

Asia: VN/17391/2025

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle Kansaneläkelaitoksen tietojenvaihtoa koskevan lainsäädännön muuttamiseksi

Lausunnonantajan lausunto

Pankki- ja tilitietoihin liittyvä lausuntopalaute:

-

Matkakorvauksiin (Kela-taksit) liittyvä lausuntopalaute:

Lausuntonaan Suomen Taksiliitto toteaa seuraavaa:

Kannatamme esityksen tavoitetta puuttua sosiaalitukien väärinkäyttöön ja vahvistaa Kansaneläkelaitoksen tiedonsaantia, sekä sujuvoittaa etuuskäsittelyä. Sosiaalietuuksien käsittelyyn liittyvää työmäärää ja manuaalisia käsittelyvaiheita on yhteiskunnan ja Kansaneläkelaitoksessa tehtävän työn kannalta tarkoituksenmukaista pyrkiä vähentämään, jotta resurssit ovat tehokkaasti käytössä todellisille avuntarvitsijoille. Ruotsin kokemusten mukaisesti on syytä varmistaa, että yhteiskunnan varat tulevat niiden ihmisten käyttöön ja oikeaan käyttötarkoitukseen, mihin ne on alun perin säädetty.

Matkakorvauksiin (Kela-taksit) liittyvä lausuntopalaute

Esityksessä perusteluissa kuvattu myös Kansaneläkelaitoksen (jäljempänä Kela) havainto, että suorakorvattavia taksimatkoja koskevat väärinkäytökset ovat lisääntyneet. Samassa yhteydessä todetaan myös, että edes Kela ei usein saa perittyä perusteettomasti maksettua etuutta, jotka voivat nousta kymmeneen tuhansiin euroihin yksittäisen ihmisen kohdalla. Kelan tiedossa on myös, että väärinkäyttäjät usein jatkavat taksimatkojen väärinkäyttöä huolimatta menettelyn seurauksista, kuten korvauksen takaisinperinnästä ja mahdollisesta rikostuomiosta. Varsinaisten ratkaisuehdotusten osalta on kuitenkin valmistelussa puutteita, joiden takia ehdotetut ratkaisut johtavat palveluntarjoajien kannalta kohtuuttomaan tilanteeseen ja kasvaviin luottotappioihin.

Sopimuksissaan Kela edellyttää palveluntarjoajalta, että jokainen kuljetuspyyntö hoidetaan. Tätä pakkoa vahvistamaan on sopimuksessa säädetty myös sanktioista hoitamatta jääneistä kyydeistä. Yrittäjällä/yrityksellä ei näin ollen ole tosiasiallisesti mahdollisuutta kieltäytyä edes yksittäisistä kyydeistä, vaikka tuntisi asiakkaan maksukyvyyn, jos haluaa jatkaa sopimusajojen tarjoamista. Kyse on siis pakottavasta ehdosta. Kyse ei ole vain yrittäjäriskistä, jolloin yrittäjä itse ottaisi riskin päättäessään ryhtyykö suorittamaan pyydettyä kuljetusta. Yrittäjälle jää riski - ja kyseessä olevissa kyydeissä myös merkittävä todennäköisyys - luottotappiosta, ilman että voisi rajoittaa omaa riskiään kyseessä olevassa palvelutapahtumassa.

Jo syksyllä 2025 Taksiliitto on vedonnut mm Kansaneläkelaitokseen ja Sosiaali- ja Terveysministeriin, jotta kuljetusten omavastuun perintään saataisi ehdotuksen esitöissään kuvattu Ruotsin malli, jossa paikallinen tuen myöntäjä tilittää omavastuut palveluntarjoajalle ja vähentää ne vastaavasti tuensaajan tuista. Tämä vaatii parempaa tiedonvaihtoa Försäkringskassanin, sosiaaliturvan asiakkaiden ja palveluntarjoajienkin välillä.

Tällä hetkellä Taksiliiton jäseniltä saatuihin tietoihin perustuva arvio on, että yrittäjiltä jää saamatta noin 15 - 20 % omavastuista. Vuonna 2024 ajettiin 3 240 574 Kela-kyytiä. Tekemämme kyselyn mukaan 11 % matkoista on sellaisia, joissa asiakas haluaa omavastuun laskulle, joka 25 euron omavastuuna tarkoittaa euroissa 8 911 579 euroa. Tästä laskettuna saamatta jääneistä omavastuista kertyy 1,3 - 1,8 miljoonan euron luottotappiota taksiyrityksille.

Kyseiset summat ovat tehdyn sosiaaliturvan väärinkäyttöselvityksen valossa ja valtion budjetissa toki pieniä, mutta kyse on yksityisen yrittäjän tulosta, joka vaikuttaa ostetun palvelun tarjontaan.

Hallituksen esityksessä kohdassa 2.4 todetaan noin 600 asiakasta käyttää väärin perustein Kela-taksikuljetuksia, samassa todetaan, että näiltä asiakkailta ei saada takaisin perittyä kuljetusmaksuja. Taksiliiton jäsenten antamien tietojen perusteella havainto on oikean suuntainen mutta alakanttiin. Ero selittynee sillä, että osa taksiyrityksille aiheutuneista luottotappioista jää osa ilmoittamatta Kelalle, koska käytännössä Kela ei ole kyennyt näiden tappioiden välttämiseksi tai maksujen perinnässä toimimaan, ja ilmoittaminen on koettu turhaksi.

Edellä mainittu 1,3 – 1,8 miljoonaa jää siis piiloon. Merkittävälle osalle pieniä yrityksiä summat ovat kuitenkin näkyvä osa menetettyä tuloa, ja vaikuttavat kannattavuuteen ja toiminnan jatkuu. Taksiiyritykset osallistuvat näin yhteiskunnan sosiaaliturvan rahoittamiseen, samalla kun liiketoiminnan jatkuvuuden kannalta joudutaan tekemään investointi- tai lakkauttamispäätöksiä, jotka vaikuttavat alueittain saatavuuteen. Kuten esityksen perusteluissa jo on tuotu esiin, väärinkäytösten määrä on lisääntymään päin. Näin ollen on oletettavaa, että myös jatkossa näin tulee tapahtumaan, erityisesti jos maksuvaihtoehtona on laskutus, joka on helpoin asiakkaan jättää huomiotta.

Jos väärinkäytösten määrä on nyt n 1,5 M€/vuosi, siirtämällä vastuun palveluntuottajille, menetettyjen tulojen kasvu olisi pitkällä aikavälillä vähintään kolminkertainen, 4,5 M€. Esityksen hallitusohjelmaan kirjattu säästötavoite 5 miljoonaa euroa uhkaakin siirtyä taksitoimialan maksettavaksi.

Suorakorvausoikeuden rajoittamisen valmistelussa tulisi myös paremmin huomioida olemassa olevat digitaaliset ratkaisut väärinkäytösten ehkäisemiseksi ja mahdollisuudet kehittää näitä edelleen vastaamaan eri käyttäjien vaatimuksia. Sitoutumatta yhteen teknologiapalveluntuottajaan on todettava, että näiden vaihtoehtona yrityksen tuottama erillinen laskutus on teknisesti askel taaksepäin.

Lakiesityksen perusteluissa (s. 57) esitetään malli, jossa väärinkäytöksiin todistetusti syyllistyneelle asiakkaalle tulisi järjestää taksimatka suorakorvausjärjestelmässä olevan tilausvälityskeskuksen kautta, ilmoittamalla asiakkaalle suorakorvausoikeuden rajoitteesta. Tämä poikkeaa suorakorvausjärjestelmän tarkoituksesta ja nykyisistä Kelan ja palveluntuottajien välisistä sopimusjärjestelyistä. Malli siirtäisi taloudellista riskiä palveluntuottajille ja taksiryttäjille tilanteissa, joissa asiakas ei – Kelan, tilausvälityskeskuksen eikä autoilijankaan tiedon mukaan - maksa kuljetusta jälkikäteen.

Järjestelmän toimivuuden ja taksiryttäjien luottamuksen kannalta on tärkeää, että suorakorvausjärjestelmän kautta välitetyistä matkoista maksetaan sovitut korvaukset. Nykyiset ongelmat maksamattomien omavastuiden osalta osoittavat, että maksuvastuun epäselvyys lisää järjestelmän kuormitusta.

Ehdotuksessa on käytännössä esitetty ratkaisuna esitetty, että laskutusasiakas saisi ryttäjältä kuitin, jota vastaan olisi mahdollista hakea Kelasta vastaava summa laskun suorittamista varten. Asiakkaan tulee jatkossakin saada kuitti vasta suoritetusta maksutapahtumasta, ei vain laskun kirjoittamisesta. Muita kuitteja suoritetusta palvelusta ei tule antaa edes Kelaa varten.

Ehdotuksemme on, että Kela-sopimuksessa olisi lain tullessa voimaan mahdollisuus kieltäytyä kyytien välityksestä ja kyytien tarjoamisesta tilanteissa, joissa asiakkaalla/edunsaaja ei ole käyviä maksuvälineitä eikä suorakorvausmenettely ole mahdollinen. Maksukyky olisi osoitettava ennen kyydin alkua joko käteisellä tai toimivalla pankkikortilla. Tällöin taloudellinen riski ei jäisi ryttäjälle. Kelan kuljetuspalvelujen ehdoista on poistettava sanktio, joka realisoituisi suorittamasta jääneestä kuljetuksesta, jos on osoitettavissa, että asiakas ei ole maksukykyinen. Lain voimaan tultua tulisi väärinkäytöksiin syyllistyneet asiakkaat ohjata tilaamaan taksimatkinsa muualta kuin Kelan kilpailuttamista suorakorvauskeskuksista, eikä palveluntuottajille aseteta velvoitetta järjestää matkoja, joihin ei ole suorakorvausoikeutta.

Lisäksi on huomioitava, että suorakorvausoikeuden rajoittamismenettelyä, perustetta sekä asiakkaan informointia ja mahdollista oikeutta hakea tehtyyn hallinnolliseen toimenpiteeseen oikaisua tai muutosta tulee selventää. Informointivelvollisuus tulee olla Kelalla eikä tilausvälityskeskuksella. Viranomaiselle kuluva neuvonta- ja ohjausvelvollisuuden perusteella ei voida pitää hyväksyttävänä, että toimeenpannun hallintotoimen toteuttaisi Kela-taksin tilausvälityskeskus asiakkaalle vasta tilauspuhelun yhteydessä, kun kyseessä on Kelan yksipuolinen hallinnollinen rajoitustoimi, joka vaikuttaa yhdenvertaisuuteen käyttää laissa turvattuja välttämättömiä terveydenhuollon palveluita.

Toimeentulotuessa huomioitavia laskuja koskevaan Kansaneläkelaitoksen tiedonsaantioikeuteen liittyvä lausuntopalaute:

-

Toimeentulotuen hakijan tietojenanto- ja ilmoitusvelvollisuuteen liittyvä lausuntopalaute:

-

Lääkärinlausuntoja- ja todistuksia koskevan tiedonsaantioikeuden tarkentamiseen liittyvä lausuntopalaute:

-

Muihin toteuttamisvaihtoehtoihin liittyvä lausuntopalaute:

-

Vaikutusten arviointiin liittyvä lausuntopalaute:

Vaikutusten arviointiin liittyvä lausuntopalaute

Vaikutusarvioinnissa kohdassa 4.2.7 on otettu kantaa samaan asiaan ja päädytty johtopäätökseen, että taloudellinen riski siirtyy kokonaisuudessaan kuljetuksen suorittavalle taholle. Tällä hetkellä ei ole olemassa järjestelmää, jolla voitaisi kyydin alussa jo varmistaa, että ehdotetut maksuvälineet (paitsi käteinen) toimivat. Jälleen todennäköisyys laskuvaihtoehdolle kasvaa ja sitä myös luottotappioriski. Tämä ohjaa nopeammin asiakkaat valitsemaan laskutuksen, ja kasvattaa edelleen luottotappioriskiä.

Hallituksen esityksessä kohdassa 4.2.7 ehdotus merkitsisi laskutussummien moninkertaistumista, maksuprosessin vaikeutumista asiakkaalle ja näin luottotappioriskin moninkertaistumista laskuttavan, Kela-kuljetuksia hoitavan keskuksen tai taksiautoilijan tappioiksi. Koska jo nykytilanteessa Kelankin tietojen mukaan on osoitettavissa, että laskutettava omavastuu jää tuhansissa tapauksissa maksamatta, on epätodennäköistä, että omavastuu sisältä kyydin kokonaishinta tulisi suoritettua, kun muitakin rahankäyttökohteita on, jos edunsaaja saa rahan ensin

itselleen. On siis merkittävä ja kasvava riski, että Kelan maksama summa ohjautuu asiakkaan muihin kuluihin ja kuljetuslasku jää maksamatta.

Luottotappioriskin vyöryttäminen ehdotuksen mukaisesti yksityisen yrityksen tai yrittäjän maksettavaksi on lainsäätäjältä erikoinen ratkaisu, tilanteessa, jossa sopimus estää palvelun suorittamisesta kieltäytymisen. Palvelusta tulisi käytännössä ilmainen taksipalvelu kaikille luottotiedottomille ja väärinkäyttö oletettavasti lisääntyisi nykytasosta. Tämän lain säätämällä annetaan ymmärtää, että luottotappion synnyttäminen taksiryityksille kuljetuksista on hyväksyttävää, eikä maksuvastuunsa hoitamatta jättämisestä tarvitse välittää, koska palvelun tarjoaa taksi yhteiskunnan sopimuksella. Todennäköisyyttä sille, että laskutukseen menneitä ja perintätoimenpiteitä vaativia kuljetusmaksuja saataisi kerättyä jää erittäin pieneksi.

Laskutusmahdollisuuden laajentaminen lisää hallinnollista taakkaa yrittäjille. On muistettava, että merkittävä osa palveluntarjoajista on pienen liikevaihdon (alle 100 000 euroa /vuosi) yrityksiä, joissa yksi henkilö hoitaa niin kuljetukset kuin laskutuksen. Vain muutama isoista taksien tilausvälitysyhtiöistä hoitaa Kela-kuljetuksiin liittyvän laskutuksen sopimusautoilijoidensa puolesta, ottaen myös kantaakseen mahdollisen luottotappion näistä. Suorien vahinkojen lisäksi asian selvittelyt ja kuljetusten houkuttelevuuden lasku aiheuttaisi pitkällä aikavälillä Kelan korvaamien kuljetuskustannusten nousun.

Ei ole tarkoituksenmukaista tehdä tästä laista Kela-palvelusopimusten pysyvää ehtoa, joka johtaa niin yrittäjän kuin tilausvälityskeskuksen kannalta epäedulliseen tilanteeseen ja edelleen vaatimaan asiakkaita rikosvastuuseen, kun sopimuksen mukaisesti ajettujen kyytien maksujen laiminlyönnit jatkuvat.

Luottotappioiden takia taksiryityksissä ei ole tähänkään mennessä myönnetty kuluttaja-asiakkaalle mahdollisuutta maksaa laskulla Kela-omavastuuta korkeampien summia. Laskutusmahdollisuus varmistetaan asiakaskohtaisesti ja luotettavan maksajan sopimukseen perustuen. Minimivaatimus on, että ennen matkaa asiakkaan luottotiedot tarkistettaisiin (asiakkaan kustannuksella) ja mikäli ne ovat negatiiviset, luottoa ei myönnettäisi.

Mikäli laki, sairausvakuutuslaki tai sopimus Kela:n kanssa velvoittaa suorittamaan kuljetuksia, joista yksityinen yhtiö tai yrittäjä saa ei saa korvausta, on sopimuksen ostaja-osapuolen (tässä Kela) kannettava vastuu ensisijaisesti ja sitten Kela voi selvittää löytyykö kuljetukselle joku muu korvaaja kunnan sosiaalitoimi tai joku muu vastaava yhteiskunnallinen toimija, ei yksityinen yhtiö.

Ehdotamme, että hallituksen esitykseen lisätään, että kaikki omavastuut, joita ei saada asiakkailta perittyä, on voitava asettaa Kelan korvattavaksi palvelun suorittaneelle yritykselle, koska kyse on Kelan sopimuksen mukaisesta ajosta.

Saamatta jääneiden korvausten toinen puoli on syntyneet työkustannukset, jotka realisoituvat joka tapauksessa. Yrittäjälle nämä ovat uponneita kustannuksia, ja kasvattavat tappiota. Samaan aikaan yrittäjä olisi voinut pienentää omaa taloudellista riskiään ja ottaa maksavan, tuottavan kyydin kattaakseen kulunsa.

Taksiyrittäjän tappioksi luettava myös suoritettuun työhön liittyvät kustannukset, josta esimerkkinä seuraava laskelma. Asiakaskohtainen omavastuu on 300 euroa, ja oheisen laskun asiakas on tehnyt matkoja Autoilija A Oy:n takseilla verollisena 107,85 eurolla, eli 94,59 euroa verottomana. Tämä on 35,95 prosenttia vuosiomavastuusta, joka jää yritykseltä saamatta. Tuosta 94,59 eurosta on maksettu palkkaa 35 euroa ja lomakorvausta 4,02 euroa, sairausvakuutusmaksua 0,73 euroa, työeläkemaksu 6,91 euroa, työttömyysvakuutusmaksua 0,24 euroa, yhteensä siis 46,90 euroa. Saamatta jäänyttä tuloa 94,59 euroa ja työllistämisestä aiheutunutta kulua on 46,90 euroa. Yhteenlaskettuna yksittäisen asiakkaan aiheuttama tappio 141,49 euroa.

Muu lausuntopalaute:

Väärinkäyttäjille on tyypillistä, että matkoja kertyy päivittäin, ja joissakin tapauksissa useampia matkoja saman päivän aikana. Aktiivisilla väärinkäyttäjillä on erittäin suuri todennäköisyys valita maksutavaksi laskutus, mikä korostaa riskiä siitä, että laskuja jätetään maksamatta. Kokonaismatkamääriä on vaikea arvioida tarkasti, mutta väärinkäytösten luonne ja toistuvuus ovat selkeästi tunnistettavissa.

On erittäin tarpeellista ja kannatettavaa, että yhteiskunnan etuuksiin oikeutetuilla on mahdollisuus näitä käyttää todetun tarpeensa mukaan sujuvasti. Yhtä tärkeää on, että väärinkäyttötapauksiin ja -tapoihin puututaan määrätietoisesti ja tehokkaasti käyttämällä hyväksi tietoyhteiskunnan, digitalisaation uusia mahdollisuuksia hyväksi samalla tietosuoja huomioiden. Pienten yritysten hallinnollisen taakan lisäämistä on pyrittävä välttämään, jotta kustannukset näissä yrityksissä voidaan pitää kohtuullisina. Sujuvan palvelun aikaansaamiseksi on olemassa olevaa asiantilaa kehitettävä palveluun tuottamiseen osallistuvien tahojen kanssa yhteistyössä.

Kela tekee ansiokasta työtä kuljetussopimusten hallinnoinnissa ja kehittämisessä. On toivottavaa, että näiden kuljetusten järjestely- ja maksuvastuu säilyy tulevaisuudessakin yhdellä toimijalla, eikä hajaudu useamman tahon järjestettäväksi, jolloin toimivien järjestelmien ylläpito vaikeutuu ja alueiden palvelutaso eriytyy.

Mickelsson Annukka

