

Asia: VN/13058/2020

## **Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyvistä laeista (ml. tekniset muutokset)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Pyydettyinä lausuntona Linja-autoliitto lausuu seuraavaa.

Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen normaaliolojen häiriötilanteessa

Hallituksen esityksessä esitetään jatkettavaksi viiden päivän ilmoittamisaikaa aikataulu- ja reittitiedoista häiriötilanteessa. Nyt voimassa olevan määräaikaepöikkeen perusteella markkinaehtoisessa liikenteessä on vaikeassa kysyntätilanteessa myös ilmennyt uutta palvelutarjontaa, ja samalla lyhyt ilmoitusaika on muutoinkin mahdollistanut liikenteen nopeitakin sopeuttamisia markkinatilanteen mukaisesti. Ilmoittamisajan lyhentäminen on siten parantanut joukkoliikenteen palvelutarjontaa ja edistänyt kilpailua markkinoilla. Esitys on siten hyvin kannatettava.

Määräajan tarkoituksena on suojata PSA-liikennettä ja mahdollistaa julkisen palveluhankinnan markkinaehtoisien liikenteen vähentyessä. Linja-autoliitto toistaa aiemman esityksensä määräjän lyhentämisestä ja rajoitusten kohdentamisesta siten, että PSA-suojaa voidaan toteuttaa ilman markkinaehtoisien liikenteen 60 päivän pitkänä pidettyä määräaika. Aikataulu- ja reittitietojen ilmoittamisessa on tunnistettu ainakin viisi erilaista relaatiota, joista vain osa on PSA-liikenteen kannalta merkityksellisiä. Siksi määräjän lyhentämistä ja kohdentamista olisi perusteltua arvioida lakia seuraavan kerran muutettaessa.

Liikennepalvelujen julkinen tuki vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa.

Valtionrahoituksen käyttösäännös vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa on erittäin tarpeellinen julkisen henkilöliikenteen turvaamiseksi. Epidemiatilanne on osoittanut, että palveluntarjoajalle on tarpeen maksaa korvauksia, tukea tai avustusta normaaliolojen häiriötilanteissa. Säännöksen perusteluissa voitaisiin tuoda esiin myös se, että häiriötilanteesta huolimatta hankintayksiköiden hankintasopimuksissa ei ole sopimusoikeudellisin perustein välttämättä kysymys ylivoimaisesta esteestä, vaan häiriötilanteen aiheuttamista, säännöksen perusteluissa tarkoitetuista tukitarpeista.

Tuen käyttöperusteiden osalta olisi tärkeää tuoda esiin se, että tukea voitaisiin maksaa myös voimassa oleviin hankintasopimuksiin. Tämä tarve korostuu erityisesti käyttöoikeussopimuksissa, jotka ovat epidemiatilanteessa osoittautuneet ongelmallisiksi kysyntävajeen aikana ja joiden sopimusehdoissa ei ole tällaista tilannetta otettu huomioon.

Aikataulu- ja reittitietoon liittyvät järjestelmät ja palvelut

Hallituksen esityksen luonnoksessa on selostettu laajasti sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tietopalvelun Traffic Management Finland Oy:lta. Esityksen tavoite eri tietolähteitä verkottavasta ja yhdistelevästä datanhallintarakenteesta on sinänsä kannatettava.

Lähtökohtaisesti kerätyn datan tulisi olla avointa ja jaettavissa kaikille alalla toimiville yrityksille vapaasti. Sääntelyä olisi ennemmin kehitettävä siihen suuntaan, että aikataulu- ja reittitiedot ovat avointa dataa ja että Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi tämän toteuttaminen.

Ehdotus on ongelmallinen sen vuoksi, että Traffic Management Finland Oy:lle suunniteltu uusi rooli eri tietolähteiden kokoajana mahdollistaisi myös jalostettujen tietopalveluiden myymisen tiedon tuottajille. Joka tapauksessa olisi jatkossakin turvattava se, että liikkumisen tietopalveluiden hankkimisella ei olisi välittömiä taloudellisia vaikutuksia: nyt vakuutetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston hankkiessa palvelun TMF:lta, se käyttäisi virastolle järjestelmäkokonaisuuteen osoitetut nykyiset määrärahat palvelun hankkimiseen, eikä siten ehdotetulla muutoksella ei ole tunnistettuja määräraha-vaikutuksia, eikä siten lisäkustannuksia alan toimijoille. Edellä todettu jalostettujen tietopalveluiden myymisen tavoite on tämän kanssa ristiriitainen.

Henkilöliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus

Esitysluonnokseen sisältyvä varautumisvelvollisuuden laajentaminen on perusteltu. Huoltovarmuustoiminnan puitteissa Maakuljetuspooli on järjestämässä koulutusta jo säädetyn varautumisvelvollisuuden toteuttamiseksi ja muutoinkin tukemassa yrityksiä tässä tarkoituksessa. Maakuljetuspoolin puitteissa ollaan myös selvittämässä tarkemmin varautumisen nykytilannetta, erityisesti epidemiavaikutusten osalta. Pidemmällä aikavälillä varautumisvelvollisuuden vaatimustasoa voisi arvioida suhteessa muihin liikennemuotoihin ja siten vaatimustasoa mukauttaa toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi ja valmisteilla olevan arvioinnin perusteella myös näiltä osin.

Mäkilä Mika  
Linja-autoliitto ry