

LAUSUNTO

20.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL31

00023 Valtioneuvosto

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LIIKENNEKAAREKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAIEKSI

Kiitämme mahdollisuudesta osallistua liikennekaaren valmisteluun ja esittää lausunto esityksestä hallitukselle.

Suomen Kuntalogistiikka on itsenäinen ja yksityinen toimija, joka tuottaa uusia innovatiivisia logistiikan informaatiopalveluita sekä logistiikan hallinnoinnin kokonaisratkaisuja logististen haasteiden helpottamiseksi.

Kuten jo esityksessä, on todettu, että yhtenä merkittävimpanä tavoitteena on saada kustannuksen kuriin. Suomen Kuntalogistiikan havaintojen mukaan yhteiskunnan kustantamien kuljetusten hallinnoinnin ja kilpailuttaminen edellyttäisi tehostamista ja tietojen käsittelyn kehittämistä, jotta saavutettaisiin merkittäviä säästöjä.

Toimialan vapautumisella sääntelystä mahdollistetaan liikennöinnin tehokas kilpailuttaminen ja sen vaikutuksen arvioidaan olevan yhteiskunnallisten kuljetusten osalta vähintään 200 M€. Ensisijaisen tärkeää olisi huomioida, että julkishallinnon hankkijat hyötyvät ratkaisusta, koska suurin osa kuljetuskustannuksista muodostuu julkishallinnon kustantamista kuljetuksista.

Tämän hetken toteutusmalleja tulisi kehittää merkittävästi ja uusiin ratkaisumalleihin tulisi suhtautua ennakkoluulottomammin. Ratkaisumalleja tulisi voida hyödyntää myös helpommin ns. pilvipalveluina ja informaatioteknologian uusia ratkaisuja hyödyntäen. Näissä tapauksissa tiedonhallinnan käsittelyyn ja luovuttamiseen tulisi myös tulevaisuuden kehitysnäkymiä varten hyväksyä avoimet rajapinnat.

Tehokkaan hallinnoinnin ja kilpailuttamisen esteinä ovat tällä hetkellä tiedonluovuttamisen rajoitukset, hajautetut hankintayksiköt, joilla ei ole riittävästi tietoa sekä kokonaiskäsitystä hankinnoista ja niiden sisällöstä. Riskienhallinnan parantamiseksi ja joustavuuden

lisäämiseksi olisi edistysellistä, että tietojenhallinta keskitettäisiin julkishallinnon hankinnoista vastaaville henkilöille itselle reaaliaikaisena.

Kaikkien julkishallinnon kuljetustietojen hyödyntäminen ja kuljetuskokonaisratkaisuiden toteuttaminen avoimilla rajapinnoilla ja niiden mahdollistama tehostaminen eli ketjuttaminen ja yhdistely, tuottaisi arviolta 250 M€ säästön yhteiskunnallisiin kuljetuskustannuksiin. KELAn taksikuljetusten vapautuminen ja kiireettömien sairaankuljetusten tehostamisella saavutetaan lisäksi 50 - 60 M€ säästö nykytila huomioon ottaen.

Varovaisesti arvioituna liikennekaaren mahdollistavalla informaatiologiikalla ja kuljetuspalveluiden tosiasiallisella hintakilpailulla voidaan saavuttaa 450 M€ säästöt.

Myös muissa Euroopan maissa on vastaavia tarpeita säästöjen ja kehityksen suhteen. Muutoksia hyväksyttäessä olisi luonnollista huomioida, että päätökset edesauttaisivat mahdollisesti myös toimijoita kansainvälistämään toimintaansa.

Seuraavassa on esitelty havaintoja ja kommentteja liikennekaaren osa-alueisiin ja siihen liittyviin lakiin.

Tarve sääntelyn keventämiseen ja yhdenmukaistamiseen

Liikennekaareissa esitetty liikennemarkkinoiden sääntelyn keventäminen ja yhdenmukaistaminen on markkinan kehittymisen kannalta kannatettava tavoite. Uusien toimijoiden markkinoille pääsyn helpottamisella voidaan lisätä kilpailua, alentaa yksikköhintoja, lisätä työpaikkoja ja samalla luoda mahdollisuuksia uusille liiketoimintamalleille. Kuitenkin niin, että tarkoituksena lisätä ammattimaista toimintaa, parantaa laatua ja alentaa kustannuksia kestäväällä kehityksellä käyttäjän turvallisuutta ja etuja heikentämättä. Olisi oleellista, että samalla markkinoilla liikennöintiä harjoittavilla on yhdenvertainen kohtelu huolimatta siitä, millä luvalla liikennöi. Yhtenäiset edellytykset vähimmäiskoulutuksesta ja ammattipätevyydestä tulisi säilyttää sekä verotuskäsittely pitäisi myös olla tasavertoista.

Ei ammattimainen toiminnan hyväksyminen esityksessä houkuttelee alalle toimijoita, joilla on kiinnostusta kiertää normaalia luvallista liikennöintiä. Ei ammattimaisen toiminnan muina haittapuolina voitaneen todeta, että julkinen sektori ei hyödy näistä toimijoista ja asiakkaan edun heikkenemisen kannalta on myös useita epäkohtia kuten vakuuttaminen, kuitin antoveltoitteen puuttuminen, ammattipätevyyden ja kaluston vaatimusten turvaaminen sekä yleinen turvallisuus.

Kuitenkin esityksessä muutoksia huomioitaessa lupamenettely ei saisi olla esteenä liiketoiminnan jatkumolle kuten sukupolvenvaihdoksille tai liiketoiminnan myymiselle. Näin myös alan kiinnostavuuteen voitaisiin vaikuttaa.

Liikennöinnin edellytykset

Liikennöinnin edellytykset tulisi säilyttää pääosin ennallaan. On oleellista terveen markkinatarjonnan takaamiseksi edelleen edellyttää oikeustoimikelpoisuutta, hyvä

maineisuutta, kykyä vastata taloudellisista velvoitteista sekä koulutusta. Yrittäjäkurssi ja yrittäjäkoe, voitaisiin päivittää nykytilannetta paremmin palvelevaksi huomioiden myös digitalisaation mukanaan tuomat muutokset.

Huolimatta liikennemuodosta, ammattipätevyys tulisi säilyttää kuten muillakin toimialoilla. Kuljettajan ammattipätevyys tulisi säilyttää matkustajan oikeuksien turvaamiseksi ja laatutason säilymiseksi. Vähimmäisvaatimuksena tulisi edellyttää ajo-oikeutta, henkilökohtaista sopivuutta, terveydellistä soveltuvuutta / toimintakykyä, kielitaitoa suomi, ruotsi tai englanti, nuhteetonta rikostaustaa mukaan lukien talousrikokset ja peruskoulutusta liikennöintiin.

Jotta voidaan turvata riittävä ammattimainen kuljettajakapasiteetti, olisi tarpeellista, että yhteiskunta järjestäisi tutkintoon johtavaa koulutusta ja / tai tukisi yksityisiä toimijoita koulutuskeskus toiminnassa.

Esitys mahdollistaa laajalle ryhmälle mahdollisuuden toimia taksinkuljettajana, niin kauan kun mainitut kriteerit täytetään. Yhteiskunnan kannalta on hyvä, että palveluntarjoajien määrä kasvaa, koska tätä kautta syntyy kilpailua ja hintoja saadaan alemmaksi. Haasteena yhteiskunnallisten kyytien operoijalle on kuitenkin se, että jos kuljettajapätevyyttä ja siihen tarvittavaa koulutusta ei enää vaadita on mahdollista, että näihin kuljetuksiin soveltuvien kuljettajien määrä pienenee, mikä nostaa hintoja.

Kustannusten alentamiseksi ja kaluston käyttöasteen tehostamisen vuoksi pitäisi mahdollistaa vapaa liikkuvuus ja tehostettu liikennöinti ilman asemapaikka rajoitteita.

Tilausvälityskeskusten tai vastaavien toiminnalla ei tulisi rajoittaa markkinatilanteen kehittymistä. Tämän tyyppisen toiminnan tulisi parantaa kaluston käyttöastetta, asiakaskäyttäjäkokenemuksia, erityistarpeiden huomioimista ja laatutasoa.

Suunnitellulla tilausvälityskeskuksen raportointi- ja selvitysvelvollisuudella ei ratkaista täysin harmaata taloutta, pieni muotoista välitystoimintaa koskien ei ole myöskään esitetty selvitysvelvoitetta esityksen mukaan. Kohtelun tulisi olla yhteneväistä. Raportointi- ja tiedonantovelvollisuus tulisi mahdollistaa myös avointa rajapintaa hyödyntäen ja automatisoinnin avulla.

Hinnoittelun vapauttamisella voitaisiin edistää kilpailua, mutta ennakkotilausmaksun, avustamis-, lentokenttä- ja tavarankuljetuslisän hintojen yhtenäistäminen helpottaisi asiakkaan mahdollisuutta arvioida hinnoittelua.

Avoimuuden vuoksi olisi syytä kuitenkin velvoittaa liikennöitsijää ilmoittamaan hinnoittelu ja pitämään ne esillä.

Laatuvaatimukset ja kaluston esteettömyys

Muita laatuvaatimuksia ja kaluston esteettömyyttä ei tulisi unohtaa uudistuksissa. Alkolukon käytöllä on vähennetty liikenneturvallisuusriskejä, voitaisiin edellyttää pakollisena varusteena liikennöitsijälle. Esteettömyyteen eli lähinnä palvelun ja kaluston soveltuvuuteen myös toimintarajoitteisille henkilöille tulisi kiinnittää huomiota myös EU asetukseen matkustajan oikeuksista sekä välityskeskuksia koskevaan lainsäädäntöön. Kannustimena esteettömien ajoneuvojen hankkijoille voisi toimia edelleen suurempi verotuki.

Kyytien yhdistely

Tällä hetkellä ei yhdistellä sekä kuntien että Kelan korvaamia matkoja. Nämä kyydit muodostavat merkittävän osan yhteiskunnallisista kuljetuskustannuksista. Kyydin yhdistelyä tulisi tukea ratkaisumalleilla ja tietojenluovutuksella.

Markkinan kehittymisen edellytykset

Kuten *Euroopan komission strategia digitaalisista sisämarkkinoista* todetaan, että strategian tavoitteena on parantaa kuluttajien ja yritysten digitaalisten tuotteiden ja palvelujen saantia, luoda suotuisat ja tasapuoliset olosuhteet digitaaliverkoille ja innovatiivisille palveluille, sekä maksimoida digitaalitalouden kasvupotentiaali.

Muutoksilla ei saisi estää tai vaikeuttaa strategian tavoitetta, kuten esimerkiksi tietoturva vaatimuksilla, jotka saattavat tulla kehittämisen esteeksi. Kuten todetaan, on monilla strategian toimenpiteillä sekä suorilla että epäsuorilla vaikutuksia liikennesektoriin.

Strategian toimilla on keskeinen rooli luotaessa edellytyksiä liikenteen digitalisaation, automaation sekä uusien, asiakaslähtöisten liikkumisen palvelujen kehitykselle. Liikenteen näkökulmasta tarkasteltuna keskeisessä asemassa ovat erityisesti alustatalouden kehittämiseen, tietoturvaan ja -suojaan, tiedon vapaaseen liikkuvuuteen sekä standardointiin ja yhteen toimivuuden parantamiseen tähtäävät toimet.

Liikennöinnissä on kyse myös väistämättä henkilötiedoista ja tiedon vapaata liikkuvuutta käsittelevällä toimenpiteellä puututaan muihin kuin henkilötietojen suojeluun liittyviin tiedon liikkuvuuden esteisiin EU:ssa. Tätä ei tule sivuuttaa.

Liikennekaari kokonaisuutena on erittäin tervetullut palvelemaan liikennealan kehitystä ja tuomaan säästöjä yhteiskunnalle sekä lisäämään työllisyyttä.

Suomen Kuntalogistiikka Oy

Jukka Lähdeoja

toimitusjohtaja