

Palveluosasto
Laura Eiro
Hallitusneuvos, yksikön johtaja

Yhteenveto liikennekaari-luonnoksen lausunnoista

Liikennekaari-luonnoksesta saatiin erittäin paljon lausuntoja, asia kiinnosti laajasti erilaisia viiteryymiä.

Suuri enemmistö lausunnonantajista ymmärsi ja kannatti liikennekaari-luonnoksen tavoitteita digitalisaation edistämisestä ja sääntelyn purkamisesta. Liikennekaarta pidettiin kunnianhimoisena ja uudistavana sääntelynä. Muutamissa lausunnoissa oli kuitenkin toivottu jopa luonnosta pidemmälle menevää sääntelyn vapauttamista.

Lausunnonantajissa oli runsaasti esitysluonnokseen erittäin myönteisesti suhtautuvia tahoja, joilla ei ollut periaatteellista vastustusta mihinkään yksittäiseen ehdotukseen, vaikkakin osalla joitakin selvennyspyyntöjä ja kehittämisehdotuksia. Lisäksi oli useita sellaisia tahoja, jotka suhtautuivat myönteisesti luonnokseen sisältyviin ehdotuksiin kaikilta muilta osin paitsi ehdotukseen pienimuotoisen toiminnan vapauttamisesta toimilupavelvoitteesta. Lausunnoista erottui lisäksi erilaisia ryhmiä, jotka suhtautuivat hyvin kielteisesti joihinkin, lähinnä omaan toimintaansa kohdistuviin ehdotuksiin (erityisesti: taksiala taksien sääntelyn vapauttamiseen, kuljetusala pakettiautojen vapauttamiseen lupavelvoitteesta, liikennesektorin toimijat ja etujärjestöt pienimuotoisen toiminnan vapauttamiseen).

Suurin osa lausunnonantajista otti kantaa **tietojen ja tietojärjestelmien yhteen toimivuutta koskeviin ehdotuksiin**. Suurin osin kannatti ehdotuksia tältä osin ja erittäin moni toi esille ehdotusten tärkeyden tulevaisuuden palveluiden kehitystä ajatellen. Tietorajapintojen avaamista ei vastustanut selkeästi yksikään lausunnonantajista, lippu- ja maksujärjestelmiä koskevia ehdotuksiakin vain harva. Esiin tuotiin joitakin mahdollisia tietoturvaan, yksityisyyden suojaan sekä liike- ja ammattisalaisuuk-sien suojaan sekä eri toimijoille aiheutuviin kustannuksiin liittyviä huolia ja tarkennusehdotuksia.

Liikennekaari-luonnoksen **sääntelyn purkua ja liikennealan markkinoiden toimivuutta koskevia ehdotuksia** myös kannatettiin laajasti, poikkeuksena enemmistö liikennesektorin palvelutuottajista. Useissa lausunnoissa tuotiin esiin tarve modernisoida ja keventää nykyistä palveluinnovaatioita sekä palveluiden yhdistelyä vaikeuttavaa sääntelyä. Liikennealaa pidettiin useissa lausunnoissa nykyisellään ylisäänneltynä.

Selkeästi ristiriitaisimman vastaanoton sai luonnokseen sisältyvä, uudenlaista jakamistalouden sääntelyä ensimmäistä kertaa sisältänyt ehdotus **ammattimaisen ja pienimuotoisen toiminnan välinen rajanvedosta**. Sitä sekä tuettiin että vastustettiin voimakkaasti. Useissa lausunnoissa tällaista selkeää rajanvetoa ammattimaisen ja pienimuotoisen toiminnan välillä pidettiin hyvänä ja sen nähtiin mahdollistavan digitalisaation hyötyjä, tuovan uusia mahdollisuuksia erityisesti haja-asutusalueiden palveluille ja uudentilaiselle työllistymiselle. Liikennepalveluiden käyttäjäryhmien lausunnoissa nähtiin ehdotuksessa paljon positiivista. Monissa sinänsä rajanvetoon positiivisesti suhtautuvissa lausunnoissa tuotiin kuitenkin esiin huoli harmaan talouden mahdollisuuksien kasvusta ja toivottiin vielä lisättävien keinoja harmaan talouden parempaan valvontaan (esimerkiksi ilmoittautumis/rekisteröitymismenettelyjä). Osa lausunnonantajista taas vastusti jyrkästi ehdotusta pitäen sitä kaksien markkinoiden luomisena (liikennesektorin toimijat, useat etujärjestöt) sekä uhkana turvalli-

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

suudelle ja laadulle (erityisesti liikennesektorin toimijat, vammaisjärjestöt).

Taksitoiminnan sääntelyn vapauttamista koskevin osin lausunnoissa näkyi selkeä kahtiajako: taksialaa edustavien taholta esityksiä laajasti vastustettiin, muut lausunnonantajat joko kannattivat tai eivät vastustaneet. Määräsääntelyn purkamista ei taksialan ulkopuolisten tahojen lausunnoissa selkeästi vastustettu. Sääntelyn purkua sinänsä kannattavissa lausunnoissa nostettiin melko usein esiin tarve vielä selvittää, miten varmistetaan haja-asutusalueiden palvelut (asemapaikka- ja päivystysääntelyn poistumisen vaikutusten selvittäminen ja korvaavat keinot) sekä estetään mahdolliset ylilyönnit hinnoittelussa (esim. hintasääntelyn säilyttäminen määräaikaisesti). Taksialaakin edustavien lausunnonantajissa oli niitä, jotka kannattivat sääntelyn laajaa purkamista. Useissa taksialaa edustavissa lausunnoissa kannatettiin sinänsä ensisijaisesti nykyjärjestelmän säilyttämistä, mutta todettiin, että jos siirrytään markkinaehtoiseen malliin, tulee sääntelyä muuten purkaa ja siirtymäaika pidentää. Eniten vastustusta taksialan edustajien lausunnoissa herätti ehdotus pienimuotoisen toiminnan sallimisesta ilman lupaa.

Tavaraliikenteen osalta EU-sääntelyn ylittävän kansallisen sääntelyn purkua koskevissa ehdotuksissa (erityisesti pakettiautojen luvanvaraisuus) oli myös kahtiajakoa. Sitä pitivät uhkana erityisesti kuljetusalan toimijat ja etujärjestöt, mutta sitä kannattivat monet muut lausunnonantajat (esim. maa- ja metsätalouden yrittäjät, maatalouden, koneyritysten ja logistiikka- ja huolinta-alojen liitot).

Joukkoliikenteen osalta EU-sääntelyn ylittävän kansallisen sääntelyn (reitti- ja kutsujoukkoliikenne- luvat) purkua koskevat osat herättivät huolta joukkoliikennettä järjestävissä toimivaltaisissa viranomaisissa. Kuntaliiton ja kuntien, muiden toimivaltaisten viranomaisten ja näitä edustavien tahojen lausunnoissa nousi esille tarve selkeämmin varmistaa, että kuntien joukkoliikenteen (ns. PSA-liikenteen) kokonaisvaltainen järjestäminen ja sen asettaminen etusijalle markkinaehtoiseen liikenteeseen nähden joissakin tilanteissa on mahdollista myös jatkossa. Lausunnoissa toivottiin vahvasti sen selvittämistä, että yksinoikeuden antaminen kuntien ostoliikenteelle on mahdollista sopimustyyppistä riippumatta.

Palveluiden käyttäjiä edustavien tahojen antamissa lausunnoissa todettiin, että kokonaisuudessaan esitys lisää merkittävästi kilpailua ja mahdollistaa uudenlaisen toiminnan, mikä on eduksi käyttäjille. Sääntelyn joustavuus mahdollistaa myös sellaisten liikennepalvelujen kehittämisen, joista ei tällä hetkellä ole edes tietoa. Jakamistaloutta koskevaa ehdotusta pidettiin yleisesti hyvänä. Todettiin kuitenkin, että kuluttajansuoja ei kata välttämättä jakamistalouden palveluja, ellei vastuu näistä palveluista ole selvästi palveluiden välittäjällä. Käyttäjät kiinnittävät myös huomiota siihen, että toimintarajoitteisten asema liikennepalveluissa pitää turvata myös jatkossa. Eräs lausunnonantaja oli koonnut runsaasti käyttäjien näkemyksiä lausunnoksi sähköisen palautekanavan kautta; vastauksia antaneista valtaosa suhtautuu kokonaisuutena positiivisesti liikennekaari-hankkeeseen.

Vammaisjärjestöt ymmärsivät lausunnoissaan digitalisaation edistämisen tavoitetta. Järjestöjä kuitenkin huolestutti se, miten esteettömiä kuljetuksia tarvitsevien asiakkaiden erityistarpeista kyetään huolehtimaan sääntelyä purettaessa. Järjestöt toivoivat sääntelyä varmistamaan esteettömien kuljetusten saatavuutta, hinnoittelun kohtuullisuutta ja läpinäkyvyyttä sekä laatua (esimerkiksi kuljettajien tiukempien pätevyysvaatimusten ja viranomaiskontrollin keinoin) sekä peräänkuuluttivat esteettömyyden laajaa määrittelyä. Digitaaliset palvelut tulee toteuttaa siten, että ne ovat käytettävissä esteettömästi. Tiedonsaannin tulisi olla esteetöntä ja monikanavaista.

Yritysten näkökulma (taksialaa lukuun ottamatta) liikennekaareen on myönteinen ja lausunnoissa tuodaan laajasti esille tarve sääntelyn uudistamiselle sekä erilaisia hyötyjä ja mahdollisuuksia, joita sääntelyn keveneminen ja yhtenäistäminen tuo. Lausunnoissa nähdään tarpeelliseksi uudistaa sääntelyä, jotta palvelujen yhdistely, matkaketjut ja digitaalisuuden hyödyt saadaan toteutettua. Yrityslausunnoissa tunnustetaan liikennekaaren myötä mahdollisuus siirtyä aiempaa monipuolisempien palvelukokonaisuuksien tarjoamiseen ja yritysten osaamisen laaja-alaiseen kehittämiseen. Yritykset ennakkoivat yrityskoon kasvumahdollisuuksia ja investointien lisääntymistä sekä säästöjä julkishallinnolle.

Muu kuin taksialan yrityspalautte on vahvasti taksiliikenteen sääntelyn vapauttamista puoltava. Suurin osa yrityslausujista suhtautuu myönteisesti myös pienimuotoiseen toimintaan ja kansalaistason aktiivisuuteen. Jonkinlaista ilmoitusmekanismia myös pienimuotoisille toimijoille kuitenkin toivottiin erityisesti verotuksen valvontaan.

Elinkeinoelämän ja työmarkkinoiden etujärjestöjen lausunnot eroavat merkittävästi toisistaan eri ehdotusten suhteen. Yhteisenä linjana nousee kuitenkin esiin se, että hankkeen tavoitteita digitalisaation edistämiseen ja sääntelyn purkuun kannatettiin yleisesti. Liikennemuotoja koskevan lainsäädännön kokoamista yhteen lakiin kannatettiin. Lupahallinnon keskittämistä ja yksinkertaistamista puollettiin yleisesti. Tietoon liittyviin pykäläehdotuksiin suhtauduttiin pääosin äärimmäisen myönteisesti. Pienimuotoisen toiminnan salliminen ilman toimilupaa oli eniten kritisoitu ehdotus. Ehdotusta kritisoivat näkivät rajan aiheuttavan vääristymän kilpailuasetelmaan ja kokivat harmaan talouden lisääntymisen uhaksi. Rajanvetoa kuitenkin myös kannatettiin ja sen nähtiin luovan edellytyksiä kokeilukulttuurille ja palveluille. Useissa positiivisesti tai neutraalisti ehdotukseen suhtautuvissa lausunnoissa kuitenkin toivottiin ilmoitusmenettelyä. Pakettiauto- ja traktoriliikenteen vapauttaminen luvanvaraisuudesta herätti tasaisesti näkemyksiä puolesta ja vastaan. Harmaa talous nähtiin useissa lausunnoissa uhkana, mutta esityksellä nähtiin olevan tältä kannalta myös positiivisia puolia (valvonnan kohdentuminen, digitalisaation mahdollisuudet). Moni toi esiin myös konkreettisia kehitysehdotuksia (lähinnä erilaisia ilmoitusvelvollisuuden tai rekisteröitymisen muotoja). Taksiliikenteen osalta näkyi näissäkin lausunnoissa kahtiajako taksialan ja muiden välillä; vain taksiala selkeästi piti parempana nykyjärjestelmän säilyttämistä.

Liikennekaaren tavoitteita pidetään yleisesti **viranomaisten ja kuntien sekä maakuntien** lausunnoissa hyvinä, tarpeellisina ja kannatettavina. Lausunnoissa on muun muassa esitetty liikennekaaren uudistusten olevan välttämättömiä muuttuneen toimintaympäristön ja kohonneiden kustannusten vuoksi. Esityksellä on nähty olevan keskeinen merkitys alueiden elinvoimaisuudelle sekä sen on nähty luovan mahdollisuuksia uudenlaiselle palveluliiketoiminnalle ja uusille työpaikoille, samoin säästöihin julkisesti rahoitetuissa kuljetuksissa. On tunnustettu, että markkinaehtoisen toiminnan syntyminen on kiinni lainsäädäntökehityksen ulkopuolisista tekijöistä. Pidetään kuitenkin hyvänä, että lainsäädännöllä mahdollistettaisiin markkinaehtoisen toiminnan kehittyminen ja purettaisiin löydetty lainsäädännölliset esteet. Normien purku saa viranomaistahoilta laaja-alaista kannatusta. Useiden maakuntien, kuntien ja viranomaisten lausunnoissa on todettu, että kokonaisvaltainen uudistus on tarpeen ja kriittikki on kohdistunut yksittäisiin uudistusehdotuksiin. Joissakin lausunnoissa on tuotu esiin huoli esteettömien liikennepalveluiden turvaamisesta sekä mm. enimmäishintasääntelystä ja asemapaikkaruokailusta luopumisen vaikutuksista kustannuksiin. Lisäksi on tuotu esiin ehdotusten kytkeytyminen SOTE-uudistukseen. Mahdollisesti syntyvästä harmaan talouden uhkasta ja mm. pienimuotoisen valvonnan vaikeudesta ollaan joissakin lausunnoissa huolissaan; tiedonkululla ja esimerkiksi ilmoitus- tai rekisteröitymismenettelyillä katsotaan olevan tärkeä merkitys.

Valtaosa **kunnista** suhtautui luonnoksessa esitettyihin muihin kuin PSA-suojaa koskeviin muutosehdotuksiin positiivisesti. Taksiliikenteen sääntelyn vapauttamista kannatettiin, huolta kannettiin kuitenkin useissa kuntien lausunnoissa asemapaikka-, päivystys- ja hintasääntelyn poistumisen vaikutuksista palveluiden tarjontaan ja hintoihin. Monissa kuntien lausunnoissa nähtiin sääntelyn purkamisessa mahdollisuuksia uuden tarjonnan syntymiseen, uusiin palveluinnovaatioihin ja työllisyyteen. Useissa kuntien lausunnoissa pidettiin pienimuotoisen toiminnan sallimista ilman erillistä toimilupaa uusina mahdollisuuksina avaavana; joissakin lausunnoissa 10.000 euron rajaa pidettiin suhteellisen korkeana ja joissakin lausunnoissa kiinnitettiin huomiota laadun varmistamisen ja turvallisuuden valvonnan vaikeuteen.

Maakunnat kannattivat laajasti luonnoksen tavoitteita ja keskeisiä ehdotuksia. Ne näkivät ehdotuksissa mahdollisuuksia palveluvalikoiman laajenemiseen ja asiakaslähtöisyyden lisääntymiseen. Useimmissa maakuntien lausunnoissa nähtiin paljon mahdollisuuksia pienimuotoisessa toiminnassa; joissakin pidettiin 10.000 euron rajaa ehkä liian korkeana. Kuljetuspalveluiden parempien yhdistelymahdollisuuksien ja markkinaehtoisten palveluiden lisääntymisen katsottiin tuovan säästöpotentiaalia julkisel-

le sektorille. Taksijärjestelmän vapauttamisessa useimmat maakunnat näkevät paljon myönteistä. Sääntelyn purkamisen ja kilpailun avaamisen nähdään edistävän elinkeinotoimintaa, antavan uusia työllistymismahdollisuuksia, lisäävän palveluntarjontaa ja tuovan positiivista kilpailua niin tarjousten määrään kuin saatavuuteenkin. Maakunnat toivat esille tarpeen huomioida maakuntauudistuksen valmistelu sekä taksien saatavuuden turvaaminen haja-asutusalueilla ja joukkoliikenneviranomaisten riittävien toimintamahdollisuuksien turvaaminen. Maakuntien lausunnoissa tuotiin joiltakin osin esiin huolia nopean voimaantuloaikataulun realistisuudesta. Lisäksi maakunnat nostivat esiin, että liikennekaaren tavoitteiden toteutumiseen vaikutetaan jatkossa erittäin suuresti maankäytön suunnittelun keinoin ja että nämä tavoitteet tulisi huomioida myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden laadinnassa niin, että liikenteen ja maankäytön tavoitteiden yhteensovittaminen on mahdollista.