

Viite: Lausuntopyyntö LVM/905/03/2017

Lähitaksin lausunto hallituksen esitysluonnokseen Liikennekaari 2:sta ja eräistä siihen liittyvistä laeista

Lähitaksi Oy on tutustunut otsikossa mainittuun esitykseen ja lausuu siitä seuraavaa:

Yleistä valmistelusta:

Liikennekaari hankkeen ns. ykkösvaihetta edistettiin lakia valmistelevien tahojen mukaan "poikkeuksellisen avoimesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa". Tätä toteutettiin mm. sillä, että lakiesitystä edelsi ulkoisesti sangen mittava, ilmeisesti kymmenien "työpajojen" ja "teemoittaisten kuulemistilaisuuksien" sarja. Näitä täydennettiin julkisestikin ilmoitetulla "poikkeuksellisen laajalla lausuntokierroksella". Lopputulemana oli kuitenkin yksiselitteisesti se, ettei - ainakaan näillä julkisilla - edellä kuvatuilla "demokraattisen vaikuttamisen kanavilla" ole ollut minkäänlaista vaikutusta asiaa valmistelleiden tahojen sisäiseen valmistelutyöhön. Paitsi siten, että jälkikäteen on kerrottu mm. taksialan olleen valmistelussa mukana ja näin ollen hyväksyneen esitetyn ja myöhemmin sellaisenaan päätetyn lain sisällön.

Eduskunta jatkoi laajan mielipiteen selvittämisen linjalla läpikäymällä erittäin mittavan asiantuntijoiden kuulemiskierroksen. Kuten tunnettua on, tämänkin kierroksen anti oli lakia valmistelevien tahojen poikkeuksellisen voimakkaiden toimenpiteiden jälkeen täsmälleen sama kuin edeltävän näytelmän: Sanaakaan ei alun perin valmistellusta lakiesityksestä ollut lupa muuttaa.

Edellä olevasta saatiin lisää todisteita nyt lausunnolla olevasta "Liikennekaari II:sta" ja sen ilmestymisajankohdasta. On erinomaisen arvotonta ja länsimaisen edustuksellisen demokratian ylenkatsomista, että välittömästi eduskunnan ja ennen kaikkea hallituspuolueiden pitkään kestäneen ratkaisuhaun ja eduskunnan päätöksen jälkeen käytännössä seuraavana päivänä sama lakia valmisteleva viranomaisjulkaisu julkaisee mittavan muutosesityksen kyseiseen lakiin. Ilmeisesti tapahtui niin, että Perustuslain mukaan lainsäädäntövaltaa käyttävä eduskunta päätti asioista valmistelusta vastanneen virkamieskoneiston ja heidän käyttämänsä laajan konsulttiverkoston halujen vastaisesti.

Edellä olevaa taustaa vasten onkin siis mielenkiintoista nähdä, miten Liikennekaaren toisen vaiheen ympärille järjestettävä samankaltainen, satojen sidosryhmien aikaa merkittävästi sitova vuorovaikutteisuus ilmenee.

Yleistä esityksestä:

Esitetyillä Liikennekaari I ja II:n lakimuutoksilla uudistetaan nykyinen, vuosikymmeniä hiottu liikennelainsäädäntö perusteellisesti ja peruuttamattomasti. Suurimmat ja eniten keskustelua herättäneet muutokset kohdistuvat taksitoimialaan – käytännössä jopa siten, ettei ”Liikennekaari 1:n” osalta ole julkisuudessa puhuttu mistään muusta kuin tulevasta taksiliikenteen muutoksesta.

Samoin on muutosten vaikutusten odotusarvoisuuden suhteen; Taksiliikenteen lupajärjestelmän muutoksella on lakiesityksen kirjoittajien näkemyksen mukaan kansantaloudellisesti mittavat positiiviset vaikutukset niin uusien työpaikkojen synnyn, uusi-muotoisen liikennejärjestelmän kehityksen kuin yhteiskunnan kuljetuskustannusten alenemisenkin suhteen.

Lähitaksi Oy esittää edelleen vakavan huolensa siitä, että kaikki edellä mainitut ennustukset perustuvat tieteellisesti tutkimattomaan olettamukseen tulevasta, yhdistetynä saatavissa olevan kokemuseräisen tiedon yksipuoliseen väheksymiseen, jopa kieltämiseen. Esimerkkinä edellisestä on valitettavasti ns. Maas-hankkeet, joiden edistämiseksi nyt esitettyä liikennelainsäädännön kokonaisuutosta on perusteltu – ja joiden edistämiseen nyt käsillä olevassa Liikennekaaren II-vaiheen valmistelussa on voimakkaasti nojattu.

Liikennekaari hankkeen lainsäädännön on kerrottu olevan luonteeltaan ”mahdollistavaa”, sen sijaan, että pyrittäisiin lainsäädännön yleisiin hyveisiin, eli tarkkarajaisuuteen ja yksiselitteisyyteen. Edelleenkin – aivan kuten Liikennekaari I:ssä – lainvalmistelussa tuodaan esiin merkittäviä asiakokonaisuuksia, joiden sisältöä ei käytännössä avata, saati sitten yksiselitteisesti määritellä millään tavoin – korkeintaan kerrotaan, että ”tarvittaessa alempiasteista säädöstä kehitetään tai joku viranomainen hoitaa” – esimerkkinä vaikkapa tulevan markkinaehtoisen taksijärjestelmän hintojen seuranta ja ”tarvittaessa säätely”.

Varsinkin viimeksi mainittu herättää ajoittain jopa hilpeyttä lukijassa, ollaanhan mm. nykyisen taksiliikenteen romuttamista perusteltu sen ”hallinnollisella kuormittavuudella” – lakia valmistelevien tahojen itsensä antaman luvun mukaan nykyisen taksijärjestelmän aiheuttama hallinnollinen työ on koko maassa noin 15 henkilötyövuotta.

Koko lainsäädännön peruste – Liikenne Palveluna: Maas hankkeet – mielikuvia vai toimivaa palvelua?

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä useiden muiden viranomaistoimijoiden voimakkaalla tuella on maahamme synnytetty sekä yhteiskuntavetoisia että markkinavetoisia kokeiluita, joilla on pyritty lisäämään julkisen liikenteen ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Näillä hankkeilla on vuosikymmenten saatossa ollut useita erilaisia nimiä, ollaan puhuttu älyliikenteestä, kutsuohjatuista eri liikennevälineiden yhteiskäyttöisyyden SAMPO-hankkeista, matkaketjuista, matkapalvelukeskuksista sekä monista muista nimistä, joilla on pyritty edistämään liikenteen palveluita.

Viimeisimmät digitalisointia hyödyntävät hankkeet ovat olleet valtaisan hypetyksen aikaansaanut pääkaupunkiseudun KutsuPlus-palvelu, Hämeenlinnan seudun "Taksi-Bussi-Juna" hanke sekä Ylläksen Aurora-hanke. Onpa digitalisaation ja Liikenne Palveluna konseptiikan nimissä alettu harjoittamaan jopa autojen leasing-palvelua – sitä samaa mitä autokauppa on tehnyt kymmeniä vuosia. On ryhdytty puhumaan "Liikenne Palveluna" toiminnasta eli "Maas-hankkeista". Onko kyseessä sama kakku mutta uudella kuorrutuksella?

Liikenne Palveluna-konsepti nojaa vahvasti eri liikennemuotojen yhteiskäyttöisyyteen, so. käytännössä siihen, että yhdellä älypuhelinsovelluksella eli applikaatiolla voi hallinnoida yhdellä kertaa useamman liikennevälineen tilausta ja maksamista. Herääkin väistämättä kysymys, perustuuko kyseinen Maas-konsepti uuteen, vielä tiedostamattomaan ihmisen tarpeeseen pohjautuvaan käyttäytymisen muutokseen vai johonkin muuhun?

Lähitaksi Oy pyytää erittäin vakavasti huomioimaan sen tosiseikan, että käytännössä kaikki edellä mainituista liikenteen operatiivisista Maas-hankkeista ovat valitettavasti epäonnistuneet ja ne on käyttäjien puutteen vuoksi jouduttu lopettamaan. Erityisen huomionarvoista on näkemyksemme mukaan se, että esimerkiksi kaikissa mahdollisissa yhteyksissä positiivisena esimerkkinä uuden ajan liikenteestä nostettu KutsuPlus-hanke ei mittavasta yhteiskunnan tuesta huolimatta ollut kansalaisten tarpeiden mukaisesta toimintaa, ja se jouduttiinkin siis lopettamaan pääkaupunkiseudulta "liian pienien liikennevolyymien johdosta".

Tämä Suomesta rahoitettu konsepti myytiin Yhdysvaltoihin ja se aloittikin toimintansa Washington D.C:ssä, jossa väestöpohjan kerrottiin mahdollistan KutsuPlus tyyppisen toiminnan huomattavasti paremmin. Mutta kuinka kävikään, KutsuPlus joutui lopettamaan toimintansa myös siellä. Kuvaavaa nyt käsiteltävän lakiehdotuksen useiden taustavoimien tarkoitushakuiselle toiminnalle asian suhteen on se, että kun KutsuPlus-hanketta keuhuttiin vielä juuri ennen sen alasajoa "maamme liikennejärjestelmän huipuksi" niin taas sen loputtua on sama taho todennut "tiedetyn ettei palvelu olekaan oikeaa Maassia". Mikä on?

Tekesin lausunto Liikennekaari 1:sta: Ensin kokeilut – sitten säädösmuutokset

Lähitaksi Oy on mukana Maas Global yrityksen WHIM-palvelussa – jota on mainostettu maamme parhaimmaksi aidoksi Maas tuotteeksi. Järjestelmä toimiikin siis nykyisellä liikenteen regulaatiolla teknisesti erinomaisen hyvin: Tuomme kokeiluvaiheessa olevaan palveluun tarjolle yhdessä TaksiHelsingin kanssa noin 2500 taksin palvelukapasiteetin, yhdistettäväksi Pääkaupunkiseudulla tarjolla olevaan linja-autoliikenteeseen sekä rajattuun vuokra-auto ja polkupyörätarjontaan. Olemme mukana hankkeessa hakeaksemme kokemuksia jälleen yhdestä liikkumispalvelusta sekä luonnollisesti kokeilun onnistuessa saadaksemme liiketoimintaa takseillemme.

Miten palvelu tulee vastaamaan kansalaisten liikkumistarpeisiin, on vielä arvoitus. On kuitenkin jo nyt selvää, että toimiakseen kannattavasti palvelu tarvitsee mittavan käyttäjävolyymin, vähimmillään kymmeniä tuhansia aktiivisia käyttäjiä kuukausittain.

Tämä ei luonnollisesti ole mahdollista teoriassakaan muualla kuin muutamalla kaupunkialueella maassamme. *Nyt tekeillä oleva lainmuutos aiheuttaa sitä vastoin koko maamme liikennejärjestelmän muutoksen.* Kysymys kuuluu, miten yhteiskunta on aikeissa järjestää kansalaisille liikkumispalveluita koko maan alueella, kun kokemusperäisesti liikennepalveluita tuottavien yrittäjien mielenkiinto kohdistuu vapaassa markkinataloudessa liiketoimintapotentiaalisimmille alueille? WHIM:in kaltaisilla palveluilla ei tätä palveluvajetta kateta, eikä kokemusperäisesti myöskään muilla jo kokeiluilla ”älyliikennepalveluilla”.

Tähän asiaan kiinnitti vakavaa huomiota jo Liikennekaari 1:n lausuntovaiheessa mm. Tekes, toteamalla: ” Tekes esittääkin liikenne- ja viestintäministeriölle harkittavaksi henkilöliikennepalveluiden ja tavaraliikennepalveluiden vapauttamiseen ja datavetoisten toimintamalleihin liittyviä rohkeita kokeiluja nykyisten liikennepalveluiden tarjoajien kesken, ennen laajan liikennekaaren säätämistä pysyvästi. Tekes on osaltaan valmis tukemaan nopeallakin aikataululla tällaisten kokeilujen syntymistä sekä mahdollisella rahoituksella että saattamalla osaltaan alan kehittämiseksi tärkeitä yrityksiä kokeilujen piiriin.”

Lähitaksi Oy esittää edelleenkin, että ennen koko ammattimaisen liikennejärjestelmän nyt ehdotetun kaltaista romuttamista vähintäänkin toteutettaisiin alueellisia, määräaikaisia kokeiluja, jotta tosiasiallisesti selviäisi miten esim. liikenneregulaation muutos vaikuttaa uusimuotoisen ”Maas-palvelun” syntyyn ja elinmahdollisuuksiin.

Lakiesityksestä yksityiskohtaisemmin:

II osa

1 luku 2 § Taksiliikenne

Uuden lain mukaan taksikäytössä voidaan liikennöidä käytännössä millaisella moottorikäyttöisellä ajoneuvolla hyvänsä. Lisäksi taksiliikenteen omaista toimintaa voidaan harjoittaa linja-auto- ja kuorma-autokalustolla. On ymmärrettävää omalla tavallaan se, että tällä muutoksella ”mahdollistetaan” uusimuotoisten palveluiden synty. Käytännössä on kuitenkin jo nyt näköpiirissä se, että muutoksella aikaansaadaan täysin hallitsematon ja epäkäytännöllinen markkina useastakin eri syystä:

- Asiakkaan on täysin mahdotonta ymmärtää, mikä säännös tai liikennöintioikeus koskee mitään kalustotyyppiä
- Mikä hintasäännös koskee milläkin kalustolla ajettua kuljetusta? Miten edes teoriassa joku viranomais voisi alkaa asettamaan enimmäishintoja saman tahi eri palveluntuottajan eri palveluille, jotka tuotetaan esim. kevyellä kolmipyörällä kesäfestareilla tai sitten edustusluokan ajoneuvolla uuden vuoden yönä korkeiden elin- ja työvoimakustannustenpääkaupunkiseudulla? Mikä on kohtuullinen voitto näissä tapauksissa?

- Suomi on sitoutunut erilaisiin ilmastotavoitteisiin, ja liikenteen päästöt ovat yksi keskeinen tekijä tässä. Tätä taustaa vasten on vaikea ymmärtää, miksi nykyinen vähäpäästöinen henkilöautokalusto halutaan edes osin tai - uusimuotoisten palveluiden kasvattaessa lvm:n ennusteiden mukaan suuresti suosiotaan - merkittävässä määrin korvata epätarkoituksenmukaisella ja suuripäästöisellä kuorma-auto ja linja-autokalustolla, tai jollain päästöarvoiltaan korkeilla muilla moottorikäyttöisillä härveleillä.
- Liikenneturvallisuus on asia, joka laissa on käsittämättömän vastuuttomasti hyljätty sivuuttaa. Kysymys kuuluu, kuka on se viranomainen, joka ottaa tosiasiallisen vastuun, kun liikenneturvallisuudeltaan ala-arvoiset kevyet kolmi- tai nelipyörät ilmestyvät ammattiliikenteeseen?

Miksi tarvitaan luvaton liikenne, kun kaikki saavat luvan ?

Kyseiseen lain kohtaan on lisätty 2 momentin kohta 3, jolla koti- tai matkailupalvelut tai vastaavat palvelut voivat hoitaa taksiliikennettä ilman lupaa.

Kyseinen ehdotus on ehdottomasti poistettava. Uusi laki lähtee siitä, ettei luvan saamiselle ole enää määrärajoitteisuutta ja näin ollen yritykset voivat saada taksiliikenneluvan helposti, jos yritys täyttää luvan myöntämisen kriteerit. Mitään tosiasiallista perustetta kyseiselle lisäykselle ei ole – jos toimialan täydellistä disruptiota ei myönnetä perusteeksi.

1 luku 13 § Välityspalvelun tarjoajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus

Lakiesityksessä edelleen esitetään, että välityspalvelun tarjoaja ilmoittaa kokonaisuudessaan sen tiedossa olevista korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista.

Tämä esitys on käytännössä teknisesti mahdoton toteuttaa ja sen merkitystä kannibalisoii koko lakimuutoksen tosiallinen lopputulema. Maksimissaan vaatimus tulisi kohdentua maksuliikennepalvelun tarjoajaan eikä välityspalvelun tarjoajaan. Maksuliikennepalvelun tarjoaja tulisi määritellä laissa erikseen, nythän näin ei ole tehty. Tosin tämä on linjassa lain keskeisen elementin eli ”tiedon ja sen hyödyntämisen” linjassa muutoinkin.

Aikaisemmin, Liikennekaari I:n valmistelun yhteydessä on esitetty harmaan talouden ehkäisemisen yhteydessä sitä, että ”kaikista kyydeistä jää digitaalinen jälki”. Lause kuvaa syvää tietämättömyyttä käytännön taksiliikenteestä. Esimerkiksi taksiasemilta otettavat asiakkaat eivät tilaa taksia, joten mitään jälkeä ei myöskään näistä kuljetuksista jää. Lähitaksin noin 1200 taksia ajaa vuosittain noin 5 miljoonaa taksikuljetusta, joista hiukan alle 2 miljoonaa tilataan joltain välityspalvelukanavaa käyttäen. Eli yli 3 miljoonaa kuljetusta on sellaisia, joista ei digitaalista tilausjälkeä jää!

Sama jälkiäjäättämättömyys koskee luonnollisesti Liikennekaari 1:n julkistamistilaisuudessa esiin nostettuja "käsipystyjäkin", joita Suomessa on otettu vastaan aina taksiliikenteen alusta alkaen.

Nykyisin käytettävästä taksamittarista jää jokaisesta kuljetuksesta yksityiskohtainen jälki, jota käytetään paitsi hinnoittelussa myös esim. yrittäjän verotuksen perusteena. Liikennekaari 1:ssä tämäkin jälki halutaan tuhota myöntämällä oikeus harjoittaa taksi-toimintaa ilman taksamittaria. Ruotsissa astui toukokuun alussa voimaan lainsäädäntö, jossa taksien lakisääteisten taksamittareiden tiedot puretaan automaattisesti verottajan käytettäväksi yhteiskunnan tietojärjestelmiin. Tanskassa otetaan käyttöön vastaavan lainsäädäntöuudistuksen yhteydessä jopa erilliset istuinanturit, joilla voidaan selvittää autoissa tosiasiallisesti matkustaneiden asiakkaiden määrä. Suomessa mennään tässäkin asiassa näemmä tarkoituksellisesti toiseen suuntaan.

Erikseen on myös syytä tuoda esiin se, että taksiluvan muuttuessa autokohtaisesta yrityskohtaiseksi ja samanaikaisesti kaluston muuttuessa käytännössä millaiseksi hyvänsä, on välityspalvelun tarjoajalla lain mukaan erittäin mittava työ tosiasiallisen ilmoitusvelvollisuutensa täyttämiseksi. Tämä työ tulee luonnollisesti aikaansaamaan myös valvonnasta vastaavan viranomaisen vastaavan työmäärän kasvun – tai sitten kyseinen selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus on turhanpäiväistä silmänlumevalvontaa.

3 luku 1 § Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

On yksiselitteisyyden johdosta perusteltua, että taksikuljettajalla on oltava taksinkuljettajan lupa.

Sitä vastoin kyseisen asiakohdan vaateet taksinkuljettajalle ovat puutteelliset ja vaativat ehdottomasti tarkentamista:

- Laissa mainitaan että kuljettajan on suoritettava Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä taksinkuljettajan koe. Lienee kuitenkin niin, että ko. koe tulisi olla viranomaisen vaateet täyttävä, mutta sen käytännön järjestäminen voidaan ns. ulkoistaa. Mikäli koe on tarkoitus myös digitalisoida esimerkiksi internetin tai applikaation kautta toteutettavaksi "risti rasti ruutuun" malliseksi, näennäiseksi osaamisen tai soveltuvuuden mittariksi, ei luonnollisestikaan suuria vaateita esim. alueelliselle toteuttamiselle ole olemassa.
- Taksikuljettajan kokeen tarkoituksena on mm. selvittää, että hänellä on pääasiallista toiminta-alueetta koskeva riittävä paikallistuntemus. Vaade on jopa huvittava: Kun missään ei määritellä termiä "Toiminta-alue" niin mitä tuolla tarkoitetaan? Ja mikä on riittävä? Jos yrittäjä jolla on yhdellä luvalla esim. 1000 taksia eri puolilla maata, niin miten tässä tapauksessa hänen kuljettajiensa riittävä paikallistuntemus määritellään? Riittääkö että osaa omaan kotiin vai vaaditaanko jotain muuta? Onko yrittäjän pääasiallinen toiminta-alue tällöin Suomi, vaiko kenties jotain laajempaa yhdentyvässä Euroopassa?

- Miten kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta esim. operoitaessa – kuten tulee tapahtumaan – liikenneturvallisuudeltaan tunnetusti ala-arvoisilla mopautoilla?

III osa

1. luku 1 § Tiedonantovelvollisuus:

On täysin mahdotonta ja tosiasiallisesti merkityksetöntä, kun pykälässä vaaditaan mm. ”luvan haltijaa tai välityspalvelun tarjoajaa huolehtimaan, että matkustajalla on saatavilla sähköisessä muodossa ,, erilaisia asioita, mm. luvista, toiminta-alueista, palveluaikojen perusteista, hinnoista jne.”

Asiakkailla ei ole mitään käytännön mahdollisuuksia selvittää em. asioiden todenperäisyyttä, vaikuttavuutta tai operatiivista esiintymistapaa. Asian keinotekoinen, näennäisesti laatua ja asiakasturvallisuutta lisäävä vaikutus vahvistuu viimeistään siinä vaiheessa, kun samassa pykälässä myönnetään asiaan vapautus jos ”tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta”.

1. luku 2 § Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

On joko käsittämättömän naivia tai tarkoitushakuista se, että laissa myös kerrotaan henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan huolehtivan mm. siitä, että, kuljettaja varmistaa matkustajien turvallisen ajoneuvon nousun ja riittävän kielitaidon tai muun tehtävän edellyttämän osaamisen. Suurin osa luvanhaltijoista toki näin yrittää varmasti tehdäkin, mutta osa ei, joten ”mahdollistavalla lainsäädännöllä” aiheutetaan jälleen mittava ongelma asiakasturvallisuuteen ja palveluiden laatuun. Myöhemmin asia heijastuu viranomaisvalvonnan voimakkaaseen kasvattamistarpeeseen – ja äärimmäisen ikäviin asiakaskokemuksiin.

1 luku 3 § Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Kyseisessä pykälässä käsitellään taksihinnan määräytymistä, sen ilmoittamista asiakkaalle ja viranomaisen velvollisuutta seurata hinnoittelua ja tarvittaessa ryhtyä toimiin epäasiallisen hinnoittelun ehkäisemiseksi. Kyseinen pykälä on valitettavasti käytännön elämään täysin toimimaton, hallinnollisesti mahdoton ja tavoitteen toteuttamiseksi riittämätön.

Taksien hinnoittelu on valtaosaltaan edelleen kuljetuksien osalta kertaluonteinen – ja vieläpä siten, että lopullinen hinta selviää matkan päätyttyä. Liikennekaaren käytännön vaikutusten yksi keskeisimmistä ilmentymistä on myöskin se, että isoimpiin kaupunkeihin keskittyy valtaisa ylitarjonta uusien palveluntuottajien myötä. Tällöin asiakkaan erilaiset törkeätkin ylihinnat ovat käytännössä palveluntuottajille vaarattomia, riski sille, että saman asiakkaan kanssa joutuu asioimaan uudelleen on häviävän pieni. Erityisesti tämä ilmiö on tuttu niistä maista, joissa taksijärjestelmän sääntelyä ollaan purettu – ongelmat kohdistuvat voimakkaasti esim. liikenneterminaaleihin ja sitä kautta vaikkapa turisteihin.

Sillä teoreettisella tarkastelulla, että Liikenteen turvallisuusvirasto seuraisi kaikkien maassamme toimivien taksiliikenteen tai sitä muistuttavien palvelutuottajien hinnoittelua ja kykenisi näin ennakoivasti estämään mahdolliset ylihinnittelut on merkittävä vaikutus toimialan hallintomalliin. Kun nykyisin koko alaa hallinnoidaan siis noin 15 henkilötyövuoden panoksella, on edellä kuvatun kaltaisen hinnoittelun seuranta ja reagointijärjestelmän kuormittavuus varovaisestikin arvioiden moninkertainen – ilman että epäkohtia kyetään tosiasiallisesti poistamaan. Tämä asia on kiistattomasti todennettavissa niin Tallinnasta kuin Tukholmastakin.

2. luku 1 §

Kyseisessä pykälässä on jälleen esimerkki lain käsitteellisestä ongelmatiikasta. Pykälässä mainitaan useita termejä, joita ei millään lailla tarkenneta. ”Vakiotietomuoto” ja ”avoin rajapinta” käsitteiden teknisiä toteutustapoja on käytössä kymmeniä erilaisia, joten lain seurauksena alkaa operaattoreiden ja ennen kaikkea eri järjestelmätoimittajien ikuisiksi muodostuva erimielisyys ja rahastamisen oikeus siitä, mikä on esim. ”avoimen rajapinnan” muoto ja sisältö.

Kokonaisuudessaan luvun 1 ja 2 §:t ovat oivallinen osoitus lain valmistelijoiden uskosta markkinataloudessa toimivien yritysten ja operaattoreiden hyvyyteen, lähes rajoittomaan yhteiskuntavastuuseen ja optimaalisessa yhteistä hyvää rakentavassa ekosysteemissä elämiseen. Tulevaisuus tulee näyttämään sen, että kaupallisilla toimijoilla ei intressit kohtaa kuten nyt vahvasti uskotaan.

3. luku 2a § Puolesta-asiointi

Kyseisessä pykälässä on ongelmia, joihin edelläkin viitataan. Kaikki toimijat eivät ole yhteisen hyvän etsinnässä, vaan heillä tulee olemaan voimakkaat kaupalliset intressit. Tällöin ongelmat valvonnassa ja mm. tiedon suojauksen luotettavuudessa tulevat nousemaan keskiöön – varsinkin uuden EU:n tietosuojalainsäädännön voimaan astuessa. Asia tulee aiheuttamaan myös merkittävän ongelmatiikan eri yritysten liikesalaisuuksien käsitteille ja aiheuttaa varmuudella eriasteisia oikeusprosesseja asian ratkaisemiseksi.

4 § Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Pykälässä mainitaan tavoitteena olevan se, että rajapinnat avataan ja sitä kautta tarjotaan pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ”oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin”. On lienee kiistatonta, että näin epämääräisellä ilmauksella aikaansaadaan tilanne, joka johtaa edellä mainittujen kaupallisten elementtien ehtojen tarkasteluun erilaissa oikeusasteissa. Tältä osin siis määrittelyn tulee olla huomattavasti yksityiskohtaisempi.

4. luku 1 § Liikennepalveluiden julkinen tuki

Lakiesityksessä on lisätty 1 momenttiin kohta 3, jonka mukaan tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa tukea, korvauksia tai avustusta erilaisille yhteiskunnallisille toimijoille. Tämä tarkoittaa siis sitä, että maakunnille, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille voidaan kohdentaa verovaroja esim. liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. Toteutuessaan tämä vääristää välittömästi ja vakavasti markkinatalouteen nojaavien yksityisrahoitteisten yritysten kilpailumahdollisuudet liikennepalveluiden eri tasoilla ja rooleissa. Yhteiskunnalliset tahot, kuten eri kuntien logistiikkayhtiöt tai vastaavat (esim. matkapalvelukeskukset tai vaikkapa Tampereen seudun logistiikkakeskus) kilpailevat mm. kaupallisten välitysyhtiöiden kanssa markkinoilla. Tällöin mm. kilpailuneutraliteetti ei enää toteudu ja markkinat vääristyvät.

IV osa

1 luku 2 § Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Esityksen mukaan Liikennevirasto avaa saamansa tiedot avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi. Samalla esitetään, että Liikenneviraston tiedonsaantioikeus kattaa kaikki liike- ja ammattisalaisuuden piiriinkin kuuluvat tiedot. Kyseinen pykälä on vähintäänkin kyseenalainen, miten voi olla niin, että toisen kaupallisen ja varmuudella tunnistettavan yrityksen tietoja voidaan avoimesti jakaa muiden kaupallisten tahojen hyödynnettäväksi? Miten ylipäätään kyetään varmistamaan, ettei esim. viranomaiselle välitettävä tieto siirry eteenpäin ulkopuoliselle (kaupalliselle) toimijalle?

On myös kyseenalaistettavaa, miten liikenneviranomaisen rooliin sopii lakiehdotuksessa osoitetut erittäin laajat valtaoikeudet toimipaikalle tehtävineen tarkastuksineen, takavarikkoineen ja yrittäjän liiketoiminnan keskeyttämisineen? Eikö tällainen toiminta kuulu Suomen kaltaisessa oikeusvaltiossa lähtökohtaisesti poliisille ja oikeusviranomaisille?


Lopuksi:

Luottamus hyvä, kontrolli parempi. Nyt tehty esitys perustuu voimakkaaseen idealismiin ja luottamukseen kaikkien toimijoiden yhteisestä tahdosta sekä siihen, että asiakkaiden tarpeet ja niistä polveutuva käyttäytyminen muuttuu. Esityksellä jatketaan valtavan kansantaloudellisen ja palvelullisen riskin ottamista ”särkemällä ehjä astia tietämättä miten se korjataan, jos ja kun uutta astiaa ei löydetäkään”.

Uuden ajan ilmiöiden negatiiviset puolet alkavat jo näkymään mm. bussiliikenteen osalta palvelujen keskittyessä vain suurempien taajamien väliseen ja sisäiseen liikenteeseen. Syrjäseutujen ihmiset unohtuvat, ja ylipäätään ihmisten vastuu omasta selviytymisestään kasvaa.

Liikennekaaren mahdollisesti katketessa on lupa odottaa, että vastuunkantajia löytyy myös niistä, joiden toimenpitein romutetaan maamme nykyinen, toimiva ja tehokas liikenteen ammattimainen palveluverkosto.

Helsingissä 31.5.2017



Juha Pentikäinen
Toimitusjohtaja
Lähitaksi Oy