

Asia: VN/25768/2024

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunnonantaja: Mikko Seurujärvi, Pohjan Group Oy

Päivämäärä: 6.6.2025

Viite: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Yleishuomio

Pidän esitysluonnoksen tavoitetta lisätä kuluttajien luottamusta, torjua harmaata taloutta ja selkeyttää sääntelyä perusteltuna ja ajankohtaisena. Taksiala tarvitsee uskottavaa ja selkeää toimintaympäristöä. Samalla painotan, että sääntelyn tulee olla teknologianeutraalia, ennakoitavaa ja pienyrittäjäystävällistä – ei paluuta vanhoihin ratkaisuihin, jotka ovat kalliita, jäykkiä ja teknologisesti vanhentuneita.

1. Hyvämaineisuuden arviointi ja ajoluvan ehdot

Kannatan laajennusta hyvämaineisuuden arviointiin, jossa huomioidaan vakavat rikokset, kuten väkivalta-, seksuaali- ja petosrikokset. On tärkeää, että alalla ei toimi henkilöitä, joiden toiminta voisi vaarantaa asiakasturvallisuuden tai alan mainetta.

Ajoluvan ehdoksi esitetty pakollinen koulutus ja kertaluontoinen täydennyskoulutus nykyisille luvanhaltijoille ovat perusteltuja, kunhan ne toteutetaan joustavasti, kohtuuhintaisesti ja alueellisesti saavutettavina.

2. Yrittäjäkoulutus ja -kokeet

Kannatan yrittäjäkokeen siirtoa Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) vastuulle. Nykyinen kouluttajakohtainen malli on epätasalaatuinen ja altis vilpille. Traficom koejärjestelyt, valvonta ja keskitetyt koesäännöt parantavat läpinäkyvyyttä ja tasavertaisuutta.

Karenssimahdollisuuden laajentaminen myös yrittäjäkokeeseen on järkevää, jotta vilppiin voidaan puuttua tehokkaasti ja yhdenmukaisesti.

3. Ajoneuvojen rekisteröinti ja valvonta

Esitys, jossa taksiajoneuvot tulee rekisteröidä luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liittää suoraan liikennelupaan, on erittäin kannatettava. Tämä tuo läpinäkyvyyttä verotukseen, tehostaa viranomaisvalvontaa ja estää ajoneuvojen väärinkäyttöä harmaan talouden välineinä.

4. Hinnoittelu ja vastuu hintatiedoista

Kannatan ehdotusta, jossa kuljettajalle asetetaan selkeä vastuu hintatietojen esittämisestä asiakkaalle ennen matkaa. Tämä lisää luottamusta, vähentää epäselvyyksiä ja on linjassa kuluttajansuojan kanssa. Liikennevirhemaksu on sopiva ja riittävä seuraamusväline.

5. Taksamittaripakko – vahva eriävä kanta

Vastustan taksamittaripakon ulottamista kaikkiin takseihin.

Nykyinen lainsäädäntö on teknologianeutraali ja mahdollistaa verotuksen ja valvonnan toteuttamisen myös moderneilla, sähköisillä sovelluksilla ja järjestelmillä. Taksamittarin pakottaminen ei estä harmaata taloutta – ei se estänyt sitä ennen vuotta 2018: tuolloin mittarit olivat pakollisia, ja silti verottaja paljasti merkittäviä tulonsalauksia käteismaksujen, huoltoajojen ja hukkakyyteihin naamioitujen ajojen kautta.

Taksamittari ei estä väärinkäytöksiä, mutta se:

lisää yrittäjien kustannuksia,

vaikeuttaa vara-autojen käyttöönottoa teknisissä vioissa,

sitoo toiminnan asentamoihin, huoltoon ja kalibrointeihin,

ei ole teknologisesti ajan tasalla nykyaikaisiin ohjelmistoihin verrattuna.

Samalla on ymmärrettävää, että taksialan kollektiivi – mukaan lukien järjestöt ja perinteiset toimijat – ajaa nyt voimakkaasti taksamittaripakkoa. Monille, joilla mittarit jo on, tämä olisi "reilu peli" – he haluavat, että myös muut joutuvat maksamaan samat kustannukset. Näin hinnalla kilpailemiselle jää vähemmän tilaa. Markkina on kuitenkin muuttunut nopeasti: sovelluspohjaiset palvelut ovat vallanneet merkittävän osuuden, ja on selvää, että nyt halutaan nostaa markkinoille tulon kynnystä uusille toimijoille – ja taksamittari on yksi tämän strategian työkaluista.

Tämä ei ole sääntelyä kuluttajaturvan nimissä – tämä on markkinarajojen suojelemista.

Jos taksamittari olisi pakollinen kaikille takseille "verovalvonnan vuoksi", samalla logiikalla se tulisi asentaa myös:

huonekaluliikkeen pakettiautoihin,

lähetti- ja siivousyritysten ajoneuvoihin,

tai mihin tahansa työkäytössä olevaan ajoneuvoon, jolla ajetaan myös yksityisajaja.

Miksi takseihin kohdistuisi tiukempi valvontavaade kuin muihin ammattiajoneuvoihin, vaikka ajopäiväkirjat ovat molemmissa pakollisia? Tämä ristiriita osoittaa, että perustelut taksamittaripakolle ovat osin keinotekoisia.

Oman yritykseni kokemus osoittaa, että moderni sovelluspohjainen järjestelmä voi tarjota:

tarkan ajo- ja työpäiväkirjan,

kiinteähintaiset, kuluttajalle läpinäkyvät hinnat,

sekä valmiin raportin verottajalle – ilman taksamittaria.

Ehdotus:

Säilytetään teknologianeutraali lainsäädäntö. Lain tulee määrittää (ja määrittää jo nykyisellään):

mitä tietoja on tallennettava,

mitkä ovat järjestelmän tekniset vaatimukset,

miten tiedot säilytetään ja raportoidaan,

mutta ei pakottaa käyttämään yksittäistä teknologiaa (esimerkiksi taksamittaria).

Taksimarkkinan tulee olla avoin, innovatiivinen ja kilpailtu – ei suljettu järjestelmä, jossa sääntelyä käytetään kilpailun rajoittamiseen.

6. Rekisterikilvet ja ajoneuvon tunnistaminen

En kannata erityisten taksikilpien käyttöönottoa, mutta pidän perusteltuna jonkinlaista tunnistetta tai tarraa, joka parantaa viranomaisvalvontaa ja helpottaa asiakkaiden tunnistamista. Samalla tulee varmistaa, ettei uudistus aiheuta kohtuutonta hallinnollista tai taloudellista taakkaa nykyisille luvanhaltijoille.

7. Voimaantulo ja siirtymät

On olennaista, että muutoksille varataan riittävä siirtymäaika. Esimerkiksi, jos taksamittaripakko kuitenkin päätetään toteuttaa, sen voimaantulon tulee tapahtua vasta pitkän siirtymäajan jälkeen (esim. 1.1.2027).

Yhteenveto

Kannatan hallituksen esityksen tavoitteita siltä osin kuin ne selkeyttävät sääntelyä, tehostavat valvontaa ja torjuvat harmaata taloutta. Samalla esitän vahvan eriävän mielipiteen taksamittaripakosta, joka on teknologisesti taaksepäin katsova ja ristiriidassa innovatiivisen, digitaalisesti ohjatun taksiliikenteen kehittämisen kanssa.

Esitän, että lainsäädäntö säilyy teknologianeutraalina, ja että mahdollinen mittarivaatimus rajataan vain tilanteisiin, joissa muuta tietoturvallista ja valvontakelpoista järjestelmää ei ole käytettävissä.

Mikko Seurujärvi

Pohjan Group Oy

040 969 1858

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

-

Seurujärvi Mikko
Pohjan Group Oy