Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle MUISTIO

24.11.2016

Asia: Hallituksen esitys liikennekaareksi (HE 161/2016 vp)

Kiitän mahdollisuudesta saada tulla kuulluksi valiokunnassa hallituksen esityksestä liikennekaareksi (HE 161/2016 vp) Näkökulmani perustuu lakiteknisten yksityiskohtien sijasta lakiesityksen vaikutuksiin käytännön taksitoimintaan koko valtakunnan alueella.

Suomen kaltaisessa maassa joka on pinta-alaltaan suuri ja väestötiheydeltään pieni, liikennejärjestelmään kohdistuvat vaatimukset ovat erittäin suuret. Yhteiskunnan monet peruspalvelut pohjautuvat toimivaan liikennejärjestelmään jonka on oltava käytettävissä myös virka-ajan ulkopuolella. Tältä osin taksiliikenne on verrattavissa sairasautoliikenteen toimintaan. Nykyistä taksijärjestelmää on kehitetty systemaattisesti pala palalta sen kaikilla osa-alueilla. Taksiliikenteen arvostus kuluttajien keskuudessa on korkealla. Kehityksen taustalla on pitkäaikainen yhteistyö viranomaisten kanssa niin kunnissa, ely-keskuksissa kuin myös valtakunnan tason viranomaisten kanssa.

Suomen nykyinen taksijärjestelmä ei eroa merkittävästi muiden Pohjoismaiden taksijärjestelmistä. Poikkeuksena on Ruotsi, jossa ei jälkeen vuoden 1990 ole sovellettu liikennelupien määräsääntelyä.Suomen taksilainsäädäntöä uudistettiin merkittävästi vuosina 2003-2006 ja uudet säännökset tulivat voimaan 1.7.2007. Pitkällisen valmistelun seurauksena päädyttiin edelleen malliin jossa toiminnan keskeiset osat ja myös lupien määrä ovat säänneltyjä. Tämän jälkeen kehitystyötä on tehty laatu ja maksujärjestelmien sekä alan teknologian alueilla. Suomi on ollut johtava maa taksamittari- ja tilausjärjestelmien kehittämisessä. Huomattavaa on myös, että suurasiakkaiden, kuten kuntien ja kelan kanssa, on kehitetty toimintamalleja joiden tarkoituksena on ollut kuljetuspalvelujen tehostaminen ja säästöjen aikaan saaminen , tinkimättä kuitenkaan palvelujen laadusta ja turvallisuudesta. On huomattava, että etenkin maaseutukuntien taksipalvelut ovat pääosin koululaiskuljetuksia, sosiaalitoimen erityisryhmien ajoja sekä kela-kuljetuksia. Silti maaseutu tarvitsee myös normaalin ympärivuorokautisen taksipalvelun vaikka selvää liiketoiminnan edellyttämää markkinavetoisuutta ei suuressa osassa maata ole. Maaseutualueiden väestön vähenemisen vuoksi ajosuoritteet ovat sellaisella tasolla, että ilman näitä kaikkia asiakasryhmiä toiminnan taloudellisia edellytyksiä on vaikea saavuttaa. Maaseudun tilanne on siis melko stabiili ja kunnat ovat olleet nykytilanteeseen varsin tyytyväisiä. Tilanne on oleellisesti parempi kuin Ruotsissa jossa taksien palvelut isompien taajamien ulkopuolella joudutaan hankkimaan ostoliikenteenä.

Suurin ero Ruotsin osalta on , että Suomen nykytilanteeseen verrattuna taksipalvelun tarjontaa yrittäjäriskillä ei juurikaan ole. Onkin täysin selvää, että mikäli siirrytään liikennekaaressa esitettyyn malliin, ostopalvelujen rahoitukseen tulee varata lisää rahaa. Tästä ei ole liikennekaaren vaikutusten osalta mainittu mitään. Sote-järjestelmä jonka suuret päätökset ovat vielä tekemättä, edellyttää ympärivuorokautisesti ja täsmällisesti toimivaa kuljetusjärjestelmää mikä ei onnistu naapuriapuna tai muunakaan jakamistalouden nimissä esitettynä toimintamuotona. Nykyiset Kelan yhdistelykuljetukset lähtevät tilauskeskuksista välitettyinä täsmällisellä aikataululla ja asiakkaiden tulee olla hoitolaitoksissa ajallaan ja samoin pitää toimia paluukuljetuksien. Tilaus- ja maksuliikennejärjestelmien tulee olla teknisesti korkealaatuisia ja kapasiteetiltään riittäviä. Myös väistämättä ilmeneviin häiriötilanteisiin on pystyttävä reagoimaan viivytyksettä. Toimiva malli on pystytty kehittämään yhdessä Kelan kanssa viimeisen viiden vuoden aikana. Taksiala on tehnyt nämä investoinnit omalla rahoituksellaan. Kela on saavuttanut keskitetyllä tilausvälityksellä ja kyytien yhdistelyllä vuonna 2016 noin 16 miljoonan säästöt. Jatkamalla tätä

toimintaa ja yhdistämällä siihen myös kuntien sosiaalitoimen kuljetuksia , liikennekaaressa mainittu 10 % säästötavoite vuonna 2017 on mahdollista saavuttaa taksikuljetuksissa etuajassa. Säästöissä ei ole huomioitu kelan hallinnollisen työn vähentymistä. Vuosittain lähes 13 miljoonan kuitin käsittely on siirtynyt tilausvälitysyhtiöille joissa tositteet ja maksuliikenne hoidetaan sähköisesti. Lähes poikkeuksetta Suomen 10.000 taksissa on tarvittava laitteisto.Liikennekaariesityksessä ei ole mitään mainintaa siitä, kuinka toiminnot jatkossa hoidetaan. Epävarmaa ainakin on, löytyykö autot jatkossa niin läheltä asiakasta kuin nykyisin ja kuka hoitaa kuljetuksiin tarvittavan tietojärjestelmän. Vaikeata on myös ajatella että järjestelmän hajottua kustannustaso kuljetuspalveluille olisi nykyistä alhaisempi. Sama pätee koululais- ja muihin erityiskuljetuksiin joiden laatu ja tehokkuus on syntynyt pitkällisen kehitystyön tuloksena.

Mitä tapahtuu pääkaupunkiseudulla ja muissa suuremmissa taajamissa riippuu paljon soveltuvuusharkinnan tasosta ja yksityiskohdista. Ruotsissa vuonna 1990 pidettiin ehdottoman välttämättömänä että tarveharkinnan päättyessä soveltuvuusharkinnan tasoa nostetaan. Näin toimittiin mutta silti määräsääntelyn päättyminen aiheutti ongelmia juuri tilauskeskuksiin kuulumattomien friåkare-taksien kohdalla.

Ehdotuksessa liikennekaareksi sälytetään kaikki vastuu rekrytoinnista, koulutuksesta ja laadusta yrityksille. On kuitenkin täysin selvää, että uusista yrityksistä valtaosa tulee olemaan ”yhden henkilön yrityksiä” jotka tulevat alalle ilman yritystoiminnan hoitamiseen vaadittavia valmiuksia. Ruotsissa vaaditaan edelleen viranomaisille suoritettava yrittäjä- ja kuljettajakoe. Harmaan talouden torjumiseksi kaikilta takseilta vaaditaan taksamittarit. Lisäksi on päätetty että harmaan talouden torjunnan vuoksi niistä pitää olla 1.1.2017 alkaen suora yhteys verohallinnon hyväksymiin mittareiden tyhjennyskeskuksiin. Ruotsissa luvan menettämisen uhka on todellinen. Laittomasta liikenteestä, joka on Ruotsin taksiliikennelaissa yksiselitteisesti määritelty, enimmäissanktio on vuosi vankeutta jolla on merkittävä laitonta liikennettä ennalta ehkäisevä vaikutus. Liikennekaariesityksessä ollaan jättämässä määrittely tulonhankkimistarkoituksessa suoritetun ajon osalta epäselväksi. Tämä on sikälikin outoa kun luvan saa Trafilta lähes automaattisesti. Väistämättä esiin nousee kysymys halutaanko luvallisen ja ei lupaa vaativan toiminnan epäselvällä määrittelyllä luoda ”välimarkkina” jossa ei edes näitä varsin kevyitä ammattiliikenteen edellytyksiä vaadittaisi. Taksien tulee olla takseiksi tunnistettavia pelkästään jo asiakasturvallisuuden vuoksi. Muutama vuosi sitten ministeriö kävi neuvotteluja Venäjän liikenneviranomaisten kanssa venäläisten taksien tunnistamisesta kun ne tuovat tai hakevat asiakkaita rajan yli Suomesta. Asiaa piti tärkeänä mm Suomen Tulli. Sopimus saatiin aikaiseksi ja taksien tunnukset tulivat käyttöön. Ruotsissa ja muissa Pohjoismaissa samoin kuin Länsi-Euroopan maissa edellytetään että takseissa on asianmukaiset tunnukset.

Taksisääntelyn purkua on perusteltu digitalisaatiolla ja uusilla palveluilla joista eniten on ollut esillä MAAS-hanke (Mobility as a Service) Kehittämishanklkeet ovat sinänsä kannatettavia mutta taksiliikenteen päätehtäviin nähden ne ovat vielä pienessä roolissa. Koko maassa tarvitaan taksien hyvin toimivat ja luotettavat peruspalvelut koska muita julkisia liikenneyhteyksiä ei monilla alueilla ole. Uusien hankkeiden liikkeelle lähtö on pystytty toteuttamaan nykylainsäädännöllä. Esimerkkeinä käynnistyneistä sähköisistä palveluista on kela-kuljetusjärjestelmän lisäksi Tekesin kanssa luotu rajapinta Maas-operaattoreille ja Valopilkku applikaatio jonka ensimmäisenä liikennealan tuotteena on otettu käyttöön myös Suomen ulkopuolella Virossa. Kelan ja kuntien ajojen yhdistelyhankkeita on jo ollut kokeiluina käynnissä useita.

Liikennekaariesityksestä näkyy että lähtökohtana on poliittinen tavoite lopettaa lupasääntely. Liikennekaariesitys on tehty tämän linjauksen pohjalle välittämättä sen vaikutuksista liikennepalveluihin koko maan alueella.Taksialan säännöstön onnistunutta liberalisointia ei ole onnistuttu tekemään vielä missään . Hollannin, Irlannin ja myös Ruotsin taksijärjestelmät hakevat edelleen uomiaan. Uusi Seelanti ei välttämättä ole maana Suomeen nähden kovin hyvä vertailukohde.

Hallituksen esityksessä on annettu paljon tilaa OECD:n ja eräiden muiden tutkimuslaitosten raporteille jotka ovat jo melko vanhoja ja pohjautuvat pääosin kilpailuteoriaan kuten myös muutaman vuoden takainen kilpailu - ja kuluttajaviraston aloite. Todellisiin käytännön kokemuksiin perustuvia tutkimuksia ei ole juurikaan julkaistu, ei edes Ruotsissa jonka olosuhteet ja tarpeet taksijärjestelmälle ovat lähimpänä Suomen olosuhteita.

Lopuksi:

Liikennekaaren valmistelu on perustunut liikaa poliittiseen haluun kaataa taksisääntely ja kevyemmän kuorma-autokaluston lupavaatimukset. Mikäli liikennekaariesitys toteutuu se tulee aiheuttamaan vakavia ongelmia taksipalveluiden järjestämiselle ja laadulle suuressa osaa maata.

Vaikutusarvioinnit nykytilaan eivät ole olleet riittävän syviä ja koko valtakunnan olosuhteita kattavia kuten ei myöskään kansainväliset vertailut.Norjan ja Tanskan ja erityisesti Ruotsin todelliset lopputulemat käytännön tasolla ovat jääneet varsin vähälle huomiolle. Virkamiestason raportit eivät välttämättä kerro koko totuutta kun tehtyjen päätösten huonoja vaikutuksia ei haluta tuoda esiin. Yleisesti tiedossa on että mm Haaparannassa taksit eivät hoida liikennettä virka-ajan ulkopuolella. Haaparanta ei voine olla ainoa paikkakunta jossa on sama tilanne.Suomi alueena ja palvelutarpeiltaan on varsin erilainen kuin Hollannin Amsterdam tai Irlannin Dublin puhumattakaan Uuden Seelannin olosuhteista verrokkimaana. Kansainvälisessä vertailussa olisi ollut hyödyllistä selvittää miksi Saksa ,Belgia Ranska ja pohjoismaista Islanti,Norja ja Tanska ovat valinneet säännellyn taksitoiminnan myös lupien määräsääntelyn osalta.

Ala ja sen vaatimukset huomioiden taksilainsäädännön päivittäminen olisi kannattanut aloittaa asiantuntijatyöryhmä mallilla. Kuulemistilaisuuksilla johon kuka tahansa voi osallistua, ei saavuteta sitä syvyyttä valmistelussa joka tällaisessa työssä tarvitaan etenkin kun virkamiehet voivat kuulemistilaisuuksista ottaa huomioon vain heille ja poliittiselle taholle sopivat näkökohdat. Taksialan edustajien näkemykset on kaaren osalta sivuutettu maininnalla ”taksijärjestöt ja nykyiset taksiyrittäjät vastustavat” Painoa kannattaisi panna kysymykselle ”miksi vastustavat”

Maailmalla on edelleen olemassa sekä säänneltyjä että sääntelemättömiä elinkeinoja. On olemassa varsin selvät perusteet sille miksi jotkut elinkeinot toimivat paremmin säänneltyinä kuin vapaina elinkeinoina. Suomen sekä monien muiden maiden kokemukset osoittavat että taksielinkeino on yksi näistä. Muuten sääntelyn käyttö ei olisi näin laajaa.

Ehdotukseni on että hallituksen esitystä liikennekaareksi selvitellään edelleen eduskunnan ja liikenne- ja viestintäministeriön kesken nyt selvästi tiedossa olevien epäkohtien ja puutteellisen lainvalmistelun korjaamiseksi. Lisäselvityksiä tarvitaan erityisesti ammattimaisen ja muun yksityisliikenteenä tapahtuvan kuljettamisen selvän rajanvedon aikaan saamiseksi, laittoman toiminnan sanktioimiseksi sekä sen varmistamiseksi että verot ja muut yhteiskunnan edellyttämät maksut hoidetaan asianmukaisesti ja että erilaista tulojenhankkimistoimintaa henkilöiden kuljettamisessa käsitellään eri toimijoiden kesken yhdenvertaisesti. Tämä liittyy oleellisesti taksamittari tai vastaavien laitteiden edellyttämiseen kun kuljetuksista peritään rahallista korvausta. Selvitystyössä syytä on painottaa kilpailuteorian ja jakamistalouden sijasta lainsääntömuutoksien vaikutuksia taksipalveluihin koko maan alueella niin julkisyhteisöjen, yritysten kuin tavallistenkin taksiasiakkaiden näkökulmasta. Unohtaa ei tule myöskään alan yrittäjiä ja kuljettajia joita tällä hetkellä on sivutoimiset mukaan lukien lähes 30.000. Ehdotusta puoltaa se, että liikennekaari on tarkoitus tulla voimaan 1.7.2018 jolloin taksisäännösten tutkimiselle ja valmistelulle on riittävästi aikaa.

Kunnioittavasti

Lauri Säynäjoki, taksiyrittäjä KTM