

TAKSI VIE JA TAKSI TUO

Kesällä voimaan tullut uusi liikennepalvelulaki tarjoaa maaseudun yrittäjille sivuelinkeinomahdollisuuksia.

TEKSTI JA KUVAT ANNE RAUHAMAKI

”*Monipuolisen kaluston hankkiminen ei ole halpaa lystiä.*”

Jaana Kinkkanen/Pää



MTK:n kehitysjohtaja Markus Lassheikki toivoo, että uusi liikennepalvelulaki kasvattaa maaseudun yritystoimintaa.

Uusi liikennepalvelulaki tuli voimaan heinäkuun alussa. Asiasta on uutisoitu lähinnä kauhistelemalla lentokenttä-taksien sekavaa hinnoittelua sekä Kela-korvattavien taksikyytien alkuvaiheen tiedonkuluongelmia. Maaseudun kuljetusten ja liikkumisen digiboksi -hankkeen projektipäällikön **Heli Siirilän** mielestä uudistuksen positiiviset puolet ovat jääneet paljolti kertomatta.

- Yksi tarkoitushan oli nimenomaan helpottaa maaseudunkin kuljetuksia ja liikkumista. Esimerkiksi osa-aikainen taksiyrittäjä on pyritty tekemään mahdollisimman helpoksi, jotta kuljetuspalveluja voisi tarjota myös maaseudulla muun työn ohessa siellä, missä kokopäivätoimisella taksilla ei ehkä riittäisi tarpeeksi ajoa.

Osa-aikainen taksiyrittäjä voisi Heli Siirilän mukaan olla maatalousyrittäjälle yksi tapa saada lisätuloja. Esimerkiksi pikkujoulukaudella voisi hyvinkin ajaa taksia sen jälkeen, kun sadonkorjuu on saatu päätökseen.

Parhaat ideat jaetaan

Ajatuksena liikennepalvelulain uudistuksessa oli myös kuljetusten ketjutus: että asiakas voisi ostaa lipun ovelta ovelle, vaikka matkaan sisältyisi eri kulkuneuvoja ja palveluntarjoajia.

- Tämä helpottaisi julkisten liikennevälineiden käyttöä ja vähentäisi tarvetta oman auton käyttöön, mutta se vaatisi

toki yrittäjiltä ketjumaista ajattelua ja toimintaa, Siirilä sanoo.

Maaseudun pienyritysten verkostoitumisen avulla voitaisiin säästää kuljetuskustannuksissa.

– Jos ajatellaan, että samalla kylällä on vierekkäin kolme pajaa ja jokaisen pihassa käy peräjälkeen eri firman jakeluauto tuomassa ja hakemassa tavaraa, niin olisi siinä järjeistämisen ja säästämisen paikka kaikilla.

Jatkossa järjeistämisen onnistuu helpommin, kun digitaalisuuden hyödyntäminen lisääntyy kuljetuksissakin ja eri yritysten arjessa.

Kuljetuspalveluihin liittyviä kehittämissankkeita on meneillään ympäri maan. Kaustisen seutukunnassa ja Kanuksessa on toiminut Kyytiin-hanke, jossa hahmoteltiin mahdollisuuksia naapurikuntien julkisten kuljetusten yhdistämiseksi ja koordinoimiseksi. Hankkeita esitellään digiboksi-hankkeen verkkosivuilla. Tarkoituksena on jakaa parhaat ideat myös muiden käyttöön.

MTK mukana valmistelussa

MTK on vaikuttanut aktiivisesti liikennepalvelulain eri vaiheiden valmisteluun. MTK:n kehitysjohtaja **Markus Lassheikki** muistuttaa, että niin sanottuna liikennekaarena aloitettu uudistus on paljon laajempi kokonaisuus kuin pelkkä taksilaki.

– Tavoitteena oli purkaa byrokratiaa ja luoda uusia toimintamalleja mahdollistavaa lainsäädäntöä.

Tähän samaan uudistuskokonaisuuteen liittyy myös useita helpotuksia nopeiden traktorien hyödyntämiseksi kuljetuksissa. Jatkossa enintään 60 km/h kulkevalla traktorilla saa kuljettaa tavaraa ilman liikennelupaa. Samalla ajokorttijärjestelmää on yksinkertaistettu. T-kortilla voi nyt kuljettaa traktoreita, joiden maksiminopeus on 60 km/h. Yhdistetyt tavara- ja henkilökuljetukset ovat mahdollisia esimerkiksi pakettiautolla.

– Jos voi yhdistää kuljetuksia, niin totta kai se kannattaa tehdä, Lassheikki toteaa. Hänen mukaansa Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien maassa tarvitaan toimiva infra eli kunnossa oleva



Kempeleläinen Tarmo Turunen on puoliksi maanviljelijä ja puoliksi taksiryrittäjä. Kylvöjen ja puintien aikaan yöunet voivat jäädä lyhyiksi.

tieverkko sekä lisäksi lainsäädäntö, joka mahdollistaa liikenteen asiakaslähtöiset palvelut.

– Tokihan me toivomme, että maaseudulla tartutaan uusiin ansaintamahdollisuuksiin, Lassheikki lisää.

Viljatilän sivuelinkeino

Kempeleessä Oulun kupeessa asuva **Tarmo Turunen** on maatalouden ohessa ajanut taksia ”pienestä pitäen”.

– Tilanpidon aloitin vuonna 1990 ja taksin ajamisen vuonna 1985. Taksiluvan sain vasta vuonna 1999, joten siitä lähtien olen ollut virallisesti taksiryrittäjä, Turunen kertoo.

Turuselle oli aikanaan selvää, että jos aikoo kehittää viljatilaa, on pakko olla jokin sivuelinkeino.

– Nykyään taksiryttäjäisy vie työpanokses-ta noin puolet mutta tuo tuloista kolme neljäsosaa. Tilaa on pystytty laajentamaan, ja takseja on liikenteessä yhteensä kahdeksan.

Turusen mielestä viljatilalle taksiryttäjäisy sopii sivuelinkeinoksi oikein hyvin. Tosin ruuhka-aikaan se tietää hieman pidempää päiviä.

– Tänäpä oli kello soimassa ajoon puoli viideltä aamulla, ja illalla pääsin kuivurilta puoliltaöin pois. Onneksi perheessä on tuuraajia, nytkin vaimo on ajamassa taksia.

Kela- ja koulukyytejä

Tarmo Turunen ei ole uuteen lainsäädäntöön varauksettoman tyytyväinen.

– Tietenkin on hyvä, että halutaan vapauttaa luvansaantia. Taksiryttäksen perustaminen ja kasvattaminen on nyt helpompaa. Itselläni luvan saaminen kesti sen 13 vuotta, ja piti käydä kalliit kurssit.

Turunen on kuitenkin huolissaan taksialan maineesta, jos kuljettajien ammattitaito ja paikallistuntemus laskevat totutusta tasosta. Häntä askarruttaa myös yöpäivystysten järjeistyminen sekä se, jakautuvatko palvelut maassa tasaisesti.

– Jo nyt on nähtävissä, että uusia lupia on haettu eniten kasvukeskuksiin.

Turusen yritykselle tärkeitä ovat Kela-kyydit ja koulukyydit. – Onneksi voitimme kilpailutuksen Kela-kyytien osalta, niin on ainakin se homma selvä kolmeksi vuodeksi.

Vakiintunut asiakaskunta

Taksiluvan saa Trafilta pikavauhtia, joten ryttäjäksi on helppo ryhtyä. Tosin kuljettajakortin saamisessa voi kestää pitempään. Millaisia vinkkejä Tarmo Turunen antaisi kuljetuspalveluryttäjäksi aikovalle?

– Viljatilallisellahan tämä toimii, jos aikataulut ovat joustavia. Asiakkaiden ehdoilla pitää kuitenkin mennä.

– Jos haluaa olla mukana kilpailutuksissa, kaluston pitää mahdollistaa myös erilaisia vammaispalvelukuljetuksia.

”Tänäpä oli kello soimassa ajoon puoli viideltä.”

Toisaalta monipuolisen kaluston hankkiminen ei ole halpaa lystiä.

- Kun itse on toiminut alalla kolmisenkymmentä vuotta, asiakaskunta on aika vakiintunutta. Uudella tulokkaalla on varmasti vaikeampaa päästä markkinoille, Tarmo Turunen pohtii.

Entäpä kuljetuspalvelutoiminta noin laajemmassa mielessä? Jos samalla autolla ja samalla kerralla kuljettaisi postia ja ruokaa peräkylille - mummut, postit ja lounaat samaan kyytiin?

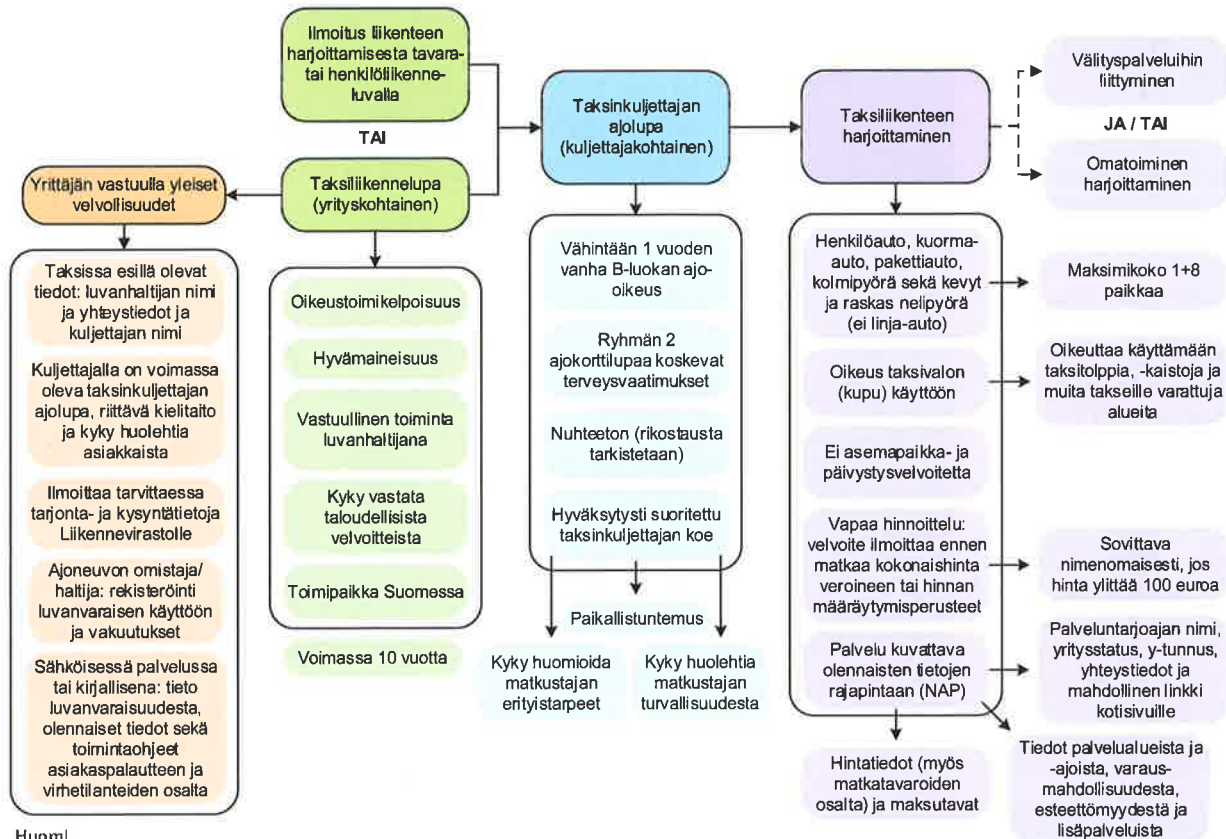
- Sehän tässä uudistuksessa vähän hassua on, että näin on jo aiemminkin

ainakin täällä meilläpäin käytännössä toimittu, Turunen naurahtaa ja lisää:

- Tavaran kuljetus on ollut taksissa luvallista aina, tosin painorajat ovat nousseet uudistuksen myötä. ●

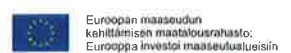
LISÄTIETOJA
vtt.fi/maasdigiboksi

Miten harjoittaa taksiliikennettä 1.7.2018 alkaen?



MAASEUDUN KULJETUSTEN JA LIIKKUMISEN DIGIBOKSI

Huom!
Kuviossa puuttuu mm. verotukseen ja yleiset yritys toimintaan kuuluvat asiat
Kuvion laatijat eivät vastaa puutteista eikä mahdollisista virheistä



JOS TAKSIYRITTÄJYYS ALKOI KIINNOSTAA

- **Taksiyrittäjänä toimiminen** vaatii edelleen luvan taksiliikenteen harjoittamiseen, jonka myöntää Trafi, sekä taksinkuljettajan ajoluvan.
- **Lisäksi on** vastattava yrittäjän yleisistä velvoitteista esimerkiksi verottajalle. Digiboksi-hankkeessa on laadittu yllä oleva kaavio, johon on koottu oleelliset muistettavat asiat.
- **Verohallinnon sivuilta** löytyvät selkeät ohjeet osa-aikaiseksi taksiyrittäjäksi ryhtymiseen.
- **Myös vakuutusyhtiöt** ovat ottaneet valikoimaansa osa-aikaisen taksiyrittäjän vakuutuksia, joissa vakuutusmaksu perustuu ajettaviin kilometreihin ja on huomattavasti halvempi kuin päätoimisen taksiyrittäjän vakuutus.

Maaseudun kuljetusten ja liikkumisen digiboksi -hanke on tiivistänyt yhteen graafiin taksiliikenneyrittäjyyden uudet pelisäännöt.

ASIAA JÄSENILLE

mainio

WWW.MTK.FI

3
2018

VEGE VETÄÄ

Kasvisruokabuumi tuo
uusia mahdollisuuksia → 22



**EROTU
LAADULLA**
Näin brändät
tuotteesi
markkinoille → 8



**MATKAILUA
METSISSÄ**
Sopimus pohja
takaa peli-
säännöt → 28

"Ilman vastuullista sijoitustoimintaa jäsenmaksua pitäisi korottaa." → 18