Kaaren todennäköisiä vaikutuksia

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN KUULEMISTILAISUUS 25.11.2016

HE 161/2016 vp

Lauri Säynäjoki

Pääkaupunkiseutu ja muut kaupunkialueet (1/2)

- taksien määrä tulee pääkaupunkiseudulla ja suuremmissa kaupungeissa lisääntymään varsin paljon vrt. Dublin jossa määrä kasvoi yhdessä yössä viisinkertaiseksi eli 2000 taksista 10.000.
- kun autot ovat usein väärissä paikoissa aiheuttaa tämä todennäköisesti taksipulaa isompienkin kaupunkien reuna-alueilla ja asiakkaalle suurempia kustannuksia luokse-ajon vuoksi
- suurin osa uusista tulijoista on ns ”yhden henkilön yrityksiä” jotka tukeutuvat nykyiseen toimintamalliin eli päivystävät kadulla ja ehkä hyödyntävät jonkinlaisia mobiilipalveluja asiakashankinnassaan;harvat kuitenkin alkavat maksaa 20-40 %:n provisiota ulkomaisille applikaatiotoimittajille
- autokanta muuttuu rajusti huonommaksi millä on vaikutusta mm kaupunkien keskustojen ja terminaalien ympäristövaikutuksiin
- tähän tulee paljon vaikuttamaan se kuinka paljon taksitoimintaan tulee vanhoja pienehköjä linja-autoja tai peräti kuorma-autoiksi rekisteröityjä ajoneuvoja
- kyytien odottamisalueista keskustoissa ja terminaalien edustoilla syntyy suuri kiistoja (paikkoja on vähän ja kyytiä odottavia autoja paljon)
- kuljettajien kiistat tulevat työllistämään poliisia
- Virosta ja ehkä myös muualta Baltian maista tulee Suomeen taksiyrityksiä ja he tuovat mukanaan omat kuljettajansa
- pelkkä taksitoiminta ei kuitenkaan elätä kaikkia jolloin on varauduttava siihen että syntyy sellaisia lieveilmiöitä joita yhteiskunnassa ei ole pidetty toivottavina

Pääkaupunkiseutu ja muut kaupunkialueet (1/2)

- on myös selvää, että valtavan ylitarjonnan vuoksi luvanhaltijat ovat omistajakuljettajia eivätkä työllistä muita kuin itsensä
- epävarmaa on myös miten ulkomailta rekisteröityvät yhtiöt noudattavat mm Suomen työlainsäädäntöä
- laatutaso vaihtelee laidasta laitaan ja taksien kuljetusvolyymien laskiessa laadukkaissa palveluissa hintataso nousee
- toisaalta heikompi laatuisissa palveluissa hinta voi suuren tarjonnan vuoksi laskea
- asiakkaat joutuvat olemaan erittäin tarkkoja valinnoistaan, osassa palveluja turvallisuus ei välttämättä ole taattu
- nykyiset välitysyhtiöt huolehtivat vain omien autojensa laadunvalvonnasta ja puuttuvat huonoihin palveltapahtumiin , valtaosa jää nykytilaan verrattuna kokonaan vaille laadunvalvontaa
- nyt suunniteltu valvonta ja asiakaspalautteiden käsittely laahaa Trafissa ja kuluttajaviranoamisten taholla ajallisesti jäljessä;Ruotsin kokemusten perusteella se on lähes toimimatonta
- nousee siis esiin kysymys kuinka paljon liikennekaari vähentää viranomaistyötä joksi nyt on laskettu noin 15 miestyövuotta ELY:ssa ja 1-2 henkilöä liikenne- ja viestintäministeriössä kun erilaiset asiakasselvitykset ja väärinkäytökset sekä eri yrittäjäryhmien ja kuskien erimielisyydet jäävät viranomaisten kontolle. Nykyisin niistä on huolehtinut taksiorganisaatiot itse

Maaseutumaiset alueet

- taksiverkko alkaa harventua melko nopeasti jota ei liikennekaariesityksessä mainittu sivutoimisuus pelasta koska nykyisinkin sopimusliikennekuljettajia lukuunottamatta useat autoilijat ovat alhaisten vuosisuoritteiden perusteella luettavissa lähes sivutoimisiksi. Silti ne täyttävät ammattimaisuuden vaatimukset (hyväkuntoiset autot,modernit tilausvälitys- ja taksamittarilaitteistot,ammattiliikenteen vakuutukset ja taksiorganisaatioiden tuki)
- sopimusautot jäävät mikäli pärjäävät kilpailuissa. Ne kuitenkin hoitavat vain sopimusliikenteen ja muusta toiminnasta tulee saada erillinen korvaus
- aikoina jolloin maaseututaksit olettavat muualla esim. kaupungeissa olevan paremmin ajoja he siirtyvät sinne. Tämä vaikeuttaa taksin saantia pienemmillä paikkakunnilla
- satunnaisten kyytien hinnat todennäköisesti nousevat etenkin epämukavina työaikoina
- tämä tapahtuu jo pelkästään pidempien hakumatkojen vuoksi
- saatavuus huononee myös sen vuoksi että tilauskeskuksista jäädään pois
- autoveroedulla on ollut maaseututakseille suuri merkitys ja mikäli se poistuu, sekään ei kannusta jatkamaan toimintaa
- digitalisaation edut eivät aukea maaseututaksien asiakaskunnan keskuudessa koska edelleen pääasiallinen tilaus tehdään lankapuhelimella tai vanhemmalla kännykällä
- linja-autoyritykset tuskin palaavat maaseudulle ellei joku siitä erikseen maksa. Kuljetuksiin epämukavina työaikoina niistä ei ole apua