



HELSINGIN TAKSIAUTOILIJAT RY:N LAUSUNTO
Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta
Lausuntopyynnön diaarinumero VN/1631/2020

20.2.2020

Johdanto

Helsingin Taksiautoilijat ry (myöhemmin HTA ry) kiittää mahdollisuudesta saada antaa lausunto liittyen Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistioon taksisääntelyn toimivuudesta. Liikennepalvelulain keskeisin tavoite oli poistaa kaikki esteet ja rajoitukset aiemmin säännellyltä taksialalta. Valitettavasti samalla menetettiin kuluttaja-asiakkaiden luottamus taksialaan ja sen pitkät perinteet omaavaan turvalliseen toimintaan.

Tämä arviomuistio on hyvä osa lainsäädännön esivalmistelua, ja siinä kuvataan hyvin nykytilan ongelmia.

Helsingin Taksiautoilijat ry lausuu seuraavasti:

Taksipalvelujen turvallisuus

Nykytilan kuvaus ja tietotarpeet

Pääkaupunkiseudulla ollaan useiden mittausten perusteella tyytymättömiä taksipalveluiden turvallisuuteen. Turvallisuustilanne on oleellisesti heikentynyt uuden liikennepalvelulain aikana ja huijatuksi tuleminen riski on kasvanut merkittävästi. Asenteissa näkyy yhä enemmän täydellistä piittaamattomuutta asiakkaiden sekä muiden liikenteessä liikkujien turvallisuudesta. Poliisi on joutunut puuttumaan törkeimpiin tapauksiin, ja ajo-oikeuksia on otettu kuljettajilta pois. Se on suora osoitus siitä, että valvontaa tarvitaan paljon lisää.

Toimenpiteet ongelmien ratkaisemiseksi

Ennalta ehkäiseviä toimia on syytä kehittää välittömästi. Turvallisuutta parantaisi lakisääteinen yrittäjäkoulutus ja lakisääteinen kuljettajakoulutus. Koulutuksissa tulisi kiinnittää erityisesti huomiota sekä liikenne- että asiakasturvallisuuteen. Koulutuksen yksi osa tulisi olla paikallistuntemus. Hyvä paikallistuntemus auttaa tunnistamaan ja välttämään vaaralliset tilanteet.

Taksipalvelujen saatavuus

Nykytilan kuvaus ja tietotarpeet

Kuvaus saatavuustilanteesta oli melko perusteellinen. Yksi näkökulma jäi kuitenkin puuttumaan. Etenkin pääkaupunkiseudulla saatavuus on erittäin korkealla tasolla; takseista on kaikkina vuorokaudenaikoina valtavasti ylitarjontaa. Kaupungin liikennejärjestelyt ovat merkittävässä osassa taksien saatavuuden kannalta. Saatavuuden parantamiseksi on pääkaupunkiseudulla turvattava taksien merkitys osana joukkoliikennettä. Takseilla tulee olla samat oikeudet väylien käyttöön kuin linja-autoilla. Nykyinen liikennesuunnittelu tähtää yksityisautoilun vähentämiseen ja autoilun vaikeuttamiseen. On tärkeää, että taksit mielletään osaksi joukkoliikennettä.

On paljon takseja, jotka eivät kuulu mihinkään välitysyhtiöön tai vastaavasti kuuluvat useampaan välitysyhtiöön. Näin ollen luotettavan tiedon saanti on vaikeaa. Jotkut välitysyhtiöt tai alustat ovat ulkomaisessa rekisterissä tai ulkomaisessa pilvipalvelussa. Näiltä yhtiöiltä ei nykyäänöksillä saada edes verotietoja, joten ei voida edellyttää, että vain kotimaiset välitysyhtiöt tai toimijat toimittaisivat näitä tietoja. Arvio on kaikessa laajuudessaan oikean suuntainen.

Toimenpiteet ongelmien ratkaisemiseksi

Pääkaupunkiseudulla on autoista koko ajan valtavasti ylitarjontaa. Liikennepalvelulain ei tule missään tapauksessa määritellä milloin tai missä ajovuoroista sopiminen olisi sallittua. Ei pidä määritellä alueita, ajankohtia tai muitakaan taksitarjonnan tilanteita.

HTA ry:n mielestä ajovuoroista sopimisessa on iso riski kilpailun vähenemiselle tai loppumiselle kokonaan.

Alueilla, joilla esiintyy saatavuusongelmia, ostopalvelu olisi toimiva ratkaisu. Kuten koulu- ja vanhusten palvelukykydeissä nykyäänkin on.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

Nykytilan kuvaus

Nykytilanteessa takseissa on mahdollista käyttää useita eri applikaatioita. Tällä hetkellä niistä ei mitenkään saada kerättyä tietoja. Käyttäjät pystyvät jopa itse hävittämään applikaatioista kaikki kerätyt tiedot. Suurimmat ongelmat kohdistuvat pääkaupunkiseudulle, jossa asiakaskunta on laajempi ja uusia takseja on paljon.

Valvonta on liian vähäistä. Tunnuksettomia takseja on mahdotonta valvoa. Pidetyt valvontaiskut ovat saaneet huomattavasti julkisuutta. Valvontaiskuissa ei kuitenkaan ole kyetty puuttumaan takseihin, jotka ajavat ilman ulkoisia taksitunnuksia. LVM:n arvio on oikean suuntainen, mutta kuitenkin alimitoitettu.

Toimenpiteet ongelmien ratkaisemiseksi

Vaatimukset tulee olla yhteneväiset kaikille takseille. Maksutapahtumien tiedot tulee säilyttää ehdottoman luotettavasti. MID-hyväksytyt taksamittarit säilyttävät tiedot siten, että kuljettaja ei pysty niitä poistamaan. Tämä on tehty ja toteutettu pitkällisen kehityksen tuloksena. Tähän on päädytty, että voidaan luotettavasti turvata tietojen säilyvyys. Mikäli MID-hyväksytyt taksamittarit sijaan käytetään applikaatiota, tulee sen olla yhtä luotettava.

Ehdotus: Liikennepalvelulaissa voitaisiin säätää pakolliseksi yksi tietty applikaatio. Muiden applikaatioiden käyttäminen tulisi olla ehdottomasti kiellettyä. Tämä applikaatio keräisi ja lähettäisi kaikki tarpeelliset tiedot suoraan valtion palvelimelle, mistä ne olisivat heti Traficom ja verohallinnon käytävissä. Tämä applikaatio tulisi olla pakollinen katsastusvaruste takseille samalla tavalla kuten MID-hyväksytyt taksamittarit. Katsastuksessa tulisi kerätä applikaatiosta muistiin tallentuneet lukemat samalla tavalla kuten autosta luetaan vuosittain kertyneet kilometrit.

Kustannukset eivät näyttele tässä minkäänlaista osaa.

Kilpailun toimivuuden kannalta kaikkien taksien tulee olla tasavertaisessa asemassa. Kilpailu tulee toimimaan oikeudenmukaisesti vasta sitten kun kaikki taksit ilmoittavat ajotulonsa verohallinnolle.

Ulkoisena taksitunnuksena tulisi olla liikennepalvelulaissa säädetty ja määritelty taksikupu. Sille tulisi määrittää paikka henkilöauton katolle. Kupu tulee olla käytössä aina kun taksi on ajossa. Kuvun kooksi on määritettävä minimileveys 25 cm, ja sen tulee olla keltainen mustalla tekstillä.

Y-tunnuksen tulisi olla pakollinen siten, että ensin on hankittava Y-tunnus ja rekisteröidyttävä verohallinnolle. Vasta sen jälkeen voitaisiin myöntää liikennelupa. Nyt tilanne on ihan kestävä. Liikennelupia on myönnetty henkilöille ilman Y-tunnusta, ja sen jälkeen ei ole rekisteröidyttä eikä ilmoitettu verottajalle mitään. Sen lisäksi liikennelupia on myönnetty aatteellisille yhdistyksille, joilla ei ole tarkoitus harjoittaa liiketoimintaa.

Valvontaiskut ovat osoittaneet, että nyt valvontaa todella tarvitaan. Valvontaiskut on tähän mennessä kohdistettu vain niihin takseihin, joissa on kupu katolla. Uber-autot ja muut sovellustaksit, jotka eivät kupua käytä, ovat onnistuneet välttämään valvontaiskut täydellisesti. Tämä on varma osoitus siitä, että taksikupu on tarpeellinen ja sen tulee olla ehdottomasti pakollinen. Harmaa talous on suurinta niissä takseissa, jotka eivät näytä taksin ulkoisia tunnusmerkkejä.

Taksimarkkinoilla nykytilanteessa on yksi merkittävä epäkohta. Liikennepalvelulaki sallii taksitoiminnan mopoilla, mönkijöillä sekä kaikenlaisilla henkilö- ja pakettiautoilla. Ei kuitenkaan linja-autoilla. Tähän on olemassa edelleen erittäin hyvä ja perusteltu syy: autovero. Henkilö- ja pakettiautoista maksetaan valtiolle autoveroa. Mikäli linja-autolla saisi suorittaa taksiliikennettä, voisi jokainen taksiryitys hankkia itselleen linja-autoksi rekisteröidyn auton eikä yksikään taksiryitys maksaisi enää autoveroa. Valtio menettäisi varovasti arvioituna noin 15 miljoonaa euroa vuodessa.

Linja-autolla ei saa suorittaa taksiliikennettä, ei tulla taksiasemille eikä käyttää taksikupua tai muita ulkoisia taksin tunnusmerkkejä. Linja-autoyhtiöt kuitenkin osallistuvat aktiivisesti taksialan kilpailutettuihin koululais- ja VPL-kuljetuksiin, ja markkinoivat täysin avoimesti taksipalveluita. Linja-autot tulisi välittömästi siivota pois taksimarkkinoilta tai takseille tulisi myöntää sama vapautus autoverosta.

Taksipalvelujen hinnoittelu

Nykytilan kuvaus

Taksien hinnat olivat ennen uudistusta enimmäishintoja, joita ei saanut ylittää. Halvempia hintoja toki oli mahdollista käyttää, ja niitä oli käytössä joillain alueilla joissain taksimatkoissa. Korotuksia niihin tuli kerran vuodessa, mikäli taksi-indeksin muutos sen salli. Käytännössä korotukset olivat vuosittain noin yhden prosentin luokkaa. On selvää hintasääntelyn loputtua, että hinnoissa oli korotuspaineita. Pääkaupunkiseudulla oli välitön tarve korottaa hintoja. Kustannustaso ei ole alentunut, vaan kustannukset ovat jatkuvasti nousseet. Ainoa asia, mistä kustannuksia voidaan tinkiä, on työntekijän palkka.

Toimenpiteet ongelmien ratkaisemiseksi

Kuluttajaa suojellaan sillä, ettei tule ylilyöntejä. Perinteiset tilausvälitysyhtiöt ovat julkaisseet hinnastonsa ja mukana olevat taksit noudattavat niitä. Asiakkailta ei veloiteta enempää missään tilanteessa. Kuluttajat voivat luottaa siihen, että hinta on esitetyn ja sovitun mukainen.

Vertailuhintaa ei voida käyttää niin kauan kuin takseissa ei ole laitetta matkan pituuden mittaamiseen.

Vapailla markkinoilla ei hintoja säännellä. Hinnoista sopimista ei voi enää edellyttää tässä tilanteessa. Kiinteitä hintoja tai enimmäishintoja ei voi enää asettaa millekään markkinasegmentille tai millekään taksipalvelulle.

Taksipalvelujen laatu

Nykytilan kuvaus

Edellä mainittu kuvaus on liian ylimalkainen eikä näin ollen kuvaa riittävän selkeästi pääkaupungin todellista tilannetta. Mielestämme vain saatavuus on parantunut laadun osalta. Yleinen turvattomuus ja epävarmuus on lisääntynyt asiakkaiden keskuudessa. Kuvauksessa ei ole mitään mainintaa kuljettajien osaamisesta toimintaympäristössä eli liikenteessä asiakkaan kanssa. Alalle on tullut paljon kuljettajia, joilla ei ole minkäänlaista koulutusta tai osaamista. Julkisessa mediassa olemme saaneet nähdä karmeita esimerkkejä vaarallisesta, turvattomasta ja laaduttomasta taksitoiminnasta. Sekä yrittäjä- että kuljettajakoulutuksen poistaminen oli täydellinen virhe.

Erityisryhmien tyytymättömyyteen vaikuttaa kilpailutukset, joiden myötä kuljetuspalveluita hoitaa kokemattomat kuljettajat. Ikäihmisissä herättää ihmetystä se, etteivät kaikki matkat kelpaa enää kuljettajille. Taksinkuljettajan ammatti on palveluammatti ja ikäihmiset ovat ansainneet mahdollisimman hyvän ja sujuvan palvelun. Ikäihmisten sekä muiden erityisryhmien kuljetukset tulee suorittaa heidän tarpeensa huomioon ottaen, ja palvelun tulee olla turvallista ja luotettavaa. Uudet alalle tulleet toimijat ovat tuoneet mukanaan kulttuurin, jossa ikäihmisten lyhyitä taksimatkoja ei suostuta ajamaan ollenkaan. Vanhat, perinteiset taksit suorittavat näitä kuljetuksia edelleen moitteettomasti. Turvattomuuden lisääntyminen on

vähentänyt taksien käyttöä. Nuorisoa ei haittaa, vaikka kuljettaja ei ymmärrä kieltä. Heille pääasia on kyydin halpa hinta. Iäkkäämmät matkustajat taas nimenomaan tarvitsevat laadukasta palvelua heidän omalla äidinkielellään.

Toimenpiteet ongelmien ratkaisemiseksi

Yrittäjäkoulutus tulisi säätää liikennepalvelulaissa pakolliseksi. Uusia yrittäjiä tulee ohjeistaa ja sitä kautta suojella, etteivät he vahingossa tee isoja virheitä. Heille on opetettava se, että Suomessa on hoidettava lakisääteiset velvoitteet. Tämän hetkessä tilanteessa uusi yrittäjä voi tietämättömyydellään aiheuttaa itselleen valtavan laskun. Vuoden yrittämisen jälkeen on melko mahdotonta maksaa suuria summia muun muassa jälkiveroja ja eläkemaksuja. Yrittäjäkoulutus parantaisi taksipalvelujen laatua huomattavasti.

Kuljettajakoulutus tulisi säätää liikennepalvelulaissa pakolliseksi. HTA ry:n lähes 50 vuoden kokemuksella taksinkuljettajien kouluttamisesta voidaan varmuudella todeta, että koulutus on ainoa tapa saada alalle laadukkaita taksinkuljettaja-ammattilaisia. Pakollinen paikallistuntemuskoulutus ja -koe varmasti parantaisivat kuljettajien osaamista ja palvelun laatua. Jotta paikallistuntemuskokeella olisi käytännön merkitystä, tulee alue yksilöidä selkeästi ja ajolupa pitäisi sitoa sille alueelle, mille kuljettaja on paikallistuntemuskokeen tehnyt.

Taksinkuljettajan koe ei tällä hetkellä ole riittävän kattava mittaamaan soveltuvuutta alalle ja sitä on kehitettävä entisestään. Koe ei mittaa riittävästi ammattiin tarvittavaa tietoa. Kielitaito tulisi mitata niin suullisesti kuin kirjallisesti eikä pelkästään monivalintatehtävillä. Laadukkaan taksinkuljettajan tulee pystyä tarjoamaan hyvää palvelua asiakkaan äidinkielellä.

Kokeen vaatimusten kiristäminen varmasti vähentäisi kuljettajien määrää alalla, mutta samalla laatu ja osaaminen paranisivat. Koulutusvelvollisuutta ei tule kohdistaa liikenneluvan haltijaan. Koulutuksen voisi ostaa ulkopuoliselta toimijalta.

Kustannukset koulutukselle eivät ole ylivoimaisia. Hyvä ja laadukas taksinkuljettajan peruskoulutus maksaa eri oppilaitoksissa noin 100-750 euroa. Koulutettu osaava henkilökunta on satsaus tulevaisuuteen sekä hyvää ja luotettavaa palvelua asiakkaille.

On kuluttajan etu, että kuljettajat koulutetaan mahdollisimman hyvälle tasolle. Laadukkaan koulutuksen saaminen ja järjestäminen nostaisi alan arvostusta vaikuttamalla positiivisesti alan kilpailutilanteeseen. Koulutus voisi toimia valttikorttina tarjouskilpailujen yhteydessä ja tuoda lisää asiakkaita kilpailujen voittajille.

Välityskeskusten rooli ja toiminnan pelisäännöt

Nykytilankuvaus markkinoiden toiminnasta

Nykyisessä toimintamallissa on epäkohtia, jotka tulisi korjata toimivan ja tasapuolisemman sekä vastuullisemman ja luotettavamman taksimarkkinan

luomiseksi myös välityskeskusten osalta. Arviomuiston esitetty kuvaus nykytilasta on oikean suuntainen ja riittävän kattava.

Toimenpiteet ongelmien korjaamiseksi

Kaikilla välityskeskuksilla tulee olla yhtenäiset pelisäännöt, esimerkiksi välityskeskuksien ilmoitusvelvollisuus viranomaisille. Liikennepalvelulaissa säädetään välityskeskusten tietojen keräämisestä sekä niiden toimittamisesta viranomaiselle. Välityspalvelun tarjoaja, oli se sitten suomalainen tai kansainvälinen, on velvollinen ilmoittamaan Traficomille vuosittain kuljetuspalvelun tarjoajien saamat korvaussummat eriteltynä.

Taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä on syytä selkeyttää. On asetettava selkeät rajapinnat, milloin välityskeskus on korvausvelvollinen, ja toisaalta milloin kyydin suorittanut yritys on vastuussa. Näkemyksemme mukaan asiaa ei kuitenkaan tarvitse lailla vahvistaa.

Useaan taksintilausvälityskeskukseen kuulumista ei tulisi varmistaa lain säädännön avulla. Lainsäädännön ei tule velvoittaa eikä rajoittaa sitä, että kuuluuko taksiyrittäjä tilausvälityskeskukseen vai ei.

Helsingin Taksiautoilijat ry