

Plenum

Tisdag 18.4.2017 kl. 14.00—16.24

7. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 161/2016 rd

Utskottets betänkande KoUB 3/2017 rd

Andra behandlingen

Talman Maria Lohela: Ärende 7 på dagordningen presenteras för andra behandling. Innehållet har godkänts i första behandlingen och lagförslagen kan nu antas eller förkastas.

Debatt

14.49 **Juhana Vartiainen kok:** Arvoisa puhemies! Liikennepalvelut ovat tärkeä talouden toimiala, joka tuottaa merkittävän osan bruttokansantuotteesta ja on muille toimialoille tärkeä välipanos. Kun digitalisoituvassa ja automatisoituvassa taloudessa liikkumisen tavat muuttuvat monella tapaa, hallituksen ja ministeri Bernerin lähtökohta on täsmälleen oikea: lisätään mahdollisuuksia erilaiseen liikkumiseen ja kuljetukseen perustuvalla liiketoiminnalla, [Jari Myllykosken välihuuto] luodaan markkinoita ja puretaan markkinoille tuleminen esteitä ja yksinoikeuksia.

Liikkuminen on myös tärkeä toimiala, kun keskustellaan vähemmän koulutettujen ihmisten työtilaisuuksista. Emme siis vielä voi tietää, millaiset liikkumisen tavat ja sopimusmuodot ovat tulevaisuutta, mutta kaikkein paras tapa on tietysti luoda mahdollisimman paljon vapautta ihmisten ja yritysten omalle yritteliäisyydelle ja kekseliäisyydelle. Se laskee kustannuksia, mikä on tärkeää paitsi kotitalouksille myös julkistaloudelle, joka ikään tyvässä Suomessa tulee olemaan huutavassa resurssipulassa.

Digitaaliset alusta- ja jakamistalouden liikeideat yleistyvät nopeasti. Hallitus on aivan oikein ymmärtänyt, että tätä kehitystä tulee tervehtiä myönteisesti. Samalla on huolehdittava turvallisuutta ja verokertymää ylläpitävästä sääntelystä, ja tältä osin lakiehdotus on järkevästi laadittu.

On hienoa, että taksiliikenteessä siirrytään vihdoinkin normaaliin elinkeinovapauteen. Ehkä voisi kysyä yleisesti: Miksi meidän maamme on tässä aina jälkijunassa? Onko aina oltava niin, että juuri Suomessa kynsin hampain pidetään kiinni vakiintuneista privilegioista? [Katja Taimelan välihuuto] Miksi emme voi naapurimaan tapaan olla etunenässä taksiliikenteen, apteekkitoimialan ja terveystalouden markkinoita hyödyntämässä suomalaisen kotitalouksien parhaaksi eli kansantalouden parhaaksi?

Pelottelu alueellisesta epätasa-arvosta kuulostaa sekin väsyneeltä. Markkinatalous on paras lähtökohta palvelujen tuomiseksi sekä keskuksiin että haja-asutusalueille. Milloin yleensä käy niin, että kun markkinoille tuloa helpotetaan, tarjonta vähenisi? Ja jos ongelmia ilmenee, totta kai niitä osataan sitten ratkaista. Ja mistä lähtien sosiaalidemokratia to-

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

della vastustaa kansainvälistä kilpailua? Koko hyvinvointimme ja tärkeiden julkis- ja hyvinvointipalvelujen rahoitus perustuu kilpailulle, kansainväliselle kilpailulle ja voittomotiivin hyödyntämiselle.

Arvoisa puhemies! Liikennepalvelu on siksi tärkeä laki, osa suurta asenteiden muutosta kohti suuremman markkinaehtoisuuden hyväksymistä. Suomessa on vanhastaan turhankin usein ajateltu, että kauppa on kauppiaita varten, sote sen henkilökuntaa varten, ruokatalous maataloustuottajia varten ja apteekit apteekkareita varten. Liikennepalvelu-uudistus on tässä suhteessa erittäin tervetullut ja näyttää toivottavasti suuntaa muillekin markkinaehtoisille kotitalouksien hyvinvointia kohentaville uudistuksille. On ironista, että myös vasemmisto, joka alun perin on syntynyt kohentamaan nimenomaan tavallisten kotitalouksien asemaa, on muuttunut korporatiivisessa Suomessa tuottajaetujärjestöjen tukijaksi, ja niin tässäkin asiassa. Onko tässä salissa tässä keskustelussa kukaan oppositiosta lainkaan, vähääkään osannut ja muistanut iloita siitä, että ihmiset voivat todennäköisesti kilpailun lisääntyessä liikkuu halvemmalla, kun muuten tässä salissa ollaan aivan kiinnosuneita pienimmästäkin tulonsiirron leikkauksesta, joka vaikuttaa kotitalouksien kulutusmahdollisuuksiin?

Akateemisessa taloustieteessä on myös analysoitu jakamistalouden vaikutuksia liikkumiseen autolla. [Katja Taimelan välihuuto] Siinä, missä omistusauto seisoo tyypillisesti yli 90 prosenttia ajasta ja taksiauto hieman vähemmän, Uber-tyyppisessä jakamistaloudessa päästään ylivoimaisesti parempaan käyttöasteeseen. Tulevaisuuden risteilevät robottiautot voivat vielä tilannetta muuttaa olennaisesti enemmän. Niinpä saamme liikkumisen ja kuljetuksen palvelut pienemmällä ajoneuvokannalla, mikä on puolestaan vaikkapa kaupunkiviihtyvyyden ja ympäristön kannalta kerrassaan suotuisaa ja tietysti laskee todennäköisesti liikkumisen kustannuksia.

Ja kustannuksista tässä pitkälti on myös kysymys. Suomalaista tähänastista liikkumisen normistoa on sanottu maailman parhaaksi, mutta se tuskin voi olla maailman paras, jos se on liian kallis. On myös usein vedottu siihen, mitä naapurimaassa Ruotsissa tapahtui taksipalvelujen vapauttamisen yhteydessä. Niistä lastentaudeista on opittu, ja me voimme [Välihuutoja sosiaalidemokraattien ryhmästä] Ruotsin taksivapautuksen alkuvaiheen opettelusta ja lastentaudeista ottaa oppia ja suojella kuluttajaa epäedulliselta hinnoittelulta. Todennäköisesti Suomessakin muutamien vuosien ja vuosikymmenten kuluttua ihmetellään, miksi niin kauan pidettiin kiinni hintaa nostavista ja tarjontaa rajoittavista privilegioista. — Kiitos.

14.55 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Laki liikenteen palveluista, tuttavallisemmin liikennekaari, on nyt toisessa käsittelyssään. Ennen pääsiäistä äänestimme tässä salissa 28 kertaa siitä, että nykyinen, maailman paras taksijärjestelmä olisi säilynyt ennallaan ja sitä olisi kehitetty nykyisen järjestämistavan ja sääntelyn hengessä. Nuo kaikki äänestykset hävisimme reippaasti, koska nykyiset hallituspuolueet ovat päättäneet ministeri Bernerin johdolla, että hinta- ja määrä sääntelystä luovutaan taksien kohdalla. Äänestimme myös siitä, että hallituksen esityksessä ollaan poistamassa pakettiautojen luvanvaraisuus ja tavaraliikennelupaa ei jatkossa enää edellytetä sisäisissä tavarankuljetuksissa sellaisilta traktoreilta, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Arvoisa rouva puhemies! Laki liikenteen palveluista oli ensimmäisessä käsittelyssä torstaina 6.4., ja pykälistä äänestettiin siis perjantaina 7.4. Mielenkiintoista oli saada torstain

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

keskustelun jälkeen Suomen Taksiliiton sähköposti, jossa he halusivat oikaista salikeskustelussa virheellisesti noussutta kuvaa siitä, että Suomen Taksiliitto olisi ollut jotenkin hyväksymässä lakiesitystä ja siihen liittyvää liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöä. Taksiliitto totesi, että se, että liikennekaari eli nykyiseltä nimeltään laki liikenteen palveluista olisi jotenkin Suomen Taksiliiton hyväksymä, ei pidä paikkaansa. Tätä illuusiota pidettiin tehokkaasti yllä keskustelussa hallituspuolueiden toimesta.

Mitä jatkossa tapahtuu? Hallituspuolueet ovat valmiita luopumaan muun muassa taksien asemapaikkavelvoitteesta, päivystysvelvoitteesta, autokohtaisista luvista, taksamittarista ja kuljettajan ammatillisesta kurssista.

Arvoisa puhemies! Pykälämuutokset hävisimme, vaikka vielä viime eduskuntavaalien aikaan 136 kansanedustajaa piti taksien kohdalla määrä sääntelyä hyvänä. Vastalauseemme pitää sisällään myös kolme lausumaehdotusta, ja ne kuuluvat seuraavasti:

"Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi nyt säädettävän lain ja erityisesti taksiliikennelain yhteentoimivuuden ja tekee viipymättä tarvittavat muutosesitykset ennen lain liikenteen palveluista voimaantuloa.

Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tarkasti lakimuutoksen vaikutuksia liikennemarkkinoihin kiinnittäen erityisesti huomiota harmaan talouden torjuntaan sekä erilaisten verojen ja velvoitteiden asianmukaiseen suorittamiseen. Norminpurku ei saa johtaa epäterveen kilpailun kasvamiseen.

Eduskunta edellyttää, että hallitus toimii nykyisen järjestämistavan ja sääntelyn hengessä taksilainsäädännön tulevassa alan kehittämisessä digitalisaation ja teknologian kehityksen myötä."

Tuota viimeistä lausumaehdotusta haluan vielä selventää ainakin liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Jaloselle, kun hän on mediassa tänään todennut, että meidän vastalauseemme olisi tarkoittanut, että taksiliikenne olisi jäänyt tulevaisuudessa oman sääntelynsä vangiksi ja menettänyt jopa Kela-kydyt. Täsmennän vielä tässäkin kohdin kaikille tiedoksi, että taksiliikenteen poistaminen lakiesityksestä ei tarkoita, että vastustamme taksiliikenteen kehittämistä ja vaadimme nykyiseen järjestelmään kahliutumista. Me vastustamme esitettyä täydellistä vapautusta markkinoiden varaan ilman vakuuttavia ohjauskeinoja.

14.59 Harry Wallin sd: Arvoisa puhemies! Kuten edustaja Taimela omassa puheenvuorossaan totesi, lain ensimmäisessä käsittelyssä useat hallituspuolueiden kansanedustajat antoivat ymmärtää, että Suomen Taksiliitto on hyväksynyt hallituksen esityksen ja liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön. Se ei pidä paikkaansa, sillä kuten edustaja Taimela totesi, me kaikki kansanedustajat saimme 6.4. Suomen Taksiliitolta sähköpostiviestin, jossa oikaistiin tämä virheellinen tieto, joka täällä oli annettu yleiskeskustelun aikana. Linaan nyt Taksiliiton sähköpostia:

"Viitaten torstaina 6.4.2017 eduskunnan täysistunnossa käytyyn keskusteluun otsikon mukaisesta asiakohdasta haluamme ystävällisesti oikaista keskustelusta virheellisesti noussutta kuvaa siitä, että Suomen Taksiliitto ry olisi jotenkin ollut hyväksymässä lakiesitystä ja siihen liittyvää liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöä. Suomalaisten taksiyrittäjien järjestönä olemme toki käyneet erittäin paljon keskusteluita jo lain valmisteluvaiheessa niin liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesten kuin asiaa valmistelleen ministerin kanssa. Olemme myös osallistuneet valmisteluun liittyneisiin erilaisiin tilaisuuksiin ja tapahtumiin tuoden näkemyksemme lainsäädännön kehittämiseen. Suomen Taksiliitto ry:n

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

kanta on ollut koko prosessin ajan, että paras mahdollinen lainsäädäntö olisi saatu nykyä kehittämällä. Nykylain pohjalta olisi ollut mahdollista saada aikaiseksi sellainen lainsäädäntö, joka olisi turvannut asiakkaan aseman ja palveluiden saatavuuden koko maassa kaikkina vuoden päivinä."

Tänään olemme saaneet myöskin Helsingin ja pääkaupunkiseudun taksiyrittäjiltä viestin, johon on liittynyt myöskin laaja mielenosoitus hallituksen esitystä vastaan.

Arvoisa puhemies! Toteaisin edustaja Vartiaiselle, joka täällä kertoi, että Suomi on jälkijunassa taksilainsäädännön uudistamisen osalta, että se ei pidä paikkaansa. On huomattava, että taksien säätely on pääsääntö koko Länsi-Euroopassa ja jopa Yhdysvalloissa, puhumattakaan Pohjoismaista. Missään ei ole vielä tehty onnistunutta taksialan säätelyn purkua, vaan nekin harvat maat, jotka ovat tähän lähteneet, Ruotsi, Hollanti, Irlanti, potevat valtavia ongelmia ja tekevät koko ajan uutta säätelyä epäkohtien korjaamiseksi. Miten pelkkään markkinatalouteen perustuva malli voisi onnistua harvaan asutussa Suomessa, jossa kansalaiset ja yhteiskunnan vastuulla olevat taksipalvelut ovat täysin riippuvaisia toimivasta taksijärjestelmästä?

Nyt hyväksytty hallituksen esitys merkitsee suurelta osin taksipalveluiden voimakasta heikkenemistä tai jopa loppumista useissa maaseutumaaisissa kunnissa. Ruotsista ei ole haluttu kokemuksia ottaa, vaikka olisi jotain kannattanut kuitenkin selvittää. Ruotsissa vaaditaan kuluttajansuojan ja verotuksen vuoksi takseissa luvat ja oikeat taksamittarit ja taksien pitää, kuten muissakin Euroopan maissa, näyttää takseilta.

Arvoisa puhemies! Kannatan edustaja Taimelan tekemiä lausumaehdotuksia.

15.03 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Ihmisten liikkumisen tarpeet muuttuvat, ja ne muuttuvat kiihtyvällä vauhdilla. Me matkustamme enemmän, ja me liikumme ja pendelöimme myöskin työmatkojen muodossa entistä enemmän. Liikenteessä käytettävä volyymi on noin 30 miljardia euroa, joka koskee siis niin henkilö- kuin tavaraliikennettä, joten puhumme isosta kakusta.

Nyt käsittelyssä olevien liikenteen tulevaisuuden palvelujen tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa tälle sektorille. Kun hallituksen esitys tuli meille liikennekaarena eduskuntaan, niin se on vasta ensimmäinen vaihe. Toisessa vaiheessa käsittelemme sitten juna-, laiva- ja lentoliikennettä, mutta nyt käsitelty laki koski taksiliikennettä, joukkoliikennettä, kaupallista tavarankuljetusta tiellä ja taksinkuljettajien ammattipätevyyttä — siis hyvin suppea aihealue mutta hyvin laaja, ja siinä kuultiin kymmeniä ja kymmeniä asiantuntijoita.

Laki liikenteen palveluista yhdistää ja uudistaa henkilö- ja tavaraliikennettä ja niitä koskevaa säännöstöä. Liikennekaari, tai laki liikenteen palveluista, parantaa siis henkilö- ja tavaraliikenteen palveluntarjoajien kilpailukykyä ja myöskin matkojen yhdistämistä. On tarkoitus, että avoin data ja tietovarantojen parempi hyödyntäminen tukevat ja tuovat alalle uutta liiketoimintamahdollisuutta. Myöskin lippu- ja maksujärjestelmien yhteensovitettavuudessa tullaan näkemään erilaiset markkinat.

Tämän lain yhteydessä suurinta keskustelua käytiin ja käydään edelleenkin taksijärjestelmän uudenaikaisesta muuttumisesta. Lupakiintiöistä luovutaan, ja nykymuotoinen asemapaikka- ja enimmäishintasäätely muuttuvat. Toimijoiden olisi ilmoitettava asemapaikkansa ja päivystysaikansa eli pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa tulevaisuu-

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

dessakin. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa määräyksen taksiliikenteen palvelujen hinnoista, jos hinnat nousevat kohtuuttomiksi. Ammattimainen taksiliikenne jäisi luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutetaan toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennetään muun muassa poistamalla yrittäjäkoulutus. Mutta valiokuntakuulemisen jälkeen halusimme todeta, että vaikka yrittäjäkoulutus poistuu, niin me haluamme yrittäjäkokeen tai liikenteenharjoittajan kokeen säilyttää. Sillä haluamme turvata, että tuleva ja nykyinenkin taksiliikenne on ammattimaista ja turvallista sen käyttäjille.

Arvoisa puhemies! Ymmärrän hyvin keskustelun ja näkökulman siitä, että taksiliikenteeseen liittyvää keskustelua käydään nyt hyvin vilkkaasti. Sitä käydään ammattipätevyysasioista, taksien tunnistettavuudesta, taksamittareiden olemassaolosta, kuitinantovelvollisuudesta ja niin edelleen. Mutta suurin osa niistä asioista on omasta mielestäni pystytty blokkamaan valiokuntatyössä tehdyillä korjauksilla, täsmennyksillä ja sillä, että edelleenkin ammattipätevyys on se, jota vaaditaan ja kokeella mitataan. Taksien pitää olla tunnistettavissa, ja taksamittari tai vastaava laite on se, millä mitataan matkaa ja millä myöskin todennetaan hintaa, ja edelleenkin kuitinantovelvollisuus säilyy.

Arvoisa puhemies! Valiokuntakäsittelyssä me totesimme, että haluamme jättää valiokunnan lausumaehdotuksia. Niillä haluamme puuttua erityisesti epäkohtiin, joilla uusi toimintaympäristö luodaan, mutta varmennetaan se, että pystymme hyvin nopealla aikajänteellä valtioneuvoston käsittelyllä puuttumaan tilanteisiin, jotka eivät ole hyvällä mallilla. Muutoksiin siis pitää reagoida nopeasti, jos havaitaan epäkohtia: pitää seurata tilannetta ja myöskin valvoa. Nämä kaikki haluttiin taata lausumaehdotuksilla, jotka ovat valiokunnan mietintöluonnoksessa. Niitä oli kolme, ja olen jotenkin pystynyt myöskin aistimaan, että oppositiopuolueiden jättämät vastalauseen mukaiset lausumaehdotukset on muotoiltu lähestulkoon samaan sävyyn miettien harmaata taloutta ja markkinahäiriöihin puuttumista ja niin edelleen. Eli vähän samoilla apajilla ollaan, samoilla linjoilla ja myöskin samoilla huolenaiheilla, joissa halutaan puuttua epäkohtiin, seurantaan ja sitten myöskin valvonnan riittävyys.

15.09 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Hyvät edustajat ja kansalaiset siellä lehterillä! Hallituksen esitys laeiksi liikenteen palveluista on herättänyt laajaa keskustelua täällä eduskunnassa ja kansalaisten keskuudessa ja myös on saanut muun muassa tänään helsinkiläiset ja pääkaupunkiseudun taksit liikkeelle omalla mielenilmaisullaan — tässä esityksessähän puretaan suomalaista taksilainsäädäntöä ja -sääntelyä merkittäväällä tavalla. Tästä käytiin laaja asiantuntijakuuleminen valiokunnassa, ja yhteinen esitys muotoutuu siltä pohjalta.

30 miljardin liikennemarkkinat on iso summa, jota tässä asiassa myös käsitellään. Taksimarkkinoiden osuus lieene siinä noin miljardin luokkaa tästä kokonaissummasta, mutta keskustelun määrästä voisi kuvitella, että puhutaan suuremmastakin asiasta.

Suomalainen taksihan on perustunut aina tarveharkintaiseen järjestelmään. Siinä on huomioitu asukasmäärä, asukastiheys, kaupunki- ja maaseuturakenne, ja sillä lailla on pystytty arvioimaan taksien tarve ympäri Suomea erilaisissa maakunnissa ja maakuntakeskuksissa, samoin pienillä maaseutupaikkakunnilla. Mielestäni nykyinen järjestelmä on toiminut hyvin.

Toki uutta järjestelmää ja vanhaa järjestelmää voidaan vertailla — ja vanhaa pitää kehittää, se on näin — mutta tässä suuntauksessa, missä nyt mennään, otamme tietoisesti

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

kyllä suuren riskin menemällä siihen järjestelmään, mitä muun muassa naapurimaa Ruotsissa 20 vuotta sitten kokeiltiin huonolla menestyksellä. Ruotsalaiset ovat korjanneet omaa esitystään tässä 20 vuoden aikana parempaan suuntaan, ja muun muassa Ruotsissa ja Tanskassa on tällä hetkellä minusta hyvin toimivat taksijärjestelmät, mitkä poikkeavat suomalaisesta nykyisestä järjestelmästä jonkun verran. Olisin henkilökohtaisesti halunnut, että Suomessa ei tätä virheloikkaa tarvitse tehdä, mutta jos halutaan pitemmän kaavan mukaan mennä, niin tämä on tietenkin yksi tapa uudistaa suomalaista järjestelmää, niin kuin perusteluteksteissä on sanottu.

Suomalainen taksin hinnoitteluperiaate on aiheuttanut aina keskustelua, onko taksi kallis Suomessa. Yhtenä hinnoitteluperusteenahan meillä on, että meillä on hintakatto säädelty, mutta missäänhän suomalaisen taksin alihintaa ei ole säädetty. Hinta voidaan sopia nykyiselläkin järjestelmällä aina matkaan lähtiessä. Suomessa on ollut jo pitkään käytettävissä, muun muassa Helsingin lentoasemalla, tämä, että hinta ilmoitetaan etukäteen auton ikkunoissa, taikka Helsingissä se näkyy niissä pisteissä, missä matkan voi tilata. Siinä ilmoitetaan aina, kuinka paljon kyseinen kyyti lentoasemalta esimerkiksi tänne Helsinkiin maksaa. Elikkä siinä mielessä tämä uudistus ei ole uudistus, vaan nykyisen toimivan järjestelmän käyttöönottoa siltä osin.

Taksamittarikäytäntö on Suomessa ollut hyvä, ja nykyiseenkin lakiin se tulee mutta on merkittävällä tavalla väljempi, koska siinä autossa pitää olla taksamittari tai vastaava aikaa ja matkaa mittaava laite, mikä tänä päivänä voi olla kännykkä tai vastaava laite, koska siinäkin pystytään matka ja aika mittaamaan yhtä lailla kuin taksamittarilla. Nykyinen järjestelmä Suomessa on sinetöity taksamittari, mikä pitää olla, ja katsastuksen yhteydessä aina se sinetti tarkistetaan. Taksit katsastetaan Suomessa vuosittain, ja näin ollen taksamittari ja tämä peruste, millä matkaa ja aikaa mitataan, on merkittävällä tavalla tarkempi kuin tuleva järjestelmä ja antaa esimerkiksi verottajalle ja kirjanpidollisesti paljon täsmällisempää tietoa. Nykyisestä mittaristahan saa päivittäisen ajomäärän, kilometrimäärän, tehdyt työtunnit, ajatut eurot, ajatut nolla-alvilliset eurot, jos on kuljetettu tavaraa — siinä on eri arvonalisäveropohja, se ilmoitetaan siinä nykyisessä kuitissa ja päiväraporteissa — ja näin on pystytty kirjanpidollisesti ja verotuksellisesti aika lailla tarkkaan jo hakemaan, että suomalainen tämänhetkinen järjestelmä on hyvin kontrolloitu noin verotuksellisesti ja harmaan talouden mahdollisuus on melko minimaalinen tänä päivänä.

Yksi asia, mikä erityisesti myös muuttuu, on tämä koulutuksen tarpeen määrittely. Itse asiassa taksiluvan saantiin tulevaisuudessa ei tarvita mitään koulutusta — riittää nuhteettomuus ja asianmukainen käytös menneisyydessä, niin saa taksiluvan. Kuljettajalta vaaditaan tulevaisuudessakin koe, mutta nykyjärjestelmään verraten yrittäjäkoulutuksesta luovutaan ja kuljettajakoulutuksestakin luovutaan koulutusmielessä. Henkilökohtaisesti pidän sitä tietenkin taaksepäinmenona, koska kyllä koulutus kaikella alalla, myös taksialalla, lisää palvelun laatua, turvallisuutta ja luotettavuutta.

Muutaman vertailun vielä haluan tähän puheen loppuksi ottaa. Esimerkiksi eurooppalaisissa maissa, Saksassa, on käytössä taksamittarit autoissa, ja taksin kulut ja rakenne ovat siellä merkittävällä tavalla Suomea edullisempia johtuen halvemmista autoista, halvemmista polttoaineista — ja varmaan työvoimakustannuksissakin on jonkun verran eroa — mutta erityisesti saksalaisen taksin lähtötaksa on merkittävästi halvempi kuin Suomessa, ja tästä syystä kaupunkimaisessa liikenteessä hintataso jää Suomea edullisemmaksi.

Tämänhetkinen EU-puheenjohtajamaa Malta on mielenkiintoinen esimerkki. Siellä ovat kaikki taksit luvallisia, mutta siellä on myös käytössä tällainen public taxi, mistä valiokun-

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

takuulemisen aikana annettiin ymmärtää, että tällainen kansallinen järjestelmä olisi merkittävällä tavalla halvempi. Itse testasin tammikuussa maltalaisen taksin, ja lentokenttäkyyti virallisella taksilla maksoi 20 euroa ja tällä public taxilla — mikä sattui olemaan Toyota Corolla — maksoi 22 euroa. Sain sillä lailla kuvan siitä, että kyllä tällainen kansallinen järjestelmä mahdollistaa tällaisen kirjavan taloudenhallinnan.

Valiokunta on tosiaankin omaan mietintöönsä lisännyt kolme lausumaa, jotka, niin kuin edustaja Vehkaperä omassa puheenvuorossaan kertoi, minustakin muistuttavat hyvin paljon opposition lausumia. Sillä lailla tuntuu siltä, että oppositiokin aika suurelta osin oli tämän valiokunnan esityksen takana, jos näihin lausumiin yksistään viitataan, mutta ymmärän kyllä opposition kysymyksien sisällön. Myös näen, että niissä oli toinen viesti, mutta sinällänsä lausumat olivat tällaisia tulevaisuuteen suuntautuvia, ja valvontaa toivottiin niissä lisää, tämäläisyyksiä, ja siinä mielessä valiokunnan lausumat ovat hyvin samansuuntaisia.

15.18 Katja Hänninen vas: Arvoisa rouva puhemies! Piti sanomani, että oli ilahduttavaa kuulla asiantuntijaa eli edustaja Pakkasta, mutta lopussa pikkasen vedettiin kyllä sitten mutkia suoraksi.

Oppositio ei voi hyväksyä suomalaisen taksijärjestelmän romuttamista, ja sen vuoksi tässä salissa äänestettiin 28 kertaa pari viikkoa sitten, eli emme todellakaan ole tämän hallituksen esityksen takana kokonaisuudessaan, vaikkakin laki liikenteen palveluista sisältää myös hyviä asioita ja sen takia emme ole tässä salissa olleet esittämässä koko lain hylkäämistä. Vain taksien osalta ja traktorien osalta ja tavarankuljetuksiin liittyvien asioiden osalta olemme esittäneet pykälämuutoksia, koska emme halua olla edistämässä huonoa kehitystä emmekä harmaata taloutta, vaan me pyrimme tukemaan rehellisiä yrittäjiä ja suomalaista työtä.

Arvoisa puhemies! Me olemme kaikki saaneet useita huolestuneita yhteydenottoja, viimeksi tänään, taksialan yrittäjiltä ja työntekijöiltä. He ovat huolissaan siitä, miten laki liikenteen palveluista tulee muuttamaan taksialan tulevaisuudennäkymiä: pystyykö rehellinen taksialan yrittäjä vastaamaan muuttuvaan kilpailutilanteeseen ja hankkimaan elantonsa yhteiskuntavastuulliset velvoitteet täyttäen?

Me olemme nyt keskustalaisen ministeri Bernerin ja hallituspuolueiden edustajien esityksestä heikentämässä suomalaista taksijärjestelmää, ja he ilmeisesti uskovat, että hintasääntelystä luopuminen laskisi automaattisesti hintoja, mutta näinhän ei ole käynyt esimerkiksi Ruotsissa, Norjassa tai Alankomaissa, joissa taksiala on vapautettu. Ja kuten edellinen puhuja, edustaja Pakkanen, totesikin, niin meillähan enimmäishinta eli kattohinta on säänneltyä entisessä laissa, mutta mikään ei estä ajamasta halvemmalla, vaan on nimenomaan pyritty turvaamaan se, että kuluttajalla on tiedossa enimmäistaksahinta ja hän pystyy sitten olemaan luottavaisin mielin siinä, että kyyti ei kohtuuttoman kalliiksi missään päin Suomea tule. Suomessa todellakin toimii tällä hetkellä yksi maailman parhaimmista ja luotettavimmista taksijärjestelmistä, ja on pakko nyt kysyä, miksi Sipilän hallitus haluaa tämän romuttaa.

Ja toisin kuin on väitetty mediassa, niin Suomen Taksiliitto ei tätä hallituksen esitystä tue. Päinvastoin nyt pelkona on, että isoissa kaupungeissa kilpailu ajaa ylitarjontaan ja lisää harmaan talouden riskiä, työttömyyttä, konkursseja, mutta toisaalta syrjäseuduilla vaarana on, että se ainoakin pikkukylän taksiyrittäjä joutuu lyömään hanskat naulaan, kun sekä määrää- että hintasääntelystä että päivystys- ja asemapaikkavelvoitteesta luovutaan.

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

Arvoisa puhemies! Myös me vasemmistoliitossa kannatamme edustaja Taimelan tekemiä lausumaehdotuksia.

15.21 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Sumuttaminen on tavallaan taitolaji — tulkita jonkun etujärjestön omia kannanottoja siten, että kun he ovat olleet valmistelussa mukana, niin se tarkoittaisi sitä, että he olisivat olleet hyväksymässä tehtyjä linjauksia. Minun mielestäni on melko kohtuutonta luoda semmoinen mielikuva tässä salissa, että etujärjestön mukanaolo olisi yhtä kuin jotakin ja jonkun puolueen tavoitteiden läpiviemistä valiokunnassa, ja minä todella olen pöyristynyt siitä, että joku voi tehdä sellaisia johtopäätöksiä.

Minä olen erittäin ilahtunut, en sen vuoksi, että joku hallituspuolueen kansanedustaja on samaa mieltä kuin oppositio — minä arvostan edustaja Pakkasen asiantuntemusta — mutta siitä, että hän toi niitä faktoja esille. Sen vuoksi haluan niiltä osin sanoa, toistamatta sitä puhetta, minkä edustaja Pakkanen täällä toi esille, että ne ovat niitä kriittisiä asioita, joita meidän tulisi nyt tarkastella.

Edellisessä hallituksessa ja myös tämän hallituksen ohjelmassa on kuitenkin ollut jonkun verran myönteisiäkin piirteitä, että harmaata taloutta ei ainakaan saisi edistää, että sitä pitäisi suitsia. Siltä osin sille tielle meneminen tällä esityksellä tarkoittaa sitä, että se avaa pikkuisen takaovea sille, että tälläkin liiketoiminta-alueella voidaan välttyä veroilta ja niiltä maksuilta, joita yhteiskunnassa tällä hetkellä seurataan ja joita maksetaan. Siinä mielessä toivoisin kyllä, mikä on hurskas toive ja mikä ei tule toteutumaan, että tätä todella oltaiisiin voitu vielä tarkastella.

Mutta, arvoisa rouva puhemies, toisella kertaa enemmän.

15.23 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Otin ihan mukaan tämän koko materiaalipinkan, jota me liikenne- ja viestintävaliokunnassa olemme viime syksystä lähtien käsitelleet. Lukuisia asiantuntijoita on kuultu. Otin nyt ihan randomina tästä pinkasta muuttaman asiantuntijanäkemyksen.

Ensimmäisenä käteeni sattui Tullin lausunto, jossa he muun muassa kertovat pakettiautojen vapauttamisesta lupamenettelystä: Tulli näkee, että lupavapautuksella luodaan rekisteröidyille pakettiautoille vapaat kuljetusmarkkinat Suomen alueelle, ja Tullin mukaan myös näille 2 000—3 500 kiloa painaville pakettiautoille olisi pitänyt säätää pakettiauton liikennelupa.

Sitten poliisi kertoo tässä tästä traktoriasiasta: on arvioitu, että traktoreiden käyttö nyt sitten maa- ja kiviaineisten kuljettamisessa yleistyy ja se vaikuttaa muun muassa kasvavan ohitustarpeeseen tiestöllä ja heikentää liikenneturvallisuutta.

Sitten Verohallinto kritisoi taksamittareitten poistamisvaatimusta, että se on taksiauton kassakone, ja kertoo tässä siitä, miten se lisää harmaata taloutta.

Ainoa myönteinen lausunto, joka tästä nyt nousi käteeni, on Uberin, ja se alkaa niin, että Uber toivottaa hallituksen esityksen liikennekaaresta tervetulleeksi. Mitä tämä, hyvät edustajat, kertoo teille?

15.26 Sari Essayah kd: Arvoisa rouva puhemies! Ennen pääsiäistä myös kolme kristillis-demokraattien edustajaa, jotka olivat istunnossa paikalla, äänestivät 28 kertaa tätä hallituksen esitystä vastaan liittyen nimenomaan taksiliikenteeseen.

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

Toki on myönnettävä se, että tässä liikennekaareissa kaiken kaikkiaan näitten erilaisten palvelumuotojen yhdistäminen ja niiden mahdollistaminen, digitalisaation huomioiminen ja teknologian eteenpäin meneminen ovat niitä positiivisia asioita. Mutta on ikävä kyllä todettava, että tässä taksivuudistuksessa mennään kyllä erittäin huonoon suuntaan. On harmillista, että ei oteta oppia niistä huonoista esimerkeistä, mitä esimerkiksi Ruotsissa tässä sääntelyn purkamisessa on kohdattu.

Tämä esitys jakaa Suomea erityisesti sillä tavoin, että todennäköisesti nimenomaan juuri maaseudun taksipalvelut tulevat erityisesti heikkenemään. Jos ajatellaan tätä asemapaikkavelvoitteen poistumista ja sitten toisaalta niin määräsääntelyn, päivystysvelvoitteen kuin myöskin hintasääntelyn poistamista, niin pelkään kyllä, että tällä romutetaan maaseudun taksiliikenne täysin.

Kun tuossa edustaja Taavitsainen edellä mainitsi, että Uber on tästä koko esityksestä antanut ainoan positiivisen lausuman liittyen tähän taksivuudistukseen, niin jollakin tavalla tässä herää takaraivossa se pelko, että onko tämä itse asiassa vain askel siihen, että seuraavaksi päästään sitten toteamaan, että tämä järjestelmä on kaaoksessa, joten ei tämä enää Uberista tämän kummemmaksi mene.

On hyvä, että näissä lausumissa on etenkin yritetty ottaa huomioon vielä se, että tämä tulee harmaata taloutta jo tällaisenaan todennäköisesti lisäämään. Toivon, että tässä vielä hallitus järkiintyisi tämän kauden aikana.

15.28 Eero Heinäluoma sd: Arvoisa puhemies! Tässä asiassa täytyy kyllä yhtyä niihin näkökohtiin, joita erityisesti edustaja Wallin ja edustaja Taimela tuossa keskustelun alkupuolella esittivät. Ei se, että kannattaa markkinataloutta, tarkoita sitä, että miltään osin ei olisi tarvetta sääntelyyn. Joka ikinen kerta kannattaa miettiä, mitkä ovat sen sääntelyn perusteet ja johtaako se parempaan lopputulokseen.

Kansalaisten keskuudessa on aika yleinen sanonta, että halpaa ja hyvää on useimmiten vaikea yhdistää. Jos haluaa halvan, niin se ei välttämättä ole hyvä. Meidän taksijärjestelmä ei varmasti ole kaikkein halvin, mutta se on luotettava ja turvallinen kaikille käyttäjille iästä ja elämän olosuhteista riippumatta. Kun taksiin istuu, tietää, että se vie suorinta tietä määränpäähän, hinta on sama kaikille, ei katsota, voiko tuolta asiakkaalta ottaa enemmän. Kuulun niihin, joilla on tästä vapaudesta omintakeisia kokemuksia. Minut ovat taksit puhdistaneet ylimääräisestä käteisestä sekä Tallinnassa että Tukholmassa. Oletan, että olen sekä kooltani että noin muutoinkin ehkä vähintäänkin keskimääräisen kykenevä puolustamaan itseäni, mutta kun olet vieraassa maassa, vieraassa kulttuurissa ja sinulla on kiire ja kone tai liikenneväline lähtee, niin et jää neuvottelemaan siitä, oliko tämä hinta oikea vai oliko se väärä, vaan joudut toteamaan, että näin tässä kävi.

Olisi rehellistä, että hallitus myöntäisi, että nyt nykymuotoinen taksijärjestelmä, luotettava ja turvallinen, lopetetaan ja sen tilalle tulee markkinavoimien laki, niin kuin hallituksen toiminnassa tavattoman monessa muussakin asiassa — markkinavoimien laki. Kyllä siinä tietenkin vahvat aina pärjäävät, tulevat toimeen ja osaavat tarkistaa, millä hinnalla toimitaan, mutta kun puhutaan erityisryhmistä, puhutaan ikääntyneistä ihmisistä, puhutaan syrjäseuduista, niin sitten tämä markkinavoimien laki ei enää tuotakaan sitä halpaa ja hyvää.

Joten tolkkua paikallaan tässä asiassa, turvallinen nykyinen taksijärjestelmä on erinomaisen hyvä, ja uskon, [Puhemies koputtaa] että tälle tulee paljon kannattajia, kun kokemusta näköjään saadaan tästä toisesta.

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

15.30 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Heinäluomalle: mitään markkinavoimien lakia ei todellakaan ole tulossa. Suosittelen, että lukisitte läpi tämän mietinnön, mitä kaikkea tässä asiassa on. Aivan samoin kuin tänään on tullut nyt paljon näitä pelkotiloja esille, niin tieto auttaa kyllä tuskaan hyvinkin paljon. Elikkä lukisitte ja perehtyisitte tarkemmin, mitä kaikkea siellä on olemassa.

Kun esimerkiksi taksamittareistakin puhutaan, niin kovin paljon nykytilaan ei tule muutoksia, sillä tarkemmat säännökset tullaan vielä antamaan siitä, minkälaisia näiden taksamittareiden tai vastaavien laitteiden pitää olla. Elikkä muutoksia tulee olemaan siinä, että nykYTEknologia otetaan näissä asioissa huomioon. Ei tässä sentään taaksepäin olla menossa, vaan kyllä tässä on tarkoitus mennä huomattavasti asioissa eteenpäin.

15.31 **Eero Heinäluoma sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sehän tietysti riippuu, mitä kukin tarkoittaa eteenpäinmenolla, mutta kyllä kai tässä nyt kiistatonta on, ettei taksilla ole enää päivystysvelvoitetta, vai olenko nyt täysin väärin ymmärtänyt ja lukenut paperini? Haluanpa nähdä, mitä tämä Lapinkin syrjäseuduilla tulee tarkoittamaan. Mitä tulevat lappilaiset sanomaan olosuhteissa, joissa ei enää olekaan varmuutta siitä, jos tarvitsee yöllä kello kahdelta taksin, onko se saatavissa, ja jos on, niin mistä on saatavissa? Mitkä ovat niitä yrittäjiä, jotka sitten ovat valmiit tällaiseen, jossa ei ole mitään tietoa tästä ansaintalogiikasta enää olemassa?

Suhtaudun tähän kyllä erittäin suurella epävarmuudella ja totean, että meillä on kokemuksia vapauttamisesta, ja kyllä se on tämän tyyppiseen johtanut, että ylihintoja peritään ja sen tuloksena moni kokee tulleen ryöstetyksi. On siellä muitakin kuin minä, jotka ovat tulleet Tallinnassa ja Tukholmassa ryöstetyiksi — taksissa.

15.32 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Eletään kuitenkin Suomessa ja suomalaisella kulttuurilla ja suomalaisella moraalilla liikutaan eteenpäin. Eli varmasti muutoksia nykytilaan tuleekin tässä asiassa, mutta niin kuin olen useamman kerran tuonut esille, olen itse syrjäisimmän maaseudun edustaja eduskunnassa, ja minä todella odotan tätä esitystä ja odotan, että se tulee tuomaan meille paljon myönteisiä asioita. Tulee niitä kielteisiäkin asioita, mutta uskon, että varmasti enemmän myönteisyyksiä ja mahdollisuuksia.

Samaan aikaan, kun meillä uudistetaan myöskin postilainsäädäntöä ja monia muita, tässä samassa liikennekaressa olivat sitten nämä kuljetuspuolen asiatkin. Elikkä se antaa meillä yritystoiminnalle monipuolisuutta eri asioissa. Aika harva mummo on kyllä yöllä kahden aikaan taksia pyytänyt. Joskus minä olen lähtenyt kahden aikaan, mutta minä olen kyllä varannut sen kyydin jo edellisenä päivänä.

15.33 **Eero Heinäluoma sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiistatonta on, että hinnoittelusta katto poistuu. Kyllä kai se nyt tarkoittaa sitä, että tämänhetkisen katon yli tullaan menemään. Tulee varmaan halvempia hintoja, jotka ovat nytkin olleet mahdollisia, mutta tulee kalliimpia hintoja, ja keille ne kalleimmat hinnat tulevat? Niille, jotka ovat heikompia puolustamaan itseänsä. Kiistatonta on, että toimipaikkavelvoite poistuu, eli ei ole tietoa, onko auto saatavilla siltä toimipaikalta, jolta se on ollut tähän saakka saatavilla. Nämä ovat kiistattomia muutoksia.

Epäilen, että kun tämä käydään lävitse, niin ihmiset toteavat, että vanha järjestelmä olikin yllättävän hyvä. Tässä herkästi käy niin kuin kävi paikallisradioissa. Niitäkin luvattiin

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

kymmenellä ja seitsemällätoista hyvällä tekijällä, kuinka tulee hienoja paikallisia radioita ja yrittäjiä. Nyt todetaan, että ne ovat kaikki ketjuuntuneet, kaksi kolme ulkomaisessa omistuksessa olevaa ketjua pyörittää koko paikallisradiotoimintaa ja samaa levyä tulee kaikilta näiltä eri kanavilta.

15.34 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä edustaja Es-sayah, ja oliko edustaja Taavitsainen, mainitsi maaseudun, että maaseudulta poistuu taksi-liikenne. Minä lisäisin tähän maaseutuun kyllä vielä harvaan asutut alueet. Itse en ole pel-kästään lahtelainen kansanedustaja, vaan edustan Päijät-Hämettä ja koko Hämeen vaalipiiriä. Omassa vaalipiirissäni on valtavasti alueita, joissa tämä asemapaikkavelvoite on tolppa ja se on perusta sille, että taksipalveluita on saatavina kaikkina vuorokaudenaikoina vuoden ympäri erilaisiin tarpeisiin.

Vähän hämmästelen lappilaisen kansanedustajan, edustaja Maijalan, puheenvuoroa. Jotenkin ajattelen Lappia vielä huomattavasti harvempaan asuttuna, huomattavasti laajempa-na ja enemmän sen tyyppisenä alueena, jossa ei ole korvaavaa liikennettä, kuten esimerkiksi joukkoliikennettä, joka Päijät-Hämeessä ja Hämeen vaalipiirissä palvelee ihmisiä hyvin päiväikaan.

Sen lisäksi edustaja Pakkasen puheenvuoroon haluan sanoa sen, että edustaja Pakkasen puheenvuoro piti sisällään kritiikkiä taksamittariin, harmaan talouden lisääntymiseen ja näin pois päin. Toivoisin, että tässä salissa voitaisiin [Puhemies koputtaa] äänestää vielä kahdennenkymmenennenyhdeksän kerran tästä lakiesityksestä.

15.35 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! En nyt ihan ole varma, voidaanko äänestää, mutta toki on hyvä esittää tuollainen toive.

Täällä on käyty hyvä keskustelu hinnan vapauttamisesta, ja olen edustaja Heinäluoman kanssa samaa mieltä, että näinhän tässä hinnan vapauttamisessa tulee käymään: joissakin tapauksissa hinnat tulevat nousemaan, joissakin tapauksissa ne varmaan laskevatkin. Sitähän se markkinatalous on. Mutta tämän suomalaisen järjestelmän hyvä puoli on aina ollut se, että hintakatto on ollut olemassa: voit ottaa turvallisesti sen auton, ja jos tulee ongelmia, niin sinulla on sitten jokin, mihin vedota, että tämä oli nytten ryöstöhinta tässä tapauksessa.

Sitten asemapaikkamääritelmään. Tässä edustaja Maijala ja kaikki muutkin ovat kertoneet siitä. Sehän tarkoittaa, että kaikilla suomalaisilla takseilla tämän hetken järjestelmäs-sä on jokin asemapaikka. Jos ei niillä ole sitä tolppaa tai asemaa, niin sitten se on koti. Se on sille autoilijalle määritelty asemapaikka. Hänen pitää päivystää siellä kotona. Hänellä on ajovelvoite 24/7, mutta hän saa olla kotona. Useimmiten se on näin just syrjäseudulla, pit-kien etäisyyksien päässä. Mutta hän saa sitten nukkua ne hiljaiset yöt kotona turvallisesti rouvan kainalossa ja sitä kautta sitten lähteä virkeänä yöllä [Puhemies koputtaa] kyytiin, jos keikka tulee.

15.36 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Mai-jalan puheenvuoro sytytti siinä mielessä, että ellette halua uskoa meitä oppositiopuolueid-en kansanedustajia, niin uskokaa näitä taksiyrittäjiä ja niitä kuljettajia, jotka näitä takseja ajavat. Ne esimerkit ja duubit, joita he ovat esittäneet, kuuluvat näin: Asemapaikkavelvoitteen poistuessa harvaan asutut alueet ovat vaarassa jäädä taksipalveluiden ulkopuolel-le. Päivystysvelvoitteen poistaminen taas puolestaan tekee sen, että yrittäjät ovat töissä

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

vain kannattavana aikana. Autokohtaisten lupien poistaminen heikentää kyytiläisen mahdollisuutta saada korvausta, jos matkan aikana tulee jostain syystä ongelmia. Myös harmaalle taloudelle avataan portti rehellisten taksiyrittäjien kustannuksella, ja kun myöskään taksamittaria ei jatkossa enää vaadita hallituspuolueiden toimesta, tämä on suora kädenojennus harmaalle taloudelle ja hankaloittaa samalla matkustajan mahdollisuutta saada tietää matkansa hinta.

Nämä eivät siis ole mitään opposition kummituspelottelua, vaan nämä ovat taksiyrittäjien ja taksia ajavien ihmisten huolia ja murheita siitä, mitä tämä uusi laki liikenteen palveluista tuo tullessansa.

15.38 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämän ensimmäisessä käsittelyssä oli myös ministeri läsnä, ja osittain näitä samoja asioita silloin pohdittiin ja aivan aiheellisesti. Mitä tulee päivystykseen syrjäseudulla, niin jo silloin todettiin täällä, että mikäli palvelut eivät siellä toimi — ja silloinhan käy niin, ettei oikeastan mikään julkinen liikenne toimi — niin silloin joko me joudumme palaamaan tässä salissa asiaan tai viranomaisten toimesta joudutaan palaamaan asiaan tai sitten kunta ostaa päivystystä. Sitten tullaan toiseen kysymykseen: onko kunnan vastuulla pitää yllä julkista liikennettä kokonaan? Eli kyllä näihin asioihin tullaan palaamaan, jos nämä eivät toimi.

15.38 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tietenkin toivoo, että näissä tarkasteluissa oikeasti huomioidaan se, mitä todennäköisesti syrjäseuduilla ja maaseudulla tulee tapahtumaan. On kyllä vaikea tässä vaiheessa nähdä sitä, minkä ihmeen takia arki-iltana siellä, vaikkapa nyt sitten Lapinlahden tai Iisalmen tolilla, olisi päivystämässä niitä takseja suurin määrin, ehkä Iisalmessa vielä jokunen, mutta Lapinlahdella tuskin laisinkaan. Jos on olemassa se läheinen kaupunki, josta niitä kyytejä mitä todennäköisimmin markkinatalouden ehdoilla saadaan, niin kyllä kai se on järkevää mennä sinne Kuopioon ravintoloitten eteen ja odottaa sieltä niitä kyytejä, ei suinkaan sitten olla siellä Nilsiässä tai Lapinlahdella tai Suonenjoella tai missä tahansa 40—60 kilometrin päässä, jossa on hyvinkin vähän taksinkäyttäjiä. Elikkä jollakin tavalla on kyllä hankala nähdä, että tässä mitenkään oltaisiin maaseudun ja harvaan asutun seudun oloja parantamassa. Ikävä kyllä tämä hyvä järjestelmä ollaan romuttamassa.

15.39 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täytyy sanoa, että kyllä tämä päivystysvelvoite on yksi semmoinen ongelmallinen asia, mutta kun tuohon puheenvuorolistaan päästään varsinaisesti, niin täytyy sanoa, että ei tämä nykytilanne kyllä valitettavasti ole ongelmaton. Kyllä jotakin olisi tarvinnut tehdä, mutta tämän järjestelmän puitteissa olisi pitänyt tehdä se kehitystyö. Tulen palaamaan siihen puheenvuorossani.

15.40 Mika Kari sd: Arvoisa rouva puhemies! Kun taksiautojen saatavuutta lasketaan, sen seurauksena on myös se, että myös kysyntä laskee. Tällainen kokemus itselläni oman alueeni asukkaana on, kun taksiautoilijoiden kanssa olen asioista keskustellut ja tietenkin itsekin taksia käyttävänä ihmisenä tähän tilanteeseen olen törmännyt. Taksin saaminen on monille ihmisille työn, harrastuksen tai oman terveyden takia välttämätöntä, ja hallituksenkin tähän liikennekaareen paketoimien tavoitteiden joukossa on myös tavoitteita, joilla pyritään vähentämään yksityisautoilua, vähentämään päästöjen määrää ja niin eteenpäin,

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

mutta tämä esitys johtaakin itse asiassa toisenlaiseen lopputulokseen: monelle ihmiselle, jolle taksi on ollut mahdollisuus liikkua, tulee eteen oman auton hankinta, kun taksia ei enää jatkossa välttämättä omalle alueelle saa.

Harmaan talouden osassa hämmästelen lähinnä sitä, että kun hallitus on ollut tämän oman taipaleensa aikana varsin pidättyväinen torppaamaan näitä harmaan talouden madonreikiä ja hallitus on muuttanut linjaa ainoastaan silloin, kun oppositio on sitä äänekäästi osannut vaatia, niin nyt tähän lakikokonaisuuteen, liikennekaareen, jätetään harmaalle taloudelle tällainen aukko. Kansanedustaja Pakkanen, joka on itse myös taksiautoilija, kiinnitti tähän huomiota muun muassa toteamalla, että taksilupa ei tarvita jatkossa enää koulutusta. Eli me synnytämme ihan uuden toimialan, johon ei enää ole sellaista koulutusta, joka on varmistanut meille suomalaisille ja täällä matkailuille ulkomaalaisillekin ihmisille turvallisen ja ammattitaitoisen taksiautoilijoiden joukon, joka on hoitanut asiansa tyylikkäällä tavalla ja perinyt sen maksun, mitä näistä asioista liikenteen puolella peritään.

Tässäpä 2 minuuttia taisi tulla täyteen. — Kiitos.

15.42 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Tässä kohdin tätä keskustelua säästän kollegoiden korvia ja kiitan talon virkakoneistoa, koska jotta pöytäkirjoihin jää aivan oikea kirjaus tästä omasta esityksestäni, esitän, että eduskunta hyväksyy vastalauseessa 1 ehdotetut lausumat.

15.42 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Haluan kiittää erityisesti edustaja Myllykoskea. Hän kiinnitti tuohon harmaan talouden tilanteeseen omassa puheenvuorossaan huomiota. Itsekin koen, että se on yksi tämän uudenkin esityksen suurimpia riskejä. Tässähän tapahtuu näin — täällä on siitä paljon puhuttu, ja minä uskon, että tämän talon ihmisissä ja meissä kansanedustajissakin on paljon Uberin käyttäjiä — että nythän tällä tulevilla lainsäädännöllä sitten mahdollistetaan tämän Uberin laillistaminen siltä osin, että tilaaminen ja välittäminen on ollut tähänkin asti laillista toimintaa mutta ajaminen ilman lupaa ei ole ollut. Mutta seuraavan kerran, kun se kuljettaja hommaa sen luvan ilman mitään velvoitteita, sitten hänellä on myös lupa, eli se kuljettaja voi jatkaa sitä harrastusmaista toimintaa sillä, ja sitten kun kysytään, onko hänellä sitä lupaa, niin hän näyttää, että kyllä hänellä tällainen lupa on, mutta kun se lupa ei millään lailla velvoita tekemään mitään ajovuoroja eikä mitään tämmöistä, niin täytyy lain kirjain tässä asiassa. Se oli se asia, missä itse henkilökohtaisesti olisin halunnut tähän lakitekstiin tiukemman muotoilun "korvausta vastaan".

Mutta vielä haluan palata tähän päivystysvelvoitteeseen, vahvistettuun hintaan ja kiintiöön. Ne ovat siksi olleet suomalaisessa järjestelmässä voimassa olevia asioita, että jos sinulla on velvoite päivystää, niin silloin ajaessasi keikan saat vahvistetun taksan mukaisen hinnan. Sitten toisaalta kiintiö on ollut myös niin kuin käsi kädessä, että ei ole sitten kohtuuttoman monta autoa sillä samalla alueella päivystämässä sitä yhtä taikka kymmentä kyytiä silloin, kun on kysyntää. Toisaalta, jos kerta kiintiöt poistetaan ja päivystysvelvoite poistuu, kyllä silloin täytyy myös hinnan vapautua, että sitten lähtee markkinatalous toimimaan ja se kaveri sitten saa sen kyydin, jos hän nyt sitten viitsii sitä vartoa, mutta mitään velvoitetta ei ole myöskään lähteä ajamaan sitä kyytiä, kun on tällainen vapaa tila. Nämä vahvistettu hinta, velvoite ja kiintiöt ovat myös velvoittaneet, että sen auton pitää lähteä ja tulla sinne, kun tilataan.

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

15.45 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kysyisin täällä edustaja Pakkaselta, joka on ammattimies, onko sellainen järjestely mahdollinen, että kunta tekee sopimuksen, että joku tai jotkut päivystävät ja samalla sitoutuvat noudattamaan tiettyä taksaa. Silloinhan tämä taksiyrittäjä saa per tunti jonkun korvauksen siitä hyvästä, että hän on sitoutunut noudattamaan korkeintaan jotakin tiettyä maksimaalista taksaa, jolloin tämä järjestelmä on ikään kuin lukittu. Nykyinen järjestelmään on ollut hyvä, ja se on toimiva, mutta siitä ei voi mitään osaa ottaa pois, niin kuin edustaja Pakkanen täällä hyvin totesi. Siellä on päivystysvelvoite, siellä on kiintiö, siellä on maksimitaksa, ja näitä ei voi yksi kerrallaan purkaa, vaan sitten koko järjestelmä on otettava uuteen tarkasteluun.

15.45 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä edustaja Eestilä otti hyvän esimerkin. Kyllähän tämä varmaan mahdollista olisi, että tehtäisiin tällainen sopimus, mutta itse esitän kysymyksen, että miksi tehdä tällainen sopimus, kun nyt on toimiva järjestelmä olemassa, se ei maksa kunnalle mitään tällä hetkellä. Mutta tietenkin, jos se tilanne menee siihen, että me emme saa ihmisiä ja tarve kyydeille on, sitenhan me joudumme tilanteeseen, että jollain tavallahan tämä pitää varmistaa, ja sitten tulee tämä, että kunta maksaa. Mutta tämän nykyisen järjestelmän hyvä puoli on nimenomaan se velvoite päivystää ilman korvausta, se on tärkeä asia. Suomalainen taksi seisoo siellä tolpassa, ei se saa mitään euroa siitä, kun se vartoo sen seuraavan kyydin. Joskus se tulee kymmenessä minuutissa, joskus menee kahdeksan tuntia. Olen itse tehnyt yövuoron, missä ei tullut keikan keikkaa. Mutta ei minulla ole valitusoikeutta, minä ajan sen, ja joku kaveri sitten toisen kerran tekee sen nollayön, mutta onneksi tulee sitten se hyvä yö ja tuplataan, ja sillä sitten bisnes pyörii.

15.47 **Eero Heinäluoma sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Pakkanen sanoi tämän ytimen. Nyt tuntuu tietysti vähän oudolta, jos etukäteen ryhdytään huutamaan kuntaa tässä apuun ikään kuin takaajaksi. Muistelen tätä sote-keskustelua, jota sitäkin on tässä salissa käyty. Siinähan hallitus on ottanut sen linjan, että kunta ei saa toimia sote-alueella minkäänlaisena toimijana. Ja tämän hallituksen sote-uudistuksen kantava ajatus on se, että kuntia estetään toimimasta sotessa, ja kun sitä ei tulla määrittelemään kunnan tehtäviin, niin kunta ei saa tällä alalla tehdä mitään. No, nyt sitten kuntaa huudetaan taksiliikenteen järjestäjäksi. Tuntuu hiukan monimutkaiselta tämä ajatuksenjuoksu suhteessa siihen terveeseen, toimivaan, luotettavaan ja turvalliseen taksijärjestelmään, joka meillä tällä hetkellä on.

15.47 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itse kuulun siihen joukkoon, joka pitää nykyistä taksijärjestelmää hyvänä, mutta kun näyttää siltä, että lakiuudistus nyt tulee, ja kun on monta kertaa ja monessa puheenvuorossa nostettu esille se, että päivystys ei tule toimimaan joissakin paikoissa, niin itse esitin vähän ennakoivasti sen ratkaisun, millä sitten viranomaisen todennäköisesti joutuu puuttumaan asiaan. Kun minä itse käsitan niin, että liikkuminen on kuitenkin kansalaisten perusoikeus, niin jos ei enää millään saa julkista liikennettä eikä taksia eikä mitään toimimaan, niin totta kai kansanedustajien pitää puuttua tai viranomaisten pitää puuttua. Ja tällainen yksinkertainen malli, mihin joudutaan tai voidaan mennä, on tietenkin se, että sitten korvaus annetaan päivystyksestä. En tiedä, onko se mahdollista, mutta minä vain esitän tulevaisuuteen. Emme-

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

hän me koskaan saa jäädä semmoiseen tilaan, että esitämme ihmisille uhkakuvia mutta kuukaan ei esitä minkäänäköistä ratkaisua. Minusta sekin on väärin.

15.48 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä kun ei ole ministeriä paikalla ja ministerin tehtävää hoitaa kansanedustaja Pakkanen ammattiautoilijana ja asiantuntijana, niin säästän kyllä arvostamaani edustajakollegaa kysymykseltä. Mutta ehkä tämmöisenä retorisenä kysymyksenä: jos edustaja Pakkanen kuvaama tilanne tolalla tapahtuu, että siellä on joko autoja odottamassa kyytiä tai ei ole, jolloin sitten asiakas lähinnä odottaa sitä autoa tai ainakin toivoo, että jollain kohtuuhinnalla auton saisi, niin onko enää olemassa kohtuuhintaa, kun hintakatto poistuu? Silloin kun saatavuus laskee ja kysyntä laskee, niin sen yhtälön päässä on myös se, että hinnat nousevat. Ne harvat, jotka sitten autonsa saavat, saavat kyllä auton, mutta mitä se maksaa sille mökinmummolle? Kauhistuttaa ajatellakin tässä vaiheessa.

Tämmöisen liikennekaaripaketin ongelma on se, että täällä on ihan kypsiäkin omenoita sisällä mutta meidän pitäisi kansanedustajina ostaa myös ne mädät omenat. Ja sen kautta itse olisin kyllä toivonut näkeväni tästä vielä yhden äänestyksen ja sen jälkeen fiksumman lain.

Puhemies Maria Lohela: Listalle.

15.50 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Valiokunnan puheenjohtaja Jalonen on nyt poistunut salista, ja siinä mielessä toivotetaan hänelle sitten muita työtehtäviä kuin liikennekaaren käsittelyssä läsnäolo.

Minun mielestäni lähtökohtaisesti tässä koko käsittelyssä, kun liikennekaarta on lähdetty uudistamaan, on yksi perusnäkökohta jätetty huomiotta, ja se on tuleva sote-uudistus. Ja nämä probleemat liittyvät siihen, niin kuin edustaja Eestilä toi kyllä minun mielestäni osaltaan jo ennakolta esille huolen siitä, onko se sitten kunta vai ei. Tällä hetkellä se on Kansaneläkelaitos, joka pyörittää tätä rulettia. Se on meille hirvittävän kallista. Me tarvitsemme uudistusta tähän liikennöintiin ja varsinkin niille ihmisille, jotka hoivansa vuoksi ovat julkisten kulkuvälineiden varassa, ja kun niitä ei ole joukkoliikennemuodossa, niin yhteiskunta on käyttänyt taksipalveluja.

Jo edellisessä hallituksessa, missä myös vasemmistoliitto oli mukana, lähdettiin ponnekkaasti ajamaan sitä näkökulmaa, että meillä näiden Kela-kyytien uudistusta ruvettiin tekemään, ja silloin tehtiin uudistuksia tähän taksipalveluiden saatavuuteen, tuli kimpapakyydit ja niin edelleen. Mutta edelleen jäi kehittämätön askel siihen suuntaan, että tällä hetkellä Kela ohjaa taksipalveluja, kun pitäisi olla niin, että siellä keskussairaalassa hoidetaan ne taksipalveluiden ajanvaraukset juuri siten, että niitä mökkien mummoja ja pappoja voi mennä kaksi taikka kolmekin yhdellä taksilla. Niin siellä ajanvarauksessa jo tehdään se suunnitelma, kuinka palvelu toteutetaan sinne Nakkilan Mäkirinnantielle, mistä ne Eino ja Kerttu tulevat kyytiin, ja sitä kautta pystytään hyödyntämään nykyisen taksikapasiteetin tehokkaampaa käyttöä ja sitä, että ihmiset voivat sitten sieltä keskussairaalasta tullessaan poiketa vielä kauppaankin samalla reissulla.

Meillä on paljon semmoista ajattelua, mikä olisi tässä liikennekaareissa pitänyt huomioida jo suunnitteluvaiheessa. Nyt lähdettiin vain markkinatalousmielessä uudistamaan tätä palvelukonseptia ja unohdettiin todellakin se... Edustaja Kari hyvin sanoi, että vähän hapuilevaa on ollut — niin kuin minäkin sanoin — tämä harmaan talouden torjunta. Jo heti,

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

totta kai, ne leikkaukset näyttivät sen, mitä mieltä hallitus on harmaasta taloudesta. Menään mieluummin markkinat edellä ja unohdetaan se, että liiketoiminnasta pitää tulla myös tuloja valtiolle ja valtio on se, joka sitten mahdollistaa näille kansalaisille, jotka ovat tukien varassa ja erityisesti hoivapalvelujen saatavuuden osalta keskiössä, näillä verotuloilla niitä kuljetuspalveluita, mitä ei joukkoliikenne voi mahdollistaa.

On todellakin tärkeää, että nämä kiintiöt ovat keskiössä, tämä päivystysvelvollisuus ja niin edelleen, mutta kun tätä keskustelua käy tuolla omassa kunnassa, niin täytyy sanoa, että tähän nykyjärjestelmään olisi tarvinnut saada todellakin jotakin sellaista jenkkaa, että päivystysvelvollisuus ja kyytien saatavuus olisivat parempia. Monesti haja-asutusalueilla, pienissä kunnissa taksiryttäjien leipä tulee päivällä ajetuista hoivapalvelukyydeistä ja koulukyydeistä. Ja se liiketoiminta on sen verran kannattavaa siinä kohtaa, että sitten nämä illalla saatavat palvelut ovatkin paljon heikompia, ja silloin tullaan siihen tilanteeseen, että onko se ambulanssi vai taksi tai joku muu kuljetusmuoto. Näitä olisi pitänyt kyllä enemmän pohtia jo lähtiessä tähän liikennekaareen ja täyttää enemmän sitä yhteiskunnallista palveluvelvoitetta.

Mutta tämä malli ei nyt sitä tuota. Meille tulee markkinatalousmalli, joka ei takaa kaikille kansalaisille yhdenvertaisia palveluja. Minä näen jo sieluni silmin Helsingissä pikkujoulujen aikaan sen, kun tolपालle tulee kuljettaja, joka huutaa, että kenellä on sata euroa, ja kun joku nostaa käden pystyyn, niin sanotaan, että kyyti on täällä sinulle, ellei joku huuda, että minä maksan satakaksikymppiä lähtörahaa, ja loppu menee sitten tätä rataa. Tämä aivan varmasti on selvää, että näin tapahtuu. Ja kuka ei tulisi sieltä haja-asutusalueelta 60 kilometrin päästä tuottamaan palveluja siihen parhaaseen aikaan jättäen sen oman alueensa ja oman kuntansa vaille julkista liikennettä eli taksipalveluja?

15.55 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Otan vielä esille tässä yhden asiantuntijan, joka tuolla valiokunnassa kävi kertomassa näkemyksiään, ja se on sosiaali- ja terveysministeriö. Tässä heidän lausunnossaan sanotaan näin: "On kuitenkin huomattava, että ehdotettujen muutosten taloudellisia vaikutuksia on mahdoton arvioida tarkasti etukäteen. Esitys sisältää riskejä siitä, että kustannukset tulevat vähenemisen sijasta nousemaan. Joukkoliikenteen reitti- ja kutsuliikennelupavaatimusten poistamisella ja taksien asemapaikkakiintiöistä luopumisella voidaan arvioida olevan markkinoita keskittäviä vaikutuksia. Liikennepalvelujen saatavuus voi heikentyä ja matkakustannukset nousta erityisesti harvaan asutuilla seuduilla sekä kasvukunnissakin hiljaisempaan matkustusaikana. Lisäksi, jos julkisen liikenteen esteettömät ratkaisut tosiasiaa vähenevät, seurauksena voi olla asukkaiden muuttoa keskustaan tai siirtymistä palveluasuntoihin tai laitoksiin, mikä myös osaltaan lisää kokonaistaloudellisia vaikutuksia."

Mielestäni nämä ovat sellaista puhetta, tekstiä ja asiantuntijojen näkemyksiä, jotka olisi pitänyt ottaa huomioon. Näistä puhuimme valiokunnassa, mutta en kerta kaikkiaan ymmärrä, miksi mitään näitä, tätä suurta pinkkaa, joka tässä on, ei otettu huomioon.

Kannatan Katja Taimelan tekemää äskeistä ehdotusta.

15.57 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Edustaja Myllykoski toi hyvin esille sitä, että nykytilanne taksipuolellakaan ei ole ongelmaton, ja todellakin tulevan sote-uudistuksen hän toi hyvin esille. Tämä tarkoittaa sitä, että uudistusta tarvitaan näissä asioissa. Sen takia onkin hyvä, että nyt tämän uuden esityksen myötä me pystymme yhdistämään taksin, Kelan, tavaroitteen ja postin kuljetuksen, eri palveluitten hoitamisen samalla kuljet-

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

uksella ja kyydillä. Elikkä nämä on todella otettu tässä esityksessä huomioon ja mahdollistettu se, että nykyinen tilanne voitaisiin ottaa huomioon ja mentäisiin sen mukaan sitten kohti huomista päivää.

Kiinteä toimipaikka nyt varsinaisesti poistuu, mutta samanaikaisesti meillä myöskin mahdollisuus aloittaa yritystoiminta helpottuu. Elikkä minä uskon, että meille tulee tähän toimintaan myöskin mukaan muita, ei niin kokopäiväisiä, vaan osa-aikaisia monialayrittäjiä, jotka voivat tukea sitten niissä tilanteissa, kun on vähemmän näitä palveluja käytössä. Ja jos kerran siellä taajamassa jotakin taksikytyä enempi tarvitaan, on ihan hyvä, että taksikuskit saavat siellä niitä tuloja, sillä ei ole kenenkään etu sekään, että se taksikuski joutuu joutilaana päivystyksessä odottamaan eikä saa siitä mitään tuloja. Tuloja tarvitaan kaikille.

Harmaata taloutta on estettävä. Se otettiin tässä asiassa koko ajan esille, ja mietittiin, miten sen kanssa toimitaan. Sitä tullaan myöskin seuraamaan nytten tässä todella paljon, että se varmasti voidaan estää. Harmaa talous on ollut meillä hyvin monessa eri asiassa esillä tämän hallituskauden aikana, ja varmasti sitä tullaan estämään ja sen poistamiseksi tullaan tekemään paljon töitä.

Meillä on kotona kolme autoa, lähimpään taksiin on matkaa 30 kilometriä, enkä minä panisi ollenkaan pahakseni, vaikka minä voisin joskus käyttää jonkun muunkin autoa jonkunlaista järkevää korvausta vastaan, mutta ei minulla ole tänä päivänä varaa maksaa sitä, että se taksi tulee ensin meille sieltä 30 kilometrin päästä ja sen jälkeen minun pitää alkaa maksamaan vielä matka siitä [Puhemies koputtaa] sitten erikseen.

15.59 Sirpa Paatero sd: Arvoisa rouva puhemies! Tämä uudistus digitaalisuuden osalta on erittäin kannatettava, mutta kyllä täytyy hämmästellä, kun huolta on tässäkin kohtaa — juuri luin sähköpostia, jossa kuljettajat ja taksiyrittäjät ovat huolissaan hinnan osalta, koulutuksen osalta, saatavuuden osalta ja turvallisuuden osalta — mistä löytyvät ne asiantuntijat, jotka oikeasti tukevat hallituksen esitystä näiltä osin. [Katja Taimela: Liikenne- ja viestintäministeriöstä!] Tämä on vähän samalla tavalla kuin sote-uudistus: kukaan varsinaisesti käytännön työtä tekevä ei tue sitä. Tämä on hallitukselle hyvin tyypillinen uudistus: yhtään ammattilaista, joka tukisi tätä hallituksen esitystä, ei ole löytynyt.

Otin puheenvuoron siitä syystä, että minusta on mielenkiintoista, että kun tämä hallitus haluaa kunnilta pois jätehuollon, työterveyshuollon, sosiaali- ja terveydenhuollon palvelut, neuvolatoiminnan — kaiken — niin sitten he haluavat sinne taksit niin, että veronmaksajien rahoilla ruvettaisiin tukemaan järjestelmää, jossa taksit huolehdittaisiin kuntien osalta. Enää en ymmärrä tätäkään logiikkaa. Minä olin kuvitellut, että taksit jos mitkä toimivat markkinatalouden ehdoilla, niin kuin tähänkin asti, ja he itsekin ovat sitä mieltä, mutta tämä järjestelmä, minkä edustaja Maijalakin äsken toi esille, kyllä todellakin ajaa nykyisiä taksiyrittäjiä konkurssiin, työttömäksi ja antaa mahdollisuuden silppu-, pätkätöihin niille ihmisille, jotka oikeasti hankkivat elantonsa jostain muualta ja sitten toisena työnä tai kolmantena työnä kerätäkseen viikon palkan kasaan ajavat taksia. Mutta minä olisin ajatellut, että tulevaisuudessakin taksiyrittäjä olisi ihan oma ammattikuntansa, jossa oikeasti voisi nauttia siitä työstä, arvostuksesta, tehdä sitä ja saada siitä koko elämän suolansa sekä rahansa.

16.01 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt on jo pakko sanoa edustaja Paaterolle, että kyllä tässä on tarkoitus, että yrittäjät saisivat jatkossa paremmat tulot omasta työstänsä elikkä että heillä olisi töitä kokoaikaisesti, että sitä jouti-

Punkt i protokollet PR 38/2017 rd

lasta odottamisaikaa saataisiin vähemmäksi ja silloin, kun töitä on, sitä työtä pystyttäisiin kunnolla tekemään ja erittäin paljon.

Toinen on sitten se, että kunnille ei todellakaan ole tarkoitus alkaa siirtämään minkäänlaisia taksipalvelutoimintoja. Ei ole.

16.02 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Nyt täytyy puoluekollegaa vähän siinä mielessä terävöittää, että ei tämä nykyinen esitys kyllä millään lailla olemassa olevien yrittäjien taloutta paranna, mutta voihan siitä aina toiveita esittää.

Kyllä tällä esityksellä, edustaja Paatero, kannattajia on. Täällä salissa tulee olemaan valtava määrä kannattajia tälle esitykselle. Moni asiantuntijahan on pitänyt tästä paljon hyviä esityksiä. Moni kuluttaja on sanonut, että joo, hieno homma, hinnat laskevat. Kyllä tälle asialle kannattajia on, ei siitä kannata olla huolissaan, mutta siitä ollaan samaa mieltä, onko tämä uudistus hyvä alan toimijoille. Ja miten sitten tulevaisuudessa kunnat ja kaupungit tähän suhtautuvat? Miten suhtautuu Kela? Siitä haluaisinkin mainita, kun edustaja Myllykoski otti Kela-keskustelun tähän mukaan, että taksithan ovat jo nyt tehneet Kelan kyytien yhdistelyssä merkittäviä säästötoimenpiteitä Kelan kanssa nykytilanteessa, mutta aika näyttää sitten, onko se mahdollista tulevaisuudessa. Siellä on puhuttu kymmenien miljoonien säästöistä tällä hetkellä julkisessa liikenteessä, mitkä ovat Kela-korvattavia kyytejä, mutta aika näyttää tosiaan, mikä on tulevaisuus.

Edustaja Kari omassa hyvässä puheenvuorossaan kysyi, mikä on kohtuuhintainen taksi-kyty. Tämä on vähän hankala sanoa, kun jossain kohtuu on liikaa, jossain kohtuu on liian vähän. Itse sanoisin, että suomalainen taksi suomalaisen kuluttajan hintatasoon nähden on kilpailukyinen. Ei se Euroopan halvinta ole, mutta ei olla myöskään Euroopan kalleimpia. Jos verrataan meidän maamme muuta hintatasoa, palkkatasoa, autojen hintaa ja näitä veroasioita, niin kyllä ihan kilpailukykyisiä Suomessa ollaan tällä hetkellä.

No, kyytien yhdistäminen on onnistunut tähänkin asti, mutta lainsäädäntö ei vain mahdollista tänä päivänä elintarvikkeitten, pakettien, henkilöitten, sairaitten ihmisten kuljettamista samassa autossa samalla kertaa. Mutta myöskään tähän tässä lakiesityksessä ei haluttu puuttua, eliikkä kyllä tässä vielä korjattavaa riittää.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.