



## Hämeen Taksiryttäjät

Palokunnankatu 26, 3 krs.

13100 HÄMEENLINNA

10.5.2016

### Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

[liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)

LVM/2096/03/2015

### Lausunto luonnoksesta, hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hämeen Taksiryttäjät ry on Suomen Taksiliitto ry:n alueyhdistys. Toimimme Kanta-Hämeen, Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen maakunnissa, pois lukien Orimattila ja Punkalaidun. Taksiryttäjiä alueellamme on 1 118 ja heillä on taksiautoja 1281 kpl:lta. 39:ssä taksin paikallisyhdistyksessä on jäseniämme yhteensä 1 006. Paikallisyhdistyksiämme toimii maakuntiemme, jokaisessa kaupungissa tai kunnassa.

*Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi*, on laadittu taksiliikennettä koskevin kirjauksin vähintäänkin hämmentävästi. Sen taksiliikennettä koskevat esitykset toteutuessaan käytännöllisesti katsoen päättävät suomalaisen 110-vuotiaan taksiperinteen ja näivettävät maailman parhaana pidetyn taksijärjestelmän "Helppo-Heikkien" temmellyskentäksi.

Suomalaiseen taksiliikenteeseen liitetään voimakkaita mielikuvia turvallisuudesta ja lainkuuliaisuudesta, saatavuudesta ja laadusta. Luvanvaraisuus ja siihen liittyvä määrällinen sääntely, ajovelvoite, asemapaikka ja taksa ovat luoneet suomalaisen pienyrityjävaltaisen, ammattimaisen ja teknisesti edistyksellisen taksibrändin, jota asiakkaamme niin kotimaassa kuin ulkomaitakin myöden arvostavat.

Toimialana olemme kiitollisia saadessamme osallistua luonnoksen työryhmä vaiheeseen, mutta pettyneitä siitä, ettemme saaneet esille tuomiamme seikkoja liikennekaareissa riittävässä määrin huomioiduksi.

Voimassa oleva taksialaa koskeva lainsäädäntö on syntynyt pitkällä aikavälillä ja se on laadittu asiakaskeskeiseksi. Taksiliikennelakiin liittyvät lupakiintiö-, asemapaikka-, ajovelvoite- ja enimmäishintasääntely, sekä kuljettajan ammattipätevyyteen liittyvät lait ovat asiakkaan roolia ja palveluprosessin

läpinäkyvyyttä tukevia, sekä palveluiden käyttämisen turvallisuutta edistäviä. Niitä ei taksiliikennettä koskevasta lainsäädännöstä tulisi purkaa. Olemme korostaneet, että ne eivät estä tai rajoita liikkumisen palveluiden kehittämistä, tai digitaalisen kasvuympäristön rakentamista. Päinvastoin ehdoton **näkemyksemme on, että nykyistä taksiliikenne- ja kuljettajan ammattipätevyyteen liittyvää lakia kehittämällä ja keventämällä on mahdollista saavuttaa esityksen pääasialliseen sisältöön kirjatut tavoitteet ennakoidummin ja vastuullisemmin.**

Liikennekaaren valmistelun yhteydessä on käyty vilkasta keskustelua taksialan sääntelyn purkamisesta - taksiliikenteen muuttamisesta markkinaehtoiseksi. Keskusteluun liittyy väistämättä ideologista vastakkain asettelua joka ei yksistään tähtää liikennekaareissa olleisiin tavoitteisiin. Toimialana tunnemme alamme erityispiirteet ja **pidämme esitetyn mukaisesti järjestettyä markkinanehtoista mallia asiakkaan ja yhteiskunnan kannalta huonona vaihtoehtona.**

Mikäli esityksen mukaisesti markkinaehtoiseen malliin halutaan siirtyä, on tehtyä esitystä tarkennettava. Markkinaehtoisen mallin mukaisessa taksiliikenteessä alalle tulon ja alalla toimimisen perusedellytyksenä pitää ehdottomasti olla ammattimaisuus, ammattipätevyys, henkilökohtaiset ominaisuudet (ei rikostaustaa) ja liikennelupa. Nyt luonnoksessa julkaistu pienimuotoisen liiketoiminnan salliminen (10 000€ saakka) mahdollistaa em. velvoitteiden laiminlyönnin ja ei kohtelee oikeudenmukaisesti eri toimijoita, eikä mahdollista heille tasapuolisia kilpailuolosuhteita.

Tasapuoliset kilpailuolosuhteet eivät myöskään toteudu avaamalla kansallista lainsäädäntöä siten, että suomessa toimivien taksirytyksien sijainti voi olla toisessa EU-jäsenvaltiossa ilman, että suomalainen taksirytyks voi viedä toimintaansa toiseen EU-jäsenvaltioon. Kuka valvoo tulevatko autot ja kuljettajat rajojemme ulkopuolisen lainsäädännön piiristä ja miksi taksirytyksien mahdolliset voitot pitää siirtää rajojemme ulkopuoliseen verotukseen?

Hämmennystä yrittäjissämme aiheuttaa myös moninaiset, erilaiset tavat harjoittaa taksiliikennettä. Taksiliikennettä henkilökuljetusluvalla, taksiliikennettä taksiliikenneluvalla, taksiliikennettä pienimuotoisesti, taksiliikennettä muun yritystoiminnan ohessa ja taksiliikennettä museoautolla, taksiliikennettä ajoneuvolaissa tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä taikka raskaalla nelipyörällä. Voidaanko puhua enää taksiliikenteestä, tai mitä ylipäätään on taksiliikenne - Onko kaikki liikenne taksiliikennettä? Mitä esityksen mukaisella liikenteen lainsäädännöllä tavoitellaan? Liikenteen anarkiaa?

Kiinnittäisimme vielä huomiota esityksessä olleisiin asiakkaan asemaa ja liikenneturvallisuutta heikentäviin seikkoihin. Kenen tarkoitusta palvelee kuljettajan ammattipätevyyteen liittyvien vaatimuksien poistaminen, tai oleellinen heikentäminen? Kielitaito, paikallistuntemus, sekä koulutus? Onko valvontavastuun

siirtäminen työnantajalle, eli luvanhaltijalle luotettavaa? Kuka valvoo työnantajaa, lupaa hallitsevaa yrittäjää hänen toimiessa kuljettajana?

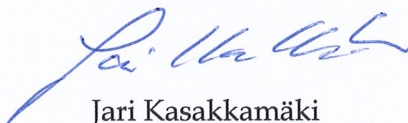
Hämeen Taksiryttäjät ry kannattaa liikennekaareen liittyviä tavoitteita digitaalisen kasvuympäristön rakentamisesta ja haluamme osaltamme olla mukana kehittämässä uusia teknologia- ja liiketoimintamalleja liikennealalle. Haluamme vaikuttaa siihen, että ne tehdään suomalaista pienyrittäjyyttä ja suomalaista taksiasiakasta arvostaen.

Toimialalla on kiistattomat näytöt tahdostaan ja osaamisestaan olla vastuullinen toimija asiakkaita ja yhteiskuntaa kohtaan. Kelan suorakorvaus on rakennettu ilman julkista tukea ja yksistään Hämeen maakunnissa sillä säästettiin vuonna 2015 n. 2 miljoonaa euroa. Lisäksi yrittäjämme Hämeessä tarjoavat kuluttaja-asiakkaille ilmaisen Valopilkku tilauksen ja olemme sitoutuneet Maas-hankkeisiin. Toimialan muiden kehityshankkeiden 5K, suljetut avoimeksi ja Valopilkkun uusien kehitysversioiden menestyksekkääseen kehittämiseen on kohtuullista odottaa yhteiskunnalta ennustettavaa lainsäädäntötyötä.

Näemme, että hyödyntämällä digitalisaation mahdollisuudet, pitämällä liikenteen ammattimaisesti järjestettynä ja kehittämällä vastuullisesti siihen liittyvää lainsäädäntöä, on mahdollista vaikuttaa siten, että liikennöivien autojen käyttöastetta voidaan nostaa ja sen kautta saavutetaan edullisimpia kuljetuskustannuksia.

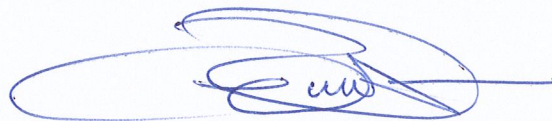
Toivomme tavoitteemme olevan yhtenäiset ja toivomme niiden saavuttamiseksi löydettävän yhteisesti tunnustetut keinot!

Kunnioittaen



Jari Kasakkamäki

Puheenjohtaja



Jari Kuusniemi

Toiminnanjohtaja