

Asia: VN/25768/2024

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Boltin lausunto hallituksen luonnosesityksestä liikennepalvelulain ja siihen liittyvien lakien muuttamiseksi (Taksit)

1.

Bolt pitää lainsäädännön kokonaisarviointia tervetulleena. Yhtiö haluaa muistuttaa, että uudistuksella on useita selkeitä tavoitteita: luottamuksen ja turvallisuuden vahvistaminen, valvonnan tehostaminen sekä harmaan talouden torjunta taksialalla. Lisäksi uudistuksen tarkoituksena on puuttua taksien saatavuusongelmiin – erityisesti harvaan asutuilla alueilla, suurissa kaupungeissa ja yöaikaan. Bolt kommentoi Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksia edellä mainittujen tavoitteiden ja haasteiden sekä hallitusohjelman 2023:59 linjausten pohjalta.

Bolt kannattaa Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteita taksilainsäädännön muuttamiseksi Suomessa. Kuluttajien luottamukseen, turvallisuuteen ja taksien saatavuuteen liittyvät ongelmat vaativat toimenpiteitä. Bolt tukee vahvasti useita ehdotuksia – erityisesti sitä, että tiettyjen rikosten perusteella voidaan jatkossa evätä taksilupa. Bolt kannattaa myös koulutusvaatimusten kiristämistä ja valvonnan tehostamista, mutta katsoo, että Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole hyödyntänyt tilaisuutta esittää tarkoituksenmukaisia valvontaratkaisuja esiin nostettuihin haasteisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt useita ehdotuksia, jotka eivät vastaa edellä mainittuihin luottamukseen, turvallisuuteen ja saatavuuteen liittyviin haasteisiin ja pahimmillaan heikentävät taksien saatavuutta entisestään koko maassa.

Useat ehdotuksista johtaisivat taksiyrittäjien kustannusten nousuun – konkreettisina esimerkkeinä taksamittarien ja värillisten rekisterikilpien käyttöönotto. Mikäli nämä olisivat ainoat keinot valvonnan ja luottamuksen lisäämiseksi, Bolt tukisi niitä. NykYTEknologia mahdollistaa kuitenkin ajomatkojen ja tulojen digitaalisen seurannan, minkä vuoksi taksamittarit eivät ole tarkoituksenmukainen ratkaisu, ja niiden käyttöönotolla olisi todennäköisesti kielteisiä vaikutuksia alan yrityksiin.

Yritysten kustannusten lisääminen ei tulisi olla sääntelyn tavoitteena. Nykyisessä talous- ja yritystoimintaympäristössä sääntelyn tulisi keskittyä kustannusten ja hallinnollisen taakan keventämiseen. Tässä yhteydessä Bolt viittaa hallitusohjelmaan 2023:59, jossa yhdeksi kasvun pää tavoitteeksi on asetettu "reilumman kilpailun edistäminen, markkinoiden avaaminen ja sääntelyn keventäminen". Liikenne- ja viestintäministeriön esitys ei ole linjassa edellä mainittujen hallitusohjelman tavoitteiden kanssa.

Yhteenvedona Bolt haluaa korostaa:

Kustannusten nousulla ja kasvavalla hallinnollisella taakalla on kielteisiä vaikutuksia yrittäjien määrään, mikä osaltaan heikentää taksien saatavuutta. Riski on erityisen suuri niin pienemmillä paikkakunnilla kuin suurissa kaupungeissa, joissa kysyntäpiikit johtavat usein tilanteisiin, joissa asiakkaille ei ole tarjolla riittävästi takseja.

Taksiyrityksen pyörittämisen kustannukset eivät kuormita ainoastaan yrittäjiä ja kuljettajia, vaan lopulta osa kasvavista kustannuksista siirtyy asiakkaiden maksettaviksi. Yritykset voivat tehostaa toimintaansa, mutta Bolt pitää tilannetta valtakunnallisesti huolestuttavana: kaikilla toimijoilla ei ole edellytyksiä lisätä tehokkuutta siinä määrin, että se riittäisi kattamaan kasvavia kuluja. Taksamittareista, kilvistä ja lisääntyneestä hallinnollisesta työstä aiheutuvat kustannukset pakottavat yrittäjät lopulta joko tinkimään ansioistaan tai nostamaan hintojaan. Molemmilla on kielteisiä vaikutuksia niin alan toimijoihin kuin asiakkaisiin. NykYTEknologian mahdollistamien ratkaisujen vuoksi taksamittarit ja kilvet eivät ole tarpeellisia, eikä Bolt näe perusteltua syytä, miksi Liikenne- ja viestintäministeriö haluaisi velvoittaa niiden käyttöönoton yrityksille ja asiakkaille.

Kaikkien hallituksen esitysten tulisi pohjautua laajoihin ja perusteellisiin arviointeihin mahdollisista vaikutuksista. Vain siten ehdotuksia voidaan arvioida asianmukaisesti ennen niiden toteuttamista. Bolt on yllättynyt siitä, ettei Liikenne- ja viestintäministeriö ole – Boltin käsityksen mukaan – tehnyt lainkaan arviota ehdotusten vaikutuksista yrityksiin, asiakkaisiin tai taksipalvelujen saatavuuteen. Taksien saatavuuden osalta erityisesti maaseudun tilanne jää kokonaan huomiotta. Liikenne- ja viestintäministeriö tunnistaa esityksessään, että ehdotuksilla on kielteisiä vaikutuksia elinkeinotoimintaan – ja kuitenkin määrälliset vaikutusarviot niistä puuttuvat. Yli vuoden kestäneen

valmistelun aikana Liikenne- ja viestintäministeriöllä olisi ollut riittävästi aikaa kerätä määrällistä tietoa vaikutusten arvioinnin tueksi.

Bolt on huolissaan siitä, ettei Liikenne- ja viestintäministeriö esitä yhtään toimeenpidettä edellä mainittuihin haasteisiin, joilla pyrittäisiin ratkaisemaan maaseudun ja pienten kaupunkien taksipalvelujen saatavuusongelmia – etenkin tämän ollessa uudistuksen yksi keskeisistä tavoitteista. Taksit eivät ole käytössä vain yksityis- tai työmatkoja varten, vaan niillä on tärkeä rooli myös julkisissa kuljetuspalveluissa. Jotta Kela- ja Sote-kuljetukset voivat toimia koko maassa, tarvitaan sääntelyä, joka tukee taksien yleistä saatavuutta. Pahimmassa tapauksessa maaseudun taksiyrittäjien lopettaessa toimintansa kuntien ja hyvinvointialueiden on lopulta järjestettävä Kela- ja Sote-kuljetukset itse. Bolt katsoo, että kysymys on suomalaisen hyvinvointivaltion kannalta niin merkittävä, että Liikenne- ja viestintäministeriön olisi vähintäänkin tullut selvittää maaseudun ja pienempien paikkakuntien erityishaasteet ja niihin mahdollisia ratkaisuvaihtoehtoja.

Bolt näkee ehdotukset hukattuna mahdollisuutena, sillä nämä eivät hyödynnä digitalisaation tarjoamia mahdollisuuksia. Teknologia ja digitaaliset ratkaisut ovat vahvasti läsnä suomalaisessa yhteiskunnassa ja julkisessa hallinnossa, mutta tämä näkemys puuttuu täysin nykyisestä esityksestä. Digitaalisten työkalujen avulla olisi mahdollista seurata jokainen ajettu senttimetri ja varmistaa, ettei tuloja piiloteta viranomaisilta. Automaattinen ajolupien ja toimilupien tarkistus olisi selkeä viesti siitä, että turvallisuus asetetaan etusijalle. Tarvittavat työkalut ja järjestelmät ovat jo olemassa, ja muissa maissa toimivia ratkaisuja olisi helppo ottaa käyttöön myös Suomessa. Valitettavasti Bolt voi esityksen perusteella vain todeta, ettei näitä vaihtoehtoja ole tarkasteltu. Harmaan talouden torjunnassa digitaaliset ratkaisut olisivat tehokkain keino – taksamittari kun on mahdollista kytkeä pois päältä tai sitä voi manipuloida.

Lopuksi Bolt toteaa, että Liikenne- ja viestintäministeriön esityksessä on ehdotuksia, joilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sekä alalle että asiakkaille. Näiden ehdotusten myönteinen vaikutus jää kuitenkin muiden ehdotusten ja esityksestä puuttuvien toimien varjoon. Yhteisvaikutuksena tämä johtaa kielteisiin vaikutuksiin yrityksille, kuluttajille ja taksipalvelujen alueelliseen yhdenvertaiseen saatavuuteen koko maassa. Bolt toivoo, että Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa taksilainsäädännön uudistamista yhdessä muiden keskeisten ministeriöiden kanssa niin, että uudistuksella saavutetaan kaikki sille asetetut tavoitteet – ja että työ on linjassa hallitusohjelman 2023:59 kanssa.

2.

Bolt on samaa mieltä Liikenne- ja viestintäministeriön luvussa 2 esitetystä arviosta Suomen taksialan keskeisistä haasteista. Ongelmien, kuten heikentyneen julkisen luottamuksen, alueellisten saatavuusongelmien, riittämättömien valvontamekanismien ja harmaan talouden riskien, tunnistaminen kuvastaa todellisia ja ajankohtaisia huolia. Olemme myös samaa mieltä siitä, että näihin haasteisiin on tarpeen puuttua.

Vaikka jaamme Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen ongelmista, Bolt katsoo, ettei nykyinen uudistusesitys vastaa näihin haasteisiin riittävän tehokkaasti tai pitkäjänteisesti. Useat ehdotukset johtavat joko nykytilan jatkumiseen tai pahimmillaan jo olemassa olevien ongelmien kärjistymiseen. Bolt haluaa tuoda esiin viisi keskeistä osa-aluetta, joilla tämä kehitys on erityisen huolestuttavaa:

- Julkiseen luottamukseen ja turvallisuuteen liittyvät huolet on nostettu esiin perustellusti, mutta ehdotukset nojaavat vahvasti fyysisiin valvontakeinoin – kuten värillisiin kilpiin ja taksamittareihin – sen sijaan, että hyödynnettäisiin digitaalisia tunnistusratkaisuja ja tietopohjaisia valvontajärjestelmiä, jotka ovat osoittautuneet toimiviksi muissa maissa. Bolt suosittelee, että Suomessa otettaisiin käyttöön päivittäinen ajolupien tarkistus ja hyödynnettäisiin olemassa olevaa tietoa tehokkaammin reaaliaikaiseen valvontaan. Tämä antaisi välityskeskuksille mahdollisuuden reagoida nopeasti, jos kuljettajalta on evätty luvat. Esimerkkinä voidaan mainita Ruotsi, jossa ajoluvat tarkistetaan päivittäin Transportstyrelsenin tietojärjestelmien avulla. Digitaalisten työkalujen käyttö on tehokkaampaa kuin fyysisten taksamittarien, sillä taksamittarin voi kytkeä pois päältä tai sitä voi manipuloida. Digitaalinen ratkaisu rekisteröi automaattisesti jokaisen ajatun senttimetrin samalla keräten tietoja saaduista tuloista. EU:n DAC7-direktiivi velvoittaa jo nyt alustoja toimittamaan tulotietoja Verohallinnolle. Liikenne- ja viestintäministeriöllä olisi mahdollisuus rakentaa tehokas malli harmaan talouden torjumiseksi hyödyntämällä jo voimassa olevaa sääntelyä.

- Saatavuuteen liittyvät ongelmat on tunnistettu luvussa 2, mutta ehdotukset eivät paneudu riittävästi taustalla oleviin syihin. Vaikka markkinoiden vapautuminen on lisännyt palveluntarjoajien määrää kaupunkialueilla, taksien saatavuusongelmat ovat jatkuneet – erityisesti ruuhka-aikoina ja pienemmillä paikkakunnilla. Nousevat käyttökustannukset, monimutkaiset lupahtovaatimukset ja ajoneuvoihin kohdistuvat velvoitteet uhkaavat entisestään vähentää kuljettajatarjontaa. Ehdotusten sijaan painopiste tulisi siirtää toimenpiteisiin, jotka alentavat toimintakustannuksia ja helpottavat alalle pääsyä – kuten joustavia kuljettajakoulutusratkaisuja, moderneja lupaprosesseja ja digitaalisia palveluratkaisuja.

- Alueellinen saatavuus – erityisesti maaseudulla ja harvaan asutuilla alueilla – on myös tunnistettu luvussa 2, mutta ehdotetut toimenpiteet, kuten taksiajoneuvojen liittäminen liikennelupa-alueeseen, alalle pääsyn esteet ja kasvavat toimintakustannukset, uhkaavat heikentää maaseudun toimintaedellytyksiä entisestään. Ehdotetut säännökset rajoittaisivat ajoneuvojen joustavaa käyttöä, nostaisivat kustannuksia ja heikentäisivät tahattomasti juuri sitä saatavuutta, jonka parantamiseen uudistuksella tähdätään. Konkreettiset kannustimet ja joustavat mallit – esimerkiksi vuorojärjestelyt maaseudun Kela- ja Sote-kuljetuksissa – olisivat esimerkkejä toimivista ratkaisuista. Bolt kuitenkin tunnistaa, että valtakunnallinen saatavuus on monimutkainen kysymys, joka vaatii huolellista tarkastelua. Bolt pitää valitettavana, ettei Liikenne- ja viestintäministeriö ole tarkastellut, miten lainsäädännöllä voitaisiin paremmin tukea taksipalvelujen yhdenvertaista saatavuutta myös maaseudulla ja pienemmissä kaupungeissa.

- Arvio tuo perustellusti esiin kuluttajien huolen hinnoittelusta ja taksien tunnistamisesta, mutta ehdotettu ratkaisu painottaa fyysisten tunnisteiden ja kiinteiden mallien palauttamista sen sijaan, että hyödynnettäisiin digitaalisten alustojen tarjoamaa läpinäkyvyyttä. Mobiilisovellukset tarjoavat jo tällä hetkellä reaaliaikaisia hintatietoja, kuljettajan tunnistetietoja ja mahdollisuuden seurata matkaa – nämä vastaavat kuluttajansuojaa koskeviin tarpeisiin tehokkaammin kuin ehdotetut fyysiset tunnisteet.

- Harmaan talouden riski on kuvattu esityksessä asianmukaisesti, mutta Bolt katsoo, että tehokkain tapa puuttua verovalvonnan ja lupahuijausten ongelmiin on digitaalisen valvonnan vahvistaminen – hyödyntämällä esimerkiksi DAC7-direktiivin mukaisia raportointivelvoitteita sekä päivittäisiä digitaalisia tarkistuksia. Fyysiset laitteet eivät ole riittävä ratkaisu, etenkin kun taksamittarit voi helposti kytkeä pois päältä tai niitä voi manipuloida.

Bolt on samaa mieltä Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa alan nykyaasteista, mutta toivoisi uudistuksen painopisteen siirtyvän digitaaliseen valvontaan, joustaviin maaseudun palvelumalleihin ja teknologianeutraaliin sääntelyyn. Tämä lähestymistapa tarjoaisi kestävämpiä ratkaisuja ongelmiin, edistäen innovaatioita ja parantaen taksipalvelujen saatavuutta koko maassa.

3.

Bolt pitää Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitetta tiukentaa taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä perusteltuna erityisesti turvallisuuden, kuluttajansuojan ja harmaan talouden torjunnan näkökulmasta. Estävien rikosten luettelon laajentaminen kattamaan esimerkiksi petokset, seksuaali- ja väkivaltarikokset on oikea ja perusteltu toimenpide, joka vastaa kansainvälisiä suosituksia ja ottaa huomioon kansalaisten huolen taksialaan liittyvistä väärinkäytöksistä.

On kuitenkin tärkeä varmistaa, että valvonta kohdistuu ensisijaisesti vakaviin ja toistuvasti esiintyviin rikkomuksiin, eikä vähäisiin rikkeisiin, joita voitaisiin käyttää perusteettomasti markkinoille pääsyn rajoittamiseen.

Bolt kannattaa ehdotusta siirtää yrittäjäkokeiden järjestämisvastuu Traficomille, sillä se edistää kokeiden yhdenmukaisuutta ja parantaa valvonnan laatua. Keskitetty järjestelmä myös vähentäisi vilpin mahdollisuutta, joka on todettu nykyjärjestelmän ongelmaksi.

Bolt kuitenkin ilmaisee huolensa ehdotuksesta, jonka mukaan kaikkien taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tulisi olla yksinomaan luvanhaltijan nimissä rekisteröityjä. Käytännössä tämä vähentäisi kaluston joustavaa käyttöä, erityisesti maaseudulla, missä ajoneuvoja hyödynnetään useaan eri tarkoitukseen. Tällainen vaatimus muodostaisi esteen monikäyttöisyydelle, nostaisi kustannuksia ja

heikentäisi palvelujen saatavuutta – erityisesti alueilla, joilla taksien saatavuus on jo ennestään haasteellista.

Bolt suosittelee, että Liikenne- ja viestintäministeriö harkitsisi vaihtoehtoisia valvontakeinoja – kuten jo käytössä olevaa digitaalista ajojen raportointia – jäykkien omistusvaatimusten sijaan, jotka rajoittavat ajoneuvojen monipuolista käyttöä. Haluamme korostaa, että kaikki joustavuuden rajoittaminen vaikuttaa kielteisesti taksien saatavuuteen.

Bolt tukee Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitetta vahvistaa taksinkuljettajien osaamista ja halua varmistaa, että kaikki kuljettajat täyttävät asianmukaiset turvallisuutta ja asiakaspalvelua koskevat vaatimukset. Katsomme kuitenkin, että ehdotettuja uusia koulutusvaatimuksia tulisi ajanmukaistaa ja mitoittaa huolellisesti, jotta vältetään tarpeettoman korkeiden alallepääsyn esteiden muodostuminen – erityisesti tilanteessa, jossa monilla alueilla kärsitään jo valmiiksi kuljettajapulasta. Tiedostamme, että Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa pakollisen lisäkoulutuksen käyttöönottoa kaikille nykyisille taksinkuljettajille sekä uusien koulutusvaatimusten asettamista uusille luvanhakijoille. Vaikka tavoite palvelun laadun parantamisesta on perusteltu, Bolt kehottaa Liikenne- ja viestintäministeriötä varmistamaan seuraavat seikat:

- Pakollisen lisäkoulutuksen kokonaiskesto rajataan enintään viiteen (5) tuntiin, sillä tämä riittää kattamaan olennaiset turvallisuus- ja asiakaspalveluun liittyvät sisällöt ilman, että se muodostaa kynnystä alan uusille tulijoille. Pidemmät, usean päivän koulutukset voivat pahentaa kuljettajapulaa erityisesti maaseudulla.

- Koulutussisältö tulisi päivittää vastaamaan nykyaikaisia toimintatapoja, joita nykyisillä taksimarkkinoilla käytetään. Perinteiset vaatimukset, kuten paikallistuntemustestit ja taksamittarin käyttö (joita Bolt ei kannata), ovat vanhentuneita ja ne tulisi poistaa koulutuksesta. Boltin kokemuksen mukaan kuljettajat hyödyntävät yleisesti GPS-navigointia ja sovelluspohjaisia järjestelmiä, mikä tekee perinteisestä kartanluvusta ja etäisyyksien arvioinnista tarpeetonta. Myös siirtyminen digitaalisiin maksutapoihin on vähentänyt tarvetta koulutukselle, joka koskee taksamittarien käyttöä tai käteiskäsittelyä.

Bolt suosittelee, että seuraavat vanhemmat (ennen vuotta 2018 voimassa olleisiin koulutusvaatimuksiin sisältyvät) sisältöalueet jätetään pois uusista vaatimuksista:

- 2 §: ympäristöystävälliseen ajotapaan liittyvä koulutus, sillä nykyaikaiset ajoneuvot täyttävät jo sellaisenaan ajoneuvojen päästöjä koskevat vaatimukset,

- 2 §: paikallistuntemusta ja reittien arviointia koskevat sisällöt, koska nykyinen taksitoiminta perustuu GPS-navigointiin ja digitaalisiin reititysjärjestelmiin,

- 2 §: taksamittareiden käyttöön ja manuaalisiin maksujärjestelmiin liittyvä koulutus, jonka tarve on olennaisesti vähentynyt digitaalisten maksutapojen yleistyttyä

Sen sijaan koulutuksen painopisteen tulisi olla nykyaikaisissa osaamisalueissa, kuten turvallisissa ajokäytännöissä, asiakaskohtaamisissa, digitaalisten palveluiden hyödyntämisessä sekä Suomen lainsäädännön ja verotusta koskevien velvoitteiden tuntemuksessa ja noudattamisessa.

Bolt tunnistaa, että Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole esittänyt konkreettisia ehdotuksia koulutuksen sisältöön eikä ole perusteluja, miksi koulutuksen keston tulisi olla nimenomaan 21 tuntia. Tämä muodostaa selkeän puutteen esityksessä. Liikenne- ja viestintäministeriön yleisluontoiset kirjaukset kohdissa 1–6 eivät riitä antamaan kokonaiskuvaa siitä, mitä koulutus todellisuudessa sisältäisi. Ennen vuoden 2018 uudistusta koulutuksen sisältö kattoi kohdat 1–6. Koska osa näistä sisällöistä on teknologisen kehityksen myötä käynyt tarpeettomiksi, on perusteltua kysyä, miksi koulutuksen keston tulisi nyt vastata tai jopa ylittää ennen vuotta 2018 voimassa olleen koulutusvaatimuksiin sisältyneen koulutusmäärään.

Bolt suosittelee vahvasti, että sekä lisäkoulutus että peruskoulutus järjestetään joustavasti, muun muassa verkkokurssien ja Traficomin hallinnoimien etäkokeiden avulla. Tämä on keskeistä sen varmistamiseksi, että kuljettajilla eri puolilla Suomea – mukaan lukien harvaan asutut alueet – on mahdollisuus suorittaa vaaditut koulutukset ilman kohtuuttomia matkakustannuksia tai merkittävää poissaoloa työstä.

Bolt kannattaa ehdotusta koulutuksen ja kokeiden hallinnoinnin keskittämisestä Traficomin alaisuuteen. Tämä edistää koulutuksen laadun yhdenmukaisuutta, vähentää alueellisia eroja koulutustarjonnassa ja parantaa valvonnan tehokkuutta.

Bolt katsoo, että yleisellä tasolla Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole analysoinut koulutusta koskevia ehdotuksia riittävän perusteellisesti. Boltin näkemyksen mukaan koulutuksen tulisi olla yksinomaan Traficomin järjestämää. Tämä on ainoa tapa varmistaa yhdenmukainen koulutussisältö, tasapuolinen osaamistaso sekä laatu, joihin kuluttajat voivat luottaa. Jos koulutuksen järjestäminen sallitaan myös yksityisille toimijoille, vaarana on, että koulutuksesta muodostuu ylimääräinen kustannuserä, kun hyväksytyjen kouluttajien on tarjottava sekä opetusta että todistuksia. Tämä olisi ylimääräinen kustannus kaikkien aiemmin esitettyjen taloudellisten vaikutusten lisäksi.

Koulutuksen osalta Bolt katsoo, että Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi arvioida, voidaanko luvanhakijan aiempi, muu soveltuva koulutus lukea osaksi vaadittavaa koulutuskokonaisuutta. Esimerkiksi hakijoilla, joilla on muu liikennealaan liittyvä koulutus, voi olla jo ennestään osaamista, joka kattaa valtaosan kohdissa 1–6 määritellystä sisällöstä.

Esimerkiksi aiempi työkokemus kuorma-autonkuljettajana tai jakelutehtävissä tarjoaa valmiiksi osaamista koulutussuunnitelman useammalta osa-alueelta. Sama koskee asiakaspalvelutilanteita: vuosien työkokemus asiakaspalvelutehtävistä – esimerkiksi ravintola- tai vähittäiskauppa-alalta – antaa käytännön valmiuksia, joita muutaman tunnin koulutus ei voi korvata. Vastaavasti pitkä työkokemus esimerkiksi vanhustenhoidossa tai sairaalaympäristössä antaa vahvan osaamisen erilaisten toimintarajoitteiden huomioon ottamisesta asiakastyössä. Taksinkuljettajakoulutuksen perusteellinen arviointi olisi edellyttänyt myös näiden edellä mainittujen näkökulmien huomioon ottamista.

Bolt katsoo, että koulutusta koskeva osio tarvitsee uudelleenarviointia.

4.

Bolt kannattaa Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitetta parantaa Suomessa toimivien taksien tunnistettavuutta ja valvontaa, mutta katsoo, että useilla ehdotetuilla toimenpiteillä olisi merkittäviä kielteisiä vaikutuksia.

Bolt vastustaa luvussa 4.1.2 esitettyä ehdotusta pakollisten värillisten rekisterikilpien käyttöönotosta. Liikenne- ja viestintäministeriön oma muistio tunnistaa toimenpiteen toteuttamisen ongelmallisuuden. Värilliset kilvet aiheuttaisivat logistisia haasteita, lisäisivät toiminnanharjoittajien kustannuksia ja heikentäisivät ajoneuvojen käytön mahdollista joustavuutta – ilman, että niillä saavutettaisiin merkittäviä parannuksia kuluttajaturvallisuuteen. Nykyisessä taksimarkkinassa – erityisesti sovelluspohjaisissa palveluissa – kuluttaja saa jo ennen matkaa yksityiskohtaiset tiedot ajoneuvosta (rekisterinumeron, automerkin, värin, kuljettajan nimen ja yrityksen tiedot). Digitaalinen ennakkotunnistaminen tarjoaa vahvemman kuluttajansuojan kuin fyysiset tunnisteet, kuten värilliset kilvet. Lisäksi poliisilla on nykyisin mahdollisuus lukea rekisterikilpiä automaattisesti ajoneuvoihin asennettujen kameroiden avulla.

Bolt kannattaa ehdotusta tiukempien seuraamusten määräämisestä kuljettajille ja toiminnanharjoittajille, jotka laiminlyövät hintatietojen esittämisen. Koska kuluttajaluottamukseen ja -turvallisuuteen liittyvät ongelmat korostuvat erityisesti tilanteissa, joissa taksi otetaan lennosta, Bolt katsoo, ettei Liikenne- ja viestintäministeriö ole riittävästi tarkastellut vaihtoehtoisia keinoja, joilla tähän voitaisiin tehokkaammin puuttua. Erityisesti kuljettajat, jotka harjoittavat aggressiivista asiakashankintaa kaduilla, aiheuttavat suurta huolta. Suosittelemme, että Liikenne- ja viestintäministeriö laatii kohdennettuja toimenpide-ehdotuksia, jotka käsittelevät nimenomaan lennosta ottamiseen liittyviä haasteita – ei erillistä säädöskokonaisuutta, vaan tarkennuksia nykyiseen lainsäädäntöön. Ehdotamme asteittaista seuraamusmallia, jossa ensimmäisestä rikkomuksesta annetaan varoitus ja toistuvista rikkomuksista seuraa ajoluvan peruutus. Samanlainen porrastettu valvontamalli on käytössä Iso-Britanniassa, ja sen avulla on onnistuttu kitkemään haitallisia toimintatapoja ilman, että taksipalvelujen saatavuus on kärsinyt.

Hinnoittelun osalta Bolt korostaa, että digitaaliset alustat tarjoavat jo nyt selkeyttä ja läpinäkyvyyttä: asiakas saa sovelluksesta etukäteen tiedon hinnasta, maksutavasta ja reitistä. Uuden sääntelyn tulisi olla teknologianeutraalia eikä sen tulisi pakottaa digipalveluita ottamaan käyttöön vanhanaikaisia ratkaisuja, kuten fyysisiä taksamittareita tai kadulta otettuihin kyyteihin perustuvia hinnoittelumalleja, jotka eivät enää vastaa nykukuluttajien toimintatapoja.

5.

Bolt pitää myönteisenä, että Liikenne- ja viestintäministeriö on sisällyttänyt vaikutusarvion lukuun 4.2. Arviointi jää kuitenkin määrällisesti puutteelliseksi ja on sisällöltään niin yleisluontoinen, ettei se tarjoa riittävää pohjaa päätöksenteolle. Arvio ei ota riittävästi huomioon keskeisiä riskejä ja mahdollisia haittavaikutuksia, erityisesti liittyen ehdotuksiin pakollisista taksamittareista, ajoneuvojen rekisteröinnistä, koulutusvaatimuksista ja värillisistä kilvistä.

Pakollisten taksamittarien asennuksesta aiheutuvia kustannuksia ei ole arvioitu riittävän kattavasti. Sekä alan palautteessa että Liikenne- ja viestintäministeriö kuulemisissa on tuotu esiin, että vaatimustenmukaisten taksamittarien asennus voi maksaa useita tuhansia euroja ajoneuvoa kohden. Pienille ja osa-aikaisille toimijoille tämä aiheuttaisi huomattavan taloudellisen rasitteen ja voisi johtaa markkinoilta poistumiseen. Kustannukset olisi joko siirrettävä asiakkaiden maksettavaksi tai katettava yrityksen toimesta, mikä heikentäisi liiketoiminnan kannattavuutta. Luku 4.2.3 aliarvioi tämän riskin eikä ota riittävästi huomioon ehdotusten vaikutuksia maaseutualueilla, joilla taksitoiminta on jo ennestään taloudellisesti haastavaa matalien katteiden vuoksi. Koska digitaaliset ratkaisut ovat valvonnan kannalta sekä tehokkaampia että tarkoituksenmukaisempia, taksamittarien käyttöönotolle ei ole perusteltua tarvetta.

Arviointi ei käsittele riittävästi sitä, miten kaluston joustavuuden väheneminen vaikuttaisi kausiluonteisten ja maaseudun taksipalvelujen saatavuuteen. Käytännössä taksiajoneuvon liittäminen liikennelupa- ja värillisiä kilpiä koskevat vaatimukset rajoittaisivat toimijoiden mahdollisuuksia käyttää ajoneuvoja eri kuljetustehtävissä. Tämä heikentäisi palvelun saatavuutta, erityisesti osa-aikaisten yrittäjien kohdalla.

Arviointi ei tuo myöskään riittävästi esiin sitä, että alustapohjaiset palvelut tuottavat nykyisin reaaliaikaista tietoa matkoista, kuljettajista ja ajoneuvoista, jota voidaan hyödyntää valvonnassa ja verotuksessa. DAC7-kehiksen mukainen automaattinen tulotietojen raportointi tarjoaa jo tällä hetkellä tehokkaita valvontatyökaluja. Digitaalisten valvontamekanismien vahvistaminen olisi tulevaisuuden kannalta kestävämpi ja kustannustehokkaampi ratkaisu kuin yhdenmukaisen taksamittarivelvoitteen käyttöönotto, joka perustuu vanhentuneeseen malliin. Kun toimiva lainsäädäntö on jo olemassa, on aina perustellumpaa kehittää sitä kuin luoda uutta rinnakkaista.

Bolt katsoo, ettei Liikenne- ja viestintäministeriön esittämä vaikutusarvio tarjoa riittävää perustaa ehdotusten käsittelylle. Tietoa on runsaasti saatavilla, eikä Bolt näe perusteltua syytä siihen, miksei Liikenne- ja viestintäministeriö ole laatinut olemassa olevaan dataan pohjautuvaa määrällistä analyysia.

6.

Bolt kannattaa selkeää ja vaiheittain rakennettua aikataulua uusien sääntöjen voimaantulolle, mutta suosittelee useiden siirtymäsäännösten täsmentämistä tai pidentämistä häiriöiden ehkäisemiseksi.

Nykyisessä ehdotuksessa uusien ajoneuvon tunnistamiseen liittyvien vaatimusten voimaantulopäiväksi on asetettu 1.1.2027, ja siirtymäaika on 30.6.2027 saakka. Vaikka tämä tarjoaa jonkin verran joustoa, Bolt suosittelee siirtymäajan pidentämistä kuudella kuukaudella – vuoden 2027 loppuun asti – ottaen huomioon pienempien toimijoiden rajalliset logistiset ja taloudelliset resurssit. Monet taksit toimivat osa-aikaisesti tai kausiluonteisesti, ja ne tarvitsevat pidemmän sopeutumisajan.

Bolt kehottaa Liikenne- ja viestintäministeriötä selkeästi linjaamaan, että vain sovellusten kautta ajavat toimijat, jotka hyödyntävät hyväksytyjä sovelluspohjaisia matkatietojen keruujärjestelmiä, vapautetaan velvollisuudesta asentaa fyysinen taksamittari. Tällainen täsmennys on tärkeä ja sillä voidaan välttää tarpeettomat ja kalliit asennukset silloin, kun sääntelyn edellyttämä tiedonvälitys on jo toteutettavissa digitaalisesti.

7.

Bolt katsoo, että Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus on pääosin perustuslain mukainen, erityisesti kuluttajansuojan, yleisen turvallisuuden ja harmaan talouden torjunnan osalta. Bolt haluaa kuitenkin korostaa, että useat perustuslailliset vaatimukset – erityisesti suhteellisuusperiaate, yhdenvertaisen kohtelun turvaaminen ja teknologianeutraalius – edellyttävät huolellista huomioimista lain lopullisessa muotoilussa ja sen toimeenpanossa. Tämä korostuu myös vaikutustenarvioinnissa, joka Boltin näkemyksen mukaan tulisi laatia uudelleen.

On perusteltua asettaa uusia ehtoja ammatinharjoittamisoikeuden myöntämiselle (esimerkiksi laajennetut rikostaustaselvitykset) – niiden on kuitenkin oltava suhteellisia eivätkä ne saa muodostaa tarpeettomia esteitä alalle pääsyle. Perustuslaissa turvattua oikeutta ammatin harjoittamiseen on kunnioitettava.

Ehdotettujen toimenpiteiden on toteutuessaan turvattava teknologianeutraalius. Sovelluspohjaiset tilauspalvelut ja perinteiset lennosta otettavat taksit toimivat eri malleilla, mutta palvelevat kumpikin yleistä etua. Uuden sääntelyn ei tulisi – edes epäsuorasti – asettaa sovelluspohjaisia toimijoita epäedulliseen asemaan velvoittamalla niitä käyttämään vanhentunutta teknologiaa – esimerkiksi taksamittareita. Digitaalisten ja perinteisten toimijoiden eriarvoinen kohtelu voi toteutuessaan loukata perustuslaissa turvattua yhdenvertaisuutta sekä EU-oikeuden mukaista palvelujen tarjoamisen vapautta.

Harmaan talouden torjuntaan liittyvät toimenpiteet, kuten lupien peruutukset ja ajoneuvojen tunnistamista koskevat säännökset, on toteutettava tavalla, joka takaa oikeusvarmuuden ja estää mielivaltaiset tai suhteettomat seuraamukset. Selkeästi porrastettu seuraamusjärjestelmä – jossa ensikertalaisille annetaan varoitus ja toistuvista rikkomuksista seuraa tiukempia sanktioita – turvaisi paremmin perustuslaissa säädetty oikeudet.

Bolt kehottaa Liikenne- ja viestintäministeriötä varmistamaan, että perustuslain mukaiset periaatteet ovat turvatut niin lopullisessa sääntelyssä kuin sen toimeenpanossa.

8.

Bolt haluaa nostaa esiin useita lisähuomioita ja suosituksia, jotka ovat uudistuksen onnistumisen kannalta olennaisia mutta jääneet esityksessä vähäiselle huomiolle. Nämä kysymykset liittyvät nykyaikaisiin valvontamenetelmiin, maaseudun palvelujen saatavuuteen, ajanmukaisiin koulutusvaatimuksiin sekä joustavaan ajoneuvojen käyttöön – kaikki tärkeitä edellytyksiä kuluttajansuojan ja palvelukattavuuden parantamiseksi koko maassa.

Päivittäinen digitaalisten ajolupien varmistus osana reaaliaikaista valvontaa

Bolt suosittelee vahvasti, että Suomi ottaisi käyttöön digitaalisen järjestelmän, joka mahdollistaa taksinkuljettajien ajolupien tarkistamisen päivittäisellä tasolla. Mallina voisi toimia Ruotsissa toteutettu käytäntö. Tällä hetkellä viranomaisilla ja välityskeskuksilla on vain rajalliset mahdollisuudet tarkistaa, onko kuljettajan lupa yhä voimassa tai onko esimerkiksi rikostuomion seurauksena asetettu toimintakielto jo astunut voimaan. Tämä luo tilanteita, joissa ajokiellon saaneet kuljettajat saattavat jatkaa toimintaansa useiden päivien tai jopa viikkojen ajan, ennen kuin tiedot päivittyvät ja ne tulevat viranomaisille näkyviin.

Reaaliaikainen ajoluvan tarkistusjärjestelmä olisi tehokkain ratkaisu, sillä se poistaisi kaikki nykyiset tiedonkulun viiveet. Jo pelkästään Ruotsin mallin omaksuminen – jossa ajolupien tila tarkistetaan

automaattisesti kerran vuorokaudessa – olisi Suomelle merkittävä edistysaskel. Sekä Bolt että perinteiset tilausvälityskeskukset voisivat tällaisen järjestelmän avulla varmistaa, että kuljettajina toimivat henkilöt, joilla on voimassa oleva lupa ja moitteeton tausta. Tämä lisäisi merkittävästi kuluttajaturvallisuutta, vähentäisi rikollisuuteen liittyviä riskejä ja tukisi Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitetta laajentaa rikostaustan perusteella määrättyjä toimintakieltoja.

Bolt on valmis tekemään yhteistyötä Suomen viranomaisten ja teknisten kumppaneiden kanssa järjestelmän pilotoinnissa ja käyttöönotossa siten, että ratkaisu on sekä toimiva että tietosuojasääntelyn mukainen.

Joustava ajoneuvokäyttö: maaseudun ja sesonkipalvelujen saatavuuden varmistus

Bolt on huolissaan siitä, että ehdotukset taksiajoneuvojen liittämistä liikennelupa- ja värillisistä rekisterikilvistä voivat heikentää taksipalvelujen saatavuutta, erityisesti Suomen maaseudulla ja harvaan asutuilla alueilla. Jos ajoneuvoja vaaditaan liittämään liikennelupa- ja asentamaan värilliset kilvet, vaarana on, että ajoneuvojen monikäyttöisyys heikkenee. Tämä pakottaisi yrittäjät joko investoimaan lisäajoneuvoihin – mikä on usein taloudellisesti mahdotonta – tai vetäytymään markkinoilta. Seurauksena taksipalvelujen saatavuus heikentyisi.

Bolt suosittelee välttämään taksiajoneuvojen rekisteröinnin liiallista sääntelyä lopullisessa lainsäädännössä.

Koulutuksen uudistaminen: taksinkuljettajien pätevyysvaatimusten päivittäminen

Bolt kannattaa kuljettajien ammattipätevyyden vahvistamista, mutta painottaa, että koulutusvaatimukset on syytä päivittää vastaamaan nykyisiä toimintaympäristön vaatimuksia. Kuten Bolt lausunnossaan toteaa:

- Pakollisen koulutuksen enimmäiskeston tulisi olla korkeintaan viisi tuntia, jotta vältetään kohtuuttomat alallepääsyn esteet – etenkin tilanteissa, joissa tavoitteena on vahvistaa kuljettajatarjontaa sekä kaupungeissa että maaseutualueilla.

- Koulutussisällöstä tulisi poistaa vanhentuneet osiot, jotka eivät enää vastaa nykyisiä toimintatapoja. Esimerkiksi paikallistuntemusta ja taksamittarin käyttöä koskevat vaatimukset ovat

vanhentuneet, sillä kuljettajat hyödyntävät pääsääntöisesti GPS-navigointia ja sovelluspohjaisia maksujärjestelmiä.

Bolt suosittelee, että Liikenne- ja viestintäministeriö varmistaa pakollisen täydennyskoulutuksen – jota esitys edellyttää kaikilta nykyisiltä kuljettajilta – toteuttamisen joustavasti, esimerkiksi verkkoalustoilla. Näin voidaan minimoida palvelukatkokset ja ehkäistä kuljettajapula siirtymävaiheen aikana.

Ehdotukset poistettavasta sisällöstä ovat:

- Vanha 2 §:n vaatimus ympäristöystävällisestä ajotavasta, sillä Suomen ajoneuvokanta uudistuu EU:n päästötavoitteiden mukaisesti.
- 2 §:n kohdat, jotka koskevat paikallistuntemusta ja taksamittarin käyttöä, sillä ne eivät enää ole keskeisiä sovelluspohjaisessa taksiliikenteessä.

Kannustimia maaseutuliikenteeseen: Kela- ja SOTE-kuljetusten tukeminen joustavien sopimusmallien avulla

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksessa korostetaan perustellusti tarvetta parantaa taksipalvelujen saatavuutta koko Suomessa. Bolt kuitenkin huomauttaa, että tavoitetta ei voida saavuttaa pelkästään rajoitusten ja velvoitteiden keinoin – sen tueksi tarvitaan myös myönteisiä kannustimia ja mahdollistavaa sääntelyä. Maaseutualueilla, joilla kysyntä on hajanaista ja vaikeasti ennakoitavaa, taksiyrittäjien on vaikea säilyttää oma toiminta kannattavana.

Bolt ehdottaa, että Suomeen luotaisiin sääntelykehikko, joka mahdollistaisi Kilpailu- ja kuluttajaviraston (KKV) ennakkohyväksynnän paikallisten taksiyrittäjien välisille ennalta sovituille vuorojärjestelyille. Tämä sallisi matalan kysynnän alueilla toimivien yrittäjien koordinoita palvelutarjontaansa – esimerkiksi sopimalla vuorottelusta Kela- ja SOTE-kuljetuksissa – ilman pelkoa kilpailulainsäädännön rikkomisesta. Tällaisten järjestelyjen avulla:

- Varmistetaan ajoneuvojen saatavuus siellä, missä tarve on.
- Ehkäistään haitallista hintakilpailua harvaan asutuilla ja vähäisen kysynnän alueilla.
- Turvataan taksipalvelujen saatavuus alueilla, joilla markkinaehtoisuus ei yksin riitä.

Maaseutukunnissa hyvinvointikuljetuksia tarjoaville toimijoille voitaisiin kohdentaa taloudellisia kannustimia tai sääntelyhelpotuksia – esimerkiksi vapautuksia tietyistä rekisteröintivaatimuksista.

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Uusivuori Mikael
Bolt