



1.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

**LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI EDUSKUNNALLE LAIKSI
LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISEKSI JA ERÄIKSI SIIHEN
LIITTYVIKSI LAEIKSI**

Liikenne- ja viestintäministeriö (jäljempänä LVM) on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitysluonnokseen tutustuvia on pyydetty erityisesti kiinnittämään huomiota esityksen arvioituihin vaikutuksiin ja omalta osaltaan täydentämään, korjaamaan tai vahvistamaan arvioita.

Suomen Palvelutaksit ry (jäljempänä SPT) haluaa lausunnossaan kiinnittää huomiota muutamiin kohtiin. Koska SPT:n jäsenautoilijoiden toimialalle on tärkeää, miten Laki liikenteen palveluista tulee vaikuttamaan yhteiskunnan korvaamien kuljetusten suorittamiseen, lausunnossa keskitytään esitykseen tältä näkökannalta. Selvänä päämääränä on oltava kansalaisten yhdenvertaisuus ja erityispalveluiden riittävä saatavuus, jotka ovat asiakaskunnan kannalta lainmuutoksen kulmakiviä.

LVM:n luonnoksessa todetaan:

”Liikkumispalvelujen tarjoajien avointen rajapintojen yhdistämiseen ja ylläpitämiseen ja matkustusoikeuksien todentamiseen tarjottavista taustajärjestelmistä ja -palveluista odotetaan syntyvän uusi toimijakerros.”

Uuden toimijakerroksen, taustajärjestelmien ja -palveluiden ylläpitäjän asemasta mahdollistetaan lainsäädännöllä hallinnollisesti ja toiminnallisesti vahva. Liikkumispalveluiden tuottaminen kuulumatta näihin taustajärjestelmiin saattaa olla hankalaa, jollei mahdotonta. Eri liikennöimismuotojen osalta ei mahdollisesta järjestelmiin pääsemisestä tai ulkopuolelle jäämisestä ole esitystä. Edelleen ratkaistava on, miten erityyppisillä liikennevälineillä liikennöinti saman välitysalustan alla on mahdollista ja tämän lisäksi miten ne ovat kilpailullisesti yhdenvertaista.

Liikennevaliokunnan mietinnöstä:

Esityksessä ehdotetaan uutta palvelutarjonnan kehittymisen kannalta keskeistä liikenteen välityspalveluja koskevaa sääntelyä. Välityspalvelulla tarkoitetaan esityksessä kuljetuspalvelujen välittämistä korvausta vastaan. Yhdistämispalvelulla taas esityksessä tarkoitetaan matkaketjujen tai muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan.



1.6.2017

Välitystoiminnan ja yhdistämispalveluiden valvonta jää ainoastaan ilmoitusvelvollisuuteen toiminnan tapahtumista. Mikäli em. toimijat aiheuttavat toiminnallaan kilpailun rajoituksia tai vilpillistä kilpailua, ei Laissa liikenteen palveluiksi taikka tässä esityksessä ole nimettyä valvovaa viranomaista tai keinoja joilla toimintaan voitaisiin puuttua. Onko tarkoituksenmukaista, että epäselvyyksien ilmetessä ratkaisukeinoina tulevat olemaan oikeudelliset prosessit?

Valvonnan ja toimintaan puuttumisen mahdollisuus tulee sisällyttää lakiin. Yksittäisen autoilijan, mikroyrittäjän, asema suhteessa välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajiin tulee olemaan heikko. Samalla huomionarvoista on, että mikäli välitys- tai yhdistämispalvelun tarjoajaksi jää jollain alueella vain yksi toimija, on tämän palveluntarjoajan asema määräävän markkina-aseman takia kyseenalaistettavan vahva. Palveluntuottajat tulevat tällöin yksipuolisesti sanelemaan sopimusten ehdot, jotka pitää palvelun piirin päästäkseen hyväksyä. Riitatapauksissa puolustautuminen oikeusteitse on yksittäiselle yrittäjälle raskas prosessi.

Vaikutusten arvioinneissa ei ole kiinnitetty huomiota välitystoiminnan ja yhdistämispalveluiden yhteydessä mahdollisesti tapahtuvaan vilpilliseen tai asiattomaan toimintaan eikä keinoihin niihin puuttumiseksi.

MATKUSTAJANOIKEUDET

LVM:n esitys:

Matkustajanoikeusasetuksilla on liikennemuodosta riippumatta olennainen merkitys myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien toimintaedellytysten turvaamisessa. Huomioitavaa on kuitenkin, että EU-asetukset eivät aseta vaatimuksia olemassa olevan kaluston tai sen varustuksen, tai infrastruktuurin muutoksille.

Koska EU ei aseta matkustajanoikeuksilla vaatimuksia olemassa olevan kaluston tai sen varustuksen tai infrastruktuurin muutoksille vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien toimintaedellytysten turvaamisen takia, ei yhteiskuntakaan nähtävästi tule näitä vaatimuksia asettamaan. Oletusarvo on, että tarvittavat erityispalvelut syntyvät markkinalähtöisesti.

Matkustajan oikeuksien kannalta on hyvä, mitä vähemmällä tiedonsiirtoportilla matkustajan asioita hoidetaan. Tiedon siirtyessä palveluntuottajalta toiselle matkan teon kannalta olennaista informaatiota voi muuttua tai jäädä puuttumaan. Mahdollisimman suora tie asiakkaalta palvelun tuottajalle minimoi riskin. Samoin on tietoturvan kanssa. Mitä vähemmissä paikoissa tietoa käsitellään ja mitä vähemmän sitä siirrellään, sitä helpommin tiedon joutuminen väriin käsiin voidaan estää.

Palvelutaksien asiakkaiden näkökulmasta asiakkaiden valinnanoikeuden lisääntyminen uuden lain myötä on teoreettista. Muu sosiaalipuolen muutoksessa oleva lainsäädäntö tulee määrittelemään asiakkaan oikeudet.

Tämän lakiesityksen tarkoitukseltaan mahdollistavat ajatukset eivät tule kohdentumaan liikkumisessaan yksilöllistä palvelua tarvitsevien hyödyksi. Lisäksi palveluiden saatavuutta haittaavana on otettava huomioon digitalisaation mukanaan tuova palvelujärjestelmien kehittäminen, joka tarkoittaa käytännössä järjestelmien



1.6.2017

jatkuvaa muuttumista. Tämän seurauksena nykypäivän digitaalisen ympäristön hallitseva käyttäjä ei mahdollisesti tulevaisuudessa enää hallitsekaan palveluiden käyttämistä. Jatkuvan muutoksen ongelma korostuu, kun käyttäjä ikääntyy tai on toimintarajoitteinen. Se, että palvelut menisivät pelkästään digitaalisille alustoille, ei ole kaikkien etu. On oltava vaihtoehtoja.

LIPPU- JA MAKSUJÄRJESTELMIEN YHTEENTOIMIVUUDEN EDISTÄMINEN

”Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden edistämiseen pyritään puolestaan luvun julkisia hankintoja koskevan III osan 2 luvun 3 §:n avulla. Se velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset edistämään lippujärjestelmien yhteentoimivuutta siten, että julkisia varoja ei jatkossa saisi enää ohjata suljettujen lippu- ja maksujärjestelmien hankintoihin, jotka eivät ole yhteentoimivia ja kytkettävissä osaksi matkaketjuja.”

Käytännössä kuntien erilaiset omat ratkaisut esimerkiksi VPL-matkojen osalta joudutaan miettimään uudelleen. Nykyisin kunnilla on erilaisia ratkaisuja, joilla matkat maksetaan. Esim. Sotealueella pitää siis keksiä uusia ratkaisuja ja hinnoittelumalleja, joilla kaikki palvelut on hoidettavissa saman portaalin kautta. Sosiaalipuolella on ratkaistava eri tavoilla arvotetut omavastuuosuudet (Kela/SVL). Matkustajan on vaikea ymmärtää omavastuiden hintaeroa. Erytispalvelua käyttämään joutuvan kohdalla tuttu tilanne. Matkaketjujen kohdalla maksujärjestelyt muuttuvat vieläkin haasteellisemmiksi. SPT kannattaa pyrkimyksiä laajasti yhteentoimiviin lippu- ja maksujärjestelmiin.

Huomionarvoista on myös, että matkoja laajasti yhdisteltäessä, muuten kuin matkustajien omasta tahdosta, voidaan joutua erinäisistä syistä (sairaudet, maailmankatsomus, ym.) ennalta arvaamattomiin tilanteisiin, joissa joko yksilön terveys tai turvallisuus voi joutua uhatuksi. Matkojen yhdistelystä vastaavan operaattorin tulisikin tällöin tietää, onko matkojen yhdistely kussakin tapauksessa riskitöntä. Tässä kohdin toisaalta tietorekisterien julkisuus ja toisaalta taas salassa pidettävyys voi saattaa matkustajan riskialttiiseen tilanteeseen, johon he eivät itse voi vaikuttaa. Matkojen laajamuotoinen yhdistely on esteettömien kuljetusten kohdalla kuljetettavien vaihtelevien tarpeiden huomioimisen takia haastavaa.

LOPUKSI

Kansalaisten tapa käyttää liikkumispalveluita ja sen muutokset tulevaisuudessa ovat hankalasti arvioitavissa. Joukkoliikenteen osalla on tapahtunut harvempaan asutuilla seuduilla liikennöinnin loppumista kannattamattomana. Aiemmin taksiliikenne veloitettuine päivystyksineen tuki joukkoliikennettä ja osin täytti tämän joukkoliikenteen palvelun jättämän aukon. Markkinaehtoisessa mallissa palveluiden saatavuus ilman yhteiskunnan panostusta ei tule olemaan itsestään selvää. Ongelmallista on edelleen, kun Suomessa laajoilla alueilla käyttäjiä on vähän ja tarve liikkumiselle yksilöllinen, on haastavaa löytää toimintamalli, jolla matkojen yhdistäminen onnistuu. Jos matkoja ei yleensä kukaan niiden vähyyden takia kyetä yhdistelemään, tulevat uudet toimijakerrokset taustajärjestelmien tarpeettomasti nostamaan matkojen hintoja.



1.6.2017

Iso asia liikkumispalveluiden käytössä tulevaisuudessa on se, haluavatko kansalaiset luopua omasta vapaudestaan ja siirtyä ostopalveluiden käyttäjiksi. Erityiskuljetuksia tarvitsevien kohdalla tämä ei ole mahdollista, ja siksi riittävä kalusto ja ammattinsa osaava kuljettaja tarvitaan nyt ja tulevaisuudessa. Koska liikkumis- ja palveluntarpeet ovat varsinkin palvelutaksiryttäjän toimialueella monimuotoisia, ei selvitysten pohjalta lakiesitystä palvelutaksin käyttäjäkunnan tarpeiden huomioimisesta voi kiittää. Yhdenvertaisuuden toteutuminen tuntuu vähemmän tärkeältä kuin se, että digitalisaation kaikki mahdolliset keinot voidaan ottaa käyttöön uusia liikeideoita varten. Lakiesitys sopii isojen toimijoiden tuotteille, joissa standardoidaan ja osin pakotetaan käyttäjät toimimaan järjestelmään sopivalla tavalla. Tiedon saatavuudella ja järjestelmien käytettävyydellä ei ole merkitystä jos tarvittavia palveluita ei ole.

Terveisin

Lars Lindroos
Suomen Palvelutaksit ry hallituksen puheenjohtaja
lars.lindroos@suomenpalvelutaksit.fi

Lisätietoja Ari Rönni
Suomen Palvelutaksit ry hallituksen jäsen
ari.ronni@suomenpalvelutaksit.fi