



Kaisa Saario

LAUSUNTO 31.5.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Hallituksen esitysluonnos liikennepalvelulain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on 27.4.2017 pyytänyt Keskuskauppakamarin lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta liikennepalvelulain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Hallituksen esitysluonnos on toinen vaihe kolmivaiheisesta kaikkia liikennemuotoja koskevasta sääntelyn kokonaisuudistuksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Keskuskauppakamaria käsittelemään lausunnossaan erityisesti esityksen arvioituja vaikutuksia. Keskuskauppakamari lausuu Keskuskauppakamarin liikennevaliokuntaa kuultuaan esityksestä seuraavaa:

Yleistä lakiesityksestä

Keskuskauppakamari pitää kolmivaiheista liikenteen sääntelykokonaisuutta erittäin myönteisenä liikennetoimialalle. Kansallinen liikkumavara on globaalin tai EU-sääntelyn vuoksi kuitenkin rajoitettua, mikä vähentää liikennemuotokohtaisia vaikutuksia lakikokonaisuuden toisessa vaiheessa. Suurimmat periaatteelliset muutokset liikennepalveluita koskevaan sääntelyyn tehtiinkin lakikokonaisuuden ensimmäisessä vaiheessa. Keskuskauppakamari pitää kuitenkin välttämättömänä, että lakikokonaisuuden toiseen vaiheeseen sisältyvän uuden toimintamallin, niin kutsutun puolesta -asiointin yritys- ja kustannusvaikutukset selvitetään ja tähän liittyvät epäselvät asiakohdat tarkennetaan. Puolesta -asiointin osalta on epäselvyyttä esimerkiksi siitä, mitä velvoitteita ja oikeuksia syntyy kansainvälisessä matkaketjussa. Tästä syystä soveltamisala pitäisi rajata selkeästi Suomeen. Esitystä pitäisi käsitellä myös tarkemmin EU:n tietosuoja-asetuksen ja eurooppalaisen keskustelun (ml. datan omistajuus) näkökulmasta.

Yritysten kustannukset

Liikennepalvelulain ensimmäisessä vaiheessa henkilöliikenteen toimijoille säädettiin velvoite avata tiedon rajapintoja 1.1.2018 alkaen. Velvoite nostaa henkilöliikenteessä toimivien yritysten kustannuksia huolimatta siitä, että se samalla edistää uusien palvelujen, yritysinnovaatioiden ja käyttäjälähtöisten matkaketjujen muodostumista. Toiseen vaiheeseen sisältyvä puolesta -asiointi voi nostaa yritysten kustannuksia edelleen tiedon rajapintojen avaamisvelvoitteen lisäksi. Tästä syystä esitykseen pitäisi sisällyttää arvio velvoitteiden aiheuttamista kustannuksista.



Tiedon avaaminen ja digitalisaatio

Liikennepalvelulain toisessa vaiheessa jatketaan tiedon avaamista ja tietojen luovutuskäytäntöjen uudistamista. Keskuskauppakamari kannattaa hajallaan olevien liikennerekisterien yhdistämistä ja tietojen luovutuskäytäntöjen yhtenäistämistä. Keskuskauppakamarin mukaan tiedon hyödyntäminen viranomaisrekisterejä avaamalla edistää liikennesektorin uudistumista ja uusia palvelukonsepteja ja yritysideoita. Tiedon avaaminen ei Keskuskauppakamarin arvion mukaan uhkaa yrityssalaisuuksia, mikäli tietoa luovutetaan anonyymissa muodossa rekistereistä. Yrityssalaisuuksien suojan näkökulmasta Keskuskauppakamari pitää ehdottoman hyvänä, että lakiesityksen valmisteluvaiheessa esillä olleesta tavoitteesta avata yritysten lastitietoja luovuttiin.

Päästöjen vähentäminen

Keskuskauppakamari arvioi, että esitys edistää Suomen päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Liikennejärjestelmän tehokkuuden lisäämisellä ja liikennemuotojen yhteen toimivuutta parantamalla on mahdollisuus saavuttaa jopa neljännes Suomen päästövähennystavoitteista. Suomen on vähennettävä liikenteen päästöjä useilla toisiaan täydentävillä keinoilla, sillä komission Suomelle asettama 39 prosentin päästövähennystavoite vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 saakka on EU:n kovimpia.

Julkisen palveluvelvoitteen asettamisen siirto maakunnalle

Keskuskauppakamari kannattaa julkisen palveluvelvoitteen asettamisen siirtoa Liikennevirastolta maakunnille vuoden 2019 alusta. Julkisen palveluvelvoitteen asettaminen koskee lentoliikenteen ostoja tilanteessa, jossa alueelle ei ole markkinaehtoista lentoliikennettä.

Työvoiman saatavuuden parantaminen

Keskuskauppakamari pitää periaatteessa hyvänä, että lakiesityksessä ammattipätevyyden saamista helpotetaan liikenne- ja logistiikka-alalla. Tämä voi osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta tietyissä liikenne- ja logistiikka-alan työtehtävissä. Keskuskauppakamari kiinnittää kuitenkin huomiota liikenne- ja logistiikka-alan moninasiin työtehtäviin. Logistiikka-alan vaatimukset ja tarpeet ammattitaitoiselle työvoimalle voivat olla hyvin erilaisia.

Lakiesityksessä ehdotettu ammattipätevyyden saatavuutta nopeuttava koevaihtoehto on Keskuskauppakamarin mukaan kannatettava, mutta sen lisäksi mahdollisuus logistiikka-alan ammatilliseen perustutkintoon on säilytettävä. Esimerkiksi vuonna 2015 logistiikka-alan ammatillisessa koulutuksessa aloittavista 3909 henkilöstä 86 prosenttia opiskeli logistiikan perustutkintoa, seitsemän prosenttia yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tutkintoa, viisi prosenttia linja-autonkuljettajan tutkintoa ja 1,7 prosenttia puutavaran autokuljetuksen ammattitutkintoa. Logistiikka-alan ammatillisen perustutkinnon säilyttämistä puoltaa myös liikenteen ja logistiikan kiihtyvä digitalisaatio ja kehittyvä teknologia. Monipuolinen koulutus parantaa myös logistiikka-alan vetovoimaa ja yrityksen kilpailukyvyllä tärkeän sopivan työvoiman saatavuutta. Keskuskauppakamari kiinnittää huomiota siihen, että koulutuksen



rahoitusperiaatteita uudistetaan samanaikaisesti. Uudistuksessa on huomioitava, että kuljetuslaitteinvestoinnit pitää olla jatkossakin mahdollisia logistiikka-alan koulutuksessa.

Lakiesitys ei tuo ratkaisua yritysten kokemuksiin haasteisiin jatkokoulutuksessa. Jatkokoulutuksessa on tarkkaan määrätty, että esim. seitsemän tunnin jatkokoulutus pitää opettaa yhtenä kokonaisuutena, mikä lisää kalliiden viikonloppukoulutusten osuutta. Pedagogisesti on myös ongelmallista, että jatkokoulutusta säätelevä ammattipätevyysdirektiivi ei salli nykyisellään edes verkko-opetuksen jakamista useammalle päivälle. Vaikka lakiesityksellä ei voitaisikaan puuttua jatkokoulutukseen liittyviin käytännön ongelmiin, on tärkeää, että liikenne- ja viestintäministeriö aktiivisesti vaikuttaa jatkokoulutusta sääntelevän ammattipätevyysdirektiiviin uudistamiseen tältä osin.

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että yhteiskunnan varoin toteutettava veturinkuljettajan tutkintokoulutus otettaisiin käyttöön. Muutoksella varaudutaan kilpailun lisääntymiseen raideliikenteessä ja mahdolliseen veturinkuljettajapulaan. Kilpailun lisääntymisen ja uusien rautatietojohdajien kannalta saattaa myös osoittautua haasteelliseksi, että rautatieliikennettä koskeva sääntely on hajallaan rautatielaisissa, liikennepalvelulaisissa ja Liikenteen turvallisuusviraston asetuksissa.

KESKUSKAUPPAKAMARI

Leena Linnainmaa
Varatoimitusjohtaja