Lausunto 22.11.2016

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

HE 161/2016 vp Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Lähitaksi Oy on kutsuttu kuultavaksi LiV:aan 23.11.2016 aiheena ”Whim-sovellus”. Kiitollisena saamastamme mahdollisuudesta lausua käsitteillä olevan Liikennekaariesityksen vaikutuksista sekä ns. Maas-hankkeissa että yleisemminkin taksiliikenteeseen haluamme kunnioittaen kirjallisesti esittää seuraavaa:

1. Kokeilujen sijaan peruuttamattomia muutoksia - oletuksien varassa

Esitetyillä lakimuutoksilla uudistetaan nykyinen, vuosikymmeniä hiottu liikennelainsäädäntö perusteellisesti ja peruuttamattomasti. Suurimmat ja eniten keskustelua herättäneet muutokset kohdistuvat taksitoimialaan. Samoin on muutosten vaikutusten odotusarvoisuuden suhteen; Taksiliikenteen lupajärjestelmän muutoksella on lakiesityksen kirjoittajien näkemyksen mukaan kansantaloudellisesti mittavat positiiviset vaikutukset niin uusien työpaikkojen synnyn, uusimuotoisen liikennejärjestelmän kehityksen kuin yhteiskunnan kuljetuskustannusten alenemisenkin suhteen. Lähitaksi Oy esittää vakavan huolensa siitä, että kaikki edellä mainitut ennustukset perustuvat tutkimattomaan oletukseen tulevasta, yhdistettynä saatavissa olevan kokemusperäisen tiedon yksipuoliseen väheksymiseen, jopa kieltämiseen. Esimerkkinä edellisestä on valitettavasti ns. Maas-hankkeet, joiden edistämisellä nyt esitettyä lakimuutosta on voimakkaasti perusteltu.

Esitys on myös Sipilän hallituksen julkisesti ilmoittamien tavoitteiden vastainen, koska hallitusohjelman peruskirjauksen alussa todetaan: ” Johtamista ja toimeenpanoa on rohkeasti uudistettu vahvistamalla ***tietoon perustuvaa päätöksentekoa ja avoimuutta sekä hyödyntämällä kokeiluja*** ja kansalaisten osallisuutta tukevia toimintatapoja.” Sen sijaan että käytettäisiin todennettavissa olevaa tietoa päätöksenteon pohjana, ovat Liikennekaariesityksen perustelut puhtaasti erilaisiin olettamuksiin perustuvia. Myöskään kokeiluja esimerkiksi lainsäädännön muutosten vaikutuksista syntyvään markkinaan ei haluta edistää, sen sijaan yksikantaan todetaan, että kaikki on muutettava, jotta voidaan edes kokeilla. Lähitaksi Oy näkee, että nyt tehtävät muutokset ovat peruuttamattomia, joten mahdollisten syntyvien kokeilujen epäonnistuessa ei paluuta nykyiseen toimivaan järjestelmään ole.

2. Maas hankkeet – mielikuvia vai toimivaa palvelua

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä useiden muiden viranomaistoimijoiden voimakkaalla tuella on maahamme synnytetty sekä yhteiskuntavetoisia että markkinavetoisia kokeiluita, joilla on pyritty lisäämään julkisen liikenteen ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Näillä hankkeilla on vuosikymmenten saatossa ollut useita erilaisia nimiä, ollaan puhuttu älyliikenteestä, kutsuohjatusta eri liikennevälineiden yhteiskäyttöisyyden SAMPO-hankkeista, matkaketjuista, matkapalvelukeskuksista sekä monista muista nimistä, joilla on pyritty edistämään liikenteen palveluita. Viimeisimpiä digitalisointia hyödyntäviä hankkeita ovat olleet valtaisan hypetyksen aikaansaanut pääkaupunkiseudun KutsuPlus-palvelu sekä Hämeenlinnan seudun ”Taksi-Bussi-Juna” hanke. On ryhdytty puhumaan ”Liikenne Palveluna” toiminnasta eli ”Maas-hankkeista”. Onko kyseessä sama kakku mutta uudella kuorrutuksella?

Liikenne Palveluna-konsepti nojaa vahvasti eri liikennemuotojen yhteiskäyttöisyyteen, so. käytännössä siihen, että yhdellä älypuhelinsovelluksella eli applikaatiolla voi hallinnoida yhdellä kertaa useamman liikennevälineen tilausta ja maksamista. Herääkin väistämättä kysymys, perustuuko kyseinen Maas-konsepti-uuteen, vielä tiedostamattomaan ihmisen tarpeeseen pohjautuvaan käyttäytymisen muutokseen vai johonkin muuhun?

Lähitaksi Oy pyytää erittäin vakavasti huomioimaan sen tosiseikan, että käytännössä kaikki edellä mainituista Maas-hankkeista ovat valitettavasti epäonnistuneet ja ne on käyttäjien puutteen vuoksi jouduttu lopettamaan. Erityisen huomionarvoista on näkemyksemme mukaan se, että esimerkiksi kaikissa mahdollisissa yhteyksissä positiivisena esimerkkinä uuden ajan liikenteestä nostettu KutsuPlus-hanke ei mittavasta yhteiskunnan tuesta huolimatta ollut kansalaisten tarpeiden mukaisesta toimintaa, ja se jouduttiinkin siis lopettamaan. Kuvaavaa Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoitushakuiselle toiminnalle asian suhteen on se, että kun KutsuPlus-hanketta kehuttiin vielä juuri ennen sen alasajoa ”maamme liikennejärjestelmän huipuksi” niin taas sen loputtua on sama taho todennut ”tiedetyn ettei palvelu olekaan oikeaa Maassia”. Mikä on?

Maas-hankkeiden osalle on ladattu merkittäviä vientinäkymiä, on luotu mielikuvaa ”Suuresta Suomalaisesta menestystarinasta – seuraavasta Nokiasta”. Tämä ilmiö hiukan kääntäen toteutui em. KutsuPlus-toiminnan kohdalla: Suomessa Tekesin mittavalla tuella kehitetty ohjelmisto ja liiketoiminta myytiin – omistajien riemuksi - ulkomaille, perusteena ”mittavammat kehityspotentiaalit ja toimintaan soveltuvampi ympäristö”. Viimeksi mainitulla tarkoitettiin tiheämpää väestörakennetta ja laajempaa pohjaa, sillä niin palvelun kehittäjät kuin tuottajat ja rahoittajat totesivat, ettei maamme edes väestöpohjaltaan suurin ja tihein alue mahdollistanut toiminnan jatkoa. Hälytyskellojen tulisikin soida viimeistään nyt, kun tiedetään, ettei kyseinen Liikenne Palveluna konsepti kyennyt elämään edes markkinatalouden mallimaassa Yhdysvalloissa, jossa Washington DC:ssä toiminut KutsuPlus (tai Split)-palvelu jouduttiin myös kannattamattomana ja toimimattomana lopettamaan.

Lähitaksi Oy on täysin samaa mieltä kokeilujen rahoittajana toimivan Tekesin keväällä antaman liikennekaari-esitystä koskevan lausunnon kanssa: ”Liikennekaaren tavoitteisiin pääsemiseksi voisi olla tarkoituksenmukaista luoda tiettyjä pidemmälle vietyjä kokeiluja, joilla olisi mahdollista testata käytännössä uusia liikenteen välityspalveluita ja matkaketjujen toimivuutta kuluttajankin näkökulmasta. Toisin sanoen systeemisen muutoksen luomisessa olisi ensimmäisessä vaiheessa tärkeämpää saada yhteensopivuus- ja rajapinta-asiat kuntoon ja testata uusia palveluja olemassa olevalla kapasiteetilla kuin vapauttaa markkina kokonaan.”

3. WHIM ja taksi – oikea Maas ?

Lähitaksi Oy on ainoana taksiliikenteen merkittävänä toimijana mukana Maas Global yrityksen WHIM-palvelussa. Tuomme kokeiluvaiheessa olevaan palveluun tarjolle noin 1200 taksin palvelukapasiteetin, yhdistettäväksi pääkaupunkiseudulla tarjolla olevaan linja-autoliikenteeseen sekä rajattuun vuokra-auto ja polkupyörätarjontaan. Olemme mukana hankkeessa hakeaksemme kokemuksia jälleen yhdestä liikkumispalvelusta sekä luonnollisesti kokeilun onnistuessa saadaksemme liiketoimintaa takseillemme.

Miten palvelu tulee vastaamaan kansalaisten liikkumistarpeisiin on vielä arvoitus. On kuitenkin jo nyt selvää, että toimiakseen kannattavasti palvelu tarvitsee mittavan käyttäjävolyymin, vähimmillään kymmeniä tuhansia aktiivisia käyttäjiä kuukausittain. Tämä ei luonnollisesti ole mahdollista teoriassakaan muualla kuin muutamalla kaupunkialueella maassamme. *Nyt tekeillä oleva lainmuutos aiheuttaa sitä vastoin koko maamme liikennejärjestelmän muutoksen.* Kysymys kuuluu, miten yhteiskunta on aikeissa järjestää kansalaisisille liikkumispalveluita koko maan alueella, kun kokemusperäisesti liikennepalveluita tuottavien yrittäjien mielenkiinto kohdistuu vapaassa markkinataloudessa liiketoimintapotentiaalisimmille alueille? WHIM:in kaltaisilla palveluilla ei tätä palveluvajetta kateta, eikä kokemusperäisesti myöskään muilla jo kokeilluilla ”älyliikennepalveluilla”. Lähitaksi Oy esittää, että ennen koko ammattimaisen liikennejärjestelmän nyt ehdotetun kaltaista romuttamista vähintäänkin toteutettaisiin alueellisia, määräaikaisia kokeiluja, jotta tosiasiallisesti selviäisi miten esim. liikenneregulaation muutos vaikuttaa uusimuotoisen ”Maas-palvelun” syntyyn ja elinmahdollisuuksiin.

Helsingissä 22.11.2016

Juha Pentikäinen
Toimitusjohtaja
Lähitaksi Oy