



Kaisa Saario

LAUSUNTO 23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

Hallituksen esitysluonnos liikennekaareksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on 18.4.2016 pyytänyt lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta liikennekaareksi. Liikennekaarella toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säästöjen sujuvoittamiseksi. Lakimuutosten tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Samalla esitys yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Esitys on ensimmäinen vaihe kolmivaiheisesta kaikkia liikennemuotoja koskevasta sääntelyn kokonaisuudistuksesta. Ensimmäisessä vaiheessa muutokset kohdistuvat tieliikenteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Keskuskauppakamaria käsittelemään lausunnossaan erityisesti esityksen vaikutuksia elinkeinotoimintaan. Keskuskauppakamari lausuu kauppakamareja ja Keskuskauppakamarin liikennevaliokuntaa kuultuaan esityksestä seuraavaa:

Keskuskauppakamari pitää esitystä erittäin ansiokkaana hallituksen norminpurkutavoitteen ja digitalisaation edistämisen näkökulmasta. Sen sijaan Keskuskauppakamari suhtautuu kriittisesti esityksen säädöskohtiin, jotka voivat vääristää yritysten kilpailuympäristöä.

Sääntelyn vähentäminen

Keskuskauppakamari kannattaa liikennekaaren yleistä tavoitetta mahdollistaa liikennesektorin kasvua ja uudistumista sääntelyä ja viranomaisvalvontaa purkamalla. Esityksessä liikenne nähdään asiakaslähtöisesti palveluna ja matkaketju palvelukokonaisuutena.

Esityksessä on monia kannatettavia kohtia, joilla edistetään yritysten markkinoille pääsyä, kilpailua ja joilla puretaan henkilö- ja tavaraliikenneturvatoimien hallinnollista taakkaa. Monet esityksessä ehdotetut muutokset ovat tervetulleita, koska kuljetusala kärsii ylisääntelystä ja osin se on jopa uhannut liiketoimintaa esimerkiksi rajoittamalla ammattikuljettajien saatavuutta.

Elinkeinoelämän näkökulmasta markkinoille pääsyä helpottavia ja toimialaan tasapuolisesti kohdistuvia muutosesityksiä ovat esimerkiksi henkilö- ja tavaraliikenteessä pakollisesta yrittäjäkurssista ja taksialan määrä sääntelystä luopuminen. Jos kuitenkin taksialan määrä sääntelystä luovutaan, se aiheuttaa



kuljettajapulaa alalle, jossa jo entuudestaan on työvoimapulaa. Tästä syystä on tärkeää saada koulutusvelvoitepoisto samanaikaisesti voimaan. Ammattimaisen taksiliikenneluvan muuttaminen ajoneuvokohtaisesta toimijakohtaiseksi lisää markkinalähtöisyyttä, sillä muutos antaa markkinoiden ohjata toimintaa viranomaisen sijaan. Myönteistä on myös se, että kansallisesti säädetystä, markkinaehtoisesta linja-autoliikenteen alalle tuloa rajoittavasta reittiliikennelupavaatimuksesta luovutaan. Joukkoliikennettä koskevia kirjauksia pitäisi kuitenkin täsmentää.

Keskuskauppakamari pitää markkinoille pääsyn kannalta esitystä hyvänä siinä, että henkilöliikennelupa oikeuttaa sekä nykymuotoisen joukkoliikenteen että taksiliikenteen harjoittamiseen. Henkilöliikenneluvalla pitäisi kuitenkin sallia vastaava tavarankuljetusoikeus kuin joukkoliikennelupaan nyt sisältyy. Elinkeinoelämä pitää muutenkin tärkeänä, että raja-aitoja henkilö- ja tavaraliikenteen välillä puretaan niin, että kuljetusten yhdistely onnistuu.

Tavaraliikennelupien voimassaoloaikojen piteneminen kymmeneen vuoteen keventää yritysten hallinnollista taakkaa. Lupahallinnon keskittäminen Liikenteen turvallisuusvirastoon voi tehostaa, nopeuttaa ja yhdenmukaistaa lupaprosessia.

Taksien hintasääntelystä luopuminen voi tuoda alalle uusia erikoistumisen muotoja ja tehostaa kilpailua. Samalla on kuitenkin huolehdittava taksien hinnoittelun läpinäkyvyydestä (palvelun hinnan tai määräysperusteen ilmoittaminen esimerkiksi hinnasto). Tällä hetkellä hinnoittelun joustamattomuus estää kokonaisvaltaisen tuotepaketoinnin. Esimerkiksi Aasiasta tulevat matkailijat toivovat kokonaisvaltaista palvelupakettia, joka sisältää välttämättömät kuljetukset.

Keskuskauppakamari suhtautuu kriittisemmin sellaisiin säädösmuutoksiin, jotka voivat vääristää yritysten tasapuolisia toimintaedellytyksiä liikennesektorilla.

Ei-ammattimainen ja ammattimainen toiminta ja luvanvaraisuus

Liikennekaariesityksen kohdat, jotka käsittelevät pienimuotoista toimintaa ja sen rajaamista luvanvaraisuuden ulkopuolelle, ovat epäselviä ja herättävät jatkokysymyksiä. Pienimuotoisen toiminnan rajaaminen luvanvaraisuuden ulkopuolelle luo riskin harmaan talouden kasvulle, yritystoiminnan epäterveille ketjutusilmiöille ja petoksille sekä vastuu- ja turvallisuusongelmille. Keskuskauppakamari ei pidä norminpurkuhengessä tarkoituksenmukaisena, että esityksellä rakennettaisiin sellainen järjestelmä, joka toimiakseen vaatisi lisävalvontaa ja kuljettajan sekä mahdollisesti myös välityspalveluja tuottavan toimijan hallinnollista taakkaa lisääviä toimia.

Elinkeinoharjoittajien näkökulmasta tasapuolinen toimintatapa on, että korvausta vastaan kuljettaminen on pääsääntöisesti elinkeinotoiminnassa luvanvaraista ja alalle tulon edellytykset ovat yhtäläiset (poikkeussäännöt antavat harkittuja vapauksia ilman lupaa sallittuun kaupalliseen liikenteeseen). Tämä edellyttää kuitenkin sitä, että lupien määrää ei säännösteltäisi ja luvanhakuprosessista tehtäisiin erittäin kevyt ja sujuva. Samalla myös lupien hinnat eivät saisi rajoittaa markkinoille pääsyä.



Lainsäädännön tulee edistää kuljetusyrittäjien tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja tasapuolista kohtelua. Esitys johtaa siihen, että ei-ammattimaiseksi luokitellut toimijat saavat perusteetonta kilpailuetua ammattimaiseen toimintaan verrattuna. Vaikka tämä harvaan asutulla alueilla voikin edistää uusia kuljetuspalveluja, samalla markkinalla toimivia ja samanlaisia palveluita tarjoavia toimijoita ei pitäisi asettaa toisiaan edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan lain esittämällä tavalla. Keskuskauppamari esittää, että lakiesityksen kilpailua vääristävät kohdat poistetaan.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus ja rajapintojen avaaminen

Esityksen tavoite edistää liikennemuotojen yhteensopivuutta ja toimivia matkaketjuja tiedon rajapintoja avaamalla on erittäin kannatettava. Liikenteen palveluketjujen saumattomalla toiminnalla digitalisaatiota hyödyntäen voidaan saada merkittäviä aika- ja kustannussäästöjä. Keskuskauppamari pitää kuitenkin tärkeänä, että rajapintojen avaamisessa turvataan yrityssalaisuudet ja kiinnitetään tietoturvaan ja tietosuojaan huomiota. Näitä asioita ei esityksessä käsitelty.

Elinkeinoelämän näkökulmasta markkinaehtoisien ja julkisesti tuetun liikenteen yhdistämisessä viranomaisen voi tarvittaessa edistää liikennemuotojen yhdistelyä mahdollistajana, mutta kuitenkin ottamatta kaupallista ja operatiivista roolia.

Keskuskauppamari kiinnittää huomiota myös siihen, että julkisista varoista maksettavien kuljetusten yhdistelyä on hidastanut puutteellinen viranomaisyhteistyö erityisesti koulu- ja sosiaalitoimen kuljetuksissa. Myös tähän olisi etsittävä uusia digitaalisuutta hyödyntäviä ratkaisuja, koska erilaisten asiointi-, kuljetus- ja sosiaalipalvelujen yhdistämisessä saataisiin aikaan huomattavia säästöjä. Kilpailuneutraliteetin kannalta olisi tärkeää myös, että velvoite rajapintoja avaamiseen koskisi myös viranomaisia ja julkisesti tuettujen kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä.

Vaikutusarvioinnit

Esityksessä yritysvaikutusten selvittäminen on jäänyt liian pintapuoliseksi. Muutosten vaikutukset henkilö- ja tavaraliikenteessä toimivien yritysten kilpailutilanteeseen olisi arvioitava huolellisesti ennen hallituksen esityksen antamista. Koska esitys on niin kattava ja erityisesti kuljetusalan toiminta- ja sääätely-ympäristöä voimakkaasti muuttava, olisi erittäin tärkeää seurata muutosten myönteisiä ja haitallisia vaikutuksia ja tarvittaessa muuttaa sääntelyä vaikutusten mukaan.

KESKUSKAUPPAKAMARI

Leena Linnainmaa
Varatoimitusjohtaja