

VN/25768/2024

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSEEN LIIKENNEPALVELUIDEN JA ERÄIDEN SIIHEN LIITTYVIEN LAKIEN MUUTTAMISEKSI (TAKSIT)

Taksi Helsinki Oy on tutustunut otsikossa mainittuun hallituksen esitysluonnokseen ja lausuu siitä seuraavaa:

Yleistä

Matkustajan oikeudet ja turvallisuus on taattava

Taksiliikenteen tilanne on muuttunut viimeisten vuosien aikana erittäin haasteelliseksi. Vuonna 2018 voimaanastuneen nykyisen liikennepalvelulain myötä pääkaupunkiseudulle sekä laajenevassa määrin myös muihin kaupunkeihin on muodostunut selkeästi useammilla eri pelisäännöillä toimivat taksimarkkinat, joista on saatu lukea valitettavan paljon mm. lehdistön sivuilta. Tilanne on täysin kestämaton asiakkaiden kannalta katsoen. Epäasiallinen asiakkaiden houkuttelu taksiasemilla, kuljetuksen aikainen asiaton käytös, kommunikaatiokyvyttömyys, täydellinen aluetuntemuksen puute, epäselvät hinnoittelumallit, kuljetushintojen ilmoitusten puute sekä etukäteen ilmoitettujen hintatietojen vastainen hinnoittelu ovat arkipäivää ennen kaikkea pääkaupunkiseudun taksipalveluissa. Luottamus taksialaan on romahtanut.

Edellisen hallituksen yritys tilanteen korjaamiseksi ns. korjaussarjalla ei tuonut tilanteeseen valitettavasti käytännössä minkäänlaisia parannuksia. Nykyinen lainsäädäntö ei ole riittävän tarkkarajainen eikä yksiselitteinen, vaan se mahdollistaa hyvää tarkoittavien kirjausten kiertämisen usealla eri tavalla. Nyt tehtävä korjaus on toteutettava siten, että nämä kiertomahdollisuudet estetään ja siten palveluntuottajat asetetaan yksiselitteisesti samojen pelisääntöjen alle.

Reilua kilpailua samoilla säännöillä

Kilpailu on ehdottomasti hyvästä, kunhan se tapahtuu samoilla pelisäännöillä. Nyt näin ei ole. Osa taksialalla olevista toimijoista operoi selkeästi vastoin voimassa olevaa lainsäädäntöä, jopa rikollisesta toiminnasta mm. veronkierron osalta on jo laajamittaista näyttöä. Alalle ja eritoten pääkaupunkiseudulle on myös tullut epävirallisia ryhmittymiä, jotka toimivat johdetusti ja tavoitehakisesti, esimerkiksi tiettyjen taksiasemien saamiseksi vain näiden yrittäjien haltuun.

Oikeus- ja sivistysvaltiossa, jollaisena Suomi edelleen halutaan säilyttää, on täysin käsittämätöntä sellainen toiminta, joka on aivan jokapäiväistä pääkaupunkiseutulaisessa taksiliikenteessä: Järjestäytyneiden taksiyhtiöiden yrittäjiä ja kuljettajia uhkaillaan päivittäin taksiasemilla toisten taksiyrittäjien toimesta fyysisellä väkivallalla, jopa hengen menettämällä. Toiminta ei ole jäänyt pelkän uhkailun asteelle, tiedossamme on väkivallan tekoja kuljettajiamme kohtaan. Näin ei voi jatkua.

Lainsäätäjän ja viranomaisen on huolehdittava siitä, että perustuslain 18 §:n kirjaus ”Julkisen vallan on huolehdittava työvoiman suojelusta” toteutuu myös taksialalla.

Nykyisessä hallitusohjelmassa on selkeästi kirjattu tavoitteeksi luottamuksen palauttaminen ja taksiliikenteen turvaaminen koko maassa. Samoin perustuslain mukaisten perusoikeuksien

toteutuminen on viranomaisten ja valtiovallan vastuulla. Nyt on tekojen aika, jotta edellä olevat asiat toteutuvat.

Yleistä alalle tulosta

Taksi Helsinki Oy kannattaa esitettyjä tiukennuksia taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiin ja taksialan koulutuksen ja koemenettelyn kehittämiseen.

Nykyisin voimassa olevassa lainsäädännössä on hyvää tarkoittavia mutta samalla käytännössä toimimattomia ja helposti kierrettäviä vaateita niin alalle tulon edellytyksiin kuin koulutus- ja koemenettelyynkin. Julkisuudessa laajaa huomiota saaneet, taksialalle aikaisemmin käytännössä tuntemattomat seksuaalirikokset ovat eräs ikävimmistä ilmiöistä, joka on syntynyt vuoden 2018 taksilainsäädännön yhteydessä. Samoin asiakkaiden esiin tuomat, täysin kohtuuttomat hinnoittelut sekä kuljettajien kielitaidottomuus ja muut laadulliset poikkeamat ovat sellaisia ilmiöitä, jotka rapauttavat asiakkaiden luottamusta taksipalveluihin kokonaisuudessaan. Olisi täysin vastuutonta väittää, ettei näillä asioilla ole tosiasiallista yhteyttä vuoden 2018 lakiuudistukseen.

Taksialan regulaation tulee muodostaa tasapainoinen kokonaisuus, jolla samanaikaisesti varmistetaan toimivien markkinoiden kautta reilu kilpailu alalla toimiville yrityksille, asiakaslähtöiset laadukkaat palvelut sekä kilpailukykyinen työpaikka taksinkuljettajille. Alalle tulolle ei ehdotuksessa aseteta mitään sellaisia vaatimuksia, jotka olisivat kohtuuttomia esteitä, sen enempää yritystoiminnan aloittamista suunnitteleville kuin alalle hakeutuville kuljettajillekaan.

Koulutuksesta

Lakiehdotuksen mukaan taksinkuljettajan kuljettajakoulutuksen kesto olisi 21 tuntia. Taksi Helsinki pyytää selvittämään, onko koulutuksen sitominen tuntimääreeseen ristiriidassa ammatillisen koulutuksen periaatteiden kanssa:

Logistiikan perustutkinto (<https://eperusteet.opintopolku.fi/#/fi/ammattillinen/7675673/tiedot>) sisältää osaamisperusteiset vaatimukset taksinkuljettajan ammattitaidolle. *Taksikuljetukset kokonaisuus on 25 osaamispistettä.*

Ehdotuksen perusteluissa mainitaan ” Ehdotuksella ei säädellä koulutuksen suorittamismuotoa vaan se mahdollistaisi koulutuksen suorittamisen etänä.” Etänä voi tarkoittaa osallistumista luennoille etänä tai itsenäistä verkkokoulutuksen tekoa. Tämä tulisi määritellä tarkemmin.

Koulutus tulisi voida myös suorittaa verkossa ainakin osiltaan. Verkkokoulutus tulee päättää valvottuun, viranomaisen järjestämään tai valtuuttaman tahon järjestämään kokeeseen/osaamisen osoittamiseen. Valtuutus tulee perustua tiukkaan kriteeristöön ja erikseen tulee huolehtia siitä, että koemenettely aidosti mittaa oppilaan kykyä ja osaamista taksinkuljettajan tehtävään. Nykyisin on olemassa koulutusorganisaatioita, jotka eivät näin tee, vaan mahdollistavat korvausta vastaan täysin osaamattomien kuljettajien alalle tulon.

Taksi Helsinki pitää tärkeänä, että taksinkuljettajan ammattiin hakeutuvan henkilön tosiasiallinen osaaminen ja kyky henkilökohtaiseen asiakaspalveluun sekä ajoneuvon turvalliseen kuljettamiseen todennetaan kaikilta osin luotettavan koemenettelyn kautta.

Taksi Helsinki Oy esittää, että muualla kuin Suomessa saadun ajo-oikeuden haltijan on ennen taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä suoritettava ajonäyte viranomaiselle tai sen määräämälle taholle.

Perusteena esitykselle on saamamme palaute siitä, että osa alalle tulleista taksinkuljettajista ei omaa riittävää ajotaitoa. Tämä on todennettavissa asiakaspalautteiden ohella mm. lehdissä olleista artikkeleista sekä vakuutusyhtiöiden korvaustilastoista.

Seuraamukset lain vastaisesta toiminnasta

Nykyisin käytössä olevat seuraamukset lakien tai asetusten vastaisesta toiminnasta eivät tosiasiallisesti ole millään lailla oikeasuhteisia eikä niillä ole laittoman toiminnan estämiseen tähtäävää vaikutusta. Esityksessä on asiaa viety oikeaan mutta vieläkin riittämättömään suuntaan. Mikäli yrittäjä tai kuljettaja tarkoituksellisesti tai todisteellisesti toimii vastoin voimassa olevaa säädöstä, tulee viranomaisella olla riittävät keinot tällaisen toiminnan lopettamiseen.

Taksi Helsinki Oy esittää, että voimassa olevan säädösten vastaisen toiminnan tulee johtaa automaattisesti joko elinkeinoluvan menettämiseen, ajo-oikeuden menettämiseen tai riittävän suureen ja tosiasiallisesti täytäntöönpantavaan sakkorangaistukseen.

Taksialan valvonnasta ja tunnistettavuudesta

Esityksessä on kuvattu hyvin nykyisen valvonnan vaikeutta tai siihen liittyviä haasteita. Lakimuutoksen seurauksena edes viranomaisilla ei ole tosiasiallista tietoa taksiliikenteen harjoittajista, heidän käyttämästään kalustosta, hinnoittelusta, hinnan mittaamiseen käytettävistä mekanismeista tai käytännössä muustakaan taksiliikenteen operatiivisesta tekemisestä.

Taksi Helsinki Oy:n teettämän mystery shopping -tutkimuksen mukaan ainoastaan 23 % tutkituista järjestäytymättömien taksiyritysten suorittamista matkoista tapahtui voimassa olevien, taksiliikennettä koskevien lakien ja asetusten mukaisesti. Saman asian voi havaita jokapäiväisessä pääkaupunkilaisessa tarjonnassa. Ajoja ajetaan yksityiskäyttöön rekisteröidyllä ajoneuvolla, hinnan mittaamiseen käytetään mitä moninaisimpia menetelmiä, hinnoittelusta ei kerrota asiakkaalle millään tavalla etukäteen, autoissa ei ole viranomaisen määrittämiä yritys- tai kuljettajatietoja.

Kyseessä ei ole siis yksittäinen tai edes harvalukuinen poikkeus, vaan taksialalle on pesiytynyt laaja ongelma, jonka seurauksena asiakkaiden luottamus taksialaan on käytännössä romahtanut, samalla kun yhteiskunnan keräämät veroeurot ovat laskeneet merkittävästi. Jatkuessaan ilmiö romahduttaa koko taksialan veropohjan.

Asiakkaiden kannalta ongelman muodostaa se, ettei asiakkailla ole käytännössä mitään mahdollisuutta etukäteen selvittää valitsemansa palveluntuottajan lainmukaisuutta, varsinkaan taksiasemilta tai "lennosta" lähtevissä kyydeissä. Taksivalon pystyy ostamaan kuka tahansa vaikkapa verkkokaupasta muutaman euron hinnalla, joten se ei ole kuluttajille millään lailla tae siitä, että kyseinen palveluntuottaja on hoitanut lupa- ja ammattiliikenteen vakuutusasiansa kuntoon.

Viranomaisen kykenee valvomaan auton vakuuttamista ja rekisteröintiä automaattisella rekisterikilpien lukujärjestelmällä (Revikalla tai vastaavalla). On kuitenkin muistettava ja huomioitava, ettei tämä lukulaite voi mitenkään reagoida liikennevirrassa väärin rekisteröityihin ja vakuuttamattomiin takseihin. Laite ei itsessään tunnista ajoneuvoa, jolla pitäisi olla em. asiat kunnossa. Poliisin automaattinen rekisterikilpien luku ei siis tosiasiallisesti auta taksiliikenteen valvonnassa. Lisäksi erityisen rekisterikilven käyttöönotto mahdollistaa sen, että viranomaisen kykenee tehokkaasti valvomaan myös laittoman taksiliikenteen harjoittamisyrityksiä, eli ns. pimeitä takseja.

Ammattiliikenteen rekisterikilven poistaminen valvovan viranomaisen toimesta sellaisesta taksi-autosta, jolla ei ole liikennelupaa, ammattiliikenteen vakuutusta, taksamittaria tai muutoin yrityksen- ja kuljettaja-asiat kunnossa, on merkittävä keino puuttua luvattoman taksiliikenteen harjoittamiseen. Ammattiliikenteen rekisterikilven menettänyt ajoneuvo olisi taas uudelleen katsastuksen yhteydessä todettava asianmukaiseksi taksiksi, mikäli kyseinen yrittäjä haluaisi jatkaa taksi-autoilua samalla autolla.

Taksi Helsinki kannattaa nyt tehtyä ehdotusta erillisistä ammattiliikenteen rekisterikilvistä.

Kuluttajien omavalvonnan tueksi Taksi Helsinki Oy esittää, että ammattiliikenteen rekisterikilpien myönnön yhteydessä katsastusviranomaisen tarkistaa, että yrityksellä on asianmukaiset luvat kunnossa, auto on vakuutettu ammattimaiseen liikenteeseen, autoon on asennettu mittalaitedirektiivin mukainen taksamittari ja taksamittarin keräämä tieto puretaan oikeasisältöisenä luvan saaneeseen datankeräyspisteeseen automaattisesti.

Taksialan työntekijät ja työnantajan vastuu

Taksiala on ollut jo vuosia matalapalkka-ala, jonka houkuttelevuus on työmarkkinoilla laskenut. Korjaamalla nykyistä lainsäädäntöä kyetään olennaisesti parantamaan alan nykyistä houkuttelevuutta, koska toimivien markkinoiden myötä myös alan taloudelliset toimintaedellytykset tulevat tervehtymään. Samalla yhteiskunnan mahdollisuudet poikkihallinnolliseen kontrollointiin paranevat olennaisesti, kun harmaan talouden olennaisen pienenemän seurauksena väärinkäytökset esim. aiheettomien sosiaalietuuksien nostoon päättyvät.

Taksiliikenteeseen on 2018 liikennepalvelulain voimaan tulon jälkeen pesiytynyt malli, jossa ammatikseen taksia kuljettavista työntekijöistä osa on siirtynyt ”yrittäjiksi”, jolloin työtä tehdään olemalla yrittäjiä vailla minkäänlaisia yrittämisen edellytyksiä ja vastuuta. Kyseessä on siis yleisimmin toimintatapa, jossa yksittäiset kuljettajat laskuttavat taksiyritystä tekemästään työstä. Tämä on yksi harmaan talouden mahdollistaja ja tämän ilmiön vaikutukset tulevat ulottumaan tulevaisuuteen siten, ettei kyseisille henkilöille kerry käytännössä lainkaan eläkettä ja näin mm. sosiaaliturvan kulut nousevat, kun henkilö ajautuu esim. toimeentuloturvan piiriin eläkeiän koittaessa.

Taksi Helsinki esittää, että taksialan toimijoiden tulisi kuulua ennakoperintärekisteriin ja täyttää kaikki tilaajavastuulaissa määritellyt vaatimukset, mm. eläkemaksujen suorittaminen.

Tämä tulee todentaa tarkastavalle viranomaiselle joko kuulumalla johonkin tilaajavastuupalveluita tarjoavan toimijan palveluun (esim. Vastuullinen Taksi, Vastuu Group, PlusId, tai vastaava) tai vaihtoehtoisesti toimittamalla itse vaadittavat dokumentit viranomaiselle.

Taksiliikenteen saaminen sellaiselle tasolle, jota niin asiakkaat, kuin asiansa hoitavat, yhteiskuntavastuuna kantavat yrittäjät vaativat, edellyttää ehdottomasti tehokasta ja kattavaa valvontaa, johon osoitetaan huomattavasti nykyistä suuremmat resurssit ja selkeät vastuualueet. Tällä hetkellä taksialla tehokasta ja kattavaa valvontaa ei ole käytännössä lainkaan.

Taksamittari valvonnan mahdollistajana

Nyt tehty esitysluonnos sisältää pääasiallisesti niitä elementtejä, joita tarvitaan alan tervehdyttämiseksi. Esityksessä mainitut keinot eivät ole vielä täydellisiä, mutta ovat olennainen askel oikeaan suuntaan. **Asiakkaille tutkimusten mukaan tärkeimmän ominaisuuden - eli luotettavuuden - palauttamiseksi tärkein asia on se, että aukottomalla, digitaalisella valvonnalla kyetään selvittämään jokaisen ajatun taksimatkan suorittaja ja olennaiset tapahtumat, ilman niitä ei valvontaa kyetä riittävässä määrin suorittamaan.**

Taksamittarin tärkein valvonnallinen tehtävä on kerätä muodostunut liikevaihto kaikista taksiyrityksen ajoista yhteen paikkaan. Taksamittari raportoi kaikki eri maksutavat. korttimaksut, käteiset ja laskutettavat ajot riippumatta siitä, mitä ajoja taksiyritys on ajanut. Tähän taksamittarin keräämään tietoon perustuu taksiyrityksen kirjanpito. Taksamittari on siis kyseisen taksiyrityksen kassakone. Kirjanpitoon tulee viedä kaikki yrityksen tulot.

Ehdottomasti tärkein verotuksen ja valvonnan kannalta on taksamittarin tuottama tieto siitä, kuinka monta kilometriä taksiksi rekisteröidyllä ajoneuvolla on ajettu taksamittari päällä ja kuinka paljon autolla on ajettu ns. tyhjänä ajoa. Taksiauto on yrityksen omaisuutta oleva ajoneuvo, joka on

luonnollisesti alv-vähennyskelpoinen ja auton kulut ovat alv-vähennyskelpoisia. Lisäksi yrityksen auto on verovähennyskelpoinen. Näiden vähennyksien oikeasuhteinen toteutuminen edellyttää tietoa auton käytöstä.

Verottajan näkökulmasta ajoneuvon kokonaissuorite, joka kertoo autolla ajettujen maksettujen ja maksamattomien kilometrien suhteen, on aivan keskeinen. Ilman taksamittarin tuottamaa tietoa taksin liikevaihdon ja yrityksen ajamien kilometrien suhteesta ei siis ole kenelläkään mitään tietoa. Tällöin on mahdollista olla ilmoittamatta kaikkia yrityksen tuloja, tai vastaavasti ilmoittaa tuloja reilusti enemmän, jolloin taksiryitys pesee rahaa.

Kun asiakkaiden luottamusta taksialaan palautetaan, on taksamittarin keräämä paikkatieto tallennettava palvelemille niin vakavien rikosten kuin esimerkiksi veronkierron selvittämisen mahdollistamiseksi.

Taksamittarin tallentaman tiedon sisältö ja tallentaminen

Esitetyt vaatimukset taksamittarista ja sen tiedon tallentamisesta eivät vaaranna millään tavalla taksien saatavuutta, taksialan kilpailua ja siitä asiakkaille saatavaa hyötyä. Itse asiassa esitys toimii pitkällä aikajänteellä juuri päinvastoin, hyvin toimivat markkinat edellyttävät tehokasta sääntelyä. Tällä taataan myös kuluttajien oikeudet.

Ammattimaisuuden korostamisella taataan myös se, että taksipalveluja on tulevaisuudessakin saatavilla koko Suomessa niin yksityisten, yritysten kuin myös yhteiskunnan tarpeisiin. Viimeksi mainittua ei esityksen arvioinneissa tuoda esiin juuri lainkaan, vaikka taksipalveluiden saatavuuden varmistaminen on yksi hallitusohjelmassa esiin tuoduista tavoitteista. Tämä on vakava puute muutoin huolellisesti ja hyvin valmistellussa ja arvioidussa esityksessä.

Taksamittariin tulee tallentaa seuraavat tiedot:

1. yrittäjän yksilöintitiedot
2. ajoneuvon yksilöintitiedot
3. ajoneuvon kokonaiskilometrit, jaoteltuna tuloa tuottaviin ja tuottamattomiin kilometreihin
4. ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot
5. ajoerittely, eli jokaisen ajetun matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto
6. Matkan hinta ja maksutapatiedot
7. GPS tietojen tallennus viranomaiskäyttöön.

Taksi Helsinki Oy esittää, että lakiuudistuksen yhteydessä määritetään lisäksi paikka, jonne kyseiset tiedot tulee vuorokausittain tallentaa.

Ehdotamme, että tiedot talletetaan tietojen keräämiseen ja luovuttamiseen luvan saaneeseen taksien tilausvälitysyhtiöön tai vaihtoehtoisesti suoraan Traficomiin, joka jo nykyiselläänkin toimii osaltaan tietojen kerääjänä. Tärkeää on varmistaa, että kyseisen tieto on kaikkien viranomaisten saatavilla, tietosuojakysymykset huomioiden.

Taksamittari on taksin olennainen varuste kaikkialla

Kaikissa pohjoismaissa on taksamittari pakollinen taksivaruste, joka on todettu välttämättömäksi niin asiakasturvallisuuden kuin harmaan talouden ehkäisemisen kannaltakin. Taksamittari on myös laajalti käytössä käytännössä kaikkialla muuallakin maailmassa olennaisena osana taksiliikennettä.

Joissakin maissa on koetettu löytää vaihtoehtoisia tai rinnakkaisia tapoja taksamittarin keräämään tiedon saamiseksi autoista. Suomessakin tätä on tavoiteltu nykyisen lain mahdollistaman "muun laitteen" kautta, mutta tällaista "muuta laitetta" ei ole nykyisen lain voimassaoloaikana eli yli

kuudessa (6) vuodessa mitenkään määritelty, saati tuotu markkinoille. Ruotsissa on jätetty myös mahdollisuus kehittää yhtenevää tietoa taksamittarin kanssa keräävä laite, jota voi kutsua jollain muulla nimellä kuin taksamittari, mutta tällainen “muu laite” laite tulisi hyväksyttävä paikallisella VTT:llä, ja tämän vuoksi ruotsalaiset käyttävät taksamittaria. Hollannissa on mahdollista käyttää erikseen hyväksyttyä BCT-laitetta, joka kerää ajoneuvon suoritteet ammattiajossa talteen ja josta ne lähetetään viranomaiselle. Kysymys kuuluukin, miksi tässä yhteydessä halutaan “väkisin keksiä pyörää uudelleen”.

Erittäin merkittävän tämänhetkisestä taksilaista aiheutuvan ongelman muodostaa se, että katsastuksessa ei kyetä tarkistamaan mitenkään sitä, millaisella muulla laitteella taksista toimitetaan lain edellyttämät tiedot valvovalle viranomaiselle. Paradoksaalista on se, että mikäli katsastukseen menevässä autossa on näkyvillä taksamittari, sen katsastaja kyllä katsastaa, mutta jos katsastukseen menee taksi, jossa mittari ei ole näkyvillä, ei katsastaja millään pysty tai edes yritä todeta sitä, mikä laissa mainittu “muu laite” on.

Kuten muissakin pohjoismaissa, takseina käytettävät autot on merkittävä takseiksi. Kilpailun näkökulmasta on täysin kestäväntöntä, että henkilöliikennettä hoitavat yritykset eivät ole samalla viivalla keskenään. Kaikki taksit kilpailevat asiakkaista ja kaikki taksit ajavat jokaisen asiakkaan, jonka onnistuvat kyytiin saamaan, tapahtuu se sitten kyydin tilaamalla tai asiakkaan noustessa kyytiin vaikkapa taksiasemalta. Ei ole olemassa autoja, jotka ajaisivat vain sovelluskyytejä tai “tolppa-ajoja”.

Taksi Helsinki haluaa oikaista julkisuudessa eräiden tahojen esittämiä väitteitä siitä, että alustatalouden yritykset toimittaisivat välityksessään olevista takseista kaikki samat tiedot kuin taksamittarilta saadaan. Väite on väärä ja suorastaan valheellinen, alustatalous ei voi toimittaa viranomaiselle muita tietoja kuin maksimissaan välittämiensä tilausten tiedot. Samat taksit ajavat kuitenkin myös muita kyytejä, esimerkiksi taksiasemilta lähteviä asiakkaita, kuten alla olevat esimerkkikuvat todistavat:



Kuva alustatalouden autosta Asema-aukion taksiasemalla Helsingissä odottamassa kyytiin käveleviä asiakkaita



Kuva Boltin, tunnuksettoman taksin, Uberin ja Taksi Helsingin takseista Hietalahden torin taksiasemalta Helsingissä odottamassa kyytiin käveleviä asiakkaita



Kuva Boltin takseista Karhupuiston taksiasemalla Helsingissä odottamassa kyytiin käveleviä asiakkaita

Vastaavia todisteita siitä, että alustatalouden välittämiä tilauksia ajavat taksit ajavat myös muita kyytejä, on tuhansia. Kyse ei siis ole poikkeuksesta vaan täysin vakiintuneesta ja normaalista taksitoiminnasta.

Esitettyjen muutosten yhteiskunnallisista vaikutuksista

Taksialan kokonaisliikevaihdesta noin 40 % on arvioitu koostuvan yhteiskunnan korvaamista kuljetuksista. Sairasvakuutuslain, vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain perusteella korvataan mittava määrä kuljetuksia, joiden sujuvuus on kansalaisten jokapäiväisen elämän ja terveyden- sekä sairaanhoidon kannalta äärimmäisen tärkeää. Samoin perusopetuslaissa säädetään oppilaiden oikeudesta maksuttomaan kuljetukseen, joista monet toteutuvat nimenomaan takseilla.

Nyt tekeillä olevan taksitoimintaa koskevan lainsäädäntömuutoksen vaikutuksia arvioitaessa on syytä nostaa esiin myös tehtävien toimenpiteiden pidemmän aikajänteen vaikutukset koko suomalaiseen taksijärjestelmään ja yhteiskuntaan laajemminkin. Mikäli kilpailuolosuhteet eivät toimialalla ole yhtenevät, vaarantuu koko nykyinen suomalainen taksijärjestelmä, eli taksiyrittäjien ohella toiminnan koordinaatiosta ja mm. tilausvälitys- ja maksuliikenteestä vastaavat tilausvälityskeskukset eivät kykene jatkamaan toimintaansa. Tällä olisi vakavia vaikutuksia mm. edellä mainittujen yhteiskunnan kuljetusten järjestelykykyyn, jotka ovat tällä hetkellä pääsääntöisesti taksien tilausvälitysyhtiöiden vastuulla.

Taksijärjestelmä osana suomalaista huoltovarmuutta

Tällä hetkellä henkilöliikennemarkkinassa on tapahtumassa kehitys, joka vaarantaa oleellisesti taksitoimialan kyvykkyyden toimia huoltovarmuuskriittisissä tehtävissä tulevaisuudessa. Tämä johtuu siitä, että markkinoille on tullut ilmiöitä, jotka aiheuttavat sen, etteivät markkinat toimi eikä talous ole kaikilta osin kilpailukykyinen. Nämä ovat kuitenkin huoltovarmuuden perustekijäitä. Esimerkkeinä tällaisista toimijoista ovat esimerkiksi ulkomaisessa omistuksessa olevat alustataloustoimijat ja kotimaiset liikennehallinnon In-house-yhtiöt.

Miten Taksitoimialalla varaudutaan?

Logistiikka-alan varautumisen perustana ovat markkinaehtoiset logistiikkapalvelut, toimiva infrastruktuuri sekä elinkeinoelämän ja viranomaisten yhteistyö.

Alan jatkuvuudenhallinta on yritysten omaehtoista toimintaa. Ilmailu- ja rautatiealan yrityksillä sekä suurimmilla maaliikenteen tavara- ja henkilökuljetusyrityksillä on varautumisvelvoite. Huomionarvoista on, ettei taksitoimialan yhtiöillä ole tällä hetkellä säädöspohjaista varautumisvelvoitetta, mutta käytännössä kaikki Suomalaiset, perinteiset autoilijaomisteiset tilausvälitysyhtiöt ovat omaehtoisesti hakeutuneet huoltovarmuustoiminnan piiriin.

Taksiala osana Maakuljetuspoolia

Maakuljetuspoolin toiminnan piiriin kuuluvat maantie- ja rautatiekuljetuspalvelut, tavara- ja henkilöliikenteen logistiikkapalvelut ja huoltotoiminnot.

Poolin sopijaosapuolet ovat Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Linja-autoliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Yhteinen Toimialaliitto ry, VR-Yhtymä Oy ja Huoltovarmuuskeskus.

Taksialan huoltovarmuuskriittisissä toiminnoissa keskeisellä sijalla ovat nimenomaan taksiliikenteen operatiivisesta toiminnasta vastaavat tilausvälitysyhtiöt. Suurin näistä on Taksi Helsinki oy, jolla on noin 3 500 autoa välityksessään eri puolilla Suomea. Samankaltaisia yrityksiä on noin 20 kappaletta, eri puolilla maamme. Nämä autot ja niiden operatiivinen ohjaus muodostavat huoltovarmuuden käytännön suorituskyvyn mm. erityisryhmien kuljetuksissa, niin normaali- kuin poikkeusoloissakin.

Evakuoinnit ja niiden toteutus järjestäytyneiden taksien ja niitä ohjaavien suomalaisten tilausvälitysyhtiöiden toimesta.

Mikäli yhteiskunnassa tapahtuu merkittävä häiriö, tai maa julistetaan poikkeustilaan, alkaa huoltovarmuusorganisaatio toimimaan, käytännössä viranomaisjohtoisesti. Varsinaisessa operatiivisessa toiminnassa tukeudutaan erittäin mittavasti palveluita normaalioloissakin tarjoaviin yrityksiin ja niiden resursseihin.

Mikäli tilanne edellyttää ihmisten suojaamista, saattaa kyseeseen tulla mittavat alueelliset evakuoinnit. Tällöin järjestäytyneellä, johdetulla ja keskitetysti ohjatulla, toimivalla taksiliikenteellä on erittäin merkittävä rooli esimerkiksi erityisryhmien, kuten vanhusten ja liikuntarajoitteisten ihmisten siirtämisessä. Tätä tarkoitusta varten Suomalaisista taksien tilausvälitysyhtiöistä merkittävä

määrä on hakeutunut ja nimitetty huoltovarmuuskriittiseksi yritykseksi. Nämä yhtiöt ovat kaikki 100 prosenttisesti kotimaisessa omistuksessa, yhtä poikkeusta lukuun ottamatta.

Käytännön tasolla toimintaa on harjoitettu siten, että alueen taksiyhtiö hakeutuu tai kutsutaan / määrätään viranomaisten käyttöön. Tapauksesta riippuen alueelle on muodostettu johto-organisaatio, jossa Aluehallintovirasto, ELY ja Pelastuslaitos/poliisi ovat ottaneet pääsääntöisesti toiminnan yleisjohdon vastuulleen. Heidän käyttöönsä asetetaan/hankitaan tarpeelliset resurssit sen mukaan, millaisia kuljetustarpeita evakuoinnit edellyttävät. Erilaisten erityisryhmien osuus väestöstä on varsinkin kaupungeissa melkoisen mittava, joten heidän kuljettamiseensa soveltuvaa kalustoa on oltava saatavilla riittävästi. Maaseudulla taksit ovat usein käytännössä ainut julkisen liikenteen palveluntarjoaja, joten niiden rooli on siten erityisen keskeinen. Tehtävät ovat haastavia ja edellyttävät hyvää etukäteisvalmistelua, jota on syytä myös harjoitella.

Käytännössä esimerkiksi erityisryhmien evakuoinnit jäävät olemassa olevien tilausvälitysyhtiöiden, eli "taksikeskusten" ja niiden tilausvälityksessä olevien taksien vastuulle.

Maamme suomalaisomisteiset tilausvälitysyhtiöt kykenevät toteuttamaan evakuointitehtävät käytännössä vuoden jokaisena päivänä. Kaikki tilausvälitysyhtiöt palvelevat asiakkaita 24/7, joten niillä on myös välitön valmius evakuointikuljetusten aloittamiseen. Mikäli tarvitaan laajempia resursseja, saadaan nämä käytännössä tuntitasoisella viiveellä mukaan suorittamaan evakuointeja.

Erikseen on syytä tuoda esiin se seikka, että edellä mainitut tilausvälitysyhtiöt ovat myös erittäin mittavia Kelan sairausvakuutuslain perusteella korvaamien kuljetusten operaattoreita koko maassa siten, että koko Suomen alue on käytännössä palvelun piirissä.

Lainsäädännön merkitys Huoltovarmuudelle

Kaikkien taksien tilausvälitysyhtiöiden, joissa on yli 50 autoa, tulisi olla säädöspohjaisesti huoltovarmuuskriittisiä yrityksiä. Näiltä yrityksiltä tulisi edellyttää hyvää riskienhallintaa, jatkuvuudenhallintaa ja jatkuvuussuunnittelua. Osallistuminen huoltovarmuusorganisaation työhön tulisi olla velvoittavaa.

Lainsäädännön tehtävänä on luoda sellainen toimintaympäristö, joka mahdollistaa toimivat, tasapuoliset markkinat eri liiketoimintasektoreille. Tämä on edellytys myös sille, että huoltovarmuusorganisaatiolla on käytössään yritysten resurssit tarvittaessa. Taksiliikenteen osalta tulee varmistaa, että suomalaisilla yrityksillä, niin tilausvälitysyhtiöillä kuin taksirytyksilläkin, on mahdollisuus harjoittaa toimintaansa kannattavasti. Mikäli näin ei ole, on uhkana se, että maamme huoltovarmuusorganisaatioon ja -kyvykkyyteen tulee merkittävä vajoaus. Ulkomaisomisteisista, puhtaasti applikaatiotilaukseen perustuvista alustataloustoimijoista ei tällaista kyvykkyyttä löydy nyt eikä tulevaisuudessa.

Taksi Helsinki Oy ehdottaakin, että lakiin lisätään tilausvälityskeskuksen luvanvaraisuudesta ja tähän luvanvaraisuuteen lisätään varautumis- ja huoltovarmuusvaatimus.

Lain voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Taksi Helsinki Oy esittää, että lain voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä kiirehditään esitetystä olennaisesti.

Nykyinen lainsäädäntö on aiheuttanut noin seitsemän vuoden ajan vakavia ongelmia taksiliikenteen asiakkaille ja taksiryrittäjille. Nyt esitetyt voimaantulo- ja siirtymäsäännökset aiheuttavat sen, että korjaavat toimenpiteet tulevat voimaan ja vaikuttavat nykytilaa tervehdyttävästi liian pitkän ajan kuluttua. Tilanne varsinkin pääkaupunkiseudulla ja suurimmissa kaupungeissa on niin vakava, että suuri osa nykyisistä taksiryrittäjistä on vaarassa joutua lopettamaan liiketoimintansa, koska kaksien pelisääntöjen jatkuessa vastuunsa hoitavan yritystoiminnan mahdollisuuksia ei kerta kaikkiaan ole.

Taksi Helsinki Oy haluaa myös kiinnittää huomion siihen, että niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole ehdotetun lain tultua voimaan ajoneuvoissaan vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee noudattaa ehdotetun lain 15 a §:n mukaista vaatimusta taksamittarin käytämisestä vasta viimeistään 1. lokakuuta 2026 lähtien.

Ehdotettu siirtymäsäännös on tarpeettoman pitkä, sillä valtaosalla takseista on jo varustettu taksamittarilla. Taksamittarin ostaminen tai sen vuokraaminen onnistuu käytännössä heti, eikä niiden asentamiseenkaan autoon menee muutamaa tuntia enempää. Eli kyseinen siirtymäsäännös on täysin tarpeeton, taksamittarit kyetään asentamaan 1.1.2026 mennessä.

Esityksessä ehdotetaan siirtymäsäännöstä koulutuksen käymisestä. Siirtymäsäännöksen mukaan taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin myöntää henkilölle ilman taksinkuljettajakoulutuksen käymistä ehdotetun lain tultua voimaan sinä aikana, kun taksinkuljettajan koulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 1.4.2026 saakka.

Taksi Helsinki Oy esittää, että kyseinen siirtymäaika on liian pitkä, nähtävissä on, että siirtymäajalla tulee viranomaisille valtava määrä hakemuksia taksinkuljettajan ajolupiin, koska vaatimusten kiristyessä ne, jotka eivät uusia vaatimuksia täytä, hakevat lupaa. Tämä ei palvele lakimuutoksen tarkoitusta.

Taksi Helsinki Oy:n näkemyksen mukaan erillisten taksiliikenteen rekisterikilpien osalta siirtymäajat ovat myös aivan liian pitkiä.

Ehdotusta on perusteltu voimaantulon porrastamista sillä, että Liikenne- ja viestintäviraston tulee kilpailuttaa taksikilpien hankinta, ennen kuin uudenlaisia taksikilpiä voitaisiin valmistaa. Taksi Helsinki Oy huomauttaa, että normaalin kysynnän aikana Suomessa ensirekisteröidään yli 100 000 henkilöautoa, jonka lisäksi mittava määrä muita liikennevälineitä. Noin 15 000 taksin rekisterikilven hankintaan varattu aika ei ole käsityksemme mukaan tarpeellinen.

Ehdotuksen mukaisesti taksiliikenneluvan haltijoiden tulee täyttää vaatimus taksikilpien käytämisestä viimeistään 30.6.2027. Ehdotettu siirtymäsäännös on täysin käsittämätön, kilpien hankkiminen ja kiinnitys vie aikaa varovaisestikin arvioiden maksimissaan muutaman tunnin.