

Ärende: VN/9975/2026

Lausuntopyyntö: Luonnos valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (taksikilvet)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Boltin lausunto

Bolt vastaa mielellään tähän kuulemiseen, joka koskee ehdotettua värikilpivaatimusta takseille ja on osa laajempaa taksiliikenteen sääntelyuudistusta Suomessa (VN/25768/2024). Bolt on johtava kyytipalvelualusta, joka työskentelee Suomessa tuhansien kuljettajien kanssa ja palvelee suurta ja kasvavaa matkustajamäärää koko maassa, mukaan lukien pienemmissä kaupungeissa ja haja-asutusalueilla..

Nyt kun lausuntokierros käynnistetään kahden vuoden lainvalmisteluprosessin päätteeksi, Bolt haluaa käyttää tilaisuuden sekä käsitelläkseen värikilpiä koskevaa erityiskysymystä, että esittääkseen laajemmat ja jatkuvat huolensa uudistuksen suunnasta.

Vakavat huolet EU-oikeuden noudattamisesta. Bolt haluaa saattaa LVM:n tietoon Borenius Asianajotoimisto Oy:n valmisteleman virallisen oikeudellisen arvioinnin. Arvioinnin mukaan ehdotettu uudistus sisältää merkittävän riskin rikkoa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan suhteellisuusperiaatteita, joilla taataan sijoittautumisvapaus. Velvoittamalla markkinatoimijat investoimaan taksamittareihin ja värikilpiin Suomen valtio vaarantaa terveen kilpailun suurten ja vakiintuneiden kotimaisten taksirytysten eduksi ja tekee muista EU:n jäsenvaltioista tulevien toimijoiden sijoittautumisen Suomeen vaikeammaksi ja vähemmän houkuttelevaksi. Arvioinnissa todetaan lisäksi, ettei ehdotus sisällä minkäänlaista arviointia näistä rajoituksista EU-oikeuden näkökulmasta eikä osoita, millä perusteella ehdotetut

vaatimukset olisivat oikeassa suhteessa ilmoitettuihin tavoitteisiin. Borenius toteaa, että ehdotetut toimenpiteet saattavat johtaa valtion vahingonkorvausvastuuseen. Bolt kehottaa LVM:ää suhtautumaan tähän arviointiin vakavasti.

Euroopan unionin tuomioistuin on käsitellyt vastaavia tilanteita. Asiassa C-62/19 (Star Taxi App) tuomioistuin katsoi, että sovelluspohjaisia taksinvälityspalveluja koskevat tekniset vaatimukset, jotka eivät palvelle mitään hyödyllistä tarkoitusta palvelun luonteen huomioon ottaen ja aiheuttivat tarpeettomasti suhteettomia rasitteita ja kustannuksia. Tuomioistuimen vakiintuneen tulkinnan mukaan jäsenvaltioiden on osoitettava, että sijoittautumisvapauten kohdistuvat rajoitukset ovat perusteltuja, soveltuvat tavoitellun päämäärän saavuttamiseen eivätkä ole tiukempia kuin on tarpeen. Tämä arviointi puuttuu nykyisistä ehdotuksista.

Borenius toteaa lisäksi, että Euroopan komissio on todennut, että taksien ja yksityisten tilausajojen sääntelykehysten tulisi mahdollistaa digitalisaation ja innovatiivisen teknologian täysimääräinen hyödyntäminen tehokkuuden parantamiseksi, ja että kehysten tulisi olla joustavia sekä kyetä sopeutumaan uusiin kehityssuuntiin. Ehdotettu uudistus fyysisten taksamittareiden ja värikilpien vaatimuksineen liikkuu täsmälleen päinvastaiseen suuntaan kuin komission visio.

Menetetty mahdollisuus modernisaatiolle ja kasvulle. Bolt on hyvin huolestunut siitä, että LVM ei ole käyttänyt tätä lainsäädäntöprosessia edistääkseen digitalisaatiota ja innovaatioita, joita taksiala kipeästi tarvitsee. Digitaaliset työkalut ovat jo olemassa ja ne vastaisivat paljon tehokkaammin uudistuksen ilmoitettuihin tavoitteisiin – kuluttajien luottamuksen ja turvallisuuden parantamiseen, sekä harmaan talouden torjuntaan – kuin fyysiset kilvet tai taksamittarit. Ruotsin mallin mukainen digitaalinen lupavarmennusjärjestelmä, jossa luvan voimassaolo voidaan tarkistaa päivittäin Traficomien tietojärjestelmien kautta, olisi aidosti moderni lähestymistapa turvallisuuteen. EU:n DAC7-direktiivi velvoittaa jo nyt alustat jakamaan tulotiedot veroviranomaisten kanssa ja tarjoaa tehokkaita välineitä harmaan talouden torjuntaan. Suomella on jo teknologinen infrastruktuuri näiden perusteiden päälle rakentamiseen; siksi on hyvin valitettavaa, ettei LVM ole valinnut tätä polkua.

Suomen taloustilanne edellyttää ennakoivaa politiikkaa. Suomi kohtaa merkittäviä ja hyvin tiedossa olevia taloudellisia haasteita. Tässä tilanteessa LVM:n ei pitäisi ajaa lainsäädäntöä, joka lisää yritysten kustannuksia, vähentää joustavuutta, heikentää yrittäjyyden kannustimia ja sivuuttaa innovaation ja digitalisaation tuomat hyödyt. Taksiala, mukaan lukien alustapohjaiset kyytipalvelut, tarjoaa todellisia mahdollisuuksia työllistymiseen ja talouteen erityisesti alueilla, joilla muut työmahdollisuudet ovat rajalliset. Toimintakustannuksia nostava ja alalle tulon esteitä luova lainsäädäntö sotii suoraan kasvu- ja työllisyystavoitteita vastaan juuri silloin, kun Suomella on siihen vähiten varaa. Hallitusohjelma edellyttää nimenomaisesti markkinoiden avaamista, sääntelyn vähentämistä ja kansallisen yliregulaation minimoimista alustataloudessa; LVM:n ehdotuksissaan tekemät valinnat ovat selvästi ristiriidassa hallitusohjelman kanssa.

Jatkuva huoli asianmukaisen vaikutusarvioinnin puuttumisesta. Bolt on yhä hyvin huolissaan siitä, ettei LVM ole laatinut asianmukaista vaikutusarviointia, jossa tarkastellaan tämän uudistuksen vaikutuksia työllisyyteen ja talouskasvuun. Boltin oma vaikutusarviointi osoittaa selvästi, että ehdotetut toimenpiteet johtavat kuljettajien ansaintamahdollisuuksien heikkenemiseen sekä kuljettajatarjonnan vähenemiseen erityisesti ruuhka-aikoina ja pienemmissä kaupungeissa, ja rajoittavat nykyisen lainsäädännön puitteissa haja-asutusalueille syntyneiden taksipalveluiden orgaanista kasvua. Nämä eivät ole hypoteettisia, vaan dataan perustuvia huolia. LVM:n kvantitatiivisen arvioinnin puuttuminen ei ole hyväksyttävää näin merkittävien ehdotusten osalta.

Näkemyksesi värikilpiehdotuksesta takseille

Bolt vastustaa pakollisten värikilpien käyttöönottoa takseille. Huomautamme, että LVM:n omassa ehdotusmuistiossa myönnetään, että värikilpivaatimuksen toteuttaminen on ongelmallista. Tästä huolimatta ehdotus on säilytetty ilman, että edellisellä lausuntokierroksella esitettyihin vakaviin huoliin olisi vastattu riittävästi. Bolt haluaa edelleen painottaa ja avata näitä huolia tarkemmin.

Digitaalinen tunnistaminen tarjoaa jo ylivoimaisen kuluttajasuojan. Nykypäivän taksimarkkinoilla – ja erityisesti sovelluspohjaisissa kyytipalveluissa – matkustajat saavat jo ennen jokaista matkaa kattavat tunnistustiedot ajoneuvosta ja kuljettajasta: rekisterinumeron, ajoneuvon merkin ja värin, kuljettajan nimen, yrityksen tiedot ja reaaliaikaisen sijainnin. Nämä tiedot toimitetaan automaattisesti, niitä ei voi väärentää ja ne kirjataan jokaisesta matkasta. Tämä digitaalinen ennakkotunnistus tarjoaa paljon vahvemman kuluttajasuojan kuin yksikään fyysinen merkintä rekisterikilvessä. Värikilpi ei paranna tätä läpinäkyvyyden tasoa. Kadulta lennosta otettujen kyytien kohdalla olemassa oleva taksikupu ja digitaaliset tiedot tarjoavat jo riittävät tiedot tunnistamiseen.

Perusteeton kustannusrasitus toiminnanharjoittajille, erityisesti osa-aikaisille ja haja-asutusseuduilla työskenteleville kuljettajille. Värikilpivaatimus aiheuttaisi taloudellista raskautta taksiryttäjille ja vaikuttaisi toiminnan joustavuuteen, etenkin niiden kuljettajien kohdalla, jotka työskentelevät alalla osa-aikaisesti. Osa-aikaisille kuljettajille, joille taksin ajamisen taloudellinen kannattavuus on usein marginaalista, tämänkaltaisen pakollinen lisäkustannus voi tehdä liiketoiminnasta kannattamatonta ja johtaa heidän poistumiseensa markkinoilta. Vaikutus tuntuisi voimakkaimmin haja-asutusalueilla ja pienemmissä kaupungeissa, joissa kuljettajatarjonta on jo rajallista ja taksien saatavuus on kasvanut orgaanisesti nykyisen kehityksen puitteissa. Boltin markkina-analyysi osoittaa, että LVM:n vaikutusarvioinnissa ei ole käsitelty tätä suhteettoman suurta alueellista vaikutusta.

Taksikaluston joustavuuden väheneminen ja haasteet taksien saatavuudelle. Ajoneuvon rekisteröinti taksiliikenneluvan haltijan omistukseen ja liittäminen rekisterissä taksiliikennelupaan sekä värikilpivaatimus yhdessä heikentäisivät merkittävästi taksikaluston operatiivista joustavuutta, erityisesti alueilla, joilla ajoneuvoja käytetään useisiin tarkoituksiin. Tämä heikentäisi kyytien määrää erityisesti osa-aikaisille ryttäjille sekä alueilla, joilla on jo rajallinen tarjonta. Mikä tahansa

lainsäädännöllinen toimenpide, joka vähentää taksikaluston joustavuutta, on Boltin arvion mukaan suoraan ristiriidassa taksien saatavuuden parantamista koko Suomessa koskevan tavoitteen kanssa.

Huolet vaatimusten suhteellisuudesta EU-oikeuden näkökulmasta. Kuten johdannossa todettiin, värikilpivaatimus herättää vakavia huolia suhteellisuudesta SEUT:n 49 artiklan nojalla. Ilmoitetut tavoitteet – parantunut kuluttajien luottamus ja tehostunut valvonta – voidaan saavuttaa vähemmän rajoittavilla ja tehokkaammilla keinoilla, ensisijaisesti digitaalisilla työkaluilla. Kun on olemassa vähemmän rajoittavia vaihtoehtoja, joilla saavutetaan samat tavoitteet, raskaampaa fyysistä vaatimusta ei voida pitää suhteellisuusperiaatteen mukaisena. LVM ei ole osoittanut, miksi värikilpivaatimus on välttämätön, kun otetaan huomioon digitaalisten vaihtoehtojen saatavuus. Bolt kehottaa LVM:ää harkitsemaan tätä ehdotusta uudelleen Boreniuksen oikeudellisen arvioinnin ja EU:n oikeudellisen kehityksen valossa.

Poliisin valvontakapasiteetti. Bolt huomauttaa lisäksi, että poliisilla on jo kyky tunnistaa rekisteröidyt ajoneuvot ja lukea rekisterikilvet kameroiden avulla riippumatta kilpien väristä. Värikilpien valvontaperustetta ei siksi tue viranomaisten todelliset operatiiviset tarpeet.

Näkemyksesi ehdotuksen vaikutusarviointiin

Boltin näkemyksen mukaan värikilpiehdotusta ja laajempaa lainsäädäntöpakettia koskeva vaikutusarviointi ei muodosta riittävää perustaa tehtäville päätöksille. Se on laadullinen ja yleisluontoinen, kun sen tulisi olla kvantitatiivinen ja yksityiskohtainen, eikä se käsittele tai ota kantaa merkittävimpiin riskeihin.

Ei arviointia työllisyys- ja kasvuvaikutuksista. LVM ei ole tehnyt minkäänlaista analyysia ehdotettujen toimenpiteiden vaikutuksista taksialan työllisyyteen tai laajempaan talouskasvuun. Tämä on merkittävä puute. Taksiala, mukaan lukien alustapohjaiset kyytipalvelut, tarjoaa työllistymis- ja ansaintamahdollisuuksia suurelle joukolla ihmisiä ympäri Suomea. Heistä monet luottavat osaaikaisen ja sovelluspohjaisen ajon joustavuuteen. Boltin oma vaikutusarviointi osoittaa, että ehdotetut säädökset vähentävät taksinkuljettajana toimimisen taloudellista houkuttelevuutta, mikä johtaa kuljettajatarjonnan vähenemiseen ja sitä kautta kyytien saatavuuden heikentymiseen.

Alueelliset vaikutukset on arvioitu puutteellisesti. Vaikutuksen alueellista ulottuvuutta ei ole käsitelty riittävästi. Boltin oma data osoittaa, että sovellusten kautta tehtyjen taksimatkojen osuus vaihtelee merkittävästi kaupunkien ja alueiden välillä. Helsingissä ja Uudenmaan alueella valtaosa matkoista tilataan sovelluksella, mikä tarkoittaa sitä, että lähes kaikki toiminnanharjoittajat joutuisivat jatkossa kadulta otettavien kyytien markkinoille suunniteltujen vaatimusten vaikutuksen alaisiksi. Pienemmissä kaupungeissa ja haja-asutusalueilla lisääntyneiden kustannusten vaikutus osaaikaisen toiminnan kannattavuuteen on erityisen merkittävä. Boltin tekemä vaikutusarviointi osoittaa, että pelkästään tammi–elokuussa 2025 yli 600 000 matkaa jäi toteutumatta, mikä merkitsi

10 miljoonan euron tulonmenetyksiä taksiyrittäjille. Sovelluspohjaiset taksipalvelut ovat laajentuneet organisesti aiemmin alipalveluille alueille Suomessa ja aidosti parantaneet palveluiden saatavuutta haja-asutusalueilla, mutta riskinä on, että tämä positiivinen kehityskulku kääntyy, jos toimintakustannuksia nostetaan värikilpien kaltaisilla vaatimuksilla.

Kustannusvaikutukset on aliarvioitu. Arviointi ei ota täysimääräisesti huomioon värikilpivaatimuksen suoria ja välillisiä kustannuksia: uusien kilpien hankkimiskustannuksia, mahdollista tarvetta lisäajoneuvoille tilanteissa, joissa kilvet rajoittavat ajoneuvojen monikäyttöisyyttä, hallinnollisia kustannuksia sekä kaluston joustavuuden vähenemisestä aiheutuvia vaihtoehtokustannuksia. Arviointi ei myöskään ota huomioon kuljettajamäärän vähenemisen vaikutusta taksien saatavuuteen ja matkustajien hyvinvointiin.

Bolt kehottaa LVM:ää tilaamaan kattavan kvantitatiivisen vaikutusarvioinnin ennen tämän ehdotuksen hyväksymistä hyödyntäen laajaa tietoaainestoa, joka on jo saatavilla alustojen raportoinnin, Traficomien rekisterien sekä alan muiden tietolähteiden kautta. Nykyinen arviointi ei täytä tämän merkitysluokan lainsäädännöltä vaadittavaa tasoa.

Näkemyksesi voimaantulosta ja siirtymäsäännöksistä

Jos värikilpivaatimus hyväksytään edellä esitetyistä huolista huolimatta, Bolt suosittelee, että siirtymäsäännöksiä paitsi pidennetään myös selkeytetään markkinahäiriöiden minimoimiseksi.

Ehdotettu täytäntöönpanoaikataulu ei ota riittävästi huomioon pienempien toiminnanharjoittajien ja osa-aikaisten kuljettajien kohtaamia logistisia ja taloudellisia haasteita. Suomella ei ole varaa menettää ansaintamahdollisuuksia yhdelläkään talouden sektorilla. Monet suomalaiset taksiyrittäjät toimivat kausiluonteisesti tai osa-aikaisesti ja he tarvitsevat pidemmän sopeutumisajan. Bolt suosittelee, että siirtymäaika pidennetään vähintään kuudella kuukaudella nykyisestä ehdotetusta määräajasta, jotta yrittäjillä on riittävästi aikaa täyttää vaatimukset joutumatta väliaikaisesti vetäytymään markkinoilta.

Bolt kehottaa myös LVM:ää sisällyttämään lainsäädäntöön selkeät säännökset, joissa todetaan selkeästi, että hyväksytyjä digitaalisia ja sovelluspohjaisia tunnistusjärjestelmiä käyttävien toimijoiden katsotaan täyttävän lain tunnistamisvaatimukset eikä niiden edellytetä lisäksi ottavan käyttöön fyysisiä värillisiä rekisterikilpiä tilanteissa, joissa digitaaliset järjestelmät jo tarjoavat asiaankuuluvat tiedot matkustajille ja viranomaisille.

Näkemyksesi muista asioista

Pyyntö Euroopan komission ohjaukselle. Bolt kehottaa voimakkaasti Suomen hallitusta hakemaan ennakoivasti ohjausta Euroopan komissiolta ja sen asianomaisilta toimielimiltä ennen tämän uudistuksen viimeistelyä ja voimaantulo. On välttämätöntä varmistaa, että ehdotukset ja niiden vaikutukset ovat – erityisesti taksimarkkinoilla toimimisen ja markkinalle pääsyn osalta – täysin yhteensopivia EU-oikeuden kanssa, ja huomioivat etenkin sijoittautumisvapauden SEUT:n 49 artiklan nojalla sekä asiaankuuluvat kilpailuoikeuden periaatteet. Ottaen huomioon Boreniuksen esittämät oikeudelliset huolet sekä EU-oikeudellisen analyysin puuttumisen ehdotusluonnoksesta kokonaan, ohjauksen hakeminen ei ole pelkästään lainsäädännön kunnioittamiskysymys, vaan myös osa harkittua ja vastuullista lainsäädäntöprosessia. Bolt on, kuten aina, valmis osallistumaan rakentavasti tällaiseen prosessiin.

Digitaalinen lupien varmennus: uudistus, joka Suomen pitäisi tehdä. Bolt toistaa suosituksensa siitä, että Suomen tulisi ottaa käyttöön digitaalinen järjestelmä taksinkuljettajien lupien päivittäistä voimassaolon tarkistamista varten Ruotsin onnistuneen mallin mukaisesti, jossa lupien tarkistus suoritetaan päivittäin Ruotsin liikenneviraston tietojärjestelmien kautta. Tällainen järjestelmä antaisi reaaliaikaisen varmuuden siitä, että liikenteessä toimii vain kuljettajia, joilla on voimassa oleva lupa ja puhtaat taustatiedot. Tämä vastaisi suoraan uudistukselle asetettuihin turvallisuus- ja luottamustavoitteisiin tavalla, johon värilliset taksikilvet eivät pysty. Sekä perinteiset taksinvälityskeskukset että Boltin kaltaiset alustat voisivat käyttää tällaista järjestelmää päivittäin varmistaakseen, että jokaisella alustalla toimivalla aktiivisella kuljettajalla on voimassa oleva lupa. Bolt on valmis tekemään yhteistyötä suomalaisten viranomaisten kanssa tällaisen järjestelmän pilotoimiseksi ja käyttöönottamiseksi. Tämä olisi sellainen tulevaisuuteen suuntautuva, teknologiavetoinen uudistus, joka toisi todellista hyötyä matkustajille ja koko alalle. Aito turvallisuus on aina asetettava etusijalle.

Olemassa olevien digitaalisten kehysten hyödyntäminen. EU:n DAC7-direktiivi velvoittaa jo nyt alustat raportoimaan tulotiedot veroviranomaisille, mikä tarjoaa tehokkaita ja jo käytössä olevia välineitä harmaan talouden torjuntaan. Taksinvälityskeskuksille asetettu velvoite toimittaa kattavat kuukausittaiset matkatiedot Traficomille antaa viranomaisille reaaliaikaisen näkymän jokaiseen matkaan – mukaan lukien ajoneuvoon, kuljettajaan, hintaan ja reittiin. Asianmukaisesti resursoituina ja valvottuina nämä työkalut muodostavat huomattavasti oikeasuhtaisemman ja tehokkaamman vastauksen harmaaseen talouteen kuin fyysiset taksamittarit. Bolt kehottaa LVM:ää rakentamaan näiden olemassa olevien järjestelmien päälle sen sijaan, että asetettaisiin uusia fyysisiä vaatimuksia, jotka lisäävät kustannuksia ilman vastaavia hyötyjä.

Jatkuva sitoutuminen rakentavaan vuoropuheluun. Bolt on edelleen sitoutunut hyvin säänneltyihin, turvallisiin ja saavutettaviin taksimarkkinoihin Suomessa. Tuemme toimenpiteitä, jotka aidosti parantavat turvallisuutta ja kuluttajien luottamusta, torjuvat tehokkaasti harmaata taloutta ja parantavat taksien saatavuutta koko maassa, myös haja-asutusalueilla ja pienemmissä kaupungeissa. Olemme osallistuneet rakentavasti koko lainsäädäntöprosessin ajan ja jatkamme samalla linjalla. Boltin on kuitenkin todettava selkeästi: nykyisessä muodossaan värikilpivaatimus ja uudistuksen muut kiistanalaiset elementit uhkaavat vahingoittaa taksialaa, heikentää kyytien saatavuutta matkustajille, aiheuttaa suhteettomia rasitteita pienemmille yrittäjille ja osa-aikaisille kuljettajille, sekä mahdollisesti saattaa Suomen ristiriitaan EU-oikeudellisten veloitteidensa kanssa.

Kehotamme LVM:ää harkitsemaan asiaa uudelleen ja sovittamaan tämän uudistuksen yhteen hallitusohjelman 2023:59 markkinoiden avaamista, tarpeettoman sääntelyn vähentämistä ja digitalisaation hyödyntämistä kasvuun koskevien tavoitteiden kanssa.

Björkbacka Bengt
Bolt Services Fi Oy