

16.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi  
liikennekaari@lvm.fi

Viite Lausuntopyyntönnä 18.4.2016 LVM/2096/03/2015

## **Lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Taustaa

Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla ja saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa liikennesektorilla. Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- (joukkoliikenne ja taksiliikenne) ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Lausunnonantajia pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota omaa toimintaansa koskeviin ehdotuksiin ja niiden vaikutusarvioihin, joten tämä lausunto keskittyy joukkoliikennepalveluihin sekä joiltakin osin myös taksipalveluihin.

### Keskeiset ehdotukset

Esitys liikennekaareksi sisältää kolme keskeistä ehdotusta.

- 1. Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit*
- 2. Markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen*
- 3. Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen*

Digitalisaatio luo uusi mahdollisuuksia entistä asiakaslähtöisempään ja tehokkaampaan toimintaan sekä matkustajan että palveluntuottajien kannalta. Henkilöliikenteessä digitalisaation hyödyntäminen on vielä vähäistä, johtuen erilaisten henkilöliikennepalveluja koskevien tietojen (kuten aikataulu-, reitti-, pysäkki-, hinta-, saatavuus- ja liikennevälineen sijaintitiedot) hajanaisuudesta ja heikosta saatavuudesta. Esitykset palveluntarjoajien velvoittamisesta avaamaan tietonsa avoimen rajapinnan kautta sovelluskehittäjien käyttöön sekä pyrkimyksestä taustajärjestelmäpohjaisiin lippu- ja maksujärjestelmiin ovat erittäin kannatettavia. Kuitenkin, mikäli tästä aiheutuvat kustannukset ovat merkittävät, heijastunee se myös asiakashintoihin. Asiakkaan kannalta ei ole olennaista kuka tai mikä henkilökuljetuspalvelua järjestää vaan tärkeintä on se, että palvelu täyttää asiakkaan tarpeen, ajantasaista tietoa on saatavana riittävästi ja eri kuljetusvälineiden muodostama matkaketju toimii saumattomasti. Tavoitteena tulee olla asiakkaalle ”yhden luukun” periaate koskien tiedonsaantia ja lipunostoa koko matkaketjua koskien. Erilaisten sähköisten ja

mobiilien liikkumispalvelusovellusten kehittäminen ei ole viranomaisten tehtävä vaan yritysten. Viranomaisten tehtävänä on luoda toimintaedellytykset tällaisten yritysten toiminnalle.

Liikennekaaren tavoitteena on luoda mahdollisimman kevyt säädöskehys, joka antaa palveluntuottajille tilaa kehittää palvelujaan toimintaympäristön ja asiakkaiden tarpeita vastaavaksi. Yleisenä pyrkimyksenä näissä ”norminpurkutalkoissa” on karsia EU-lainsäädäntöä tarkentavia kansallisia lisävaatimuksia. Esityksellä halutaan myös tukea uusia jakamistalouden toimintamalleja, madaltaa alalle tulon kynnyistä ja alalla toimimista sekä selkeyttää ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan rajaa. Ei-ammattimaisena toimintana pidettäisiin vähäistä toimintaa, jossa liikenteen harjoittamisesta saatavien korvausten määrä jäisi 12 kk jaksolla alle 10 000 euron. Tällainen ei-ammattimainen toiminta ei kuuluisi luvanvaraisen toiminnan piiriin, mutta saatu tulo olisi veronalaista tuloa.

Nykyllänsäädännön mukainen joukkoliikennelupa esitetään muutettavaksi henkilöliikenneluvaksi, joka oikeuttaisi harjoittamaan sekä joukko- että taksiliikennettä. Henkilöliikenneluvan myöntämisedellytykset on määritelty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa. Taksiliikennelupa on kansallinen lupa ja se esitetään säilytettäväksi niitä toimijoita varten, jotka harjoittaisivat henkilökuljetuksia tiellä muulla kuin linja-autolla. Taksien kiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintasäätelyistä luovuttaisiin, autokohtainen taksilupa muutettaisiin yrityskohtaiseksi ja taksiluvan saamisedellytyksiä kevennettäisiin. Taksinkuljettajan vaatimuksia esitetään kevennettäväksi (ei enää erillistä koulutusta ja ajolupaa), mutta edelleen edellytettäisiin ajotaitoa ja henkilökohtaista soveltuvuutta. Taksinkuljettajana toimimisen estäisivät teot, jotka estävät työskentelyn lasten kanssa sekä liikennetikokset. Ammattimaisen linja-autoliikenteen yrittäjäkoulutusvaatimuksesta luovuttaisiin, samoin luovuttaisiin kansallisesti säädetyistä reitti- ja kutsuliikenneluvista. Linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimus rajattaisiin koskemaan henkilökuljetuksia ajoneuvoilla, joiden kuljettamiseen vaaditaan linja-auton ajokortti. Kuljetusten välityspalvelun (kuten esimerkiksi taksien välityskeskus) tarjoajalle asetettaisiin selvitysvelvollisuus siitä, onko kuljetustoiminnan harjoittajalla liikennelupa ja että kuljetustoiminnan harjoittajalle maksetut korvaukset eivät ylitä 10 000 euroa, jos harjoittajalla ei ole liikennelupaa.

Taksiliikenne- ja henkilöliikenneluvan haltijan velvoitteena olisi asettaa sähköisessä muodossa saataville riittävä tieto palvelusta, jotta matkustaja voi vertailla palveluiden ominaisuuksia etukäteen. Sama velvoite koskisi välitys- ja yhdistämisspalvelujen tarjoajia. Liikenneluvan haltija vastaisi taksipalvelun laadusta (matkustajan turvallisuus, kuljettajien valvonta, avustaminen, erityistarpeet, tarkoituksen mukaisen reitin valinta, ym.). Hinta tai hinnan määräytymisen perusteet olisi ilmoitettava selkeästi. Mikäli syntyvä liikennetarjonta ei vastaisi kysyntää, voisi sekä markkinaehtoisen joukkoliikenteen palveluntarjontaa että taksiliikennettä täydentää EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisilla menettelyillä mm. asettamalla joukkoliikenteen yksinoikeuden ja kieltämällä sen vastaisen toiminnan.

Ammattimaisen liikenteen harjoittamisessa edellytettävien liikennelupien myöntäminen esitetään keskitettäväksi liikenteen turvallisuusvirastolle. Palvelutason määrittäisivät ja palvelusopimusasetuksen mukaiset sopimukset tekisivät toimivaltaiset viranomaiset.

Maakuntauudistuksen mukanaan tuomat toimivaltaisten viranomaisten tehtävien uudelleenjärjestelyt otetaan huomioon säädöshankkeen jatkovalmistelussa.

Esitys säädösten keventämisestä on lähtökohtaisesti hyvä ja vie liikennepalveluja kohti aitoa kilpailu- ja markkinataloutta. Uudistukset keventävät toimijoiden hallinnollisia ja taloudellisia velvoitteita. Samalla kuitenkin liikennepalvelujen etenkin joukkoliikenteen kehittäminen suunnitelmallisesti kokonaisuutena vaikeutuu. Myös joukkoliikennepalvelujen laatu voi heikentyä, koska markkinaehtoisessa liikenteessä yritykset määrittelevät itse tarjoamansa palvelun. Erityisesti alkuvaiheessa on vaarana alan ”ylikuumentuminen”, jolloin uusia kokemattomia pikavoittoihin tähtääviä yrittäjiä tulee alalle aiheuttaen toiminnallista ja taloudellista epävarmuutta koko sektorilla. Jo nyt on nähty, kuinka markkinaehtoisien joukkoliikenteen samoista markkinoista kilpailevat yrittäjät käyttävät toiminnassaan kyseenalaisia keinoja vaarantaen jopa asiakasturvallisuuden (liikennerikkomuksia, epäasiallisia markkinointikeinoja, epäasiallista käytöstä, huonokuntoista kalustoa ym.). Jotkut uudet yrittäjät pyrkivät osin hyvinkin aggressiivisesti ”kerman kuorintaan” eli valtaamaan parhaita markkinoita vanhoilta yrittäjiltä. Lisäksi mahdollisuus muuttaa joukkoliikenteen aikatauluja ja reittejä jatkuvasti lisää asiakkaiden epävarmuutta joukkoliikennepalvelujen luotettavuudesta ja vähentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Joukkoliikenne on kuitenkin perinteisesti mielletty varsin vakaaksi ja pysyväisluonteiseksi palveluksi, johon asiakas voi luottaa. Alueilla, joilla liikennetarjontaa on niin paljon, että asiakas voi valita palveluntarjoajista mieluisimman, markkinat hoitavat tämän ongelman. Sen sijaan suuressa osassa Suomea tätä mahdollisuutta ei ole, ei välttämättä edes kilpailutetussa liikennepalvelussa.

Taksien kiintiö- ja enimmäishintäsääntelystä luopuminen johtanee pienillä kaupunkiseuduilla ja maaseudulla palvelutason laskuun. Yhteiskunnan maksamat kuljetukset sekä kysyntähuiput hoidetaan jatkossakin, mutta päivystysvelvollisuudesta luopuminen johtaa siihen, että muina aikoina taksin saaminen vaikeutuu ja kallistuu. Palvelujen monimuotoisuus todennäköisesti lisääntyy, mutta jostaako hinta esimerkiksi kaluston mukaan? Ammattimainen taksiliikenne tulee vähenemään kannattavuuden heikentyessä osa-aikaisen kysyntähuippuihin tähtäävän ei-ammattimaisen liikenteen ”kuoriessa kerman”. Myös yhteiskunnan kuljetuskustannukset kasvavat seuduilla, joilla kilpailu puuttuu. Asemapaikkasääntelystä luopuminen on pääsääntöisesti hyvä asia pitkien etäisyyksien Lapissa, jossa satojenkin kilometrien mittaisen paluukyydin ajaminen tyhjänä syö toiminnan kannattavuutta ja tehokkuutta. Sen huono puoli on se, että viimeisetkin maaseudun taksit todennäköisesti siirtyvät kuntakeskuksiin, mikä lisää taksimatkan hintaa asiakkaalle, joka asuu kaukana kuntakeskuksesta. Tämä puolestaan lisää kunnille paineita järjestää kuntakeskuksen ulkopuolelta kustannuksellaan entistä enemmän kylien asukkaita palvelevaa asiointiliikennettä. Työmatkaliikenteessä sekä ns. hiljaisen ajan liikenteessä jakamistalous (kimppakyydit) voi olla uusi erinomaisen hyvä mahdollisuus, silloin kun matkustusvirrat ovat niin ohuet, että perinteinen joukkoliikenne ei ole enää kannattavaa ja taksi on liian kallis. Kuitenkin tulee selkeyttää yksiselitteisesti myös ei-ammattimaisen kuljettajan ja asiakkaan vastuut ja oikeudet erilaisissa yllättävissäkin tilanteissa, kuten onnettomuudet ja virheet palvelussa.

Lupien myöntämisen ja niiden valvonnan keskittäminen yhdelle taholle on järkevää. Keskittäminen vähentää viranomaisten työmäärää ja yksinkertaistaa ja tehostaa valvontaa.

Muutosten kustannusvaikutuksia kunnille ja toimivaltaisille viranomaisille on vaikea arvioida etukäteen. Esityksessä tuodaan esille mahdollisuudet ohjata myös rahoitusta jatkossa uudella tavalla. Tällä tulisikin varmistaa, etteivät harvaanasutut alueet joudu uudistuksen maksajiksi, mikäli ne joutuvat jatkossa järjestämään aikaisempaa suuremman osan liikennepalveluista omalla kustannuksellaan. Hallitusohjelman linjausten mukaan kuntien vastuita ei lisätä ilman niiden täysimääräistä kompensatiota.

Torniossa \_\_/\_\_/2016

Kirsi Ylipiessa  
seutulogistikko

Tiedoksi Meri-Lapin seutuliiikennetyöryhmä