

25.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Kajaanin kaupunki antaa esitysluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Liikennekaaren ensimmäisen osan tavoitteena on purkaa tieliikenteen sääntelyä ja saada sääntely lähemmäs muissa liikennemuodoissa voimassaolevaan sääntelyä. Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Liikenteen markkinat ovat tällä hetkellä vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjattu. Tarkoituksena on edistää liikennepalvelujen syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta.

Taksiliikenne

Isona muutoksena osana liikennekaarta on nykyisen taksijärjestelmän muutokset. Liikennekaareissa esitetään nykyisen taksilupajärjestelmän muuttamista niin, että autokohtaisesta taksiluvasta luovutaisiin ja luvat muutettaisiin toimijakohtaisiksi taksiliikenneluviksi. Myös henkilöliikenneluvan haltija saisi harjoittaa taksiliikennettä. Lisäksi luovutettaisiin asema- ja enimmäishintasääntelyistä.

Myös päivystysvelvoite poistuisi uudistuksen myötä kokonaan ja liikennöintiajasta päättäisi autoilija itse. Nykyisessä järjestelmässä toimitaan ns. vuoroperiaatteella. Yksittäiset taksit hoitavat hiljaisen ajan päivystyksen eikä kaikkien taksien tarvitse päivystää tällöin. Näin taataan taksin saatavuus ympärivuorokauden myös haja-asutusalueiden tarpeet huomioiden. Taksiliitosta saadun selvityksen mukaan myös ensihoito hyödyntää ilt-, yö ja viikonloppuisin takseja sellaisissa kuljetuksissa joissa ambulanssia ei ole syytä sitoa kuljetukseen. Liikennekaaren esitysluonnoksessa ei arvioitu tarpeeksi sitä, mitä haasteita harvaanasuttujen alueiden kuljetusten järjestämisessä jatkossa tulee mikäli taksit saavat itse päättää liikennöintiajoista eikä päivystysvelvoitetta enää ole. Onko hiljaisena arkiyönä taksia saatavissa Kajaanin keskustasta, puhumattakaan syrjäkylien taksien saatavuudesta? Suurimpia asutuskeskuksia lukuunottamatta ei voi ajatella, että kysyntä luo riittävää tarjontaa ja luottaa siihen,



25.5.2016

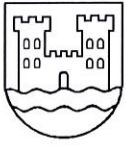
että palvelut syntyvät markkinaehtoisesti. Tärkeä kysymys on, onko mm. tulevaisuudessa Kainuussa taksin saanti turvattu kaikkina kelloaikoina ja kohtuuhintaan alueellisesti kattavasti.

Toisaalta liikennekaareissa esitetty sääntelyn purku luo uusia mahdollisuuksia liikenteen harjoittamiseen sekä yrittämiseen. Parhaassa tapauksessa se luo uusia liikkumismahdollisuuksia alueille, joilla ei ole esimerkiksi joukkoliikennettä. Liikennekaareissa ehdotetaan, että kuka tahansa voisi harjoittaa pienimuotoista kuljetustoimintaa 10 000 € vuositulorajaan saakka ilman mitään lupaehtoja. Tämä toiminta mahdollistaa uusien toimintatapojen muodostumisen nimenomaan maaseutujen kuljetusten järjestämiselle; se luo mahdolliseksi erilaiset kimpakyydit tai vaikka naapuriavun kuljetuksen järjestämisessä asiointimatkoille. Ei-ammattimaisen taksiliikenteen harjoittaminen tarjoaa mahdollisuuden hankkia lisätienestiä. Koska tämä ei-ammattimainen liikenteenharjoittaminen on ansiotuloverotettavaa tuloa, on tärkeää luoda järjestelmä, jossa estetään ns. harmaan talouden muotoutuminen alalle. Ilmoitusvelvollisuus verottajalle on palvelutarjoajan vastuulla.

Taksien hinnoittelun vapauttamiseen tulee suhtautua kriittisesti. Tästäkin on otettava huomioon valtakunnan eri alueiden suuret eroavaisuudet käyttäjämäärissä ja matkojen etäisyyksissä. Kuinka koko Kainuun alueen hintataso kehittyy tämän myötä ja voiko asiakas jatkossa joutua maksamaan kyydistä kohtuuttomia hintoja? Esityksessä on otettu huomioon, että kuluttajan tulee saada etukäteen tietoa taksipalvelun hinnoittelusta. Hinta tai hinnan määräytymisen perusteet olisi ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä ja havaittavalla tavalla.

Kajaanin kaupunki kilpailuttaa hankintalain edellyttämällä tavalla takseilla ajettavat koululaisajot ja hinnoittelun vapauttamisella ei katsota olevan suurta merkitystä. Ei-ammattimaisen taksiliikenteen harjoittajan palveluita ei voida lähtökohtaisesti käyttää koulukuljetusten järjestämisessä, jos edellytettävää rikostaustaselvitystä ei ole tehty (laki lasten kanssa työskentelevien rikostaustan selvittämisestä (504/2002)). Ajoneuvoissa tulee olla myös alkolukko. Lisäksi tilaajana kaupunki voi vaatia muitakin lisäehtoja kuljettajalta ja kalustolta.

Liikennekaaren esityksessä ammattimainen taksiliikenne jäisi luvanvaraiseksi ja sitä harjoitettaisiin taksiliikenneluvalla. Taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiä kevennettäisiin mm. poistamalla yrittäjäkoulutus- ja koevaatimus. Tämän seurauksena alueen paikkatietokoetta ei tarvitse suorittaa. Toisaalta navigaattoreiden avulla paikan ja reitin löytäminen on mahdollista. Aikaisemmin luvan edellytyksenä ollut kielivaatimuskoe poistuisi myöskin. Luvanhaltijan vastuulla on



25.5.2016

huolehtia jatkossa kaikkien kuljettajien samantasoisesta osaamisesta.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen reittiliikennelupakäytännöstä luopuminen nähdään kannatettavana asiana, mutta liikennöitsijöille tulisi asettaa vähintään ilmoitusvelvollisuus toiminnastaan alueen joukkoliikenneviranomaiselle. Ilmoitusvelvollisuus on tärkeää joukkoliikenteen suunnittelun kannalta. Suurimmat hyödyt saadaan suunnittelemalla alueen joukkoliikenne kokonaisuutena ja hyödyntämällä tässä suunnittelussa ja toiminnassa myös markkinaehtoinen liikenne optimoidusti. Näin taataan mm. toimivat vaihtoyhteydet. Joukkoliikenteen kasvun ja uudenlaisten liikkumispalveluiden tukijalkana on kuitenkin yhtenäinen toimiva joukkoliikennejärjestelmä.

Esitysluonnoksessa on suunnitelma poistaa ns. PSA-suoja tarjouskilpailuihin perustuvalta joukkoliikenteeltä. Nykyisin tarjouskilpailussa voittaneilla liikenteenharjoittajilla on EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA:n) perusteella koko sopimuskauden ajan suojattu asema uudelta kilpailevalta joukkoliikenteeltä. Esimerkiksi tarjouskilpailun hävinnyt liikenteenharjoittaja ei PSA-suojan vuoksi voi tulla samalle reitille kilpailemaan markkinaehtoisella liikenteellä siten, että PSA-liikenteen kannattavuus vaarantuu. Lähtökohtaisesti markkinaehtoinen linja-autoliikenne ei saisi kilpailla viranomaisten jo kertaalleen kilpailuttaman ja maksaman liikenteen kanssa samoista asiakkaista; joukkoliikenteen hankintaan käytettävissä rahat tulisi käyttää tehokkaasti. Mikäli suhteellisen vähäisestä asiakasmäärästä tulee kesken hankintakauden kilpailemaan joku toinen toimija, lakimuutos voi merkitä kunnille joukkoliikenteen kustannusten nousua, koska lipputulot alenisivat samalla kun hankintakustannukset pysyisivät ennallaan.

Tieto- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Tietojen yhteentoimivuus on välttämätöntä, jotta kokonaisliikennöinti voidaan suunnitella ja toteuttaa mahdollisimman tehokkaasti ja asiakasystävällisesti. Esitysluonnoksessa esitetty velvoite, jolla palveluiden tarjoajat joutuvat avaamaan olennaiset tietonsa koneluettavassa muodossa avoimen rajapinnan kautta, on kannatettava. Tällaisia tietoja ovat ainakin aikataulu, reitti-, pysäkki-, hinta- ja saatavuustiedot. Tulevaisuudessa niihin voi kuulua esimerkiksi ajantasainen tieto liikennevälineen liikkumisesta reitillään.



25.5.2016

Myös esitysluonnoksen ehdotus, että kaikille liikennöinnin kanssa työskenteleville tahoille (kuljetuspalvelun tarjoaja, välityspalvelun tarjoaja sekä näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija) mahdollistetaan pääsy kaikkien toimijoiden lippu- ja maksujärjestelmien myyntirajapintaan, on kannatettava.

Tuija Aarnio
vs. kaupunginjohtaja

Pirjo Kovalainen
vs. talousjohtaja