

1.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.filiikennekaari@lvm.fi

LVM/905/03/2017

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Laki liikenteen palveluista (Liikennekaari) on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Liikennekaarella pyritään samanaikaisesti helpottamaan matkaketjujen ja yhteen toimivien liikkumispalveluiden kehittämistä. Liikennekaari valmistellaan kolmessa eri vaiheessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Suomen Yrittäjiltä lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitys koskee ns. liikennekaaren 2. vaihetta, jossa parannetaan muun muassa edellytyksiä liikenteen palveluiden digitalisoimiseksi ja tiedon hyödyntämiseksi. Tämä toteutetaan yhtenäistämällä sekä tarpeellisilta osin luomalla uutta sääntelyä liikennepalveluja koskevasta tiedon käytöstä ja luovuttamisesta sekä liikenteen rekistereistä.

Lisäksi kuljetusalan ammattipätevyys sääntely on laajemman uudistuksen kohteena. Lakiehdotuksessa tarkastellaan kriittisesti erityisesti kansainvälisiä vaatimuksia täydentävää kansallista lisäsääntelyä. Samalla tarkastellaan, onko liikennejärjestelmän julkinen ohjaus, kuten julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen toteutettu tarkoituksenmukaisella tavalla.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin kootaan myös lento-, meri- ja raide liikenteen markkinoita ja kuljetuspalveluja koskevat säädökset. Näin on tarkoitus muodostaa johdonmukainen kokonaisuus ensimmäisessä vaiheessa liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytettyjen ensisijaisesti tieliikennettä koskevien säännösten kanssa.

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto asiasta ja lausuu seuraavaa.

1. Digitaalisuus ja tieto

Liikennejärjestelmän tehokkuus ja tuottavuus ovat olennainen osa Suomen kilpailukykyä. Liikenteessä on markkina- ja tehostamispotentiaalia, jota olemassa olevat järjestelmät eivät enää hyödynnä tehokkaimmalla mahdollisella tavalla. Yksi tapa tehostaa liikenteen toimintaa on digitalisaatio ja tiedon hyödyntäminen. Pärjätäksemme kansainvälisessä kilpailussa on tärkeää, että hyödynnämme digitalisaation mahdollisuudet täysimääräisesti. Samalla on tärkeää huolehtia siitä, että pk-yrityksien tarpeet otetaan huomioon ratkaisuisissa, joilla digitalisaatiota edistetään.

Keskeistä uudistuksessa on liikenteen palvelujen tietojen kerääminen sekä niiden avaaminen ja avointen rajapintojen kautta tapahtuva asiointi digitalisaation mahdollistamalla ja vaatimalla tavalla. Tietojen avaamista jatketaan liikennekaaren 2 vaiheessa niin, että liikkumispalveluiden käyttöä koskevan tiedon osalta Liikennevirastolle asetettaisiin velvoite avata saamansa palveluiden käyttöä kuvaavat tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta sellaisessa muodossa, että niitä ei pystytä yhdistämään yksittäisiin käyttäjiin, palveluntarjoajiin tai palveluihin. Yhtenäisten matkaketjujen ja yhdistettyjen palveluiden tarjoamismahdollisuuksia henkilöliikenteen osalta puolestaan helpotettaisiin edelleen mahdollisuudella kytkeä palvelukokonaisuuteen tie- ja raideliikenteen lisäksi lento- ja meriliikenteen matkalippuja, erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia. Tämä toteutettaisiin niin, että henkilö voisi sallia sen, että kolmas osapuoli asioisi hänen puolestaan hänen käyttäjätileillään eri palveluissa.

Näemme, että digitalisaation hyödyntämiseen parhaalla mahdollisella tavalla ja lain tavoitteiden realisoitumiseksi tarvitaan tietojen avaamista ja avointen rajapintojen kautta tapahtuvaa asiointia. Avoimen datan tarkkoja vaikutuksia talouteen, kilpailunäkökulmaan tai innovaatiotoimintaan on kuitenkin vaikea etukäteen analysoida. Kuten esityksessäkin todetaan, vaikutukset riippuvat muun muassa saatavilla olevista tietoaineistoista, niiden saamisen helppoudesta sekä yritysten halusta ja kyvystä innovoida.

Voidaan kuitenkin todeta, että ehdotettu uudistus tarjoaa mahdollisuuden hyödyntää potentiaalia ja siten lakiehdotuksen seuraavilla arvioilla on näkemyksemme mukaan pohjaa:

- Tarjoaa vahvan pohjan uudenlaisten, käyttäjäkeskeisten palveluiden kehittämislle ja tarjonnalle sekä liikennejärjestelmän kehittämislle kokonaisuudessaan
- Edistää Suomen mahdollisuuksia olla liikennemarkkinoiden kehittämisen edelläkävijä. Tulevaisuudessa toimintamalli voi laajeta huomattavasti muun muassa erilaisiin palvelupaketteihin.
- Tiedon hyödyntämisen ja palvelukehityksen hyötyjen odotetaan lisäävän erityisesti sovellus- ja palvelukehityksen toimialalla pienten

ja aloittavien yritysten mahdollisuuksia tuottaa uutta liikenteeseen, liikenneturvallisuuteen, liikennevälineen kuljettamiseen ja liikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen pienentämiseen liittyvää liiketoimintaa

Lainsäädäntöuudistuksen myötä pienimmille yrityksille ei saa syntyä liiallista hallinnollista taakkaa ja lakiesityksen toimeenpanossa on kiinnitettävä yrityssalaisuuksien varmistamiseen tarpeellisissa määrin huomiota. Yrityksen ammatti- ja liikesalaisuuksien suojasta säädetään työsopimuslaissa, laissa sopimattomista menettelyistä elinkeinotoiminnassa sekä rikoslaisissa, eikä yleisesti voimassa olevaa määritelmää tule liikennekaaripaketin yhteydessä ilman selviä perusteita muuttaa. Tällä hetkellä TEM valmistelelee liikesalaisuusdirektiivin kansallista täytäntöönpanoa, ja tämän hankkeen reunaehdot on syytä ottaa liikennekaarihankkeen valmistelussa huomioon. Huomautammekin, että uudistuksen vaikutukset ovat niin merkittäviä, että toteutettavien muutosten valmistelun laatuun ja huolellisuuteen kohdistuu erityisiä laatuvaatimuksia.

Katsommekin, että muun muassa seuraaviin kohtiin on lainsäädännön toteuttamisessa kiinnitettävä erityistä huomiota (mukana myös liikennekaaren 1. vaiheen kohtia):

- III osan 2 luvun 1 momentissa on asetettu jo liikennekaaren 1. vaiheessa palveluntarjoajalle velvollisuus toimittaa pykälän tiedot muiden tahojen saataville joko avoimen rajapinnan kautta tai liikenneviraston välityksellä. Huomautamme, että tästä velvoitteesta ei tule aiheutua pk-yrityksille kohtuutonta hallinnollista taakkaa tai kustannuksia.
- III osan 2 luvun, 2 a pykälän puolesta-asiointi kohdassa on potentiaalinen mahdollisuus tiedon väärinkäytöksille, joten jatkovalmistelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota yritysten ammatti- ja liikesalaisuuksien turvaamiseen.
- IV osan 1 luvun 2 pykälässä mainitaan, että liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä toimittaa määrääjain harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikennevirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Esityksessä ei ole mainittu, missä määrin ja millä aikavälillä tietoja pitää toimittaa. Tästä velvoitteesta ei tule aiheutua pk-yrityksille kohtuutonta hallinnollista taakkaa tai kustannuksia.

Liikennevirasto avaa saamansa tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä käyttäjiä, eikä liike- tai ammattisalaisuutta vaaranneta. Näemme, että tässä kyseisen kohdan valmistelussa tulee käyttää erityistä tarkkaavuutta, jotta yritysten liike- tai ammattisalaisuutta ei vaaranneta.

- V osan 3 luvussa oikeushenkilöllä ei olisi 7 pykälän mukaisesti oikeutta kieltää tietojensa luovuttamista esimerkiksi suoramarkkinointitarkoituksiin. Luvussa olisi syytä tarkastella tulisiko myös oikeushenkilöllä olla mahdollisuus kieltää tähän kohdistuva tietojen luovuttaminen luonnollista henkilöä koskevalla tavalla muuhun käyttöön, jotta rekisteristä ei synny uutta mahdollista yrityksiin kohdistuvaa huijausrekisterin lähdettä.

2. Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

Liikennekaaren II-vaiheeseen on lisätty lain II osan 1 luvun 2 pykälään muutos, jossa esitetään, että henkilöiden kuljettaminen koti- ja matkailupalveluihin tai vastaaviin palveluihin liittyen silloin, jos kuljetus on pieni osa palveluntarjoajan palvelukokonaisuudesta, voitaisiin hoitaa ilman taksiliikennelupaa. Tästä lainsäädännön muutoksesta ei ole kuitenkaan mainittu mitään lakiesityksen vaikutusarvioissa, vaikka eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan I-vaiheen mietinnössä todetaan, että tilannetta tulee arvioida. Katsomme, että vaikutusarvio tulisi kyseisen asian suhteen tehdä, jotta voidaan tarkastella lainsäädännön tarpeellisuutta.

3. Ammattipätevydet

Suomen Yrittäjät pitää hyvänä, että kuljetusalan ammattipätevyyksissä siirrytään näyttöperusteiseen järjestelmään. Tämä tukee osaamisperusteisuutta. Henkilön jo aiemmin hankittu osaaminen voidaan ottaa huomioon nykyistä paremmin.

Ehdotuksen 3§ 7. momentin mukaan ammattipätevyyttä ei tarvittaisi, kun linja-autoa käytetään muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin. Tämä mahdollistaisi mm. urheiluseurojen tms. tahojen toteuttaman henkilökuljetuksen ilman ammattipätevyyttä. Pidämme tätä merkittävänä turvallisuusriskinä. Momenttia tulisikin tarkentaa esim. niin, että kuljetus koskee ainoastaan perheen jäsenten kuljettamista.

Puolustusvoimilla on erittäin suuri merkitys ammattipätevyyskoulutuksen toteuttajana osana varusmiespalvelua. Ilman puolustusvoimien panosta yrityksillä olisi selkeästi enemmän vaikeuksia ammattitaitoisten kuljettajien kouluttamisessa. Pidämme hyvänä, että 16 pykälässä puolustusvoimille annetaan mahdollisuus toteuttaa kuljettajakoulutus yhdistämällä koulutus ja koe. Näin varusmiespalvelun aikana pystytään suorittamaan ammattipätevyys nopeutetussa muodossa, jolloin myös alle 21-vuotias varusmiespalvelun suorittanut voi työllistyä nykyistä nopeammin kuljettajaksi.

Tärkeää on 8. pykälän mahdollisuus suorittaa ammattipätevyys oppisopimuskoulutuksena hyväksymisasiakirjan avulla. Tällöin opiskelija saa

luvan työskennellä kuljettajana jo koulutuksen aikana. Tämä alentaa merkittävästi yritysten työllistämisen- ja koulutuskyynnystä.

Esitykset ammattipätevyksien hankkimisen suhteen ovat yhteydessä ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön, joka uudistuu 1.8.2018. Tulevan ammatillisen koulutuksen lainsäädännön näkökulmista nyt lausunolla oleva esitys sisältää useita ristiriitaisuuksia esimerkiksi näyttöihin liittyen. Tärkeää on selkeyttää näiden kahden lainsäädännön yhteyttä toisiinsa.

Kunnioitavasti

Suomen Yrittäjät

Mika Kuismanen
pääekonomisti

Sampo Seppänen
ekonomisti