

Tilanne Ruotsissa 2015

Taksivälityskeskukseen kovassa otteessa

Ruotsi vapautti taksiliiketoimen 1990-luvun loppupuolella. Ruotsin **TV Studio Ett** julkaisi vuonna 2015 raportin, joka kuvaa taksiliiketoimintaa, jolla ei ole minkäänlaista valtiollista ohjausta. Ruotsi on nyt eräs maailman vapaimpia yksilöityjen henkilökuljetusten markkinoita. Kuljettajien ja liikennöitsijöiden tilanne tilanne on vaikea, taksiliiketoimi on kriisissä. Kuljetusvälityskeskus kirnuu miljardeja.

Raportti Fjärdtjestens Förare (Matkapalvelun kuljettajat) iski eetteriin keväällä 2015. Sen toimittivat **Maria Ridderstedt** ja **Karin Wettre**. Ohjelman alussa haastattelussa olleet kaksi kuljettajaa kertovat kuinka taksiliikennöinnin työolosuhteet ovat muuttuneet 16 vuodessa hyvästä surkeiksi. Kuljettajien palkat ovat huonot, työehtosopimusta ei ole monellakaan ja työntekijöiden vaihtuvuus on suuri samalla kun liiketoimen kannattavuus on laskenut.

Studio Ett haastatteli sataa kuljettajaa Tukholmassa, Göteborgissa ja Malmössä. Liiketoimen vapauttaminen markkinoiden vaihtelulle on tuonut tullessaan palkkojen alentumisen erityisesti suurkaupunkien kuljettajille. Kovin hintojen lasku on tapahtunut yhteiskunnan kustantamien kuljetusten palvelusektorilla.

<http://sverigesradio.se/sida/gruppsida.aspx?programid=83&grupp=22112&artikel=6157641>

Eräs haastateltavista kertoo:

Ote haastattelusta:

- Kun saat tiedon sen tyyppisestä keikasta, niin kukaan ei tahdo sitä. On parempi odottaa normaalia ajoa ja olla tuhlaamatta aikaa yhteiskunnan kustantamiin ajoihin.

Haastateltavista kuitenkin 73 ajaa yhteiskunnan maksamia ajoja. He ovat pienyrittäjiä tai palkollisia ammattikuljettajia. Jotta toiminta olisi kannattavaa, on yrittäjän tai tämän kuljettajan tehtävä työtä kaikkina viikonpäivinä. Vapaapäivät ovat harvassa. Monet haastateltavista kertovat, että työnantaja ei maksa sen paremmin sairaskassamaksuja tai työn tekijän vakuutuksiakaan. Kuljettaja on omillaan.

Haastateltavat kertovat kuitenkin, että palvelutaksityö on palkitsevaa. Vanhusten kanssa on mukava keskustella. Työ on erilaista ja vaativampaa kuin normaaliajajien yhteydessä oleva toiminta. Vanhukset tarvitsevat usein apua tavaroiden kantamisessa, mutta siitä eivät kaikki työnantajat maksa, heillä ei ole siihen varoja.

Palvelutaksiajot ovat lisääntyneet Ruotsissa vuosi vuodelta ja jo puolet kaikista ajoista ovat koululais- tai palvelukuljetuksia. Kyse on Ruotsin kruunuissa laskettuna miljardiluokan liiketoimesta. Sitä pitävät käsissään kuljetuksia jakavat ajovälityskeskukset. Niiden toiminnan myötä kukin liikenteessä oleva auto on tehokkaammin käytössä. Vapaa kilpailutilanne kuitenkin ajaa yrittäjät tiukoille ja palvelun taso kärsii siitä. Kunnat eivät välitä laadusta, alhaiset kustannukset ovat niille kaikki kaikessa.

Myös toisenlaisia yrittäjiä on markkinoilla

Anders Eldebrant on yksi harvoista, jotka uskaltavat antaa tilanteelle kasvat. Haastattelun tapahtumahetkellä hän toimi alihankkijana 98 prosenttia Tukholman taksimarkkinoista hallitsevan Fågelviksgruppen konsernin välitysyhtiölle. Hän pitää huolta työnantajamaksuista, mutta työehtosopimuksen mukaiseen palkkukseen hänelläkään ei ole varaa.

- Kustannuspaine on liian suuri. Ajojen tuottama kassavirta on niin pieni, että tilaa ei ole ylimääräisille kustannuksille. Alamme on hajallaan, ja se hyödyntää suuria välitysyhtiöitä. Heille on se ja sama jos häviät alalta. Tilalle tulee joku toinen, joka ajaa edeltäjää halvemmalla. Voittaja on **Fågelviksgruppen**, Anders Eldebrant toteaa.

Kukin kuljettaja, joka ostaa välityspalvelun, maksoi 9000 kruunua eli 900 euroa kuukaudessa vuonna 2015 saadakseen ajoja.

Ote haastattelusta:

- Tilanne on yksikertaisesti se, että välitysyhtiölle on parempi, se että liikenteessä on mahdollisimman paljon autoja maksamassa kuukausimaksuja. Kentälle tämä merkitsee hintakilpailua ja kustannuspaineita. Hännänhuippuna olevat taksiryrittäjät ja näiden kuljettajat toimivat maksumiehinä, Eldebrant summaa.

Hän kertoo, että alaa hallitseva Fågelviksgruppen on tuhonnut taksiliiketoimen perustan. Yhtiö hallitsi vuonna 2015 suurta osaa palvelutaksiliiketoimen ajovälityksestä Ruotsissa, mutta alkoi menettämään kuljetuksia yhä enenevässä määrin. Tämä johti siihen, että Ruotsin **Landstinget**, joka Suomen **KELAN** tavoin maksaa lakisääteisesti korvattavaksi kuuluvista ajopalveluista, ryhtyi rangaistustoimiin. Mikäli kuljettaja ei ottanut vastaan ajoa, määräsi Landstinget siitä sakkoja. Maksajina olivat jälleen kuljettajat sekä taksiryrittäjät, joilla oli sopimus ajovälityskeskukseen kanssa. Se ei saanut sanktioita.

Ote haastattelusta:

- Tulo palvelutaksin keskipäivän lyhyistä ajoista on hyvin alhainen. Kuljettajan tuntipalkka voi laskea jopa 20:neen kruunuun (2 euroa) tunnille. Kuka tahtoo tehdä työtä näin alhaista palkkaa vastaan. Huomaa, että maksat siitä myös veroa, Anders Eldebrant painottaa.

Tukholman **Taksikuriiri** välitysyhtiön toimitusjohtaja **Magnus Klint**, joka istui tuolloin myös Fågelviksgruppenin hallituksessa, toteaa, että parempi ajaa tarjottuun hintaan, kuin olla ilman ajoja. Toimitusjohtaja Klint Taksikuriirista vastaa Ruotsin **TV Studio Ett** kysymykseen onko hän tietoinen kuljettajien ja yrittäjien tyytymättömyydestä ajovälityskeskukseen ja Landstinget'in sopimukseen: Ote haastattelusta:

- En. Itse asiassa en, hän vastaa haastattelussa kysymykseen...

Asiakkaat

Palvelutaksin asiakkaat, taksiasiakkaat yleensäkin, ovat olleet Ruotsissa tyytyväisiä kehitykseen, sillä ajon on saanut vuosi vuodelta helpommin, mutta ajan myötä esiin on noussut lieveilmiöitä. **Studio Ett** ohjelmassa, hermostollisista syistä liikuntarajoitteisia edustavan **Neuroförbundet**, puheenjohtaja **Lise Lindbäck** kertoo, että kuljettajien huono tilanne vaikuttaa palveluun. Ote haastattelusta:

- Kuljettajat ovat usein puhelinyhteydessä ajovälitykseen koko kuljetuksen ajan suunnitellen seuraavaa ajoa. He ovat stressaantuneita ja pyrkivät ajamaan perille mahdollisimman nopeasti. Pyörätuolin kiinnityksissä tapahtuu nykyään virheitä,

turvavyötkin jäävät kiinnittämättä. Monet kuljettajat koettavat selvittää ajon aikana, koska olisin tulossa takaisin kotiin ja että voisinko soittaa suoraan kuljettajalle paluumatkasta. Silmiin pistävää on kuljettajan oma tilanne, ajokalusto on huonossa kunnossa, Lise Lindbäck kertoo.

Kädestä suuhun

Ruotsissa taksiliikennöinnissä ei ole ollut alaa kokonaan kattavaa työehtosopimusta voimassa enää ollut pitkään aikaan. Vuonna 2013 lehti **Arbetet** (Työ) kommentoi artikkelissaan ”Källektivavtal långt borta för taxibranchen”(Työehtosopimus kaukana taksialasta). Haastateltava taksiyrittäjä **Mikael Karlsson** toteaa artikkelissa, että työehtosopimuksen piirissä toimivat yrittäjät häviävät palvelutaksitarjouskilpailuissa yhtiöille, joiden kuljettajilla ei ole työehtosopimusta tukena.

Vielä vuonna 2013 Ruotsissa ajovälitysyhtiössäkkin oltiin sitä mieltä, että työehtosopimuksen perustalta saadaan aikaiseksi laatua. **Taxi Stockholm**´in hallituksen puheenjohtaja Dimitrios Faniadis totesi samassa Arbetet lehden artikkelissa, että laatua ei saa halvalla ja että taksikuljettajien tulisi saada nauttia samoista oikeuksista kuin muutkin palkansaajat.

Muutamassa vuodessa Ruotsissa kiristynyt kilpailutilanne on kuitenkin johtanut siihen, ettei kaikilla kuljettajilla ole varaa maksaa liittomaksujaan tai muita työntekijämaksuja. Monet kuljettajat elivät vuonna 2015 Ruotsissa kädestä suuhun.

Sveriges Radio, Ruotsin Radion Haastattelussa 5.5.2015 ministeri **Ardalan Shekarabi** kommentoi taksiliikennön tilannetta palvelutaksiliikennöinnin suhteen. Ote haastattelusta:

- Me emme saa olla mukana edistämässä sosiaalista dumpaamista, varsinkaan tilanteessa, jossa ajojärjestelmää ylläpidetään yhteiskunnan varoin... radiohaastattelusta) <http://sverigesradio.se/sida/gruppsida.aspx?programid=83&grupp=22112&artikel=6157641>

Göteborg ottaa toisen suunnan

Valitusten määrä palvelutaksiliiketoimen piirissä on samalla kasvanut ja pahoja virheitä tapahtuu yhä useammin. Monet kuljettajat **Studio Ett** haastattelussa sanoivat, että heitä hävettää joutuessaan tinkimään palvelun tasosta kiireen ja stressin vuoksi.

Göteborgin kaupunki puuttui vuonna 2015 asiaan. Välitysyhtiön ja kaupungin välisen puolentoista miljardin kruunun arvoista sopimusta uudistettaessa kaupunki vaati kuljettajille kuukausipalkkaa provision sijaan.

Peter Roling Göteborgin kaupungin kuljetusjohtaja palvelukuljetusyksiköstä kertoo:

Ote haastattelusta:

- Me vaadimme kuljettajille minimipalkan ja yleisesti hyväksyttävän työntekijävakuutuksen. Olemme seuranneet kuljettajien tilannetta jonkin aikaa ja nähneet kuinka huonoissa olosuhteissa monet heistä joutuvat toimimaan. Markkinan vapauttaminen 25 vuotta sitten on osasyynä kehitykseen.

Peter Roling selventää, että sopimus sekä estää mm hinnanvaihtelun vuorokauden aikana, että kuljettajat saavat työehtosopimusta vastaavan tulonmuodostuksen.

Tilanne Ruotsissa on lainsäädännön myötä julkisille hankinnoille ongelmallinen. Lainsäädäntö estää suurien julkisten hankintojen, kuten palveluajojen, yhteydessä vaatia palvelun tuottajalta työehtosopimusta. Ruotsin kilpailuvirasto on julkilausumassaan todennut sen tyyppiset vaatimuksen hankintasopimuksissa laittomiksi. Tämä on osallaan edesauttaa vääristymien syntymistä.

Fågelviksgruppenein läntisen alueen päällikkö Claes Löfvenberg kertoo Sveriges Radio, Ruotsin Radion haastattelussa 12.6.2015, että yhtiö ainakin Göteborgin alueella vetäytyy alhaisten hintojen vaivaamasta palvelutaksiliiketoimesta ja keskittyy paremmin tuottaviin B2B tyyppin sopimuksiin liikemaaailman kanssa.

Tilanne toinen Tukholmassa 2016

Tukholman kaupunki solmi vuoden 2016 alussa Euroopan suurimman ja maailman kolmanneksi suurimman palvelutaksisopimuksen. Tukholman kaupunki ei ottanut sopimuksessa huomioon kuljettajien tilannetta. Alhainen hinta ratkaisi sopimuksen syntymisen. Sopimuksen voitti Fågelviksgruppen. Diili käsitti 3 miljoonaa taksikuljetusta jaettuna neljän vuoden ajalle. Diilin arvo per vuosi on 700 miljoonaa kruunua eli noin 70 miljoonaa euroa.

Ole Oftedal, vielä tuolloin Fågelviksgruppen toimitusjohtaja, toteaa Ruotsin taksiliiton, **Svenska Taxiförbundet**, lehdistötiedotteessaan 15.1.2016, että voitto tarjouskilpailussa perustui mm hintaan ja tietotekniikan tarjoamiin etuihin, joiden avulla autotarjonta ja niiden kysyntä saatetaan mahdollisimman optimaaliseen suhteeseen. Oftedal nostaa yhdeksi valinnan syyksi myös myötämielisen asiakaspalautteen.

Sveriges Radio, Ruotsin Radion **P4** ohjelmassa 26.6.2017 vallitsi asiasta toisenlainen ilmapiiri. **Hans Bengtsson**, Ruotsin Näkövammaisten keskusliitosta toteaa, että palveluajojen hinnat ovat laskeneet jo neljänä vuotena peräkkäin Tukholmassa. Taksinkuljettajat kertovat hänelle, että ajot eivät kannata ja jättävät ne suorittamatta. Tämä heijastuu suoraan näkövammaisten elämään.

- Minulle, joka olen sokea, on tämä palvelu kaiketi tärkeintä, sillä se takaa minulle mahdollisuuden saada ottaa osaa erilaisiin tapahtumiin ja vaikuttaa yhteiskunnassa. Tällä hetkellä palvelu tuntuu epävarmalta, sillä en tiedä, että pääsenkö asianmukaisesti kotiin, sanoo Hans Bengtsson.

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=103&artikel=6481609>

Stokholms Taxiklubb, Tukholman taksiklubin sihteeri kertoo Sveriges Radio, Ruotsin Radion 4 ohjelmassa 5.5.2015, että uuden palvelutaksisopimuksen myötä tariffit normaaliajoihin verrattuna laskivat ja monet kuljettajat jättivät siksi ajamatta ne. Palvelutaksien asiakkaat kärsivät joutuessaan odottamaan.

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=103&artikel=6481633>

Journalistiikka ja Ruotsin taksiliiketoimi

Ruotsin lehdistö on ruotinnut Taksiryttäjien ja näiden kuljettajien tilannetta suurten välityskeskusten ikeessä sitten vuoden 2013.

On tietenkin otettava huomioon se, että lehdistön tapa käsitellä yhteiskunnan tapahtumia saattaa olla kärjistävä, mutta monet artikkelit ovat asiallisia ja palkittuja reportaaseja kuten Maria Ridderstedtin ja Karin Wettren **Taxikungen**, Taksikuningas, joka sai hopeaa **New York Festivals maailman parhaat radio-ohjelmat** kategoriassa.

Reportaasi kertoo miten Fågelviksgruppen syntyi. Ohjelma avasi keskustelun uusille journalistisille lähestymiskulmille Ruotsissa taksiliikennöinnin tilanteeseen, joka sai alkunsa vuonna 1990 taksiliiketoimen täydellisestä vapauttamisesta.

Lainaoitteita Etelä-Ruotsin **SydSvenska dagbladet** lehdestä 8.8.2016.

”Kun muissa maissa jatkettiin taksiautojen määrän sääntelyä tiukoin lupajärjestelyn, vapauttivat Ruotsin poliitikot vuonna 1990 alan kilpailulle...Taksimatkoiasta tuli erittäin halpoja...Vapauttaminen teki taksiliikennöinnistä sisäsyntyisten ongelmien vyyhdin... Pimeät markkinat alkoivat kukoistamaan, syntyivät surkeat työolosuhteet ja alkoi konkurssiaaltojen sarja ja tätä on kestänyt vuosikymmeniä...”

<https://www.8till5.se/2016-10-08/taxi-skane-chaufforer-slog-larm-till-ledningen--fick-betala-med-sina-jobb>

Taksiliiketoimeen on syntynyt myös muita lieveilmiöitä markkinoiden vapautumisen jälkeen. Viime vuoden (2016) toukokuussa, Sveriges Radio, Ruotsin Radion ohjelmassa **Kalla Fakta**, Kylmät tosiasiat, haastateltavana oli kansanedustaja Annica Engblom . Aiheena oli Taxi Stockholm välitysyhtiölle ajavat yksittäiset autoilijat, jotka osallaan toimivat prostituutiovälimiehinä asiakkailleen. Kuljettavat antoivat tietoa naisista, hinnoista ja kuinka voi välttää poliisia. Ensimmäisessä Taxi Stockholmin sisäisessä tarkastuksessa käry kävi kymmenen kuljettajan kohdalla. Paljastuksia seurasivat sopimusirtisanomiset.

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=6424821>

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=103&artikel=6434571>

Ruotsin eduskunta osti 2016 ajopalveluja Taxi Stockholmilta, koska yksilöityjen ajojen katsotaan olevan turvallisempia kuin liikkuminen julkisessa joukkoliikenteessä.

Ruotsintauti yskittää jo

Liiketoimen rakenne perustuu Ruotsissa sille, että ”verstaan lattialla”raatavat kuljettajat, jotka eivät omista autoja. Seuraavalla portaalla ovat autojen omistajat, joilla voi olla yksi auto tai autoja kymmenittäin. Joskus he itse ajavat tai ovat pelkästään omistajina mukana liiketoiminnassa. Ylimmällä portaalla ovat välitysyhtiöt ja nämä ovat enenevässä määrin ajautuneet suursijoittajien omistukseen.

Taksiyrittäjä, joka tilaa välityspalvelun, joutuu maksamaan siitä esimerkiksi Skoonessa n 10 000 kruunua kuukaudessa eli 1000 euroa. Tämän lisäksi välitysyhtiö ottaa provisiota autojen omistajan liikevaihdosta, jota samat välitysyhtiöt hoitavat.

Ruotsin suurin välitysyhtiöiden omistaja on Cabonline, edellä mainittu Fågelviksgruppen uudessa omistuksessa. Sen verkostossa on yli 6000 ajoneuvoa. Vapautunut kilpailu takaa suuren määrän autoja liikenteeseen ja sitä kautta mittavat tulot välitysyhtiöille ja niiden takana olevalle suuromistajalle.

Suomessa meneillään oleva kehitys myötäilee Ruotsin taksiliikennöinnin arkipäivää. Olemme vasta ottamassa ensiaskelta ja niiden airut ovat ns vapaaehtoiset laatusopimukset, jotka tipahtelevat Taksiyrittäjien ja kuljettajien postilaatikoihin sopivien sanktiopelotteiden säestämänä.

Erona maidemme välillä on se, että Taksikuningas Rolf Karlsson loi imperiuminsa itse. Suomen Taksiliitto, jonka alkuperäinen tehtävä oli ajaa taksiliikennöitsijöiden asiaa, on omiensa kärjestä siirtynyt rahastajan rooliin. Taksiliitto yhdessä kuljetusvälitystä tekevien taksiyhtiöiden kanssa kurkottaa autoilijoiden ja näiden kuljettajien lompakoihin.

KELAN ja Suomen Taksiliiton välinen runkosopimus suoraveloituksesta avaa tietä Ruotsin kaltaiselle tilanteelle, jossa välitysyhtiöt alkavat elämään lihavaa aikaa taksiyrittäjien ja ammattimaisten kuljettajien kustannuksella säädellyn taksiliiketoimen ollessa uhattuna uuden liikennekaaren myötä.

Kasvaako liikennekaaren voimaantumisen myötä taksikanta maassamme ja alkaako hintakierrekilpailu yhteiskunnan tarjoamien kyytien osalla kuten se Ruotsissa tapahtui. Onko oireellista, että Cabonline'n konsernijohtaja on jo lobbannut vapautuvien markkinoiden puolesta Suomessa. Onko meillä taksiyrittäjillä varaa tähän, onko?
<http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002906431.html>