

Maakuntahallitus

§ 75

16.05.2016

## Lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi

220/04.00.01/2016

MHS 16.05.2016 § 75

### Tiivistelmä

Esitys liikennekaaresta sisältää monia hyviä tavoitteita. Esimerkiksi uuden teknologian edistäminen on tärkeää. Esitys sisältää kuitenkin myös muutoksia, joiden vaikutukset saattavat olla hyvin haitallisia. Lakimuutos heikentäisi myös edellytyksiä kaupunkiseutujen suunnitelmalliseen kehittämiseen.

Uudistus on mittava ja siksi liikennekaaren uudistus ehdotetaan tehtäväksi kolmessa vaiheessa. Nyt käsillä olevassa ensimmäisen vaiheen ehdotuksessa yhtenäistettäisiin erityisesti maaliikenteen erillisistä substanssilaeista liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset.

### Asian vireilletulo

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Lausuntopyyntö on lähetetty 18.4.2016 ja lausunto on toimitettava sähköisesti ministeriöön viimeistään 23.5.2016.

### Asian taustat

Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.

Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Liikennekaarella ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut olisivat mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja myös tarkoituksenmukaisella tavalla yhdisteltävissä.

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kun palveluja voitaisiin



tarjota, yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, voitaisiin saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Esitys tukee hallitusohjelman tavoitteita kuntien kustannusten karsimisesta sekä kilpailukyvyn vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

## Ehdotus lausunnoksi

### **Uusi teknologia luo uusia mahdollisuuksia**

Uuden teknologian edistäminen on hyvä tavoite. Liikkumis- ja kuljetustarpeiden tyydyttäminen on tärkeämpää kuin se, millä välineillä se tehdään. MaaS- eli liikenne palveluna -ajattelulla voidaan tehostaa liikennejärjestelmän toimintaa ja vähentää kotitalouksien ja yritysten tarvetta omistaa omia autoja. Digitalisaatio mahdollistaa tulevaisuuden liikennejärjestelmän, jossa avointa, reaaliaikaista tietoa ja infrastruktuuria hyödyntämällä voidaan synnyttää uudenlaista palveluliiketoimintaa. Tähän sisältyy merkittävää potentiaalia liiketoiminnalle ja myös uusien työpaikkojen syntymiselle. Hallituksen tavoite nostaa Suomi maailman kärkimaiden joukkoon liikennejärjestelmän tehokkuudessa ja tulevaisuuden liikennepalveluissa on kannatettava. Suomessa tämä kasvu ei kuitenkaan ole vielä lähtenyt liikkeelle, vaikka edellytykset ovat hyvät. IT-osaaminen on Suomessa korkeatasoista ja maassa on korkeatasoinen ja kattava liikenneinfrastruktuuri. Eri liikennemuodot ja niitä koskeva sääntely ovat kuitenkin hyvin fragmentoituneita ja alalle tulon kynnyks korkeat. Jotta uusia digitalisaation mahdollistamia palveluita voisi syntyä, tulee sääntelyä yhtenäistää ja ainakin jossain määrin keventää.

Koska MaaS ei voi ratkaista kaikkia liikkumis- ja kuljetustarpeita, tarvitaan edelleen myös investointeja liikenneinfraan, erityisesti raiteisiin. Jotta voidaan varmistaa, että investointitarpeet kohdistuvat tasapuolisesti, on tärkeää että liikenneverkot pysyvät viranomaisomistuksessa ja niiden kehittämistä jatketaan edelleen eri viranomaisten yhteistyönä laadittujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisesti.

### **Joukkoliikenne kannattaa suunnitella kokonaisuutena**

Kun toimivaltainen joukkoliikenneviranomainen suunnittelee kaupunkiseudun liikenteen kokonaisuutena ja kilpailuttaa sen määrääjäksi kerrallaan, matkustaja voi luottaa asuin- tai työpaikkaa valitessaan siihen että hänen tarvitsemansa linjan liikennöinti on jatkuvaa, vaihdot runkoyhteyksien ja liityntälinjojen välillä ovat sujuvia ja lippujärjestelmä on selkeä. Pääkaupunkiseudulla on toimittu näin jo 1990-luvulta asti. Sen ansiosta kustannukset on saatu kuriin ja joukkoliikenteen suosio on kasvanut. Uudenmaan maankäyttö perustuu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaiseen strategiseen valintaan edistää joukkoliikennettä ja kehittää sitä raideliikenteeseen ja sitä täydentävään bussiliikenteeseen perustuvana kokonaisjärjestelmänä. Raideliikenteen on viime vuosina investoitu runsaasti ja investoinneista olisi nyt tärkeää saada suurin mahdollinen hyöty.

Liikennekaarella halutaan edistää siirtymistä nykyistä enemmän markkinaehtoiseen joukkoliikenteeseen. Se korostaa nopeasti muuttuvaa asiakas- ja yrittäjakeskeistä liikennepalvelua hallitun kokonaisuuden sijaan. Tämä aiheuttaisi toteutuessaan ongelmia nykyisen tasoisen joukkoliikenteen ylläpitämiselle. Joukkoliikennelain kumoaminen poistaisi niin sanotun PSA-suojan, joka nykyisin estää muita liikennöitsijöitä kilpailemasta EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti kertaalleen kilpailutetun liikenteen

kanssa. Jos PSA-suoja poistuu, markkinaehtoinen toimija voi aiheuttaa huomattavaa haittaa kilpailutetulle liikenteelle kilpailemalla sen kanssa eniten käytetyillä reiteillä ja ruuhka-aikoina. Näin joukkoliikenneviranomaisen hoidettavaksi jäisivät vain vähiten kannattavat linjat. Tämä taas pakottaisi joko heikentämään joukkoliikennepalveluita, korottamaan lipunhintoja tai lisäämään kuntien maksuosuutta.

Lakimuutosten myötä markkinaehtoisen liikennöitsijän ei tarvitsisi enää edes ilmoittaa liikenteen aloittamisesta tai lopettamisesta toimivaltaiselle joukkoliikenneviranomaiselle. Esimerkiksi junaliikenteen leikkaukset rantaradalla tänä keväänä pakottivat järjestämään nopeasti korvaavaa liikennettä. Jos liikennekaari toteutuu esitetyssä muodossa, joukkoliikenneviranomaisen olisi jatkossa mahdotonta ennakoida palvelun muutoksia ja esimerkiksi järjestää korvaavaa liikennettä. Liikennekaareen tulee lisätä yksiselitteiset säännöt, joilla varmistetaan että joukkoliikenneviranomaisen saa riittävän ajoissa tiedon tulevista liikenteen muutoksista ja pystyy tarvittaessa kieltämään jo kilpailutettua liikennettä haittaavan toiminnan. Jälkikäteisvalvontaan ja uhkasakkoihin perustuva järjestely ei turvaa matkustajan saamaa palvelua.

Joukkoliikenteen kilpailutuksessa otetaan nykyisin huomioon myös liikennöinnissä käytettävän kaluston kunto ja päästöt sekä matkustajien esteetön kulku. Markkinaehtoiselle liikenteelle riittäisi, että liikenneväline läpäisee katsastuksen. Tämä lisäksi päästöjä kaupunkiseuduilla ja vaikeuttaisi liikkumisrajoitteisten matkustamista joukkoliikenteellä.

Esityksessä ehdotetaan, että lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen pitää olla avoimia muille toimijoille. Tämä helpottaa uusien matkustajille suunnattujen palveluiden kehittämistä. Liikennekaaren maininta lippujärjestelmien yhteensopivuuden minimivaatimuksesta ei kuitenkaan takaa, että kaikki toimijat olisivat mukana samassa lippujärjestelmässä. Jos markkinaehtoisella toimijalla on oma lippujärjestelmänsä, vaihtaminen linjalta toiselle tulee matkustajalle kalliiksi ja joukkoliikennejärjestelmän hahmottaminen on vaikeampaa. Rajapinnat tulee määritellä ja standardoida huolella myöhemmin laadittavassa asetuksessa.

### **Henkilö- ja tavarakuljetukseen tulisi suuria muutoksia**

Uudistus tarkoittaisi merkittäviä muutoksia taksijärjestelmään sekä joukko- ja tavaraliikenteen sääntelyyn merkittäviä kevennyksiä. Sillä olisi merkittäviä vaikutuksia elinkeinojen ja työllisyyden näkökulmasta, koska liikennepalveluista muodostuu suuret markkinat Suomessa ja globaalisti tarkasteltuna. Suomalaiselle tuotannolle ja kaupalle jakelukanavat vientiä ja tuontia varten ovat tärkeitä. Koska logistiikka on yrityksille merkittävä kuluerä, monipuoliset ja tehokkaat liikennepalvelut ovat keskeisiä. Digitalisaatio ja teknologian kehitys avaavat yrityksille mahdollisuuksia päästä kansainvälisille markkinoille ja skaalata liiketoimintaansa helposti uusille markkina-alueille. Uudistuksessa onkin tärkeää tarjota Suomessa toimiville/suomalaisille yrityksille edelläkävijäkotimarkkinat ja referenssejä.

Taksijärjestelmään esitettävillä muutoksilla olisi suuria vaikutuksia taksitoimintaan. Asemapaikkasääntelystä luopumisen riskinä on, että taksipalvelun saatavuus harvempaan asutuilla alueilla heikkenisi. Toisaalta mahdollisuus kuljettaa matkustajia sivutoimisesti muun työn ohessa lisäisi joustavuutta palvelun tarjontaan. Muutosten vaikutuksia haja-asutusalueilla olisi syytä selvittää. Lisäksi lapsia ja toimintakyvyltään eri tavoin rajoittuneita matkustajia palvelevien kuljettajien taustat tulisi varmistaa samalla tavalla kuin muiden näiden ryhmien kanssa työskentelevien.



**Vaikutukset on selvitettävä perusteellisesti**

Uudistuksen kaikkia elinkeinopoliittisia vaikutuksia on vaikea arvioida etukäteen. Osa vaikutuksista on välittömiä ja osa syntyisi vasta useiden kehitysvaiheiden jälkeen pidemmällä tähtäimellä. Uudistus olisi sääntelyä keventävä ja uutta liiketoimintaa mahdollistava. Samalla tulee kuitenkin pystyä turvaamaan yhteiskunnan keskeiset intressit ja kuluttajien asema. Tällaisessa tilanteessa tulee olla joustava myös uudistuksen seuraavissa vaiheissa ja olla valmis korjaamaan mahdollisia havaittuja epäkohtia myöhemmin. Lainsäädännön ei pidä vaikeuttaa kuntien pyrkimystä ylläpitää yhtenäistä joukkoliikennejärjestelmää, joka toimii kestävän liikenteen perustana. Lakimuutosta ei tule tehdä ilman kattavaa vaikutusten arviointia ja avointa keskustelua kuntien ja niiden järjestämää liikennettä hoitavien liikenteenharjoittajien kanssa.

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Vastuujohtaja:

Merja Vikman-Kanerva 040 638 6669

Valmistelija:

Petri Suominen 040 656 4979

**Päätös:**

**Maakuntahallitus päätti antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.**

Täytäntöönpano:

Päätösote: Liikenne- ja viestintäministeriö

Muutoksenhakukielto (Kuntalaki 410/2015 147 §, Kuntalaki 365/1995 91 §)

Otteen oikeaksi todistaa:

Helsingissä 19.5.2016

  
Paula Autioniemi  
Sihteeri



Uudenmaan liitto  
Nylands förbund

OTE PÖYTÄKIRJASTA

---

## Ilmoitus muutoksenhakukiellosta

### Kiellon peruste

Tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta (Kuntalaki 410/2015 147 §, Kuntalaki 365/1995 91 §), koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

