

18.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö: LVM/2096/03/2015, 18.4.2016

**Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaaresta sekä eräksi siihen liittyvistä laeiksi**

Pyydettyä lausuntona Turun kaupunki toteaa seuraavaa:

**Taustaa**

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman (s. 14–15) mukaan markkinoiden toimintaa, vapaata kilpailua ja pk-yritysten osallistumismahdollisuuksia hankintaprosesseihin edistetään uudistamalla keskeistä lainsäädäntöä ja purkamalla kilpailua estävää toimialakohtaista sääntelyä. Edelleen hallitus-ohjelman (s. 28) mukaan on tarkoitus perata säännökset, jotka eniten haittaavat muun ohella kansalaisten arkea, yritystoimintaa ja tervettä kilpailua.

Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Valtion ja kunnat sekä Kela käyttävät vuosittain yhteensä noin miljardi euroa julkisesti hankittuihin tai korvattuihin henkilökuljetuksiin. Valtion ja kuntien kokonaisrahoitusosuus esimerkiksi taksi-liikenteestä on satoja miljoonia euroja.

Kunnalla on lakisääteisiä veloitteita erilaisten henkilökuljetusten järjestämiseen. Substanssilainsäädännössä (esim. perusopetuslaki 628/1998, sosiaali-huoltolaki 1301/2014, vammaispalvelulaki 380/1987, kehitysvammalaki 23.6.1977/519) säädetään subjektiivisista oikeuksista tiettyihin yhteiskunnan kustantamiin henkilökuljetuspalveluihin. Jokaisena koulupäivänä esimerkiksi koulukuljetuksissa on mukana kymmeniä tuhansia perusopetuksen oppilaita.

Yleisesti yhteiskunnassa kilpailu ja markkinaehtoiset toimintatavat ovat viime vuosikymmeninä yleistyneet. Hankintayksiköillä on lakiin perustuva velvollisuus kilpailuttaa hankintalainsäädännön soveltamisalaan kuuluvat hankintansa. Lähtökohtaisesti kaikki liikenne, johon käytetään julkista rahaa, on kilpailutettava. Kunnat kilpailuttavat ulkopuoliselta taholta ostamansa henkilöliikenne-palvelut.

18.5.2016

Taksiliikenteen harjoittamisen edellytyksistä ei ole EU-tason sääntelyä. Taksi-liikenteen harjoittamisesta säädetään nykyään taksiliikennelaissa (217/2007). Laki sisältää säännöksiä muun ohella taksipalvelutoiminnan luvanvaraisuudesta, luvan saamisen edellytyksistä ja luvan peruuttamisesta, taksipalvelujen laatuvaatimuksista, hintojen määräytymisestä sekä ajovollisuudesta ja ajovuorojärjestyksestä. Lain kattama ammattimainen henkilöiden kuljettaminen edellyttää pääsääntöisesti taksilupaa. Taksilupia ei myönnetä kaikille ammatilliset edellytykset täyttävälle luvanhakijoille, vaan toimivaltainen ELY-keskus vahvistaa vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV, aiemmin Kilpailuvirasto) on jo 12 vuotta sitten esittänyt, että käynnistettäisiin selvitys taksilainsäädännön uudistamiseksi. KKV:n mukaan ensisijaisesti tulisi luopua taksiliikennelain tarveharkintaan perustuvasta taksilupien enimmäismäärän sääntelystä, koska sääntelyn lieventäminen parantaisi taksien saatavuutta, loisi kannusteita yrittäjyyteen perustu-vien uusien palvelumuotojen kehittämiseen ja alentaisi hintoja. Määräsääntelyn vuoksi taksialalla ei KKV:n mukaan voida varmistua siitä, että rajoitettu tarjonta riittäisi myös ajallisiin kysyntävaihteluihin. Tähän tarpeeseen kehitetyn ajovuorojärjestelmän käytännön toteutus antaa kuitenkin KKV:n mukaan samalla mahdollisuuden rajoittaa entisestään tarjontaa ja elinkeinoharjoittamisen vapautta, eikä sääntelyn avulla ole mahdollista riittäväällä tavalla määrittää taksi-lupien oikeaa määrää.

Toimialalla, jolla uudet alalle tulijat eivät muodosta kilpailullista uhkaa, kysyntä on tasaista ja helposti ennustettavaa, hankinnat ovat luonteeltaan toistuvia ja palvelut lähes identtisiä, on kartellien esiintyminen KKV:n mukaan todennäköistä. Johtopäätöksensä KKV on esityksessään todennut, että määrällisestä lupasääntelystä luopuminen säästäisi julkisen sektorin menoja lisääntyvän kilpailupaineen ansiosta.

Taksiliikennelain säätämiseen johtanutta hallituksen esitystä (HE 38/2006 vp) koskevassa perustuslakivaliokunnan lausunnossa (PeVL 31/2006 vp) on arvioitu sääntelyä muun ohella perustuslain 18 §:n 1 momentissa suojatun elinkeinovapauden kannalta. Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvan-varaisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti.

Valiokunnan lausunnon mukaan taksitoiminnan harjoittamisen luvanvaraisuuden ensisijaisena tarkoituksena on taata asiakkaiden turvallisuus ja mahdollistaa tämän turvaava tehokas viranomaisvalvonta. Taksitoimintaan kohdistuu osana julkisen liikenteen järjestelmää korostuneita liikenne- ja asiakasturvallisuuteen liittyviä vaatimuksia. Lisäksi luvanvaraisuuden perusteena on tavoite turvata taksipalvelujen hyvä laatu ja riittävä saatavuus koko maassa. Tällaiset turvallisuuden ja kuluttajansuojaan liittyvät perusteet luvanvaraisuudelle ovat perustuslakivaliokunnan tulkinnan mukaan perusoi-

keusjärjestelmän kannalta hyväksyttäviä. Sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta on valiokunnan mukaan merkityksellistä, että lupajärjestelmä ja erityisesti luvan saannin ehdot takaavat tällaisessa toiminnassa tarpeellisen ennakollisen valvonnan ja siten muita vaihtoehtoisia tapoja tehokkaammin asiakkaan turvallisuuden ja liikenteenharjoittajan edellytykset harjoittaa taksiliikennettä asianmukaisesti. Taksiliikenteen harjoittamisen luvanvaraisuus ja säännökset luvan myöntämisen henkilökohtaisista edellytyksistä eivät perustuslakivaliokunnan mukaan muodostu perustus-laissa turvatun elinkeinovapauden kannalta ongelmallisiksi. Valiokunta on kuitenkin pitänyt taksilupien määrällisiä rajoituksia lähtökohtaisesti ongelmallisina elinkeinovapauden kannalta. Määrällisiä rajoituksia ei valiokunnan mielestä voi pitää välttämättöminä ainakaan valvonnallisten ja matkustajaturvallisuuden takaamiseen sekä rikollisuuden ja sosiaalisten haittojen torjumiseen liittyvien syiden vuoksi. Näiden osalta riittävää olisi toiminnan luvanvaraistaminen.

Taksisääntelyä koskevassa OECD:n vuoden 2007 raportissa (s. 7–10) todetaan muun ohella, että taksialalle pääsyn määrälliset rajoitukset vääristävät markkinoita ja vähentävät taloudellista hyvinvointia. Raportin mukaan ei ole olemassa yleisesti hyväksyttyä tapaa määrittää ns. optimaalista taksien määrää hallinnollisesti. Määrällisten rajoitusten poistaminen ei raportin mukaan merkitse kuitenkaan laadullisten rajoitusten poistamista.

### **Uudistukset elinkeinojen ja vetovoimatekijöiden näkökulmasta**

Kansallisten ja paikallisten liikennepalveluiden merkitys on erittäin suuri alueelliselle elinvoimalle. Ne kytkeytyvät myös kansainvälisen kilpailukykyyn edistämiseen. Ulkoisella ja sisäisellä saavutettavuudella ja sen edistämiselällä on tärkeä rooli muun muassa matkailun koko toimialan edistämisessä.

Matkailu on kansainvälisesti kasvava työvoimavaltainen vientiala. Suomen vientiin rinnastettava matkailutulo oli vuonna 2013 yli 4,4 miljardia euroa ja matkailu työllisti samana vuonna yli 140 000 työntekijää. Matkailualan yritysten lukumäärä on vahvassa kasvussa ja suurin osa uusista yrityksistä syntyy erilaisten elämys- ja ohjelmapalveluiden alueelle. Voidaankin hyvin puhua matkailua laajemmasta matkailu- ja elämysteollisuuden toimialasta. Matkailu on yksi kansainvälisesti ja kansallisesti vahvimmin kasvavasta toimialasta. Lainsäädännöllä tulee edistää toimintatapoja, jotka osaltaan parantavat matkailukeskittymien ulkoista ja sisäistä saavutettavuutta, parantavat liikkumiseen kytkeytyvien palveluiden laatua ja kannattavuutta sekä edistävät uusien olemassa olevien palveluiden kasvua ja uusien palvelukonseptien syntymistä.

Matkailu- ja elämysteollisuutta tukevat liikennepalvelut on tavoitettava nykyaikaisilla sähköisillä välineillä. Maksuliikenne ja lippujärjestelmät on tehtävä mahdollisimman yksinkertaisiksi, helppokäyttöisiksi ja mm. kansainvälisen loppuasiakkaan käyttöön soveltuviksi.

18.5.2016

Nykyjärjestelmä, jossa julkiset palvelut ja yksityinen liiketoiminta on erotettu omiksi kokonaisuuksiksi, kaipaa remonttia. Useissa matkailukeskitymissä ja matkailuvyöhykkeillä kuten esimerkiksi Lapissa ja Suomen saaristossa sekä julkinen että yksityinen liikenne kärsii heikosta kannattavuudesta. Yksityistä ja julkista palvelua on voitava yhdistellä uudella ja innovatiivisella tavalla ja moderni teknologia on valjastettava palvelemaan uusien palveluiden tilaus, varaus- ja maksuprosesseja.

Luonnoksessa esitetyt uudistukset synnyttävät toteutuessaan palvelualueelle toivottua joustavuutta ja nykypäivän kysyntään kohdistuvaa palvelutarjontaa. Nykyinen vahvasti säännelty ja ohjattu järjestelmä ei toimi: palveluiden kysyntä ja tarjonta eivät kohtaa. Esimerkiksi taksiliikenteessä palvelun saatavuus vaihtelee kohtuuttoman paljon. Palvelun kysynnän ja tarjonnan kohtaamattomuus korostuu ruuhkahuippuina, viikonloppuina, juhlapyhinä ja esimerkiksi suurtaapahtumien yhteydessä. Nykyiset tietojärjestelmät eivät palvele riittävästi ja asiakkaat joutuvat turhan usein odottamaan muun muassa lento-, rautatie ja linja-autoasemilla.

On merkillepantavaa, että taksilupien määrä on säilynyt Suomessa lähes ennallaan jo useita vuosikymmeniä. Pienillä paikkakunnilla lupamäärät ovat hitaasti vähentyneet ja suuremmilla lupamäärien lisäys on ollut erittäin hidasta. Samaan aikaan muuttoliike Suomen sisällä ja ulkomailta Suomeen on kohdistanut merkittävää väestönlisäystä suurille kaupunkiseuduille.

Eri liikennemuotojen rajapintoja tulee häivyttää. Kannattava liiketoiminta edellyttää uusien konseptien ja toimintamallien käyttöön ottoa. Synergioita on haettava linja-autoliikenteen, tavaraliikenteen, taksiliikenteen kuin myös vesiliikenteen erilaisista kombinaatioista. Palveluiden tuottamista markkinaehtoisesti olisi edistettävä, mutta yhteistoimintamalleilla voidaan synnyttää uudenlaista kannattavuutta.

Matkailu- ja elämysteollisuuden kasvu ja kannattavuus edellyttää uudistuvaa liikennepolitiikkaa.

### **Muutokset kunnan lakisääteisten kuljetuspalvelujen näkökulmasta**

Turussa vammaispalvelulain mukaista kuljetuspalvelua saa tällä hetkellä noin 3 700 asiakasta. Yhdensuuntaisten matkojen määrä on noin 220 000 matkaa vuodessa, joista noin 50 000 matkaa tehdään esteettömillä ajoneuvoilla. Sosiaalihuoltolain mukaista kuljetuspalvelua saa tällä hetkellä 650 asiakasta. Kehitysvammalain mukaista kuljetuspalvelua saa noin 160 asiakasta. Kustannukset vuonna 2015 olivat yli 5,5 miljoonaa euroa.

Perusopetuslain mukaiseen koulukuljetukseen on oikeus Turun kaupungissa noin 2400 oppilaalla. Näistä 510 oppilaalla on oikeus koulukuljetukseen taksilla, muiden osalta kuljetus järjestetään joukkoliikenteellä. Taksikuljetusten kustannukset olivat vuonna 2015 noin 2,8 miljoonaa euroa.

18.5.2016

Edellä mainitut lakisääteiset kuljetuspalvelut ovat julkisesti tuettuja. Kuljetuspalveluiden järjestäjällä on näissä tilanteissa oikeus valita järjestämistapa. Käytännössä kuljetuspalvelut kilpailutetaan hankintalain mukaisesti. Kuljetuspalvelun tuottajina toimivat niin taksit kuin joukkoliikenneluvalla toimivat elinkeinon-harjoittajat. Taksien osalta asiakkaiden turvallisuutta ja kaluston esteettömyyttä edellyttävät normit ovat olemassa ja näihin normeihin usein viitataan hankinta-asiakirjoissa.

Tarpeettomat lupajärjestelmät, menettelyt ja muodollisuudet, jotka ovat sijoittautumisvapauden ja uusien palveluyritysten perustamisen esteenä, ovat kilpailun kannalta haitallisia. Toisaalta lupavelvoitteita tarvitaan tapauksiin, joissa se on perustellusta syystä välttämätöntä. Viranomaisen lupa- ja valvontatoimi-vallasta luopuminen kokonaan ei kuitenkaan ole kannatettavaa, koska se pois-taisi rekisteritietoihin perustuvan reaaliaikaisen valvonnan, mikä heikentäisi taksinkuljettajien valvontaa. Mikäli tietyt palvelun laatu- ja turvallisuustasoa turvaavat säädökset poistetaan, edellyttää tämä näiden seikkojen seikkaperäistä huomioon ottamista kilpalutusasiakirjoissa.

Luonnoksessa hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi on seikkoja, jotka voivat luoda aivan uudenlaisia innovaatioita liikenteen alalle. Näin myös julkisesti hankittujen kuljetuspalvelujen jatkuvasti kasvava kustannustaso saataisiin pysähtymään tai jopa alenemaan.

Julkisesti hankituissa henkilökuljetuksissa matkustajaturvallisuuden tulee edelleenkin olla erityisen huomion kohteena. Taksinkuljettajan soveltuvuutta koskeviin vaatimuksiin on sen vuoksi kiinnitettäväkin erityistä huomiota. Taksin-kuljettajan on nuhteettomuuden osalta täytettävä samat vaatimukset kuin lasten kanssa työtä tekevän henkilön. Lisäksi hänelle tulee asettaa liikenneturvallisuuteen ja eri matkustajaryhmien huomioimiseen liittyviä lisävaatimuksia.

### **Muutokset kunnan järjestämän joukkoliikenteen näkökulmasta**

Turun kaupunki pitää joukkoliikenteen kehittämistä erittäin tärkeänä ja korostaa samalla, että joukkoliikenne järjestetään Föli-alueella tällä hetkelläkin asiakaslähtöisesti ja terveen kilpailun pohjalta eli tasapuolisella ja kaikille avoimella kilpailutuksella. Maksu- ja tietorajapintojen avaaminen, digitaaliset palvelut ja taustajärjestelmäpohjaiset maksujärjestelmät ovat kannatettavia tavoitteita, joiden kehittämisessä Turun seudun joukkoliikenne kulkee jo nyt etunenässä.

Liikennekaariluonnoksen 3. luvun 10 §:ssä todetaan yksinoikeuksien vahvistamisesta rautateiden ja maanteiden julkisessa liikenteessä. "Toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä hankinta-päätöksen yhteydessä erillisen päätöksen yksinoikeuden asettamisesta rautateiden ja maanteiden julkisiin henkilöliikennepalveluihin sen mukaisesti kuin palvelusopimusasetuksessa

18.5.2016

säädetään. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden asettamisesta internet-sivullaan.” Bruttosopimukseen perustuva kilpailutettu liikenne pohjautuu EU:ssa jo ennen palvelusopimusasetusta säädettyyn hankintalainsäädäntöön eikä siitä ole siksi säädetty erikseen palvelusopimusasetuksessa. Käyttöoikeussopimukset sen sijaan on mainittu palvelusopimusasetuksessa, koska niitä ei käsitellä hankintalainsäädännössä. Molemmissa on kuitenkin kyse liikenteen kilpailuttamisesta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla, kaikille avoimella tarjouskilpailulla. Suuret kaupunkiseudut käyttävät joukkoliikenteensä hankinnassa bruttosopimuksia. Liikennekaareen tulee lisätä viranomaisen mahdollisuus antaa yksinoikeuden suojaava oikeussuoja hankkimalleen bruttosopimusliikenteelle liikenteen taloudellista perustaa heikentävältä kilpailevalta markkinaehtoiselta liikenteeltä, kuten nykyisinkin. Näin turvataan kilpailutetun liikenteen markkinoiden toimivuus ja joukkoliikenneviranomaisten ja liikenteenharjoittajien yhtäläinen oikeudellinen asema riippumatta siitä, onko sopimustyyppiä valittu käyttöoikeussopimus vai bruttosopimus.

Jos lainsäädäntö ei enää anna bruttosopimuksille nykyisen joukkoliikennelain 22 §:n mukaista suojaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa aiheuttavalta markkinaehtoiselta liikenteeltä, niin valtio heikentää kuntalaisten joukkoliikennepalveluja ja aiheuttaa kaupunkiseuduille merkittävää haittaa. Valtion ja Turun seudun välisessä MAL-sopimuksessa todetaan, että vetovoimaisen ja kilpailukykyisen kaupunkiseudun maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmätöiden keskeisenä kulmakivenä on toimiva joukkoliikenne. Kestävä yhdyskuntarakenteen kehittäminen edellyttää myös julkisesti ohjattua, integroitua maankäytön ja joukkoliikenneverkon suunnittelua. Kaupunkiseudun rakennemalli, rakenne-mallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja valmis-teilla olevat maakunta- ja yleiskaavat tukeutuvat joukkoliikennevyöhykkeiden vahvistamiseen. Kaupunkiseudun maankäyttö edellyttää joukkoliikenteen suunnittelulta pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta. Jos joukkoliikenne ei ole kaupunkiseudun käsissä, pitkä-jänteinen ja ennakoitava suunnittelu ja investointi joukkoliikenteeseen on mahdotonta.

Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on 16.5.2012 § 45 päättänyt, että se toteuttaa joukkoliikenteen, joka on monilukuisempi, luotettavampi, korkealaatuisempi ja edullisempi kuin palvelut, jotka voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla (PSA 1 artikla). Alueen asukkaat (alueella on 280.000 asukasta) ovat erittäin tyytyväisiä viranomaisen järjestämään joukkoliikenteeseen, mistä kertoo myös se, että matkamäärä seudulla on kasvanut Fölin alkamisen myötä 20 % ja on edelleen vahvassa kasvussa. Lippujen hinnat ovat huomattavasti aiempaa edullisemmat, palvelutarjonta on hyvä ja kalusto laadukas. Nykyiset Fölin liikennöitsijät ovat voittaneet liikennöintisopimukset avoimella ja tasapuolisella kilpailulla.

Jos kilpailuttamisen perusteella tehdyt bruttosopimukset eivät saa suojaa niiden taloudellisen perustan vaarantavalta markkinaehtoiselta liikenteeltä, laki-muutos heikentää kaupunkiseudun kuntien taloutta. Markkinaehtoinen

18.5.2016

liikenne pääsee hoitamaan suurimmat lipputulot keräävät vuorot ilman velvoitetta kokonaispalvelusta. Kokonaispalvelutaso heikkenee, sillä kun parhaiden linjojen tuomat tulot vähenevät, Turun kaupunkiseudun kunnilla ei ole enää varaa hankkia ilta- ja viikonloppuvuoroja nykyisenlaisesti. Kuitenkin esim. ilta- ja viikonloppuliikenne on välttämätöntä, jotta kaupungissa on mahdollista asua ilman omaa autoa. Joukkoliikenteen houkuttelevuus vähenee.

Jos bruttosopimukset eivät saa enää nykyisen joukkoliikennelain 22 §:n mukaista suojaa niiden taloudellisen perustan vaarantavalta markkinaehtoiselta liikenteeltä, lakimuutos kaventaa kuntien päätösvaltaa ja itsemääräämisoikeutta. Tähän saakka kunnat ovat voineet päättää, kuinka paljon joukkoliikennettä hankitaan ja paljonko siihen budjettivaroja käytetään. Lakimuutoksen jälkeen ei enää voitaisi tietää, mitä ja kuinka paljon täydentäviä joukkoliikennepalveluita joudutaan hankkimaan ja paljonko budjettivaroja siihen joudutaan varaa-maan.

Seudullisen joukkoliikenneviranomaisen järjestämä bruttosopimusliikenne edistää kaupunkikeskustan viihtyisyyttä ja ilmanlaatua. Kokonaisuutena suunnitellun ja tarkoituksenmukaisissa kokonaisuuksina kilpailutetun joukkoliikenteen myötä pystytään optimoimaan keskustassa olevan ajoneuvokaluston määrä sekä edellyttämään kalustolta korkeaa, päästö- ja palvelutaso-normit täyttävää laatua. Edelleen kokonaisuutena suunniteltu joukkoliikenne mahdollistaa katu- ja pysäkkiverkoston optimaalisen käytön.

Lakiluonnoksen mukaan markkinaehtoista liikennettä ajava liikennöitsijä voi aloittaa liikenteen tarvitsematta lupaa ko. alueen joukkoliikenneviranomaiselta. Kunnilla pitää olla päätäntävalta oman alueensa pysäkeistä ja ka-tuinfrasta.

Liikennekaareissa esitetyt uudet, markkinaehtoiset MaaS-palvelut (Liikenne palveluna) ovat kannatettavia, mutta ne ovat toteutettavissa vain vahvan, kilpailutetun runkoverkon päälle.

Liikennekaariluonnoksen 4. osan 1. luvun 4 §:ssä todetaan, että toimivaltainen viranomainen voi kieltää yksinoikeudenvastaisen toiminnan ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon. Mainittakoon, että mahdollisen haitan käsittely jälkikäteen tuomioistuimissa tulee olemaan monilukuinen ja raskas prosessi.

### **Liikennekaaren suhde hankintalainsäädännön kokonaisuudistukseen ja aluehallintouudistukseen**

Samanaikaisesti liikennekaaren kokonaisuudistuksen kanssa on vireillä muun ohella hankintalainsäädännön kokonaisuudistus ja aluehallintouudistus.

18.5.2016

Luonnoksessa todetaan, että maakuntauudistus otetaan huomioon esityksen ja koko säädöshankkeen jatkovalmistelussa. Maakuntahallinnon ja valtion aluehallinnon yhteensovittamislinjauksessa huhtikuussa 2016 on esitetty maa-kuntien tehtäväksi joukkoliikenteen alueellinen suunnittelu ja järjestäminen sekä joukkoliikenteen valtionavustustehtävät.

Tässä yhteydessä on korostettava myös sote-uudistuksen huomioon ottamista jatkovalmistelussa. Vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut siirtynevät tulevan sote-alueen järjestämisvelvollisuudeksi. Kun näihin kuljetuspalveluihin vielä lisätään ns. Kela-kuljetukset, laajenevat mahdollisuudet kuljetuspalveluiden toteuttamisen uudelleen arviointiin entistään.

Luonnoksessa on viittauksia hankintalakiin. Voimassa olevan hankintalain 53 §:ssä säädetään eräisiin rikoksiin syyllistyneiden ehdokkaiden ja tarjoajien sulkeminen tarjouskilpailusta. Uuden hankintadirektiivin 57 artiklassa luetellaan unionin säännökset, jotka koskevat pakolliseen poissulkemiseen velvoittavia rikoksia (Suomessa RL 16:13–14 b:n ja RL 30:7–8 a:n mukaiset lahjomisrikokset, RL 17:1 a:n mukainen järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistuminen, RL 25:3–3 a:n mukaiset ihmiskaupparikokset, RL 29:1–2:n mukaiset veropetosrikokset, RL 29:5–7:n mukaiset avustusrikokset, RL 32:6–9:n mukaiset rahanpesurikokset, RL 34 a:1–5:n mukaiset terrorismirikokset, RL 47:1–3 a:n, RL 47:5:n ja RL 47:6 a:n mukaiset työrikokset).

Hankintayksiköt joutuvat joka tapauksessa sulkemaan em. rikoksiin syyllistyneet tarjoajat tarjouskilpailusta, joten olisi johdonmukaista, että nämä pakolliset poissulkemisperusteet estäisivät taksi- tai vastaavan henkilöliikenneluvan saamisen liikennekaariluonnoksessa mainittujen perusteiden lisäksi.

### **Yhteenveto**

Turun kaupungin näkemyksen mukaan liikennepolitiikan kokonaisvaltainen uudistus on tarpeen. Kilpailua ja markkinaehtoisia toimintatapoja on liikenne-palveluissa lisättävä, joskin on huomattava, että kunnat ja muut julkiset hankintayksiköt kilpailuttavat jo nykyisin ulkopuoliselta taholta ostamansa henkilöliikennepalvelut.

Julkisesti hankittujen, lakisääteisten kuljetuspalvelujen alati nouseva kustannustaso on saatava taittumaan. Nousun pysähtyminen tai jopa sen kääntäminen laskuun edellyttää uusia palveluinnovaatioita, joille luodaan edellytyksiä liikennekaariluonnoksessa.

Olisi perusteltua luopua taksiliikennelain tarveharkintaan perustuvasta taksilupien enimmäismäärän sääntelystä. Taksiliikenteen harjoittamisen luvanvaraisuudesta ei kuitenkaan ole syytä luopua asiakkaiden turvallisuuden ja viran-omaisvalvonnan tehokkuuden takaamiseksi.



18.5.2016

Julkisesti hankituissa henkilökuljetuksissa matkustajaturvallisuuden tulee edelleenkin olla erityisen huomion kohteena. Taksinkuljettajan soveltuvuutta koskeviin vaatimuksiin on sen vuoksi kiinnitettäväkin erityistä huomiota. Taksin-kuljettajan on nuhteettomuuden osalta täytettävä samat vaatimukset kuin lasten kanssa työtä tekevän henkilön. Lisäksi hänelle tulee asettaa liikenneturvallisuuteen ja eri matkustajaryhmien huomioimiseen liittyviä lisävaatimuksia. Taksi- tai vastaavan henkilöliikenneluvan saamisen estäviin perusteisiin tulee lisätä uudessa hankintadirektiivissä luettelut pakolliseen poissulkemiseen velvoittavat rikokset.

Turun kaupunkiseudun Föli-alueella joukkoliikenne järjestetään tällä hetkelläkin asiakaslähtöisesti ja terveeseen kilpailun pohjalta eli tasapuolisella ja kaikille avoimella kilpailutuksella. Matkamäärä seudulla on kasvanut Fölin alkamisen myötä 20 % ja on edelleen vahvassa kasvussa. Lippujen hinnat ovat huomattavasti aiempaa edullisemmat, palvelutarjonta on hyvä ja kalusto laadukas.

Turun kaupunki pitää erittäin huolestuttavana, että Liikennekaariluonnos ei sisällä selkeää mainintaa kilpailutetun bruttosopimusliikenteen yhtäläisestä oikeudellisesta asemasta, kuin mikä käyttöoikeussopimuksille PSA:n mukaan voidaan myöntää. Bruttoliikenteen yksinoikeussuoja tulee kirjata lakiin, jotta valtio ei omalla toiminnallaan vähennä kaupunkien itsemääräämisoikeutta ja mahdollisuutta kestävä yhdyskuntarakenteen kehittämiseen, heikennä kaupunkien taloutta ja ennen kaikkea vähennä kaupunkilaisten saamia joukkoliikennepalveluja.

Turun kaupunki kannattaa uudistuksia, jotka koskevat digitalisaatiota, matka-ketjuja, avoimia rajapintoja ja taustajärjestelmäpohjaisia lippuratkaisuja.

Aleksi Randell  
kaupunginjohtaja