

**LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE****ASIA**

Hallituksen esitys liikennekaareksi LVM076:00/2015

Nyt lausuttavana oleva esitys on ensimmäinen osa kolmessa vaiheessa toteutettavaa kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennemarkkinoiden sääntelyn kokonaisuudistusta. Ensimmäisessä vaiheessa muutokset kohdistuisivat pääosin tieliikenteen sääntelyyn ja lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2017. Toisessa vaiheessa uudistetaan ammattipätevyysvaatimukset, alan koulutus, liikennealan rekisterit sekä hallinnonalan virastojen toimivalta ja tehtävät. Toinen vaihe tulisi voimaan 2018. Kolmannessa vaiheessa tulisivat loput liikennemarkkinoiden säännökset.

Liikennekaaren taustalla on liikkuminen palveluna -toimintatapa. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuu palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteentoimivasta kokonaisuudesta. Liikkuminen palveluna- toimintatavassa (MaaS) tietoa ja digitalisaatiota hyödyntämällä luodaan yhteistyössä käyttäjien, elinkeinoelämän ja julkisen sektorin kesken käyttäjälähtöisiä liikenne- ja kuljetuspalveluita. Liikenne palveluna -toimintatavassa kuluttajat valitsevat tulevaisuudessa markkinoilta liikennepalvelupaketin, joka voi koostua sopivassa suhteessa esimerkiksi joukkoliikennepalvelua, yhteiskäyttöautopalvelua, kaupunkipyöräpalvelua ja taksipalveluja. Toimintatavan tavoitteena on älykkäiden ratkaisujen ja osaamisen avulla nostaa Suomi maailman huipulle liikennejärjestelmän tehokkuudessa sekä tulevaisuuden liikennepalveluissa.

Kangasalan kunta toteaa, että Liikkuminen palveluna -toimintatavan mahdollistaminen digitalisaation ja älykkäiden liikennepalvelujen avulla on kannatettava tavoite, joka edesauttaa yksityisautoilun vähentämistavoitetta ja siten hillitsee ilmastonmuutosta sekä vähentää liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittämisessä on tärkeää luoda edellytyksiä toimiville matkaketjuille, jotka mahdollistavat eri kulkumuotojen tehokkaan yhdistelyn.

Liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa 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.

Kangasalan kunnan käsityksen mukaan asemapaikkavelvoitteen poisto voisi johtaa siihen, että maaseudulta taksiyrittäjät siirtyisivät runsasväkisimmille alueille, joissa on enemmän asiakkaita erityisesti hiljaisen kysynnän aikana. Siten taksipalvelujen saatavuus maaseudulla voisi heikentyä. Kunnan järjestämissä koulukuljetuksissa kunnan on tilattava kuljetuksia myös taksikeskuksen kautta, koska kaikkia kuljetuksia ei voida käytännössä yhdistää kilpailutettuihin reitteihin. Taksien saatavuus saattaa vaarantua koulukuljetuksissa, jos asemapaikkavelvoite poistetaan esityksen mukaisesti. Myös kunnan vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten järjestäminen voisi vaikeutua, koska maaseudulla erityisesti esteettömien taksien kysyntä on vähäistä.

Liikennekaarella edistettäisiin jakamistalouden mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ja madallettaisiin alalletulokynnystä. Tässä tarkoituksessa liikennekaareissa ehdotetaan selkeää rajaa ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan välille. Ei-ammattimaisena toimintana pidettäisiin vähäistä toimintaa, jossa henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamisesta saatavien korvausten määrä jäisi 12 kuukauden tarkastelujaksolla alle 10.000 euroa. Ei-ammattimainen toiminta ei kuuluisi luvanvaraisen toiminnan piiriin.

Kangasalan kunta toteaa, että taksipalvelujen laadun turvaamisesta on tärkeää huolehtia myös ei-ammattimaisessa toiminnassa. Nykyisin taksiliikenteen laatuvaatimuksista säännellään taksiliikennelaissa. Lisäksi alueelliset taksiyhdistykset huolehtivat taksien laatulupauksesta. Kunta asettaa laatuvaatimuksia omissa sopimusehdoissaan koskien kunnan kilpailutettuja kuljetuksia. Kunta joutuu kuitenkin tilaamaan esim. koulukuljetuksia yksittäisissä tilanteissa myös taksivälityspalvelusta ja laadun turvaaminen on tällöin tärkeää. Tilattaessa kuljetuksia välityspalvelusta on tärkeää saada tieto siitä, että onko välitetty kuljetuspalvelu ammattimaista vai ei-ammattimaista ja valita haluttaessa luvanvarainen kuljetuspalvelu.

Joukkoliikennettä koskevinä muutoksina ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Olennaisia tietoja ovat ainakin aikataulu, reitti-, pysäkki-, hinta- ja saatavuustiedot. Liikenne palveluna -toimintatavan kannalta olennaisten tietojen avaaminen ja yhteentoimivat lippu- ja maksujärjestelmät ovat keskeisiä tekijöitä. Joukkoliikenteen 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.

Luonnoksessa liikennekaareksi ehdotetaan, että nykyisen joukkoliikennelain 14 §:ssä määritellyt toimivaltaiset viranomaiset säilytetään toistaiseksi. Perusteluissa viitataan tältä osin valmisteilla olevaan aluehallintouudistukseen, jonka selvitystyössä esitetään otettavaksi tarkasteluun joukkoliikenteen järjestäminen maakunnallisena. Lisäksi tarkastelussa on joukkoliikenteen järjestäminen laajempina henkilöliikenteen kokonaisuutena sisältäen myös julkisen rahoituksen.

Kangasalan kunta toteaa, että koulukuljetukset on tärkeää järjestää kustannustehokkaasti jatkossakin kunnan toimesta. Yhteistyötä maakunnan ja kunnan välillä kuljetusten yhteensovittamiseksi on kuitenkin harkittava silloin kuin se on tarkoituksenmukaista. Kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittaminen mukaan lukien Kela-kuljetukset maakunnallisesti ei ole mahdollista käytännössä. Esim. oppilaan kuljetusmuodon ollessa taksi, oppilas kuljetetaan kouluun lukujärjestyksen mukaisesti ja usein koulukuljetusautot ovat jo täynnä oppilaita. Lisäksi perusopetuslain 32 §:n mukaisesti oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia. Säännös rajoittaa koulukuljetusten yhdistämistä muihin yhteiskunnan korvaamiin kuljetuksiin erityisesti kunnan alueilla, joissa oppilaita kuljetetaan eri osoitteista pitkien välimatkojen päästä kouluun. Kuitenkin muut yhteiskunnan järjestämät henkilökuljetukset: Vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset, terveyskeskus- ja Kela- kuljetukset, jotka suuntautuvat kuntarajojen ulkopuolelle esim. keskuskaupunkiin on tarkoituksenmukaista suunnitella ja järjestää laajempina alueellisina kokonaisuuksina kustannustehokkaasti yhdistellen.

Kangasalan kunta kannattaa esityksen linjausta siitä, että liikkumispalveluiden kannalta olennaisten tietojen saatavuutta ja tietojen yhteensopivuutta ja -toimivuutta vahvistetaan. Lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen kohti yhteentoimivuutta on välttämätön edellytys matkakattajien toimivuudelle. Valtakunnallisesti olisi luotava yksi yhteinen matkakortti, joka kävisi kaikissa liikennevälineissä ja matkakorttiin voisi ladata erilaisia lipputyyppejä joustavasti.

Kangasalla 18.5.2016

KANGASALAN KUNNANHALLITUS

  
Oskari Auvinen  
kunnanjohtaja

  
Jarmo Kivineva  
kehitysjohtaja