



Ote: Maakuntahallitus 09.05.2016 § 66 Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

66 § Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi 1

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LIIKENNEKAAREKSI
SEKÄ ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Liikenne- ja viestintäministeriö on 18.4.2016 päivätyllä kirjeellään pyytänyt Pirkanmaan liiton lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Lausunnot on pyydetty toimittamaan ministeriöön viimeistään 23.5.2016. Toimijoita ja muita lausunnonantajia pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota omaa toimintaansa koskeviin ehdotuksiin ja niiden vaikutusarvioihin. Lausuntomateriaali on luettavissa osoitteessa: <http://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=200477>

Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Esitys on ensimmäinen osa kolmessa vaiheessa toteutettavaa kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennemarkkinoiden sääntelyn kokonaisuudistusta. Ensimmäisessä vaiheessa muutokset kohdistuisivat pääosin tieliikenteen sääntelyyn.

Liikennekaari on tarkoitus toteuttaa kolmessa vaiheessa seuraavasti. Vaihe 1 (2017): palvelumarkkinat kuntoon, puretaan markkinoilletulon esteitä ja kilpailua rajoittavaa lainsäädäntöä, fokus maantieliikenteessä, jossa eniten rajoittavia säännöksiä, digitalisaation edistäminen sekä kuljetusten yhdistely. Vaihe 2 (2018): ammattipätevyysvaatimukset ja koulutus, tiedon luovutus ja rekisterit sekä hallinnonalan virastojen toimivalta ja tehtävät. Vaihe 3 (2019): ne liikennemarkkinoiden säännökset, joita ei ole aiemmin katettu.

Liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Liikennekaarella edistettäisiin jakamistalouden mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ja madallettaisiin alalletulokynnystä. Tässä tarkoituksessa liikennekaareissa ehdotetaan selkeää rajaa ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan välille.

Suurimmat muutokset esitetään nykyiseen taksijärjestelmään. 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. Lisäksi taksinkuljettajaa koskevia vaatimuksia kevennettäisiin ja tilalle tulisi luvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajien osaamisesta.

Joukko- ja tavaraliikenteen sääntelyyn ehdotetaan merkittäviä kevennyksiä. Pakollisesta yrittäjäkoulutusvaatimuksesta esitetään luovuttavan. Kansalliset lisävaatimukset poistettaisiin sieltä, missä toiminta perustuu EU-lainsäädäntöön. Henkilöliikenteessä poistettaisiin reitti- tai kutsuliikenneluvat. Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyksiä kevennettäisiin ja selkeytettäisiin niin, että sääntely kohdistuisi entistä täsmällisemmin ammattimaiseen toimintaan. Liikennelupien myöntäminen keskitettäisiin yhdelle valtakunnalliselle lupaviranomaiselle, Liikenteen turvallisuusvirastolle, josta tulisi myös tieliikenteen luparekisteriviranomainen.

Esityksellä kumottaisiin taksiliikennelaki, joukkoliikennelaki, laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä. Lisäksi muutettaisiin ajoneuvolakia, rikosrekisterilakia, ajoneuvoliikennerekisterilakia, ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annettua lakia, harmaan talouden selvitysryhmästä annettua lakia, indeksihoitojen käytön rajoittamisesta annettua lakia, julkisista hankinnoista annettua lakia, lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkustuksesta annettua lakia, oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annettua lakia, yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettua lakia, rautatielakia, sairausvakuutuslakia ja tieliikennelakia. Samassa yhteydessä ehdotetaan kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin eräitä muutoksia.

Maakuntakaavoitusjohtaja Laakkonen-Pöntys, edunvalvontapäällikkö Koskela ja liikennesuunnittelija Rissanen:

Liikennekaari esitellään kolmessa vaiheessa, minkä vuoksi kokonaiskuvan muodostaminen vielä tässä vaiheessa ei ole mahdollista. Ensimmäisen kokonaisuuden keskeisin muutos liittyy taksijärjestelmän ja lupakäytäntöjen uusimiseen. Vaikka liikennekaari kokoaakin yhteen monta nykytilanteesta erillistä lakikokonaisuutta, on suurin muutos kuitenkin ajattelutavassa - ei niinkään lakitekstien sisällöissä.

Aluehallinnon uudistus siihen liittyvine lakeineen ja työnjakoineen on vielä erityisesti liikenteen osalta ratkaisematta. Jotta liikennekaareen liittyviä vaikutuksia eri toimijoille ja vastuukysymyksiä voidaan aidosti arvioida, tulisi myös maakuntahallinnon tehtäväkentän olla selvillä ennen sen etenemistä.

Markkinaehtoisen toiminnan syntyminen tai jakamistalouden edistäminen ovat ensisijaisesti kiinni lainsäädäntökehyksen ulkopuolisista tekijöistä. On kuitenkin hyvä, että lainsäädännöstä mahdollisesti löydettyjä esteitä puretaan. Samaan aikaan on tärkeää tunnistaa, että liikennekaaren kantava ajatus pohjautuu pitkän aikavälin visioon, minkä vuoksi korjaavia lisätoimenpiteitä voi olla syytä tehdä lähivuosina kun lain soveltamisesta saadaan kokemuksia.

Maakuntien liitot ja mahdollisesti tulevat maakunnat vastaavat sekä yleispiirteisestä maankäytön suunnittelusta että alueellisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteenkytännän varmistaminen on tärkeää. Liikennekaaren tavoitteiden toteutumiseen vaikutetaan jatkossa erittäin suuresti myös maankäytön suunnittelun keinoin. Liikennekaaren tavoitteet olisi syytä nostaa esiin myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden valmistelussa, jolloin ne saadaan osaksi maankäytön ohjausta kaikilla tasoilla.

Liikennekaaren esittelyssä ja vaikutusten arvioinneissa kuvataan laajalti digitalisaation mukanaan tuomia toimintamahdollisuuksia. Itse lakipaketissa kuitenkin on hyvin vähän tähän viittaavia kohtia. Digitalisaatio ja älykkäät liikennepalvelut ovat erinomaisia tavoitteita ja on hyvä, että niitä pyritään edistämään. Ne kuitenkin vaativat ennen kaikkea asenne- ja toimintatapamuutoksia, joita ei lakimuutoksella suoraan saada aikaan. Kuten tekstissä todetaan, esimerkiksi matkojen yhdistely on lainsäädännön puitteissa mahdollista jo nyt, mutta käytännössä se ei toteudu, koska viranomaisyhteistyö ei toimi kuntien ja Kelan tai edes kuntien eri yksiköiden (esimerkiksi koulumatkojen ja vammaiskuljetusten yhdistäminen) välillä.

Julkisella sektorilla tiedon avaamista on myös Suomessa edistetty määrätietoisesti, ja monet julkisen sektorin tietovarannot ovat jo auki



koneluettavassa muodossa rajapintojen kautta. Myös jatkossa on tarpeen varmistaa, että hyvin alkanut työ jatkuu ja luotavat tietokannat keskustelevat keskenään. Pirkanmaalla käynnistetty aluetietopalveluhanke tavoittelee avoimien rajapintojen kautta sekä tiedon jakoon, keruuseen ja käsittelyyn uusia innovaatioita ja yhteistyötä. On ensiarvoisen tärkeää, että valtionhallinnon järjestelmäkehityksessä tehdään laajaa yhteistyötä jo varhaisessa vaiheessa, jotta järjestelmien yhteensopivuus voidaan varmistaa ja tarvittavia toimenpiteitä tehdä ajoissa.

Liikennekaaren esittelytekstien mukaan yhdistetyt lipputuotteet, yhden lipun matkaketjut ja mobiililiput eivät ole yleistyneet palveluiden käyttäjien kannalta toivotulla tavalla, sillä liikenteen harjoittajat eivät ole ryhtyneet vapaaehtoisesti tekemään merkittävää yhteistyötä luodakseen yhteisiä ja avoimia lippujärjestelmiä. On tärkeää myös jatkossa pohtia huolellisesti, mikä on valtion, maakunnallisten ja kunnallisten toimijoiden rooli erilaisten yhteistyömallien mahdollistajana tai velvoittajana.

Lakimuutoksen myötä erityisesti taksialalle tulon esteitä madalletaan lupakäytäntöjä keventämällä ja lupien määräharkinnasta sekä asemapaikkavelvoitteista luopumalla. Elinkeinotoiminnan edistäminen on tärkeää ja lainsäädännöllisiä esteitä on syytä purkaa. Vaikutusten arvioinnissa ja siirtymäaikojen säännöksissä on syytä ottaa huolellisesti huomioon myös harvaan asuttujen seutujen palvelut sekä näillä alueilla toimivien pienyritysten resurssit reagoida merkittäviin muutoksiin.

Liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa esitetään muutoksia myös joukkoliikenteen lainsäädäntöön. Merkittävä joukkoliikennelainsäädännön uudistus vuodelta 2009 on pohjana liikennekaaren ratkaisussa. Toimivaltaiselle viranomaiselle jää mahdollisuus ostaa liikennettä palvelusopimusasetuksen mukaisesti, joskin markkinaehtoinen liikenne nostetaan ensisijaiseksi joukkoliikenteen järjestämistavaksi. On erittäin tärkeää, että kunnilla ja joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla on jatkossakin mahdollisuus täydentää joukkoliikennepalveluita siellä, missä markkinaehtoisesti ei niitä synny. Tarvittaessa tätä palvelua turvaamaan voidaan myös asettaa yksinoikeusuoja.

Liikennekaaren esittelemää katsantokannan muutosta voidaan pitää suurena saavutuksena. Matkaketjuajattelun kehittäminen on erittäin kannatettavaa. Lupakäytäntöjen yhtenäistäminen ja suoraviivaistaminen keventää hallinnollista taakkaa. Toiminnan laatuun liittyvän valvonnan ohjeistukseen on kuitenkin jatkossa syytä kiinnittää erityistä huomiota sen siirtyessä toimijoiden käsiin.

Uuden normit ja veloitteet liittyen esimerkiksi tietojärjestelmien yhteensopivuuteen edistävät tietoyhteiskunnan kehitystä ja avointa tiedonvälitystä. Samalla on tärkeää varmistua niin kansalaisten kuin yritysten korkeasta tietoturvasosta. Käytäntöjen muuttuessa on myös hyvä varmistaa riittävä tuki toimijoille, jotta muutos saadaan hoidettua sujuvasti ja digitalisaation mukanaan tuomat hyödyt saadaan aidosti käyttöön.

Aluekehitysjohtaja Alasantie:

Liikennekaarihankkeen tavoitteet voimassa olevan säädösten purkamiseksi, digitalisaation ja digitaalisten palvelujen kehittämiseksi ja yritystoiminnan ja innovaatio-toiminnan edellytysten edistämiseksi ovat hyvin linjassa Pirkanmaan maakuntastrategian tavoitteiden kanssa. Välkky, ehyt, kestävä ja saavutettava Pirkanmaa hyötyisi monella tapaa ehdotetuista uudistuksista.



Hallituksen esityksen tavoitteena on muun muassa edistää uusien liikenteen ja liikkumisen palvelu- ja liiketoimintamallien syntymistä ja näin vastata paremmin käyttäjien tarpeisiin. Uudistuksen keskiössä on siis käyttäjälähtöisyys. Liikennekaari pyrkii turvaamaan liikkujille tarpeita vastaavan, helpon ja hinnoiltaan läpinäkyvän järjestelmän, jossa liikkumisen laatu ja turvallisuus on varmistettu. Digitaalisten palvelujen kautta kuluttajalla on nykyistä selvästi parempi tieto vaihtoehtoisista palveluista ja niiden hinnoittelusta. Myös liikkumispalvelujen ostaminen aiotaan tehdä nykyistä helpommaksi mm. yhtenäistämällä lippu- ja maksujärjestelmiä. Tämä edellyttää yhteisten tietorajapintojen ja tiedonvaihdon järjestämistä.

Yrityksille liikennekaari tarjoaa säädöskehiksen, joka antaa tilaa kehittää palveluja teknisen kehityksen mukanaan tuomien mahdollisuuksien, toimintaympäristön muutosten ja asiakastarpeiden mukaan. Markkinoille tulon kynnystä alentamalla saadaan alalle uutta kilpailua, joka tehostaa yritysten toimintaa ja laskee liikkumisen kustannuksia. Yritysten on entistä helpompi laajentaa ja kehittää toimintaansa kun säätelyä puretaan. Myös uusien innovaatioiden syntyminen ja käyttöönotto helpottuu. Periaatteessa uudistusta voi verrata puhelinliikenteen vapautumiseen. Uudistuksella on arvioitu olevan positiivinen vaikutus liikenteen toimialan kasvuuun ja työllisyyteen, jopa palveluvientiin. Pirkanmaalla tämä voisi tarkoittaa tuhansia uusia työpaikkoja. Uudistus korostaa Pirkanmaan mahdollisuuksia logistisena keskuksena ja vahvistaisi Suomen kasvukäytävän kehityspotentiaalia uusien palvelujen kehittämis- ja kokeilualustana.

Uudistuksen vaikutukset maaseutumaisilla alueilla arvioidaan pääosin myönteisiksi. Liikkumistarpeisiin paremmin vastaavat palvelut mahdollistavat palvelujen tuottamisen sielläkin, missä taksi- tai bussiliikenteen edellytykset puuttuvat. Tämä luo uusia ja täydentävien liiketoimintamahdollisuuksia maaseudulle. Parantuneet liikennepalvelut voivat hillitä maaseudulta tapahtuvaa muuttoliikettä kaupunkeihin ja siten tasapainottaa alueellista kehitystä.

Liikennekaaren tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Suomen kasvukäytävällä (Helsingistä Tampereen vaikutuspiiriin ulottuva alue) tähän varaudutaan jo. Kasvukäytävä on volyymiensa, nauhamaisen rakenteensa ja kehittyneen yhteistyömallinsa vuoksi Liikennelabra 2.0-kehittämistyön laajin ja tärkein Liikkuminen palveluna (MaaS) -kokeilualusta. Suomen kasvukäytävä toimii jatkossa yhä vahvemmin yhteistyöalustana myös Tallinnan ja Merenkurkun suuntiin.

TEM on 4.3.2016 hyväksynyt Suomen kasvukäytävän valtion ja kaupunkiseutujen väliseen kasvusopimusmenettelyyn. Kasvukäytäväsovimuksen avulla toteutetaan ja pilotoidaan käytännössä mm. Liikennekaari-hankkeen MaaS-periaatetta. Suomen kasvukäytävän kasvukäytäväsovimukseen sisältyy hankekokonaisuus, jossa saavutettavuutta parannetaan monin tavoin älyliikenteen ja ovelta ovelle -palveluiden avulla. Asemanseutuja, kumipyöräliikenteen matkaketjuja ja lentoasemia vahvistetaan digitaalisten liikkumispalveluiden kehitysalustoina. Tietovarantoja ja tietopalvelurajapintoja avataan, ja kasvukäytävän laajuista dataperustaa kehitetään myös kasvukäytäväsovimuksen ulkopuolella, tiiviissä yhteistyössä mm. Tekesin ja LVM:n kanssa

Päätösesitys. Maakuntajohtaja Halme:

Maakuntahallitus päättää,

antaa liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi seuraavan lausunnon:



Aluehallinnon uudistus siihen liittyvine lakeineen ja työnjakoineen on vielä erityisesti liikenteen osalta ratkaisematta. Jotta liikennekaareen liittyviä vaikutuksia eri toimijoille ja vastuukysymyksiä voidaan aidosti arvioida, tulisi myös maakuntahallinnon tehtäväkentän olla selvillä.

Vaikka liikennekaari kokoaakin yhteen monta nykytilanteessa erillistä lakikokonaisuutta, on suurin muutos lakitekstien sijaan kuitenkin ajattelutavassa.

On tärkeää pohtia huolellisesti, mikä on valtion, maakunnallisten ja kunnallisten toimijoiden rooli erilaisten yhteistyömallien ja järjestelmien mahdollistajana tai velvoittajana. Markkinaehtoisen toiminnan syntyminen tai jakamistalouden edistäminen ovat ensisijaisesti kiinni lainsäädäntökehyksen ulkopuolisista tekijöistä. On kuitenkin hyvä, että lainsäädännöstä mahdollisesti löydettyjä esteitä puretaan.

Maakuntien liitot ja mahdollisesti tulevat maakunnat vastaavat sekä yleispiirteisestä maankäytön suunnittelusta että alueellisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Pirkanmaan liiton näkemyksen mukaan maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteenkytkennän varmistaminen on tärkeää. Liikennekaaren tavoitteiden toteutumiseen vaikutetaan jatkossa erittäin suuresti myös maankäytön suunnittelun keinoin. Pirkanmaan liiton mielestä olisi tärkeää, että liikennekaaren tavoitteet nostetaan esiin myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden valmistelussa, jolloin ne saadaan osaksi maankäytön ohjausta kaikilla tasoilla.

Digitalisaatio ja älykkäät liikennepalvelut ovat erinomaisia tavoitteita ja on hyvä, että niitä pyritään edistämään, Pirkanmaa on ja haluaa myös jatkossa olla digitalisaation edelläkävijä ja kehittää aktiivisesti toimintatapoja sen edistämiseksi.

Julkisella sektorilla tiedon avaamista on myös Suomessa edistetty määrätietoisesti, ja monet julkisen sektorin tietovarannot ovat jo auki koneluettavassa muodossa rajapintojen kautta. Myös jatkossa on tarpeen varmistaa, että hyvin alkanut työ jatkuu ja luotavat tietokannat keskustelevat keskenään. On ensiarvoisen tärkeää, että valtionhallinnon järjestelmäkehityksessä tehdään laajaa yhteistyötä jo varhaisessa vaiheessa, jotta järjestelmien yhteensopivuus voidaan varmistaa ja tarvittavia toimenpiteitä tehdä ajoissa.

Lakimuutoksen myötä erityisesti taksialalle tulon esteitä madalletaan lupakäytäntöjä keventämällä ja lupien määräharkinnasta sekä asemapaikkavelvoitteista luopumalla. Elinkeinoiminnan edistäminen on tärkeää ja lainsäädännöllisiä esteitä on syytä purkaa. Pirkanmaan liiton näkemyksen mukaan vaikutusten arvioinnissa ja siirtymäaikojen säännöksissä on syytä ottaa huolellisesti huomioon myös harvaan asuttujen seutujen palvelut sekä näillä alueilla toimivien ja mahdollisesti uusien pienyritysten resurssit. Lakimuutos ei saa heikentää taksipalveluita käyttävien erityisryhmien turvallisuutta.

Liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa esitetään muutoksia myös joukkoliikenteen lainsäädäntöön. Pirkanmaan liiton mielestä on tärkeää, että kunnilla ja joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla on mahdollisuus täydentää joukkoliikennepalveluita siellä, missä markkinaehtoisesti ei niitä tyydyttävällä tavalla synny. Tarvittaessa tätä palvelua turvaamaan voidaan myös asettaa yksinoikeussuoja. Pirkanmaan liitto pitää tärkeänä, että toimivaltaisella viranomaisella on vapaus oman harkintansa mukaan tarkastella joukkoliikennejärjestelmää ja muita kuljetuksia kokonaisuutena, jossa tilaamiselle ja palveluiden järjestämiselle jää riittävästi valinnanvaraa paikalliset tarpeet huomioiden.



Liikennekaaren esittelemää katsantokannan muutosta voidaan pitää suurena saavutuksena. Matkaketjuajattelun kehittäminen on erittäin kannatettavaa. Lupakäytäntöjen yhtenäistäminen ja suoraviivaistaminen keventää hallinnollista taakkaa. Toiminnan laatuun liittyvän valvonnan ohjeistukseen on kuitenkin jatkossa syytä kiinnittää erityistä huomiota.

Uudet normit ja veloitteet liittyen esimerkiksi tietojärjestelmien yhteensopivuuteen edistävät tietoyhteiskunnan kehitystä ja avointa tiedonvälitystä.

Liikennekaareen liittyy jatkossa myös joitakin asetusten muutostarpeita. Pirkanmaan liitto haluaa mahdollisuuden lausua myös niistä.

Liikennekaarihankkeen tavoitteet voimassa olevan säädösten purkamiseksi, digitalisaation ja digitaalisten palvelujen kehittämiseksi ja yritystoiminnan ja innovaatio-toiminnan edellytysten edistämiseksi ovat hyvin linjassa Pirkanmaan maakuntastrategian tavoitteiden kanssa. Välkky, ehyt, kestävä ja saavutettava Pirkanmaa hyötyisi monella tapaa ehdotetuista uudistuksista. Pirkanmaa on ja haluaa myös jatkossa olla digitalisaation edelläkävijä ja kehittää aktiivisesti toimintatapoja sen edistämiseksi.

Suomen kasvukäytävä on muodostunut älyliikenteen merkittävimmäksi kehitys-alustaksi Suomessa. On tärkeä, että kehittämistöintä jatkuu hyvin resursoituna jatkossa. Näin liikennekaaren uudistumismahdollisuuksista saadaan suurin hyöty koko Suomelle.

Päätös. Päätösesitys hyväksyttiin.

Lisätietoja maakuntakaavoitusjohtaja Karoliina Laakkonen-Pöntys
karoliina.laakkonen-pontys@pirkanmaa.fi, p. 03 248 1230

aluekehitysjohtaja Jukka Alasentie
jukka.alasentie@pirkanmaa.fi, p. 03 248 1257