

Vantaan Taksinkuljettajat ry on perustettu 1969, ja yhdistys on rekisteröity 1970-luvun alkupuolella. Yhdistyksen tarkoituksena on taksinkuljettajien asioiden hoitaminen ja eteenpäin vieminen.

Vantaan Taksinkuljettajat ry:n lähtökohtana on, että Suomessa taksiliikennettä harjoittavan yrityksen tulee olla Suomeen rekisteröity. Ulkomaille rekisteröidyn yrityksen avulla voidaan helposti harjoittaa harmaata taloutta. Lisäksi toiminnan valvominen vaikeutuu tai on jopa mahdotonta, mikäli yritys on rekisteröity ulkomaille. Näin ollen riski, että suomalainen yhteiskunta jää ilman sille kuuluvia veroja ja veroluonteisia maksuja, kasvaa suureksi. Halvemman työvoiman maahan rekisteröity yritys saattaa käyttää palkkakustannuksiltaan halvempaa ulkomaista työvoimaa. Edellä mainittu voi pahimmillaan johtaa tilanteeseen, jossa Suomessa työskentelevälle kuljettajalle ei makseta täällä elämiseen riittävää ansiota. Ulkomailta tuodulla työvoimalla ei välttämättä ole kielitaitoa eikä paikallistuntemusta. Kuljettajien rikosrekisterin tarkistaminen ei ole myöskään käytännössä mahdollista.

Taksiala on muutakin kuin asiakkaan kuljettamista paikasta A paikkaan B. Asiakas ja kuljettaja ovat usein kahdestaan autossa. Ajo-ohjeet voi saada navigaattorista, mutta se ei kykene tulkitsemaan asiakasta ja hänen tarpeitaan. Taksilla liikkuvat asiakasryhmät, jotka vaativat kuljettajalta erityistä osaamista sekä luotettavuutta. Tällaisia asiakasryhmiä ovat esimerkiksi vanhukset, lapset ja vammaiset. Tämä lähtökohta asettaa tiukat vaatimukset kuljettajalle. Tästä syystä kuljettajien kielitaitovaatimuksista ja henkilökohtaisesta ammattiajoluovasta ei tule tinkiä. Ammattiajoluupa tulee olla viranomaisen välittömästi peruutettavissa, mikäli luvanhaltija syyllistyy rikkeisiin tai ei ole sovelias harjoittamaan taksinkuljettajan ammattia. Asiakkaana voi olla lapsi, kehitysvammainen, päihtynyt tai muuten vajaavaltainen. Heillä voi olla ja usein onkin hyvin haastavia erityistarpeita kyydin suhteen.

Suomessa taksiliikennettä harjoittavalla yrityksellä tai yrittäjällä tulee olla jokaiselle taksiautolle autokohtainen taksiliikennelupa. Auton, jolla harjoitetaan taksiliikennettä, tulee olla rekisteröity Suomeen. Nykyisellä autoverokäytännöllä ulkomaille rekisteröidyt ajoneuvot aiheuttavat valtiolle verotulojen menetystä ja ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon tieliikennekelpoisuuden valvominen on erittäin vaikeaa. Tämä myös vääristää kilpailua. Jokaista autoa kohden tulee olla taksilupa, jotta liikennöintiä voidaan valvoa. Rikkeistä, kuten verovelvollisuuksien hoitamatta jättämisestä, pitäisi liikennelupa voida peruuttaa. Mikäli autoilla ei ole yksilöityä liikennelupaa ja/tai taksiryitys on rekisteröity ulkomaille, mahdollisten rikosten tai veroepäselvyyksien selvittäminen voi olla erittäin vaikeaa. Lisäksi viranomaisilla tulee olla tieto, kuinka monta taksilupaa eli taksia on liikenteessä ja kuka vastaa taksin liikennöinnistä.

Esitämme taksiliikenteessä olevien ajoneuvojen rekisteritunnuksen muuttamista siten, että se vastaisi liikenneluvan numeroa ja kilpi muutettaisiin esimerkiksi keltaiseksi nykyisen kolmen kirjaimen ja kolmen numeron sijaan. Tämä helpottaisi valvontaa ja kuluttaja voisi tunnistaa luvallisen taksin varmasti.

Matkan veloituksen perustuessa kuljettuun matkaan tai käytettyyn aikaan tai näiden yhdistelmään, tulee ajoneuvoon asentaa hyväksytyllä asentamalla hyväksytty ja sinetöity taksimittari. Taksamittarin esittämä kustannus matkalle tulee olla asiakkaan nähtävillä koko matkan ajan. Asiakas pystyy arvioimaan/laskemaan ajettavan kyydin hinnan automerkistä tai kuljetusyrityksestä riippumatta. Ollaanko nyt liikenneministeriön liikennekaari-esityksen myötä keksimässä pyörää uudelleen ja samalla palaamassa aikaan 20 vuotta sitten? Olemassa oleva teknologia mahdollistaa ajantasaisen taksamittarin digitaalisen seurannan ja sitä kautta kirjanpitolain velvoitteista huolehtimisen ja valvomisen. Esitetty älypuhelimien käyttö taksamittarina ja maksuvälineenä on epäluotettavaa. Lisäksi älypuhelin on helposti hakeroitavissa. Pääkaupunkiseudullakin on vielä useita katvealueita, joissa puhelinyhteydet ovat huonot, maaseudusta puhumattakaan.

Konkurssikeinottelujen määrä taksialalla on huomattavan vähäinen – sitä ei ole olemassa. Nykyinen lupakäytäntö estää sen tehokkaasti, koska liikenneluvista ja niiden velvoitteista vastataan henkilökohtaisesti. Jos taksiluvat muutetaan yhtiökohtaisiksi, se antaa mahdollisuuden konkurssikeinotteluun, mikä varmasti vääristää kilpailua. Ilmiö on tuttu raskaan liikenteen puolelta. Nykyinen lupajärjestelmä on toimiva ja oikeudenmukainen. Kuljettajan siirtyminen palkatusta kuljettajasta eli kisällistä autoilijaksi, on ansaittu omalla työllä. Kun autojen määrä on rajattu,

se antaa mahdollisuuden hoitaa taksiyritystä rehellisellä tavalla asiaankuuluvat veloitteet hoitaen. Jos veloitteet, kuten verot ja työnantajamaksut, jätetään hoitamatta, yrittäjä menettää lupansa. Tämä on jo riittävä syy hoitaa yritystä hyvin.

Esitetty 10 000€ summa, jonka saisi ajaa ilman minkäänlaisia liikenne- tai ammattiajolupia, on suora kädenojennus harmaalle taloudelle. On täysin mahdotonta valvoa näitä rahavirtoja mitenkään. Miksi kukaan maksaisi vapaaehtoisesti veroja, jos yrittäjällä kiinni jäädessään ei ole mitään menetettävää kuten liikennelupa? Käsityksemme mukaan liikennekaaren toteutuminen mahdollistaisi myös rahanpesun.

Tällä hetkellä taksialalla työttömyys on nolla. Työpaikkoja on enemmän avoinna kuin työvoimaa saatavilla eli kaikki alalle haluavat ja kuljettajakurssin hyväksytysti suorittaneet työllistyvät varmasti. Alalla on myös paljon kuljettajia, jotka eivät koskaan halua yrittäjiksi, vaan tulevat tekemään uransa palkattuina työntekijöinä luottaen ja tietäen, että työnantajat hoitavat kaiken asianmukaisesti. Taksiyrittäjät ovat mikroyrittäjiä, jotka yrityksen pienuudesta huolimatta pystyvät työllistämään useitakin henkilöitä ja tarjoamaan joustavasti myös tilapäistyötä niitä tarvitseville. Suunniteltu alan täydellinen vapauttaminen ja mahdollinen vapaamatkustajien salliminen luvanvaraisen järjestelmän rinnalla ilman lupia ja veloitteita lähes pakottaa kuljettajat joko ryhtymään yrittäjiksi tai vaihtamaan alaa. Kukaan veloitteensa maksava yrittäjä ei pysty hintoja polkemalla tarjoamaan palveluja saati palkkaamaan työvoimaa. Harmaan talouden kanssa on mahdotonta kilpailla.

Kuljettajan näkökanta liikennekaareen

Hallituksen esityksen tavoitteena on muun muassa mahdollisimman monen palkansaajan siirtyminen yrittäjäksi. On kuitenkin henkilöitä, jotka eivät ole joko luonteeltaan tai olosuhteistaan johtuen soveliaita tai edes halukkaita yrittäjäksi. Nämä henkilöt voivat kuitenkin olla varsin hyviä taksinkuljettajia, palkkatyövoimaa. Liikennekaaren esityksen toteutuminen lausuntokierroksella olevan mukaisena tekee palkatulle kuljettajalla mahdottomaksi turvata palkkasaatavansa ongelmatilanteissa. Onko esityksen tarkoituksena poistaa alalta palkkatyövoima kokonaan ja siirtää palkattu työvoima tukiverkkojen ulkopuolelle? Pienyrittäjän asema Suomessa on tunnetusti kehnosti turvattu. Nykyinen käytäntö ”ajamalla autoilijaksi” antaa palkatulle kuljettajalle aikaa havaita, onko hänessä ainesta yrittäjäksi. Nykymalli on toimiva, sillä saadaan alaan sitoutuneita pitkän linjan yrittäjiä.

Jotta saisi jonkinlaisen ymmärryksen alan vaativuudesta, on taksinkuljettajan ammattia harjoitettava riittävä aika. Paikkakunnasta riippuen aika hieman vaihtelee, mutta noin kolmen vuoden kuljettaja-ajan jälkeen on palkatun kuljettajan mahdollista anoa omaa liikennelupaa ja siten siirtyä yrittäjäksi. Yrittäjäksi siirtyminen on mahdollista kaikille hyvämaineisille kuljettajille.

Taksiala on hyvä esimerkki ammatista, jonka voi oppia vain tekemällä. Alaa ei voi oppia täysin oppilaitoksessa eikä lyhyeltä kuljettajakurssilta valmistuta kaiken osaavana. Tuoreelle kuljettajalle tarvitaan tukiverkko, jonka käytännössä muodostavat jo osaavat kollegat sekä autoilijayhdistysten taksitarkastajat. Tukiverkosta huolimatta moni kuljettajakurssin käynyt jättää alan jo lyhyen kokeilun jälkeen huomattuaan, ettei sovellu alalle. Monella alalle haluavalla on se käsitys, että taksinkuljettajana toimimiseen riittää auton ajaminen.

Nykykäytännön mukaan taksinkuljettajan on täytettävä päivistysvelvollisuutensa, vaikkei ajaisi yhtään kyytiä koko ajovuoronsa aikana. Ei edes Suomen suurimmissa kaupungeissa ole riittävästi ajoja läpi vuorokauden.

Miten voidaan turvata kattavat kuljetuspalvelut koko maassa, jollei mitään velvollisuuksia ole?

Lyhyesti

Taksien tilauskeskukset ovat olleet aikaansa edellä aina. Jo 1980-luvulla otettiin pääkaupunkiseudulla käyttöön ensimmäinen ATK-pohjainen tilausvälitysjärjestelmä. Ala on kehittänyt itse itseään asiakaskunnan vaatimusten muuttuessa.

Suomi on ollut taksialalla aina yksi edelläkävijöistä. Täällä on ollut useita erilaisia maksuvaihtoehtoja tarjolla jo vuosikymmeniä. Esimerkiksi Keski-Euroopassa ei ole mitenkään itsestäänselvyys, että voit maksaa kyydin luottokortilla.

Taksi on mahdollista tilata tai varata käyttöönsä:

- valtakunnallisella älypuhelinsovelluksella
- pääkaupunkiseudun kahdella erilaisella älypuhelinsovelluksella
- tekstiviestillä
- soitonsiirrolla tolppapuhelimesta suoraan autoon
- asiakkaan ja lähimmän vapaan auton paikallistavalla puhelulla
- suurtilaajapäätteellä
- kättä heilauttamalla
- menemällä lähimmälle taksiasemalle

Älypuhelimia on ollut käytössä vasta muutaman vuoden eikä kukaan tiedä, mihin suuntaan kehitys on menossa. Voiko silloin rakentaa kestäväää kehitystä pelkästään älypuhelimien varaan ja kutsua sitä digitalisaatioksi?

On pelottavaa huomata, että lainsäädäntöä kehitetään uskomusten, oletuksien, luulojen ja toiveiden varassa. Liikennekaari-esitykseen sisältyy tarkoitushakuista vääristelyä. Kysymys kuuluukin, kenen taskuun kerätään varoja?

Liikenne- ja viestintäministeriö teetti pitkän raportin maista, joissa taksiala on vapautettu säännöstelystä. Vaikutukset olivat jotakin aivan muuta kuin liikennekaarella on kuvailtu. Hinnat nousivat, palvelu huononi ja saatavuus heikkeni muualla kuin suurissa kaupungeissa.

Suomi sijoittuu Pohjoismaiden halvimmaksi taksin taksavertailussa. Kallein kuluerä taksiautoilijalle ovat välilliset ja välittömät palkkakulut, jotka ovat noin 60 prosenttia auton tuotosta.

Vantaalla 23.5.2016

Vantaan Taksinkuljettajat ry



Kaj Dahlgren  
puheenjohtaja