

Heikki Kovanen

LAUSUNTO 22.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

Hallituksen esitysluonnos liikennekaareksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on 18.4.2016 pyytänyt lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta liikennekaareksi. Liikennekaarella toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Lakimuutosten tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Samalla esitys yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset.

On hyvä, että esitys liikennekaareksi lähtee asiakkaiden tarpeista ja digitalisaation tuomista mahdollisuuksista, eikä liikenteen nykymuodosta ja nykyprosesseista. Uudistuksen uudenlainen lähestymistapa on aiheuttanut laajuudessaan sen, että suurin osa vastustavista kommentteista johtuu joko asiaan huonosti perehtymisestä tai sitten oletuksista.

Kovanen Yhtiöt Oy lausuu taksi-, linja-auto- ja tavaraliikennealan yhtiöryhmänä esityksestä seuraavaa:

Säätelyn vähentäminen

Kovanen Yhtiöt Oy kannattaa liikennekaaren yleistä tavoitetta mahdollistaa liikennesektorin kasvua ja uudistumista säätelyä ja viranomaisvalvontaa purkamalla.

Esitys edistää yritysten markkinoille pääsyä ja siten myös kilpailua. Monet esityksessä ehdotetut muutokset ovat tervetulleita, koska kuljetusala kärsii ylisääntelystä. Voimassa olevien lakien erittäin huono taso pakottaa avaamaan lait. Mikäli lupien lukumäärärajoituksista ei luovuttaisi, tulisi kuitenkin mahdollistaa palvelujen monipuolistaminen huolehtimalla liikennelupien saatavuudesta myös ennestään alalla oleville. Myös yritysten myynti sekä yrityksen siirtyminen perintönä seuraavalle sukupolvelle tulisi olla mahdollista myös taksialalla.

Taksilupien asemapaikkavelvoitteista luopuminen on välttämätöntä. Kuntakohtaisilla luvilla aiheutetaan tehottomuutta ja kustannusten nousupaineita. Esimerkiksi pääkaupunkiseutu on yhtenäinen talous- ja työssäkäyntialue. On täysin keinotekoisia rajoittaa lupaehdoissa toiminta-aletta kuntakohtaisesti.

Kaikki suunnitellut toimet tulee laatia siten, että säännökset eivät vääristä vapaata kilpailua. Jos taksialan määrä sääntelystä luovutaan, se aiheuttaa kuljettajapulaa alalle, jossa jo entuudestaan on työvoimapulaa. Tästä syystä on tärkeää saada koulutusvelvoitteen poisto voimaan jo ensimmäisessä vaiheessa. Ammattimaisen taksiliikenneluvan muuttaminen ajoneuvo kohtaisesta toimijakohtaiseksi lisää markkinalähtöisyyttä, sillä muutos antaa markkinoiden ohjata toimintaa viranomaisen sijaan.

Myönteistä on myös se, että kansallisesti säädetystä, markkinaehtoisesta linja-autoliikenteen alalle tuloa rajoittavasta reittiliikennelupavaatimuksesta luovutaan. Myös PSA-sääntelyn rajoittaminen on hyvä jättää EU-tasoiseksi ja luopua kaikista kansallisista lisärajoituksista ja suojista. Linja-autoliikenne on vapautettu, joten sitä ei pidä uudestaan rajoittaa ja estää.

Pidämme tärkeänä, että raja-aitoja henkilö- ja tavaraliikenteen välillä puretaan ja samoin taksiliikenteen ja linja-autoliikenteen välillä.

Tavaraliikenteessä luvanvaraisen toiminnan alarajan nostaminen 3,5 tonnin autoihin ei vaikuttaisi merkittävästi. Tällä päästään samalle säännösten tasolle muun Euroopan kanssa. Ongelmia ei ole ollut esim. lähettitoiminnassa, jossa ei tarvita tavaraliikennelupaa.

Taksien hintasääntelystä luopuminen voi tuoda alalle uusia erikoistumisen muotoja ja tehostaa kilpailua. Samalla on kuitenkin huolehdittava taksien hinnoittelun läpinäkyvyydestä. Tällä hetkellä hinnoittelun joustamattomuus estää kokonaisvaltaisen tuotepaketoinnin. Suomen taksihinnat ovat täysin eurooppalaisella tasolla. Taksarakenne Suomen korkeamman lähtömaksun vuoksi tekee lyhyemmät matkat Suomessa kalliimmiksi. Sitä vastoin pitkillä matkoilla hinnat Suomessa ovat kilpailukykyisiä.

Ei-ammattimainen ja ammattimainen toiminta ja luvanvaraisuus

Emme näe perusteltuina liikennekaariesityksen kohtia, jotka käsittelevät pienimuotoista toimintaa ja sen rajaamista luvanvaraisuuden ulkopuolelle. Pienimuotoisen toiminnan rajaaminen luvanvaraisuuden ulkopuolelle luo riskin harmaan talouden kasvulle, yritystoiminnan epäterveille ketjutusilmiöille ja petoksille sekä vastuu- ja turvallisuusongelmille. Norminpurkuhengessä emme pidä tarkoituksenmukaisena, että esityksellä rakennettaisiin sellainen järjestelmä, joka toimiakseen vaatisi lisävalvontaa ja kuljettajan sekä mahdollisesti myös välityspalveluja tuottavan toimijan hallinnollista taakkaa lisääviä toimia. Jos lupien saannista poistetaan määrärajoitus, miksi jokainen ei voisi hakea lupaa; ajaa sitten vähän tai paljon. Näin kaikki toimintaa harjoittajat tulisi rekisteröityä. Taksialalle muodostuu helposti ei-toivottuja toimintamuotoja, joten kaikkien rekisteröinnistä on varmasti apuakin viranomaisille. Luvan myöntämisen yhteydessä tulisi samanaikaisesti lupaviranomaisen ilmoittaa verottajille liiketoiminnan aloittamisesta. ALV:n vähimmäisrajaahan tämä ei muuttaisi.

Lainsäädännön tulee edistää kuljetusyrittäjien tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja tasapuolista kohtelua. Esitys johtaa siihen, että ei-ammattimaiseksi luokitellut toimijat saavat

perusteetonta kilpailuetua ammattimaiseen toimintaan verrattuna. Vaikka tämä harvaan asutulla alueilla voikin edistää uusia kuljetuspalveluja, samalla markkinalla toimivia ja samanlaisia palveluita tarjoavia toimijoita ei pitäisi asettaa toisiaan edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan lain esittämällä tavalla.

Tasapuolinen toimintatapa on, että korvausta vastaan kuljettaminen on pääsääntöisesti elinkeinotoiminnassa luvanvaraista ja alalle tulon edellytykset ovat yhtäläiset. Tämä edellyttää kuitenkin sitä, että lupien määrää ei säännösteltäisi ja luvanhakuprosessista tehtäisiin erittäin kevyt ja sujuva. Samalla myös lupien hinnat eivät saisi rajoittaa markkinoille pääsyä.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuus

Esityksen tavoite edistää liikennemuotojen yhteensopivuutta ja toimivia matkaketjuja tiedon rajapintoja avaamalla on erittäin kannatettava. Liikenteen palveluketjujen saumattomalla toiminnalla digitalisaatiota hyödyntäen voidaan saada merkittäviä aika- ja kustannussäästöjä. Rajapintojen avaamisessa tulee turvata yrityssalaisuudet ja kiinnittää tietoturvaan ja tietosuojaan huomiota.

Elinkeinoelämän näkökulmasta markkinaehtoisen ja julkisesti tuetun liikenteen yhdistämisessä viranomaisen voi tarvittaessa edistää liikennemuotojen yhdistelyä mahdollistajana, mutta kuitenkin ottamatta kaupallista ja operatiivista roolia.

Kilpailuneutraliteetin kannalta olisi tärkeää, että velvoite rajapintoja avaamiseen koskisi myös viranomaisia ja julkisesti tuettujen kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä. Rajapintojen avaaminen ei tarkoita yritysten kaikkien tiedostojen avaamista, kuten virheellisesti monet väittävät.

Kuljettajavaatimukset taksiliikenteessä

Mielestämme on erittäin tärkeää taata taksitoiminnan luotettavuus ja turvallisuus. Jokaisen kuljettajan taustojen tarkistaminen onkin ehdoton edellytys. Ehdotuksessa lakiesitykseksi edellytetään asiakkaan mielipiteen huomioon ottamista mm. matkareittiä valittaessa. Asian hoitaminen ilman kielitaitovaatimusta saattaa muodostua ongelmalliseksi. Myös hintoihin ja maksamiseen liittyvien tekijöiden selvittäminen vaatii ainakin välttävää kielitaitoa.

Taksinkuljettaja näkee ja kuulee paljon työssään. Salassapitomääräyksiä ei tulisi lieventää nykyisestä tasosta.

Kovanen Yhtiöt Oy



Heikki Kovanen

Toimitusjohtaja