kirjaamo@lvm.fi

liikennekaari@lvm.fi

**LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN LAUSUNTOPYYNTÖ LIIKENNEKAARESTA JA ERÄISTÄ SIIHEN LIITTYVISTÄ LAEISTA**

Hallituksen esityksessä on ehdotettu säädettäväksi uusi liikennekaari, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta on tarkoitus saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.

Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta.

Liikennekaarella edistettäisiin jakamistalouden mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ja madallettaisiin alalle tulokynnystä. Tässä tarkoituksessa liikennekaaressa ehdotetaan selkeää rajaa ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan välille. Ammattimaiseen henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen vaadittaisiin tavara-, henkilö- tai taksiliikennelupa. Ei-ammattimaiseen toimintaan ei vaadittaisi liikenneviranomaisen lupaa. Esityksellä ei puututtaisi ei-ammattimaiseen toimintaan sovellettavaan muuhun lainsäädäntöön, kuten verotukseen ja työhön liittyviin lakeihin.

Taksijärjestelmään esitetään olennaisia muutoksia. Lupakiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintasääntelystä luovuttaisiin. Ammattimainen taksiliikenne jäisi luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennettäisiin muun muassa poistamalla yrittäjäkoulutus- ja koevaatimus. Taksiyrittäjään kohdistuvien kevennysten lisäksi taksinkuljettajaa koskevia vaatimuksia kevennettäisiin poistamalla ajolupavaatimus sekä koulutus- ja koevaatimukset. Niiden tilalle tulisi luvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajien osaamisesta. Samalla ehdotetaan uusia säännöksiä taksimatkustajan turvallisuuden ja oikeuksien varmistamiseksi. Taksiliikennettä saisi harjoittaa myös henkilöliikenneluvan haltija.

Lisäksi henkilöliikenteen harjoittamiseen ei jatkossa edellytettäisi lupaa yrityksiltä, joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen. Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyksiä kevennettäisiin ja selkeytettäisiin niin, että sääntely kohdistuisi entistä täsmällisemmin ammattimaiseen toimintaan.

Esityksellä kumottaisiin taksiliikennelaki, joukkoliikennelaki, laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä.

Lausunnonantajia pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota omaa toimintaansa koskeviin ehdotuksiin ja niiden vaikutusarvioihin.

**Lausunto**

**Savonlinnan kaupungin liikennekaareen pohjautuvat hankkeet**

Savonlinnassa on toteutettu vuosien 2013-2014 aikana liikkumisen ohjausprojekti osana keskustan kehittämistä. Tavoitteena oli aktivoida kaupungin ja paikallisten yritysten kanssa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämistä kaupunkialueella.

Savonlinnan kaupunki, Pohjois-Savon ELY-keskus ja Etelä-Savon maakuntaliitto käynnistivät Savonlinnan seudun älykkäiden liikennepalvelujen kehittämishankkeen MAAS (Mobility as a Service)uusien liikennepalvelujen pilotoimiseksi Savonlinnan seudulla. Tavoitteena on tuoda hankkeen aikana asiakkaille uusia liikennepalveluiden käyttöä helpottavia ja tukevia mobiilipalveluita joukkoliikenne- ja taksimatkustuksen yhdistämiseen. Tarkoituksena on parantaa maaseudulla asuvien liikennepalvelujen saatavuutta ja palvelevuutta. Kehitystyössä ovat mukana alueen joukkoliikennöitsijät ja taksiyrittäjät.

Uusien liikennepalvelujen käyttöönoton, liikennepalvelujen kysynnän kasvattamisen, yhteensopivien lippu- ja maksujärjestelmien, asiakaslähtöisyyden parantamisen ja matkojen yhdistelemisen kehittäminen nähdään tarpeellisena. Markkinaehtoisen liikenteen hyödyntäminen jatkoyhteyksissä on mahdollistettava ja tehtävä mahdollisimman helpoksi matkustajalle. Matkojen yhdistelyllä saadaan kuljetuskustannuksia hillittyä.

**Yhteentoimivat ja avoimet lippu- ja maksujärjestelmät**

 Esityksessä on yhteentoimivuuden edistämisestä julkisissa hankinnoissa. Julkisia varoja ei jatkossa saisi enää ohjata sellaisten palveluiden hankintoihin, jotka eivät ole yhteentoimivia ja kytkettävissä osaksi matkaketjuja. Yhteentoimiva ja avoin lippu- ja maksujärjestelmäpohja luo tarvittavan alustan myös markkinaehtoisten palveluiden kehittämiselle ja lisääntymiselle.

Liikkumispalvelujen tarjoajien avointen rajapintojen yhdistämiseen ja ylläpitämiseen ja matkusoikeuksien todentamiseen tarjottavista taustajärjestelmistä ja -palveluista odotetaan syntyvän uusi toimijakerros. Palveluntarjoajien tietojärjestelmät ja palvelut rakentuisivat alusta lähtien yhteentoimiviksi. Tätä on esitetty vahvistettavaksi asettamalla näille toimijoille yhteistyövelvoite. Teknisten yhdistämispalvelujen ylläpitämien taustajärjestelmien kautta voidaan teknisesti huolehtia myös rahaliikenteen tarvitsemista clearing-palveluista, jolla korvaukset jaetaan palveluntarjoajien kesken. Ehdotuksessa asetettu velvoite kohdistuu erityisesti MaaS -palvelun tarjoajiin. On oletettavaa, että yhteentoimivuus on niiden etujen mukaista, mutta silti myös niiden on omalta osaltaan edistettävä kehitystä.

Liikennekaaren mukaiset tavoitteet ovat kuitenkin tällä hetkellä ristiriidassa valtion oman toiminnan kanssa. Lippu- ja maksujärjestelmät eivät ole yhteentoimivia ja kytkettävissä osaksi matkaketjuja, koska ELY-keskuksen ostovuoroista missä on käytössä Waltti -kortti ei hyväksytä Matkahuollon matkakortteja. Savonlinnassa ei ole Waltti-kortttia käytössä joten osalle oppilaista joudutaan hankkimaan kaksi matkakorttia. Tämä tulee kasvattamaan entisestään kaupungin kuljetuskustannuksia ja on muutoinkin hankalaa. Ongelmia tulee syntymään myös niiden asiakkaiden osalta jotka ovat käyttäneet ko. vuoroissa Matkahuollon myymiä lipputuotteita. Koska Savonlinnassa ei ole Waltti –kortti käytössä niin mistä asiakkaat hankkivat kortin ja mistä he tietävät mikä matkakortti käy mihinkin vuoroon?

Maas-palvelukokeilut ovat:

* kauko- ja paikallisliikenteen yhteinen lipputuote
* maaseutu- ja asiointiliikenteen palvelukokonaisuus ikääntyville (maaseudun kimppataksi- ja linja-autoliikennettä yhdistävä palvelu),
* perheen liikkumispaketti (ilta-ajan asioinnin ja harrastusmatkat mahdollistavat joukkoliikenteen ja taksiliikenteen yhteispalvelu)
* linja-autoliikenteen ja taksien yhteislippukokeilu paikallisliikennealueella

Liikennekaaren mukaiset tavoitteet eivät toteudu, palvelukokeiluja ei pystytä toteuttamaan, eikä kuljetusten yhdisteleminen onnistu, jos tilanteeseen ei saada muutosta.

**Pienimuotoisten kuljetusten hoitaminen**

Esitykseen siitä, että pienimuotoisten kuljetusten hoitaminen sallitaan siten, että toiminnasta saadut korvaukset eivät ylitä 10.000 euroa on suhtauduttava varauksella.

Erityistä huomiota on kiinnitettävä toiminnan ja kuljettamisesta saatavien korvausten valvontaan. Matkustajille on taattava turvallinen matkustaminen ja harmaan talouden kasvu on estettävä.

Toiminta herättää useita kysymyksiä

* millä estetään se, että ko. kuljetustoimintaa ei harjoiteta muutoin kuin välityskeskuksen kautta, mikä valvoo kuljetuksista saatavien korvausten määrää?
* onko kuljetustoimintaa harjoittavalla mahdollisuus olla usean eri välityskeskuksen asiakas?
* jos asiakkuus useissa välityskeskuksissa on mahdollista niin kuinka korvausten valvonta toteutetaan?
* ajavatko ko. toimijat vain parhaat ajot, eli kuorivat kerman päältä?
* onko autossa kuitin tulostava rahastuslaite?
* millaisella autokalustolla sallitaan ko. kuljetukset?
* kuinka vakuutukset hoidetaan ja onko toimijan mahdollista edes saada vakuutus matkustajalle ja matkatavaroille, koska toiminta ei ole luvanvaraista?
* voiko samassa perheessä olla enemmän kuin yksi toimija tai voivatko he toimia ns. peräjälkeen? Kyseeseen voi tulla pääasiallinen tulonlähde.
* kuinka matkat hinnoitellaan?

Pahimmassa tapauksessa tilanne johtaa taksiliikenneluvalla ajettavan liikenteen vähenemiseen ja samalla lakkaamiseen. Tämä tulee aiheuttamaan suuria ongelmia koulukuljetusten järjestämisessä, jos taksiliikenneluvan omaavia toimijoita ei ole enää saatavilla. Kilpailutustilanteessa tulevat kaupungin kuljetuskustannukset rajusti nousemaan, kun ainoat tarjoajat tulevat pitkien välimatkojen päästä.

Kaiken henkilöliikenteen on oltava luvanvaraista toimintaa, muutoin toimijat eivät ole yhdenvertaisessa asemassa.

**Taksien määräsääntely**

Taksien määräsääntelyn purkaminen yhdistyessään myös muihin uudistuksiin mahdollistaa esityksen mukaan monipuolisempien palvelukokonaisuuksien rakentamisen (uudenlaisten liikenneoperaattoreiden syntymisen). Määräsääntelyn purkamisella ja asemapaikkavelvoitteen poistumisella on mainittu olevan todennäköisesti myönteisiä vaikutuksia myös hintoihin, kun alalle voi päästä tehokkaampia toimijoita ja tehokkaat toimijat voivat laajentaa toimintaansa. Käytännössä tämä tarkoittaa ainakin hintajouston lisääntymistä siten, että esimerkiksi ruuhka-aikojen ulkopuolella tarjotaan hiukan halvemmalla.

Taksilupien myöntäminen kestää tällä hetkellä todella kauan, joten lupien myöntämistä pitäisi nopeuttaa, jos määräsääntelyä ei pureta.

Taksilupakiintiöstä luopuminen voisi lisätä toimijoiden ja kilpailutettaessa tarjousten määrää. Tällä hetkellä luvan puuttuminen rajoittaa tarjottavien kohteiden määrää, jos tarjoajan automäärä ei riitä kuljetusten suorittamiseen.

**Asemapaikkavelvoite**

Asemapaikkavelvoitteesta luopuminen mahdollistaa esityksen mukaan kaluston tehokkaamman hyödyntämisen, kun taksin ei tarvitse palata asemapaikalle odottamaan tilausta. Taksien toimintamallien arvioidaan monipuolistuvan, kun taksien ei tarvitse odottaa seuraavaa ajoa asemapaikalla ja kalustoa voidaan hyödyntää muussa liiketoiminnassa. Paikannusjärjestelmiin perustuvat tilausvälityspalvelut pystyvät ohjaamaan lähimpänä olevan auton asiakkaan luo, mikä tehostaa kapasiteetin käyttöä.

Asemapaikkavelvoitteesta luopuminen on hyvä asia, koska se mahdollistaa tehokkaan kaluston hyödyntämisen, mikä näkyy kuljetusten hinnoittelussa.

Asemapaikkavelvoitteesta luopuminen voi aiheuttaa myös hankaluuksia, koska koululaiskuljetuksissa asemapaikan sijainti vaikuttaa kuljetuskustannuksiin. Jos asemapaikkavelvoitteesta luovutaan täytyy julkisissa hankinnoissa voida asettaa kaikille tarjoajille sama asemapaikka, tai rajata kilometrimäärää.

**Toimijakohtainen taksiliikennelupa**

Autokohtaisesta taksiluvasta siirtyminen toimijakohtaiseen taksiliikennelupaan mahdollistaa esityksen mukaan huomattavasti joustavamman yritystoiminnan taksialalla. Nykytilanteessa taksialalla on pääsääntöisesti yhden auton yrityksiä, joiden laajentumista ja investointihalua lupa- ja kiintiömenetelmät ovat voimakkaasti rajanneet. Jatkossa yritysten koon arvioidaan kasvavan, kun sääntely ei estä mittakaavaetujen tavoittelemista. Lisäksi toimijakohtaiseen taksiliikennelupaan siirtyminen voinee kannustaa erilaisiin auton omistajuus- ja hallintamalleihin.

Autokohtaiset taksiluvat rajoittavat toimintaa, joten niistä pitäisi luopua. Toisaalta toimijakohtaiset luvat saattavat vähentää pienten taksiyritysten määrää etenkin maaseudulla, mikä osaltaan heikentää palvelujen saatavuutta.

###  **Taksiliikenteen hinnoittelu**

Taksiliikenteen hinnoittelussa on esityksessä tavoiteltu ratkaisua, joka parhaiten edistäisi kilpailua, kysynnän ja tarjonnan kohtaamista sekä toisaalta suojaisi myös riittävällä tavalla kuluttajaa. Kevein sääntelyvaihtoehto on, että taksiliikenteen hintasääntelystä luovutaan kokonaan. Taksiliikenteen hinnoittelu toteutuisi tässä tapauksessa markkinaehtoisesti, mikä edistäisi parhaiten taksialan kilpailua. Se voisi myös johtaa hintojen alenemiseen erityisesti kaupunkialueilla, joissa tarjonnan voidaan olettaa kasvavan määräsääntelystä luovuttaessa. Lisäksi se mahdollistaisi erilaisten hinnoittelumallien käytön ja siten edistäisi uudenlaisten palvelumallien syntymistä. Määräsääntelystä luopumisen myötä enimmäishintasääntelystä luopumista pidetään yleisesti perusteltuna, jotta taksimarkkinat olisivat aidosti kilpaillut ja toimisivat kysynnän ja tarjonnan mukaisesti.

Voitaneen todeta, että säädetyt enimmäishinnat ovat muodostuneet vähimmäishinnoiksi. Toisaalta enimmäishinnoista luopuminen saattaa johtaa hintojen nousuun. Näin ollen enimmäishinnoista ei pitäisi luopua.

**Reittiliikenneluvat**

Esityksen mukaan henkilöliikennelupa korvaisi käytännössä joukkoliikennelain mukaisen joukkoliikenneluvan. Henkilöliikenneluvan lisäksi joukkoliikenteeseen ei edellytettäisi muita viranomaislupia eli nykyiset reittiliikennelupa- ja kutsuliikennelupavaatimukset poistuisivat.

Savonlinna hankkii joukkoliikenteensä bruttosopimuksilla. Reittiliikenneluvista luopuminen aiheuttaisi haittaa julkisesti kilpailutetulle liikenteelle. Markkinaehtoisen liikenteen osalle olisi asetettava ainakin ilmoitusvelvollisuus ja sen tekemiselle määräaika, että kaupunki pystyy reagoimaan muuttuvaan tilanteeseen mahdollisimman ajoissa. Mikäli markkinaehtoinen liikenne tulee haittaamaan bruttosopimusliikennettämme vaikuttaa se talousarvion määrärahojen riittävyyteen.

**Palvelujen suunnittelu seudullisina ja alueellisina kokonaisuuksina**

Pykälän viimeisessä momentissa on kuvattuna viranomaisten velvollisuudet suunnitella palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa on otettava huomioon markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja niitä täydentävät julkiset palvelut. Suunnittelussa on kuultava alueella toimivia henkilökuljetuspalveluiden tarjoajia ja toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Tavoitteena on, että käyttäjät voisivat lopulta matkustaa koko matkaketjun yhdellä lipulla tai tunnisteella, mikä tarkoittaa tapaa osoittaa matkustusoikeus esimerkiksi älypuhelimella. Matkustajan näkökulmasta ei pitäisi olla merkitystä sillä, kuka tiettyä joukkoliikennevälinettä operoi ja kuka on toimivaltainen viranomainen.

Kuljetusten yhteensovittaminen on erittäin tärkeää kustannusten hillitsemiseksi. Kuljetusten suunnittelua ja kilpailuttamista hankaloittaa alueella olevan vuorotarjonnan ennakoimattomuus. Vuorojen jatkumisesta/päättymisestä pitäisi saada varmuus jo edellisen vuoden puolella. Vuorojen päättymiset eivät saisi tulla yllättäen, koska lakkaavia vuoroja ei pystytä hankkimaan, jos niihin ei ole talousarviossa varauduttu.

**Yhteenveto**

Savonlinnan kaupunki on jo osaltaan toteuttamassa liikennekaaren mukaisia tavoitteita liikkumisen ohjausprojektin ja liikennepalvelujen kehittämishankkeen kautta. Liikennekaaressa on esityksiä, mitkä vaativat tarkastelua, eivätkä voi toteutua esitetyllä tavalla.

Pia Hokka-Itkonen

logistiikkapäällikkö