

## ESITYS TAKSIEN ERITYISKILVESTÄ

Helsingin Taksiautoilijat ry, Uudenmaan Taksiryttäjät ry, Vantaan Taksiryttäjät ry ja Espoo-Kirkkonummen Taksit ry ovat kaikki perinteikkaita taksialan yhdistyksiä, joiden keskeisimpiä tehtäviä ovat muun muassa jäsenistön edunvalvonta, kouluttaminen sekä tiedottaminen. Yhdistykset ovat olleet toimialamme kärkiosaajia, osa yli sadan vuoden ajan. Viime aikoina jäsenistömme on antanut lukuisia palautteita taksitoimintaa harjoittavista autoista, jotka eivät ole luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen rekisteröityjä. Toinen seikka on taksialan lisääntynyt turvattomuuden tunne. Alan epämääräisten toimijoiden jengiytyminen on lisännyt merkittävästi turvattomuuden tunnetta jäsenistössämme. Tämä on niin ikään seurausta edellä mainituista asioista. Valitettavasti maahamme on juurtunut ryhmittymiä, jotka eivät kunnioita lakejamme ja jotka ovat ottaneet omia lakeja käytäntönsä. Käsittelemme näitä aiheita sekä parannusehdotuksia edellä mainittuihin kokonaisuuksiin liittyen.

Taksiliikenteeseen merkittävästi vaikuttanut liikennepalvelulaki tuli voimaan vaihteittain vuosien 2018–2019 aikana. Lain tavoitteena oli ”tarjota kansalaisille parempia liikennepalveluita sekä lisätä valinnanvapautta liikennemarkkinoilla. (Liikenne- ja Viestintäministeriö, 2018). Kuten tiedetään, ennen lain voimaantuloa taksiala oli tarkan sääntelyn alainen. Autoilijoilla oli velvoitteita ja rajoitteita ja kuljettajilla oli nykyistä huomattavasti laajemmat kouluttautumisvelvoitteet.

Liikennepalvelulain muutos lisäsi merkittävästi liikennelupien määrää noin 9 400:sta 12 300 kappaleeseen. (Niinisalo, 2023). Tilastokeskuksen hintaindeksin mukaan taksimatkojen hinnat ovat nousseet keskimäärin 28 prosenttia vuoden 2018 kesäkuusta (Tilastokeskus 2023). Traficomien tilasto (Traficom 2022) puolestaan esittää hintojen nousuksi 14,9 %. Traficom esittää hintamuutoksen hintojen nimellis- ja reaali muutosten kautta, jolloin eroa selittävät erilaiset mittaustavat. Lisäksi tilastojen muodostamissäännökset poikkeavat merkittävästi toisistaan. Kuitenkin johtopäätöksenä voimme todeta, että taksimatkojen hintataso on noussut merkittävästi lainmuutoksen myötä.

Uudistukset ja etenkin epäonnistunut valvonta ovat aiheuttaneet valtiolle merkittäviä taloudellisia menetyksiä verotulojen suhteen. Syyskuussa 2022 verottajan tehovalvonnan tulos oli seuraava: 8,7 miljoonalla eurolla kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja ja 4,3 miljoonalla eurolla muita virheellisyyksiä. Pimeää palkkaa on maksettu n. kolmen miljoonan euron edestä. Valvonnassa paljastui myös lukuisia tapauksia, joissa taksinkuljettajalla tai yrittäjällä ei ollut Traficomien myöntämää lupaa. (Verohallinto, 2022).

Myös Hautala ja Martikainen (2020, 36) toteavat selvityksessään, että taksitoimialan yritysten maksamien arvonlisäverojen nettokertymä on laskenut jo useita vuosia perättäin.

Lakimuutoksen kohta "tarjota kansalaisille parempia liikennepalveluita" pitää mielestämme sisällään myös tyytyväisemmät asiakkaat. Lakimuutoksen osalta Traficom on raportoinut asiakaskokemuksia "taksiliikenteen seuranta" -raportissaan (3/2020). Raportin keskeinen havainto on, että asiakkaiden kokema turvattomuuden tunne on lisääntynyt taksikuljetuksissa. Merkittävämpänä syynä pidetään huijatuksi tulemisen riskiä. (Lähteet: Traficom 2022). Hallituksen esityksessä (HE 176/2020) liikennepalvelulain korjaussarjassa asia nostettiin esille. Tavoitteista huolimatta tähän asiaan ei saatu haluttuja muutoksia, ja LVM:n (2022, 101–102) selvityksen mukaan "asiakkaiden tyytymättömyys turvallisuuden tunteeseen ja taksipalvelun laatuun on lisääntynyt verrattuna edelliseen, vuoden 2019, kyselytutkimukseen".

Edellä mainittuja asioita on siis pyritty korjaamaan vuonna 2021 taksilain korjaussarjassa, jonka tarkoituksena oli palauttaa kuluttajien luottamus takseihin. Korjaussarja on mielestämme askel oikeaan suuntaan, mutta siihen jäi kuitenkin merkittäviä puutteita. Valvontaa ei ole edelleenkään kohdistettu ja delegoitu tietylle viranomaiselle, vaan sitä hoitavat edelleen Verottaja, Traficom, sekä Liikenne- ja viestintäministeriö. Verottajan omassa tarkastuksessa havaituista puutteista ei voi ilmoittaa esimerkiksi Traficomille (Verohallinto, 2022).

Edellä mainittu korjaussarja ei siis edelleenkään täytä kaikkia asetettuja tavoitteita luottamuksen parantamiseksi. Valvonta on edelleen puutteellista ja asiakkaiden luottamus takseihin ei ole palautunut toivotulla tavalla. Alalla liikkuu todella paljon takseiksi rekisteröimättömiä ajoneuvoja. Kansainvälisiä alustaoperaattoreita ei kiinnosta, hoitavatko heidän sopimusautoilijansa lakisääteiset kansalliset velvoitteensa. Joissain tapauksissa kyse saattaa olla puhtaasta tietämättömyydestä, esimerkiksi kielimuurin tai muiden kulttuurierojen takia.

Jengiytymisestä on viime aikoina ollut voimakasta keskustelua mediassa. Valitettavasti olemme huomanneet jengiytyksen pesiytyneen myös taksialalle – etenkin pääkaupunkiseudulla. Omat reviirit, etupiirijattelut ja siihen liittyvät epämääräiset, sekä jengimäiset "säännöt" ovat tulleet uutena ilmiönä toimialallemme. Omien havaintojemme perusteella nämä ryhmittyvät koostuvat takseista, joilla ei ole liikennelupaa, auto ei ole rekisteröity taksiksi ja välitystoimintaa ohjaa usein ulkomainen verkossa toimiva operaattori. Tämä on aiheuttanut useille jäsenillemme voimakasta turvattomuuden tunnetta ja on erittäin tuomittavaa, että omaa työtehtävää suorittaessaan yksilö kokee fyysiseen turvallisuuteen liittyvää uhkaa. Tämä vähenisi huomattavasti, mikäli taksit olisivat tunnistettavissa helposti omasta rekisterikilvestä.

Erityisesti pääkaupunkiseudun tehoratsioissa on esille tullut ajoneuvoja, jotka eivät ole luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen rekisteröityjä. Takseiksi rekisteröimättömien autojen vakuutusmaksut ovat merkittävästi pienemmät, jopa vain neljäsosan ammattiliikenteeseen

rekisteröityihin autoihin verrattuna. Ajoneuvoa ei tällöin tarvitse katsastaa vuosittain ja usein muutkin, vaikkapa verovelvollisuudet ovat hoitamatta. Tämä aiheuttaa täysin vääristynyttä kilpailua taksimarkkinoilla, johon mielestämme tulisi voimakkaasti ja viipymättä puuttua.

Taksiliitto (2020, 14) ja useammat Pääkaupunkiseudun välitysyhtiöt ehdottivat taksiautoihin asennettavaksi värillistä rekisterikilpeä, joka korvaisi perinteisen rekisterikilven. Selkeä tunnistettavuus lisäisi myös asiakkaiden luottamusta. Tällöin heilläkin olisi mahdollisuus selvittää nopeasti, onko auto luvanvaraisessa käytössä. Poliisi pitää kenttähaastattelujemme perusteella taksiksi rekisteröidyn ajoneuvon tunnistamista rekisterikilvestä hyvänä ja heidän valvontaansa helpottavana asiana.

### Esityksemme:

Esitämme, että taksiksi rekisteröityihin ajoneuvoihin tulisi kiinnittää helposti tunnistettava luvanvaraiseen liikenteeseen tarkoitettu rekisterikilpi. Kilpi voisi olla taustaltaan punainen tai keltainen, samaan tapaan kuin Ruotsissa. Tämä esitys tulisi muuntaa asetukseksi ja sen tulisi täydentää vuonna 2021 voimaan saatettua lakia taksiliikenteen korjaussarjasta.

Helsingissä 3. päivänä maaliskuuta 2023

Helsingin Taksiautoilijat ry  
Ari Järves  
puheenjohtaja

Uudenmaan Taksiryttäjät ry  
Pauli Marjakangas  
puheenjohtaja

Vantaan Taksiryttäjät ry  
Ari Javanainen  
puheenjohtaja

Espoo-Kirkkonummen Taksit ry  
Matti Karhulahti  
puheenjohtaja

Jakelu Puolueiden puheenjohtajat  
Eduskuntaryhmien puheenjohtajat  
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta  
Traficom

Liite: Lähteet

**Lähteet:**

Hautala, M. & Matikainen, T. 2020. Näkökulmia taksialan harmaaseen talouteen uuden liikennepalvelulain aikana. Selvitys 1/2020. Verohallinto.

Liikennepalvelulaki tulee voimaan sunnuntaina 1.7. Liikenne- ja Viestintäministeriö. Viitattu 2.3.2023. <https://www.lvm.fi/-/liikennepalvelulaki-tulee-voimaan-sunnuntaina-1.7.-980152>

Niinisalo, Meeri. 2023. Miltä näyttää liikkumispalvelujen tilanne ja tulevaisuus? - tilannekuva joukko- ja taksiliikenteestä. Henkilökuljetuspäivien luento Tampereella 3.2.2023.

Taksiliikenteen hintaseuranta. Tieto. Traficom. Viitattu 2.3.2023. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-hintaseuranta>

Kuluttajahintaindeksi (2015=100), kuukausitiedot 2018-2020. Tilastokeskus. Viitattu 2.3.2023. [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_khi/statfin\\_khi\\_pxt\\_11xb.px/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__khi/statfin_khi_pxt_11xb.px/)

Suomen Taksiliitto (2020). Suomen Taksiliitto Ry:n vastaukset Liikenne- ja viestintäministeriön Taksisäätelyn toimivuus arviomuistiossa yksilöityihin kysymyksiin. Viitattu 2.3.2023. <https://www.taksiliitto.fi/wp-content/uploads/2020/02/Taksiliiton-vastaukset-2020-02-21-.pdf>

Taksiliikenteen vaikutusten seuranta. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Viitattu 2.3.2023. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Taksiliikenteen%20vaikutusten%20seuranta%20-%20Traficom%20julkaisuja%203-2020.pdf>

Taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja – Verohallinto toivoo lakimuutosta. Verohallinto. Viitattu 2.3.2023. <https://www.vero.fi/tietoa-verohallinnosta/uutishuone/lehdist%C3%B6tiedotteet/2022/taksialan-tehovalvonta-paljasti-87-miljoonaa-euroa-kirjanpidon-ulkopuolelle-jaaneita-tuloja--verohallinto-toivoo-lakimuutosta/>