

20.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriölle

HALLITUKSEN ESITYS LIIKENNEKAAREKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Pyydettyinä lausunnonantajana WSP Finland Oy haluaa lausua esityksestä seuraavaa:

Hallituksen pyrkimys liikenteen markkinoiden uudistamiseen on lähtökohtaisesti hyvä. Suomen liikennemarkkinat ovat moneen muuhun länsi-Euroopan maahan verrattuna edelleen melko säännellyt ja perinteisen toimintatavan leimaamat. EU-sääntelyn lisäksi ei pitäisi olla juuri omaa sääntelyä. Koska kyseessä on massiivinen uudistus ja vielä nopeassa aikataulussa, huolellinen valmistelu ja epäkohtien tunnistaminen ennakolta on tärkeää.

Uudistus vaikuttaa monen yrittäjän ja ammatinharjoittajan toimeentuloon ja siksi valmistelussa ja siirtymäkauden ohjauksessa vaaditaan erityistä vastuullisuutta. Huolta täytyy pitää myös niistä, jotka ovat uudistuksessa menettäjiä. Normaali kilpailu yritysten välillä on suositeltavaa. Yksityishenkilöiden ja ammattimaisten toimijoiden rajapinnan hämärtäminen on jo huomattavasti kompleksisempaa ja voi johtaa harmaan talouden ongelmiin.

Hallituksen kärkihankkeisiin kuuluu digitaalisen kasvu ympäristön rakentaminen. Tämä on perusteltua, koska digitaalisuus valtaa kaikki toiminnat, ei vain liikennesektoria. Se tulee vaikuttamaan ihmisten elämäntapoihin sekä elinkeinoelämän toimintamalleihin ja kumpaakin kautta liikenteen ja kuljetusten kysyntään tulevaisuudessa. Samalla avataan mahdollisuuksia aivan uudenlaisten palvelujen tuottamiselle. Pyykimystä on pidettävä hyvänä ja ajan hermolla olevana. Valtion eri sektorien, varsinkin sote- ja opetussektorin täytyy samalla kehittää toimintamallejaan, jotka nyt johtavat päällekkäisyyksiin ja turhiin kustannuksiin henkilökuljetuksissa. Digitalisaatiolla ei kannata kuorruttaa vanhoja rakenteita. Kustannussäästöt ovat hyvin keskeinen ajuri kuntien alueella tapahtuvissa henkilökuljetuksissa.

Kehityksen aikajännteillä on omat lainalaisuutensa. Vaikka teknologia, digitalisaatio sen osana, on voimakas muutosajuri, ei pidä jättää huomiotta muita muutosvoimia, kuten taloudellisia ja poliittisia sekä ympäristön asettamia reunaehtoja. Infrastrukturi ja ihmisten asenteet ovat varsin hitaasti muuttuvia, kun taas teknologian muutos on nopeaa ja hallitsematonta. Ihmisten tarpeiden ymmärtäminen nyt ja tulevaisuudessa on kaiken kehittämisen avain. Jakamistalous on uusi ilmiö, joka voi levitä tiettyjen väestöryhmien keskuudessa varsinkin kaupunkiseuduilla, mutta ei välttämättä koske suuria massoja. Erityisesti täytyy olla tietoinen, että tiettyjä kehityskulkuja ei voida nopeuttaa ja jos halutaankin, se vaatii suuria rahallisia resursseja. Hyvä kysymys voi olla vaikka se, mihin automaation asteeseen pyritään, millä nopeudella ja millä resursseilla?

Markkinoiden avaaminen toimijoille ja liiallisen julkishallinnollisen sääntelyn purkaminen ovat tärkeitä keinoja liikennekaareissa. Kuitenkaan sääntelyyn ei tule suhtautua populistisesti, pitäen sitä pelkästään

pahana, vaan pikemminkin joko tarpeellisenä tai tarpeettomana. Taksiliikennejärjestelmän avaaminen on yksi suurimpia muutoksia nykyjärjestelmään. Taksiliikenne on yksi harvoja saarekkeitä, joka ei ole alttiina vapaalle kilpailulle. Periaatteessa taksiliikenteen avaaminen normaalille kilpailulle on kannatettava asia. Mutta jälleen tullaan maantieteellisen segmentoinnin tarpeeseen. Suomessa, joka on osin kaupungistunut ja samalla suurten harvaan asuttujen alueiden maa, on varmistettava markkinoiden tai peruspalvelujen toimivuus eri alueilla eri keinoin. Kaikkialla ei voi syntyä markkinoita eikä markkinaehtoista kilpailua. Tällöin julkisen vallan roolina on pitää huolta peruspalvelujen turvaamisesta. Jos sitten harvaan asutuille seuduille syntyy uudenlaista digitaaliajan liikennepalvelua, se voi osaltaan korvata julkisen vallan tarjoamaa peruspalvelua ja niin vähentää kustannustaakka valtiolta ja kunnilta.

Ammattipätevyysvaatimuksista tinkiminen ja yrittäjäkoulutuksesta karsiminen eivät kuulosta hyviltä. Yrittäjyyden edellytyksiä hallitus esityksessään juuri korostaa ja siinä koulutus on keskeistä. Markkinaehtoinen toiminta edellyttää hyvää yritystoiminnan hallintaa. Nykyistä järjestelmää voi kritisoida ammattipätevyysien sisällöistä – ne eivät välttämättä vastaa käytännön tarpeita eivätkä motivoi opiskelemaan uutta. Pikemminkin niistä on tullut välttämätön paha, jotka täytyy rahaa vastaan suorittaa viiden vuoden välein. Kurssien valikoima esim. linja- ja kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyysien osoittamiseksi on aivan liian laaja ja niistä voi valita sattumanvaraisesti kokoelman, josta osa ei ole relevanttia ammatinharjoittamisen kannalta. Jos sisältöä oleellisesti kehitettäisiin ja valikoimaa hieman määrätietoisemmin ohjattaisiin tärkeisiin asioihin, kuljettajien motivaatio parantuisi ja parhaimmillaan ammattitaitokin. Ei voi pitää hyvänä, että vastuu henkilöstön pätevyydestä jätetään ainoastaan yrittäjälle. Lopputuloksesta voi tulla kirjava ja se voi vaikuttaa kuljetusten laatuun ja myös liikenneturvallisuuteen. Tarvitaan tarkoituksenmukaista koulututusta, josta on käytännön hyötyä sekä jokin minimitaso vaatimuksille edelleen. Pelkkään toimijoiden harkintaan sitä ei pidä perustaa.

Rajan poistaminen linja-auto- ja taksirytysten väliltä on suositeltavaa. Kuljetuskapasiteetti määrää, millaista kalustoa on milloinkin perusteltua käyttää. Yksityishenkilöiden sallittaisiin suorittaa henkilökuljetuksia aina 10 000 euroon saakka vuodessa. Tämä voi avata tien harmaan talouden harjoittamiseen, varsinkin, kun millään kohtuullisella resurssilla toimintaa ei pystytä kontrolloimaan. Uusien liiketoimintamallien edistäminen sitä vastoin on erittäin suositeltavaa. Digitaalisuus avaa reaaliaikaisen tiedon, josta voidaan nopeasti ja tehokkaasti luoda juuri asiakkaan tarpeisiin soveltuvaa palvelua. Lippu- ja maksujärjestelmien toimivuuden parantaminen Suomessa on tärkeä tehtävä, johon hallitus esityksessään tarttuu. Muutaman miljoonan ihmisen markkina on ollut tässä suhteessa luvattoman pirstaleinen. Tilanne on johtunut mm. IT-teknologian sovellusten kirjavuudesta. Eri alueille on haluttu kehittää omia ratkaisuja ja siitä on syntynyt aikojen saatossa kirjavuutta. Näin pienellä markkinalla riittäisi periaatteessa riittää yksi lipputuote riippumatta missä päin Suomea matkustaa ja millä liikennevälineellä. Sveitsi on jo kauan sitten kehittänyt järjestelmänsä tähän suuntaan ja hoitaa sitten kulisissa kompleksisen tuottojen allokoinnin. Digitalisaatiota pitäisi käyttää järjestelmien kirjavuuden poistamiseen jos mihin.

Tietovarantojen avaaminen nykyistä laajempaan käyttöön on edellytys uusien digitaalisuuteen perustuvien palvelujen synnylle. Samalla täytyy huolehtia tietosuojasta, koska luotettavuus on käyttäjien mielissä reunaehto. Sama pätee yritystiedon suojaukseen. Digitaalisuuteen liittyy myös kyberturvallisuudelle tyyppisiä uhkia, jotka täytyy tuoda julkiseen keskusteluun avoimesti ja etupainotteisesti. Tämä on paras tapa hälventää tietoturvallisuuteen liittyviä uhkakuvia. Tietysti täytyy myös panostaa teknisiin ja toiminnallisiin ratkaisuihin, jotka ylläpitävät turvallisuutta. Viestintä uudistuksesta on tärkeää. Kukaan ei vastusta hyödyllisiä asioita, jos ne oikealla tavalla viestitään. Epäonnistuneesta viestinnästä on kaikilta aloilta kokemuksia, joista kannattaa ottaa opiksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin roolin vahvistaminen on perusteltua. Trafi hallitsee kaikki liikennemuodot, toisin kuin esimerkiksi liikennevirasto. Trafi on luonteva taho hoitamaan tieliikenteen lupahallintoa ajoneuvokannan hallinnan lisäksi. Myös lupakäytäntöjen ja markkinoiden kehittämisen kannalta on hyödyllistä, että yhden ja saman viraston sisällä on käsitys kaikkien liikennemuotojen toimivuudesta.

Kirsi Hautala

Toimitusjohtaja

Jorma Mäntynen

Johtaja, professori

WSP Finland Oy