

Liikenne ja viestintäministeriö
Ylijohtaja Minna Kivimäki
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Viite: (LVM/2096/03/2015) Lausuntopyyntö 18.4.2016 koskien luonnosta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Norminpurku, Suomen kasvun tukeminen ja digitalisaation edistäminen ovat hyviä tavoitteita. Samoin markkinoiden toiminta, vapaa kilpailu ja pk-yritysten mahdollisuuksien parantaminen hankintaprosesseissa ovat erittäin kannatettavia tavoitteita. Asiakkaan nostaminen toiminnan keskiöön, kysynnän lisääminen sekä pyrkimys tuottavuuden kasvuun ovat erinomaisia lähtökohtia uudistuksille. Lähtökohdat liikennekaarelle ovat erittäin positiiviset.

Ehdotetut muutokset laskevat alalle tulokynnystä sekä saattavat keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä laskea yhteiskunnan, yritysten sekä kansalaisten kustannuksia. Pääoman käytön tehokkuus voi nousta ja uuden teknologian soveltamisen kynnys madaltua. Ehdotukset voivat oikein toteutettuna vähentää yksityisautoilua, laskea autojen myyntimääriä, nostaa keskimääräistä kuljetuskuormaa, parantaa pienlogistiikkaa sekä vähentää niin ympäristön kuin liikenneinfrastruktuurin kuormitustakin.

Toisaalta toiminnan liiallinen vapauttaminen antaa mahdollisuuden edullisemmän kustannustason EU-maiden toimijoille harjoittaa toimintaa Suomessa. Tämä pienentää verokertymää, heikentää alan kotimaista työllisyyttä sekä vääristää kilpailua. Ehdotuksessa on selkeitä puutteita, jotka edesauttavat harmaan talouden toimijoiden alalle tuloa.

Yleisesti ottaen sääntelyn ja normien purkaminen on kannatettavaa toimialasta riippumatta. Muutokset tulee kuitenkin toteuttaa niin, ettei kyseiselle alalle aiheudu kohtuutonta haittaa, kotimainen kilpailukyky ei heikkene, eivätkä harmaan talouden toimintamahdollisuudet helpotu. Lisäksi on pyrittävä varmistamaan, että alan potentiaalinen verokertymä saadaan kerättyä täysimääräisenä.

Esitetyt muutokset painottavat erityisesti taksiliikenteen toimintaa. Myös muulle henkilöliikenteelle ja tavaraliikenteelle tulisi toteuttaa yhtä laaja tarkastelu ennen lainsäädännön muutoksia.

Erityisesti haluamme kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

- **Henkilö- ja tavaraliikenteen lupajärjestelmästä ei tule luopua.**
Luopuminen helpottaisi halvemmalla työvoimalla toimivien ulkomaalaisten kuljetusyritysten markkinoille tuloa ja vääristäisi kilpailua. Myös harmaan talouden toimintaedellytykset paranevat.
- **Tavaraliikenteen luvanvaraisuudesta luopuminen alle 3,5 tonnin kokonaispainoisella kalustolla johtaa todennäköisesti harmaan talouden kasvuun jakeluliikenteen siirtymässä toteutettavaksi kevyellä kalustolla.**

- **Henkilö- ja tavaraliikenteen luvanvaraisuuden sitominen 10 000 euron liikevaihtoon mahdollistaa harmaan talouden ja epäterveen kilpailun.** Rajan valvominen on hankalaa, jopa mahdotonta.
- **Liikenne- ja kuljetusinfra on huolehdittava ja infraa on kehitettävä vastaamaan nykyisiä ja tulevaisuuden tarpeita.** MaaS (Mobility as a Service) –ajattelu johtaa helposti hypetykseen, missä on omat riskinsä. Digitalisaation ja MaaS:n edistäminen eivät saa johtaa tilanteeseen missä elinkeinoelämälle tärkeän perusinfraan ylläpitäminen ja kehittäminen jäävät taka-alalle.
- **Henkilöliikenteen lippujärjestelmien osalta yhteen järjestelmään tai yhteensopiviin järjestelmiin siirtyminen on kannatettavaa.** Mikäli järjestelmiä on yksi, tulee siihen olla yhtäläinen pääsy kaikilla liikenteenharjoittajilla. Hinnoittelun tulee kuitenkin olla liikennöitsijälähtöistä. Yhtenäinen järjestelmä parantaa edellytyksiä käyttää julkista liikennettä tehokkaammin, lisää todennäköisesti matkustajamääriä ja vähentää osaltaan niin ruuhkia kuin liikenteen ympäristövaikutuksiakin.
- **Henkilöliikenteen osalta on tarkoin selvitettävä kuinka mahdollinen kilpailun vapauttaminen vaikuttaa haja-asutusalueiden palveluiden tarjontaan.** Riskinä on, että kilpailua syntyy suurivolyymisille reiteille siten, että yritysten kokonaiskannattavuus heikkenee tasolle, joka pakottaa karsimaan heikommin kannattavaa liikennettä.
- Julkisesti rahoitetun henkilöliikenteen tulee ensisijaisesti kohdistua liikenteeseen, jota ei ole mahdollista järjestää markkinaehtoisesti.
- Mikäli toteutettavat muutokset vaikeuttavat yksityisautoilua tai aiheuttavat lisäkustannuksia yksityisautoilulle, on pystyttävä varmistamaan, että kaikkialla on riittävän laaja ympärivuorokautinen julkisen liikenteen palveluverkosto. Erytystä huomiota on kiinnitettävä itä-länsi -suuntaiseen liikenteeseen E18 -väylän pohjoispuolella.
- **Yrittäjäkoulutusvaatimuksesta tulee luopua, koska käytäntöä ei ole muillakaan toimialoilla.** Alalle tulon kynnyksen madaltamiseen liittyvät toimenpiteet niin henkilö- kuin tavaraliikenteessäkin ovat kannatettavia.
- **Esitetyt kuljettajien ammattipätevyysvaatimusten lievennykset ovat kannatettavia.**

Markku Henttinen
toimitusjohtaja
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry on Suomen suurin hankinta- ja logistiikkaosaajien yhteisö, joka tarjoaa jäsenilleen verkoston ja palveluita osaamisen, kilpailukyvyyn sekä innovaatioiden kehittämiseksi.