

Antti Rajalin

antti.rajalin@live.com

+358 45 351 351 1

Espoo

23. toukokuuta 2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

ASIA: Lausuntopyyntö 18.4.2016 LVM/2096/032015, hallituksen esitys liikennekaareksi

Taksiliikenne Suomessa toimii nykyisin n. 9500:n ammatinharjoittajan voimin. Taksirytykset ovat lähes pääosin yhden auton yrityksiä, jotka työllistävät "työläisyrittäjän" lisäksi usein, varsinkin kaupungeissa, myös 1-2 kaksi työsuhteista kuljettajaa. Jokainen taksialalla toimiva joutuu säännöllisesti osallistumaan jatkokoulutukseen, yrittäjät mukaan luettuna.

Nykyisellä järjestelmällä on pystytty luomaan koko maan kattava, tasalaatuinen ja turvallinen taksijärjestelmä muun joukkoliikenteen osaksi. Suomessa taksin kyydittäväksi uskaltaa kuka tahansa antaa minkälaisen arvolastin tahansa lapsista tietokoneisiin, lompakoihin, avaimiin, passeihin jne. Jos palvelussa esiintyy ongelmia, palveluntuottaja, auto ja sen kuljettaja löytyvät nopeasti. Reklamointi taksitarkastajille on helppoa.

Suomen taksien taksat ovat kansainvälisten tutkimusten mukaan edulliset. Taksin hinta Suomessa Pohjoismaiden edullisin ja taksitiheys asukasta kohti Euroopan tiheimpiä.

Esimerkiksi Ruotsissa, jossa taksiliikennöinti on vapautettu, taksien hinnat ja taksitiheys jäävät kauaksi Suomesta.

Taksien hintojen osalta hallituksella pitäisi olla maan paras tieto taksien kannattavuudesta ja kulurakenteesta. Valtioneuvosto määrää vuosittain tarkan taloudellisen tutkinnan jälkeen taksien enimmäistaksat ja varmistaa näin, ettei hinnoissa ole yhtään ylimääräistä ilmaa. Hintojen laskeminen on siis mahdollista ainoastaan tinkimällä pakollisten maksujen, verojen, työvoiman sivukulujen, maksettujen palkkojen, vakuutusten maksamisessa.

Esitetyn liikennekaaren vaikutusarvioita ei ole tehty, eikä esiin nostettuja väitteitäkään ole perusteltu lainkaan kestäväillä, tutkimuksiin tai muuhunkaan tietoon perustuvilla argumenteilla.

Liikenneministeri Anne Bernerin johdolla tehty esitys liikennekaareksi onkin nähtävä lähinnä ideologisilla perusteilla tehdyksi yritykseksi muuttaa Suomi markkinatalousyhteiskunnaksi, jossa valtion osallistuminen ja kaikenlainen sääntely minimoidaan seurauksista piittaamatta.

Mitä liikennekaaresta seuraa Suomen taksiliikenteelle

Julkisuudessa on puhuttu paljon tulevista ongelmista taksin tarjonnassa maaseudulla ja kaupunkien ulkopuolella. Tämän jokainen alalla toimiva voi varmasti todeksi allekirjoittaa.

Vähemmän on kuitenkin tuotu esiin niitä vaikutuksia, joita esitetty lakikokonaisuus toisi mukanaan suurten kaupunkien taksiliikenteeseen.

Suurissa kaupungeissa taksiliikenne tulee keskittymään suurille toimijoille ja toimijoille, jotka taloudellisen pakon edessä joutuvat harjoittamaan taksiliikennettään harmaan talouden liepeillä. Näin käy väistämättä, mikäli liikennekaari tulee voimaan tällaisenaan.

Anne Bernerin liikennekaaren osana oleva pienimuotoinen 10 000 €:n liikevaihtoon saakka kaikille mahdollinen ilman lupia mahdollistettu ja sallittu taksiliikenteen harjoittaminen on nähtävä Bernerin esityksen pelillisenä "tinkimisvarana", josta voidaan helposti ja perustellusti luopua, kunhan esitys vain muuten hyväksytään, niin absurdilta ehdotukselta se näyttäytyy mistä tahansa näkökulmasta tarkasteltuna. Tästä huolimatta esityksen tähän osuuteen on puututtava, koska se paljastaa kattavasti kuinka lyhytnäköisellä otteella Suomea liikenne- ja viestintäministeriö Bernerin johdolla haluaa kehittää.

Uber ja muut vastaavat taksirytykset.

Onko Suomen edun mukaista tukea maailman suurinta taksirytystä Uberia vapauttamalla se kaikista työnantajan velvollisuuksista, veroista, eläkemaksuista, työntekijöiden sosiaaliturvamaksuista, alaan kuuluvista vakuutusmaksuista jne.?

Tämän amerikkalaisen suuryrityksen massiivisen lobbauksen seurauksena on Anne Bernerin johtama ministeriö ja suuri osa mediaakin omaksunut näkemyksen, että Uberin toiminnassa olisi kysymys nykyisin niin seksikkäästä jakamistaloudesta(!). Ja että tällä perusteella tämän laittomilla kuljettajilla taksiliikennettä harjoittavassa yrityksessä työskentelevät eivät tekisi oikeaa työtä, vaan "pienimuotoisesti vain vievät mennessään ja tuovat tullessaan".

Samalla yhtiö kerää kunkin pitkää päivää tekevän työntekijän liikevaihdosta 20% verottomina tuloina Suomen verottajan ulottumattomiin.

Uber ehti tosin jo lausua julkisuudessa, että tuo 10 000 €:n raja ei ole tarpeeksi, vaan sitä pitäisi nostaa. Esillä on ollut tapaus, jossa Uberin palveluksessa ollut kuljettaja oli tehnyt täyttä kuusipäiväistä viikkoa 3,5 kk ja päässyt 12 000€ liikevaihtoon. Ei ole uskottavaa kuvailla tätä toimintaa miksikään jakamistaloudeksi.

Tämän toiminnan valvonta on mahdotonta. Verottajan edustajat ovat kertoneet olevansa voimattomia tämänkaltaisten massaverorikosten edessä. Poliisi ei kykene tälläkään hetkellä paljastamaan laittomia, taksiluvattomia, Uberin työntekijöitä kuin satunnaisesti. Tutkinta olisi maailman yksinkertaisinta rikoshistoriassa: kotietsintä yrityksen tietokantoihin. Mutta palvelimet eivät ole Suomessa, ja poliisikin on voimaton.

Oli raja mikä tahansa, se ei estä ko. yritystä vain rekrytoimasta lisää kuljettajia, jotka sitten ovat liikevaihtorajojensa kanssa yksin, kun ne ylittyvät ja kun olisi toimintaa jatkaakseen perustettava oikea yritys. Eikä oikean taksirytyksen perustaminen olekaan heille oikea, taloudellisesti järkevä vaihtoehto.

On nimittäin niin, ja tämä Anne Bernerillä on hyvin tiedossa (ministeriöllä on kattavat tiedot taksien kulurakenteesta enimmäistaksojen määrittämiseksi), ettei laillista taksirytystä tuolla 12000/3,5kk liikevaihdolla voi kauaa pyörittää. Taksin vähimmäiskulut kuukaudessa ovat n.4000-5000€.

On myös muistettava, että ulkomailta saadut tulot on erittäin helppo piilottaa, ulkomaisille pankkitileille ja Paypal:in kaltaisten kansainvälisten maksujärjestelmien avulla, jolloin esimerkiksi

työttömyyskorvausten ja muiden sosiaalietuuksien nauttiminen on täysipäiväistä työtätekevälle Uber yms. työnvälitysjärjestelmän työntekijälle helppoa arkea.

Uber välittää työtä ja on taksikuljetusyritys, siitä huolimatta, että se ei omista autojaan ja välittää työn digitaalisesti. Näin on jo todettu mm. Uberin kotimaassa, Yhdysvalloissa.

Maaseudun pojat ja maahanmuuttajat

Liikenneministeri Bernerin tavoitteena on tuoda nopea helpotus kaupunkien maahanmuuttajien ja syrjäseutujen "poikien" työllistymisongelmaan. Kun kielivaatimuksia ei ole ja ihmisellä on ajokortti, on hänellä ammatti. Viranomaisen on helppo osoittaa hänelle työ välittömästi. Ala ajamaan taksia. Tuet loppuvat, eikä maahanmuuttajan koulutukseenkaan tarvitse enää panostaa. Kaikki ovat tyytyväisiä. Vai ovatko?

Anne Bernerin esittämä liikennekaari ajaa väistämättä suurimman osan Suomen taksin 9500:sta ammatinharjoittajasta lopettamaan "duunariyrityksensä" auttamattoman kannattamattomana.

Liikennekaareen sisälle kirjoitettu tavoite on avata suurille, kansainvälisillekin, toimijoille esim. maassa jo toimiville linja-autoyhtiöille mahdollisuuden tehdä taksialan kannattavilla osilla suuria voittoja, joista, kuten tunnettua, suomalainen yhteiskunta ei verotuloina hyödy lainkaan. Keskustan ja kokoomuksen tavoitteena on luoda harvoille rikastuksen tilaisuuksia, toimivan, turvallisen, edullisen ja koko maan kattavan taksialan kustannuksella.

Uber ja muut vastaavat kuljetusyritykset, Taxify jne. voivat rekrytoida ilman minkäänlaista työnantajan riskiä niin monta työntekijää kuin ikinä katsovat tarpeelliseksi. Kielitaidottomat Suomalaista yhteiskuntaa tuntemattomat ottavat vastaan työpaikan ja työn, joka jonkin ajan kuluttua pitäisi lain mukaan muuttaa yritykseksi, jolla ei silloin syntyvien suurien kulujen vuoksi olisikaan enään mitään laillista mahdollisuutta välttää konkurssia. Yritys jäisi perustamatta ja suurin osa kuljettajista jatkaisi edelleen samalla tavoin pienimuotoisena työntekijöinä, nyt siis laittomasti.

Vaikka valvonta onkin vaikeaa, koko ajan suurempi osa näistä velvoitteita pakoilevista jää kiinni ja saavat samalla raskaat sanktiot viranomaisilta kannettavikseen. Ja ovat siten velkoineen suomalaisen yhteiskunnan ulkopuolella ennen kuin siihen ehtivät edes integroituaan.

Ulkoministeri Timo Soinin esiintuoma termi Villi Länsi taksialalla, ei ilmaisun raflaavuudesta huolimatta, ole lainkaan epärealistinen tulevaisuudenkuva, sillä sellaiseksi taksiala tulee Bernerin visioiden vuoksi muuttumaan.

Syntyy epätavallisia taksirytyksiä.

Kaikilla ei ole omaa autoa ryhtyessään ajamaan uudenmuotoista taksia. Klaanit, klikit, käytettyjen autojen kauppiat jne. perustavat taksirytyksiä, laillisia tai laittomia, jotka vuokraavat taksejaan kielitaidottomille uussuomalaisille ja sitovat nämä ihmiskauppaa muistuttaviin työsuhteisiin autoillaan ja velkasuhteillaan.

Markkinoita jaetaan, erilaisten ryhmittymien omimat alueet ja taksiasemat ovat arkipäivää, oikeutta ajaa näiltä taksia myydään suojelurahaperiaatteella, tai pidetään muilla keinoin omien hallussa.

Nämä kehityskulut saattavat tuntua kaukaahaetuilta, mutta eivät sitä ole. Kyse on alan jokapäiväisestä arjesta esim. USA:ssa (vrt. tilanne Bostonissa).

"Mutta eihän tämmöistä Suomessa voisi koskaan..."

Kyllä voi ja on tapahtunutkin. Joitakin vuosia sitten Suomen kaupungeissa, mm. Turussa, pimeät taksit perustivat omia taksitolppiaan, keskeisille paikoille, joilta oikeat taksit eivät väkivallan vuoksi uskaltaneet ottaa asiakkaitaan kyytiin.

Maaseudun pojat varmaankin välttyvät tällaiselta, mutta kaupungeissa tilanne tulee kehittymään näin.

Lupajärjestelmä, tarveharkintainen taksien lukumäärä ja säädellyt hinnat

Ministeri Bernerin ja liikennekaarta kannattavien käyttämä luonnehdinta: "Taksilupien *osittainen* vapauttaminen, taksien luvanvaraisuus säilyy", on sumuverho, jonka tarkoituksena on peittää hankkeen liian radikaalilta kalskahtava sisältö ja muokata se poliittisesti helpommin sulavaan muotoon.

Tosiasiassa kyse on taksialan täydellisestä ja ehdottomasta vapauttamisesta. Tässä suunnitelmassa säilytetyllä luvanvaraisuudella, ei ole hankkeen aiheuttamien haittojen näkökulmasta mitään käytännön merkitystä. Liikennekaaren perusteella, tulevaisuudessa, kuka tahansa voi aloittaa taksitoiminnan Suomessa, ilman minkäänlaista kontrollia.

Tästä valitettavasti seuraa ulkoministeri Soinin kuvailema villi länsi.

Taksinkaltainen liiketoiminta on rahanpesussa tehokas ja varma pesukone. Osoittaakseen merkittävää liiketoimintaa, ei yrityksen tarvitse tehdä juurikaan muuta kuin pitää huolta, että taksin mittariin kertyy kilometrejä ja että firman bensakortilla tankataan. Esimerkiksi ravintolassa vaaditaan mittavat raaka-ainehankinnat, henkilökuntaa kokeista tarjoilijoihin ja siivoojiin.

Ehdotettu lainsäädäntö avaa järjestäytyneelle rikollisuudelle ennen näkemättömät mahdollisuudet kotiuttaa rikollisella toiminnalla hankittuja varoja laillisiksi tuotoiksi. Mikään ei tule estämään järjestäytyneen rikollisuuden liepeillä toimivia piirejä perustamaan esimerkiksi 50 auton taksiyhtiötä.

Jokaisen auton käteiskassaan syötetään vaikkapa 200€ käteistä. Kun hinnoittelu on vapaata, kyse ei ole muusta kuin yhdestä mystisen venäläisen liikemiehen kyydistä lentokentälle.

Vuositasolla pestyä rahaa syntyy vajaat 2 000 0000.

Anekdoottina: columbilaisella Pablo Escobarilla oli myös taksiryitys, kolmen auton firma teki viikossa 5 000 000\$ liikevaihdon.

Tällaista toimintaa ei tietojeni mukaan Suomessa ole esiintynyt.

Suomessa taksien määrää säännellään tällä hetkellä kulloisenkin kysynnän ja tarpeen mukaan ja valtioneuvosto säättää taksien enimmäistaksat. Taksilupa myönnetään henkilökohtaisena yrittäjälle. Lupaa ei voi siirtää eikä sitä voi myydä. Kun toiminta loppuu eläköitymisen tai jonkun muun synn vuoksi, lupa palautetaan ja se myönnetään seuraavalle kelpoisuusehdot täyttävälle hakijalle.

Tämä lainsäädäntö on Suomalaisen taksijärjestelmän menestystarinan ydin. Nämä säännökset ehkäisevät tehokkaimmin kuin mikään muu, kaikki edellä mainitut ongelmat, jotka ovat väistämättä osa yhteiskuntaamme, mikäli ala vapautetaan.

Esitellessään liikennekaarihanketta ministeri Berner kertoi, että toteutuessaan uusi järjestelmä mahdollistaa taksin saamisen lennosta niinkuin joissakin maissa on mahdollista. Hänellä oli mielessään amerikkalaisen elokuvan kohtaus, jossa sankaritar syöksyy sateessa kädet heiluen ja kimeästi viheltäen kadulle taksia pysäyttämään.

Nykyinen taksien tilausjärjestelmä Suomessa perustuu taksiasemiin ja digitaaliseen ajovälitysjärjestelmään, joissa vapaat taksit ovat tarkassa järjestyksessä, ja joista kyydin tilajalle erilaisilla tietokannan hakuketjuilla löydetään ja lähetetään osoitteeseen vapaa taksi. Taksin saa lennosta ja taksiasemalta.

Liikennekaari todellakin aiheuttaa Bernerin haaveileman uudistuksen. Esimerkiksi Helsingissä, jossa jo kolmekymmentä autoa saa aseman seudun tukkoon, sadat vapaat taksit ajavat epätoivoisesti edestakaisin kaupungin katuja löytääkseen tuon filmin sankarin.

Viisasta. Ympäristöystävällistä. Sujuvaa?

23.5.2016, Espoossa

Antti Rajalin