



Lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi sekä eräistä siihen liittyvistä laeista

18.04.2016 LVM 2096/03/2015

Lausunrossamme olemme kiinnittäneet huomiota muutamiin esityksessä tehtyihin taksialaa koskeviin ehdotuksiin ja niihin liittyviin vaikutusarviointeihin:

- Alalle tulosäännökset
- Kuljettajan ammattipätevyys
- Pienimuotoinen toiminta
- Jakamistalous
- Yhteiskunnan ostamat liikennepalvelut ja taksin saatavuus kaikkina vuorokauden aikoina
- Saatavuuden parantaminen
- Digitalisaatio

Yhdistyksemme koostuu kuuden kunnan (Hailuoto, Kempele, Liminka, Lumijoki, Oulu/Oulunsalo ja Tyrnävä) alueilla toimivista taksiyrittäjistä. Alueellamme asuu n. 49.000 asukasta ja taksin liikennelupia on kuntakohtaisissa kiintiöissä 58 kpl. Vaikka suurin osa yrittäjistä on yhden taksin yrittäjiä, ovat viime vuosina taksien yrityskoot kasvaneet kahden tai useamman taksin yrityksiä. Alueemme sijaitsee Oulun kaupungin eteläpuolella maaseutumaisella alueella. Erityispiirteenä alueellamme voidaan pitää Hailuodon saaristokuntaa, entisen Oulunsalon kunnan alueella sijaitsevaa Oulun lentoasemaa, Oulun kaupungin läheisyyttä, voimakkaasti kasvavaa väestöä ja sitä myötä kehittyvää infrastruktuuria sekä monipuolista palvelurakennetta.

ALALLE TULOSÄÄNNÖKSET

- Luvanvaraisuus jatkossakin ja yrittäjäkurssit yhteneväiseksi muiden liikenteen toimijoiden kanssa

Alalle tulon ehtona täytyy jatkossakin olla lupa ja y-tunnus.

Yrittäjäkurssin on oltava vähintään nykymuotoinen jatkossakin ja mielellään yhtenäistää tavara- ja joukkoliikenteen yrittäjäkurssien kanssa.

KULJETTAJAN AMMATTIPÄTEVYYS

- Koulutus samalle tasolle kuin muilla liikennemuodoilla

Liikennekaareissa ajatellaan yrittäjän pystyvän valitsemaan pätevät työntekijät alalle ja sitä kautta keventämään viranomaisten tekemää lupaprosessia ja siirtämään vastuu yhteiskunnalta yrittäjälle oikeanlaisen työntekijäaineksen pääsemiseksi alalle. Emme usko tämän toteutuvan, koska työmme on yksintyöskentelyä, jolloin työntekijä ei ole fyysisesti läsnä työnantajan tai muiden yrityksessä työskentelevien kanssa ja ohjeistuksessa. Näin ollen työntekijä voi aiheuttaa vaaraa niin asiakkaalle kuin myös itselle esimerkiksi väärällä tavalla asiakkaisiin suhtautumisessa tai kielitaidon puutteellisuudella.

Pidämmekin tärkeänä, että nykyisenkaltainen vaatimus ammattipätevyydestä taustaselvityksineen säilyy tulevassakin taksilaissa, eikä tämän osalta voida kevennyksiä lupaprosesseihin ehdottaa. Jos puolestaan Liikennekaari etenee ja taksiluvan saanti vapautuu pitää kuljettajakoulutusta viedä vähintään samalle tasolle kuin tavara- ja joukkoliikenteen kuljettajakoulutukset.

PIENIMUOTOINEN TOIMINTA

- Kaikille samat säännöt

Liikennekaareissa ehdotetaan madaltaa alalle tulokynnystä sallimalla taksiliikenteen harjoittaminen ilman taksilupaa, jos taksista saatava tulo jää kalenterivuodessa alle 10.000,00 euron. Emme hyväksy tätä miltään osin. Pidämme tärkeänä, että ammattimaisen yrittämisen käsitettä ei hämärretä. Mikäli kuitenkin päädytään pienimuotoisen toiminnan sallimiseen, täytyisi kohtelun olla tasapuolista – toisin sanoen verovapaus 10.000,00 euroon saakka sallittaisiin myös nykyisin alalla toimiville henkilöille. Tämä pienimuotoisuus johtaa joka tapauksessa valvontaresurssien tarpeen kasvamiseen, mikä taas aiheuttaa kulujen kasvamista ja jopa normien lisäämistä.

JAKAMISTALOUS

- On sallittua jo tänä päivänä

Kuka tahansa kansalainen on voinut harjoittaa jakamistaloutta osana omaa liikkumista kuluihin perustuvaa korvausta vastaan. Jakamistalous tarkoittaa oman käyttämättömän resurssin jakamista toiselle henkilölle kuluja vastaan. Ammatinharjoittaminen on aktiivista toimeksiantojen hankintaa rahallisen hyödyn tavoitteluun. Esimerkiksi käyköön UBER-palvelu, missä jakamistalouden nimikkeen alla harjoitetaan pienimuotoista ammatinharjoittamista hankkien kuljetuksia julkisen sovelluksen avulla tuottaen kuljetuspalveluita jopa kaksinkertaisin hinnoin verrattuna takseihin.

YHTEISKUNNAN OSTAMAT LIIKENNEPALVELUT JA TAKSIN SAATAVUUS KAIKKINA VUOROKAUDEN AIKONA

- Hankintalakia kevennettävä ja tarjonnan puute lisää kustannuksia

Vaikka taksiala on määrä sääntelyn piirissä, on kilpailu osittain alalla kiivasta. Yhteiskunnan järjestämiin kuljetuspalveluiden kilpailutuksiin voivat kaikki taksi- tai joukkoliikennelupien haltijat osallistua joko yksin tai yhteenliittymän asemapaikasta riippumatta. Nykyinen malli kilpailuttaa yhteiskunnan kuljetuksia on toimiva tarjoajien osalta. Ongelmia tuntuu paikoin olevan tarjouskilpailutusten järjestäjillä tehdä sellaisia tarjouspyyntöjä joita ei tarvitsisi puutteista johtuen toimittaa uudestaan.

Taksin saatavuus pienillä asemapaikoilla hiljaisen kysynnän aikana tulee olemaan ongelma markkinaehtoisessa lainsäädännössä. Kärsijänä ja maksajana tulee olemaan ennen kaikkea yhteiskunta, koska se joutuu kilpailuttamaan ja maksamaan päivystävää liikennettä esimerkiksi sairaanhoitopiirien ja pelastuslaitosten käyttöön, mikä tällä hetkellä on hoitunut nykyisen taksien päivystysvelvollisuuden muodossa ilman ylimääräisiä kilpailutuksia ja kustannuksia.

SAATAVUUDEN PARANTAMINEN

- Yhteisliikennesäädösten monipuolistaminen

Nykyinen taksiliikennelaki mahdollistaa taksiliikenteen harjoittamisen oman asemapaikan lisäksi myös toisella asemapaikalla taksin viedessä sinne kuljetuksen, mikäli tarvetta esiintyy. Myös lukuisat yhteisliikennealueet viranomaisten tai taksiliikenteen harjoittajien toimesta ovat luoneet kilpailuasetelmaa yrittäjien välille ja sitä kautta positiivista saatavuutta. Omalla alueellamme yhteisliikennettä harjoitetaan monella tapaa: välitysyhtiö välittää kyytejä asemapaikasta riippumatta, Oulun lentoasemalla voivat liikennöidä muutkin alueen taksit kuin Oulunsalon taksit, vaihtoehtoisia asemapaikkoja on myönnetty muutamien yrittäjien taksilupiin, Hailuodon taksiliikennettä on paikattu paikallisen taksiryttäjän pyynnöstä muutamina kiireisinä hetkinä vuosittain muiden asemapaikkojen takseilla. Tärkeintä yhteisliikenteen järjestämisessä on ollut, että tyhjiötä ei ole kuitenkaan luotu millekään asemapaikalle.

Yhteisliikennettä voisi kehittää nykylainsäädännön pohjalta mahdollistamalla liikennöinti toisella asemapaikalla erityisen vilkkaana ajankohtana ilman viranomaisten hyväksyntää, kuitenkin luomatta tyhjiötä omalle asemapaikalle.

DIGITALISAATIO

- Esitämme digitalisaation kehittämistä nykyisiä järjestelmiä hyväksi käyttäen

Taksiala Suomessa, verrattuna muihin maihin, on erittäin digitalisoitunut niin tilauksien kuin maksamisen suhteen. Lähes kaikki Suomessa toimivat taksit ovat jollain tapaa toimivan tilausvälityksen piirissä ja näin ollen valmiina yhteiskunnan käytettäväksi, kuten KELA on järjestelmää vuodesta 2010 asti hyödyntänyt. KELA:n suorakorvausjärjestelmä on kehitetty Suomen Taksiliiton ja KELA:n hyvällä yhteistyöllä kummankin osapuolen vastatessa omista kehittämiskustannuksistaan. Liikennekaaren tavoitteena on luoda säästöjä yhteiskunnalle digitalisaatiota hyödyntäen ja tämä on oivallinen esimerkki onnistuneesta hankkeesta. Samoin Valopilkkusovellus on esimerkki siitä, kuinka samaa tilausvälitysjärjestelmää pystytään hyödyntämään kaikkien kansalaisten hyväksi koko maassa. Nykyistä tilausvälitysjärjestelmää voisi hyödyntää jatkossa kaikkiin henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksiin.

Maksamisen vapaus digitalisaatiota hyväksi käyttäen tai ihan perinteisemmillä tavoilla on kirjattu nykyiseenkin taksilakiin asiakkaan oikeutena.

YHTEENVETO

Kannatamme Liikennekaaren aloittamista uudelleen, koska hanke ei ole tarpeeksi kunnianhimoinen luomaan nykyistä parempaa liikennepalvelua.

Oulussa 19.5.2016

Jarkko Juvani

Jarkko Juvani
puheenjohtaja

Heikki Ilvesviita

Heikki Ilvesviita
varapuheenjohtaja