpottaminen!
 - Työterveyshuollon ja sairausajan palkan siirtäminen yhteiskunnan huolehdittavaksi!
 - Työsuojelun byrokratian vähentäminen!
- Nämä edellä mainitut ongelmat(!) ovat tietenkin kaikkien LAKEJA NOUDATTAVIEN yritysten ongelmia!

Niillä joiden ei tarvitse noudattaa lakeja, viranomaisten toiminnan tai sanktioiden/tutkintavaltuuksien puuttumisen takia, ei näitä ongelmia tietenkään ole.

MAAS (Mobility As A Service):

- Mikä olisi parempi alusta tämän projektin toteuttamiseen;
 - a) Koko maan kattava ammattimainen ja hyvin organisoitu kotimaisista paikallisista yrittäjistä koostuva taksi-infrastrukturi . . . vai
 - b) ulkomaisista harrastaja-yrittäjäkuljettajista koostuva kaoottinen sekasotku?

Lienee päivänselvää mikä olisi! Vaikka se ei olisikaan yhtä trendikästä kuin "Jakamistaloudesta" tai "SoMe":sta tms. puhuminen.

Olisi hyvä jos virkamiehet osaisivat erotella toisistaan markkinoinnin ja todellisuuden!

- Hyvä esimerkki todellisuuden tajun puutteesta MAAS-projekteihin liittyen oli pääkaupunkiseudun "Kutsuplus"-palvelu!
Siinähan oli kyseessä palvelusta jota alueen kunnat subventoivat erittäin voimakkaasti. Sitä subventoitiin itse asiassa niin voimakkaasti, että epäilen että asiakkaat olisivat tulleet kuljetetuiksi kunnille edullisemmin jos heidät olisi kuljetettu vain ihan suoraan yksitellen taksilla, jonka kyydin kunta sitten olisi maksanut!
Mutta todellisuuden sijaan tässäkin projektissa oli tärkeämpää trendikäs toiveajattelu!
- MAAS on kaikin tavoin kannatettava ja hyvä juttu, mutta täytyy muistaa siihen liittyvien yritysten tarvetta usein ylikorostaa markkinoiden kokoa, sekä heidän konseptinsa tarvetta. Tämä on täysin järkevää toimintaa yritysten kannalta ja sitä kutsutaankin . . . (yllätys, yllätys!) markkinoinniksi!
Virkamiesten pitäisi osata erotella todellisuus tästä!

Johtopäätöksiä hallituksen esityksestä ja sen seurauksista:

Jos hallituksen esitys toteutetaan, johtaa se seuraavaan:

- Hallituksen tavoitteet kilpailun lisäämisestä romuttuvat oikean(!) oligopolin muodostumiseen.
- Alussa hinnat laskevat ja takseja saa helpommin, mutta sitten hinnat nousevat ja tarjonta vähenee.
- Ulkomainen kyydinvälitysyritys ottaa Suomen taksimarkkinat suureksi osaksi haltuunsa.
- Nykyiset taksiyritykset ajetaan markkinoilta.
- Suomeen ryynnistää yrittäjä-kuljettajien armada ulkomailta.
- Suomalaiset taksinkuljettajat ja taksiyrittäjät tulevat työttömiksi, ja valtion työttömyyskulut nousevat merkittävästi. Toisaalta esimerkiksi Romanian talous saa kaivatun piristysruiskeen.
- Työntekijöistä kaikilla aloilla tulee enenevässä määrin yrittäjiä joita palkataan tarpeen vaatiessa, nykyhintoja (palkkoja) huomattavasti alemmalla tasolla.
- ”Harmaan talouden” laajuus räjähtää, ja siitä tulee maan tapa.
- MAAS-projektit romuttuvat siihen kaoottiseen sekasotkuun mihin taksimarkkinat ajautuvat.
- Suomessa joudutaan uudistamaan psykologisen maanpuolustuksen toimintaa, kun osoittautuu että ulkomaalaisten yritysten on markkinoinnin kautta liian helppo vaikuttaa Suomalaisiin virkamiehiin.
- Tilanteessa jossa yritykset yhä kiihtyvämpää tahtia, lähes paniikissa, pakenevat Suomesta (esimerkiksi Fiskarsin tuotanto, Nanso, It-yritykset jne. jne.), onko viisasta tuhota tuhansia Suomalaisia yrityksiä huonosti harkitulla lainsäädännöllä?

Omat ehdotukseni:

Kolme vaihtoehtoa:

- 1) Säilytetään nykyjärjestelmä.
- 2) Säilytetään nykyjärjestelmän perusta, mutta karsitaan pois monia siihen liittyviä piirteitä. Esimerkiksi ajovelvoite on turha koska, kuten jokainen yrittäjä tietää, taksiauto pyritään tietenkin pitämään tuottavassa toiminnassa 24/7 365 päivää vuodesta. Aina se ei ole mahdollista (esimerkiksi sunnuntailisät vaikeuttavat tätä), mutta tähän kyllä kaikki pyrkivät.
- 3) Siirrytään mahdollisimman vapaisiin markkinoihin. Perusedellytys tällaiselle on tietenkin että kaikkia markkinoilla toimivia kohdellaan TASAPUOLISESTI! Kaikilla pitää olla samat vastuut ja velvollisuudet! Jos näin ei ole, ei ole kyse markkinajärjestelmästä.

Jos tähän vaihtoehtoon mentäisiin tarvittaisiin sääntelyä ja hallintoa vain seuraavien ilmiöiden suhteen:

- Jotta taksimarkkinoilla ei syntyisi liiallista keskittymistä ja täten oligopolin tms. markkinoiden voimakkaaseen tehottomuuteen johtavaan ilmiöön, on markkinoille tulolle edelleen säilytettävä korkea kynnyks. Korkea kynnyks olisi myös tarpeen jotta markkinoille ei rynnistäisi kaoottisesti tuhansia yrittäjiä (lähinnä ulkomailta) joilla ei olisi varsinaisia edellytyksiä yrityksen pyörittämiseen, mutta kylläkin uskomuksia siitä kuinka helppoa yrittäjäyys ja ennen kaikkea taksi-yrittäjäyys on. Samaten sillä pitkälti estettäisiin rikollisen aineksen tulo taksimarkkinoille. Tätä voisi tietenkin myös tehostaa erillisillä asiaan liittyvillä säädöksillä.

- Muuta sääntelyä, tai hallintoa, ei olisi kuin että siitä joutuisi maksamaan! Muuta ei tarvittaisikaan!

- Käytössä olisi edelleen autokohtainen taksilupa.
- Ne olisivat osakeyhtiö-muodossa, eli valtio möisi yrityksiä.
- Niitä voisi ostaa, myydä yms. kuten yrityksiä muutenkin.

- Nykyiset taksiluvat muuttuisivat osakeyhtiöiksi. Jotta siirtyminen uuteen järjestelmään tapahtuisi mahdollisimman sujuvasti, tapahtuisi tämä ilman mitään ylimääräisiä kustannuksia tai byrokratiaa. Taksiluvat vain muuttaisivat "automaattisesti", Trafi:n ilmoituksella, uudenmuotoisiksi. Oikeudenmukaisuus-näkökohdat vaativat myös tällaista ratkaisua. Nykyiset luvan haltijathan eivät ole voineet tietää tällaisista muutoksista kun he lupaa aikoinaan hakivat!

- Valtion asettaman, valtion myymän taksiluvan myyntihinnan tulisi olla tarpeeksi korkea.
- Tällöin korkea hinta sääntelisi automaattisesti markkinoita ilman hallintoa. Korkealla hinnalla estyisi liiallinen alan keskittyminen (liian kallista) sekä ulkomaalaisten hallitsematon alalle rynnistys. Vain vakavasti toimivat, asiansa osaavat, pystyisivät tulemaan alalle.
- Markkinaosuudet määräytyisivät markkinoilla vapaasti. Niillä jotka ovat tehokkaita, on varaa hankkia lisää lupia.

- Jos kerran halutaan markkinoiden määräävän, tällä tavoin se saataisiin itse asiassa toimimaan.
- Valtio saisi tuloja.

Valtion lupien myynti voitaisiin järjestää esimerkiksi jommallakummalla seuraavista tavoista:

- 1) Koska lupa olisi autokohtainen ja Oy –muotoinen olisi suhteellisen helppoa verottajan taholta ylläpitää rekisteriä josta kerran vuodessa, verotuksen valmistuttua, voitaisiin määritellä valtion myymän taksiluvan hinta.
 - Valtion myymän taksiluvan hinta voisi olla esimerkiksi kaikkein tehokkaimman taksilupa-auton käyttökate + preemio = käyttökate X 3-5 (ymmärtääkseni eräänlainen standardi yrityskaupoissa) + Oy:n perustamiskustannukset.
 - Yksinkertainen. Minimaalinen hallinnon tarve.

Tai:

- 2) Valtio möisi esimerkiksi Kaksi kertaa vuodessa taksilupia huutokaupassa. Myytävien lupien määrän määrittäminen vaatisi sitten taas hallintoa, mikä tekisi tästä vaihtoehdosta epäkäytännöllisen verrattuna ensimmäiseen vaihtoehtoon.

Kiitoksia tilaisuudesta lausunnon antamiseen

Espoossa 19.5.2016

Mikael Hyvärinen

