



23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriölle 23.5.2016

Eera Oy:n lausunto Liikennekaaresta, lausuntopyyntöönne LVM/2096/03/2015

Kiitämme ministeriötä mahdollisuudesta esittää näkemyksemme luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitys Liikennekaaresta on linjassa hallitusohjelman tavoitteiden kanssa.

On tervettä ja perusteltua, että liikennesektori mielletään jatkossa yhtenä liiketoiminnan osa-alueena, toimialana muiden toimialojen joukossa. Kaupallisen liiketoiminnan ympäristön tulisi olla avoin markkina, jossa on vapaa kilpailu. Mikäli markkinoita ei avata, se heijastuu myös toimialojen kykyyn innovoida ja uudistua. Suomi ei enää ota käyttöön uusinta teknologiaa ensimmäisten joukossa, kuten oli tilanne vielä 1990-luvulla. Taantuminen teknologioissa korostuu liikennesektorilla, jossa on parhaillaan menossa kolme voimakasta vallankumousta: sähköistyminen, automatisoituminen ja digitaalinen palveluistuminen.

Jos Suomi ei kykene mahdollistamaan uusien – ennen kaikkea digitaalisten jakamistalouteen perustuvien – teknologioiden ja niihin perustuvien palveluiden mahdollistamiseen lainsäädännössä, koko innovaatiojärjestelmämme ja –kykymme on vaarassa näivettyä. Liikennekaari-lainsäädännöllä on tässä keskeinen rooli.

Yleistä

Eera Oy on Euroopan johtavia strategiakonsultteja markkinaehtoisen liikenteen alueella. Eera on työskennellyt jo vuosikymmenen ajan uusien digitaalisten markkinoiden avaamiseksi ja uusien liiketoimintamallien kehittämiseksi toimialan yrityksille. Tätä taustaa vasten Eera lausuu asiassa riippumattomana asiantuntijana. Eeran lausunto edustaa liikenteen palveluiden toimialalla olevien yritysten näkemystä toimialan kehittymisestä sekä Eeran omaa asiantuntemusta kansantalouden lainalaisuuksista ja yritysmayönteisen toimintaympäristön kehityksestä.

Eera toivoo, että Liikennekaaren jatkovalmistelussa kiinnitetään erityistä huomiota siihen, että Liikennekaari –lainsäädännön uusien teknologioiden käyttöönottoa edistävät ja uuden liiketoiminnan mahdollistavat keskeiset sisällöt eivät vesity vaan pikemminkin vahvistuvat lakipaketin jatkovalmistelussa:

- 1. Taksin henkilöliikennemonopoli on purettava, digitaaliset palvelut mahdollistettava**
 - Liikennekaareissa esitetään taksin määräkiintiöiden poistamista ja pienimuotoisen kuljetustoiminnan sallimista ilman liikennelupaa myös yksityishenkilölle 10 000 euroon asti.
 - Säädosehdotukset mahdollistavat uusien palvelujen synnyn ja käyttöönoton Suomessa. Suomi hyötyy palveluista konkreettisesti kolmella eri tavalla: a) Kansalaiset saavat parempaa palvelua, b) Liikkumisen kustannukset laskevat, c) kotimaisille digitaalisten liikenteen palveluiden yrityksille avautuu oma kotimarkkina.



- Tekniikka kehittyi tehokkaasti sallivissa olosuhteissa ja teknologian kehityksestä hyöttyi koko yhteiskunta. Tähän mennessä Suomen lainsäädäntö on jarruttanut liikenteen palveluistumisen mahdollistavan teknologian kehitystä Suomessa ja arvokkaat innovaatiot ovat syntyneet ulkomailla ja jääneet sinne. Markkinoiden avautuessa Suomessa myös alan teknologinen kehitys kiihtyy. Tämä auttaa suomalaisia yrityksiä pysymään mukana alati kiihtyvässä teknologioiden kilpajuoksussa.

2. Joukkoliikenteen ja henkilöliikenteen väliset raja-aidat on purettava ja markkinaehtoinen liikenne mahdollistettava

- Markkinaehtoinen liikenne ei saa jäädä Liikennekaaren ulkopuolelle. Rajojen purkamista ei saa vesittää, sillä muussa tapauksessa todellisia muutoksia ja innovaatioita liikenteessä ei tapahdu.
- Onnibussin tultua linja-autoliikenteen markkinoille koko alan kilpailukyky on parantunut. Kuluttajat ovat saaneet lippuja alhaisemmin hinnoin, palvelun taso on parantunut ja linja-autoyhtiöt ovat alkaneet tarjota entistä monipuolisempia oheispalveluita busseissa. Samalla koko markkina on kasvanut ja yhä suurempi osa kuluttajista on siirtynyt käyttämään pitkän matkan busseja henkilöauton sijaan. Kehitys on ollut positiivinen niin ympäristön kuin talouden kannalta. Tiivistetysti voidaan todeta, että ilman markkinoiden vapautumista ja uuden palveluntarjoajan ilmestymistä ei edellä mainitun kaltaista positiivista kehitystä olisi tapahtunut. Liikennekaaren säädösmuutokset tarjoavat saman mahdollisuuden liikenteen kehittämiseen myös muilla liikennesektoreilla.
- Historiallisesti liikenteen kustannuskehitys on ollut negatiivista eikä uusia innovatiivisia palveluita ole syntynyt. Markkinoiden vapautuessa liikenteen palvelukenttä avautuu tehokkaiden ja ketterien toimijoiden vallatessa alaa hitailta palveluntuottajilta.
- Kuluttajan valinnanvapauden kasvaessa myös kustannukset siirtyvät kuluttajalle. Tämä hillitsee tehokkaasti kustannusten paisumista kuluttajien ollessa kuntia kustannustietoisempia liikennepalveluiden käyttäjiä.
- Vapaat markkinat antavat vallan kuluttajille. Palveluiden vapautuessa kuluttaja voi vapaasti määritellä palvelutasonsa hintatietoisuutensa mukaisesti. Jaloilla äänestäminen tehostuu valinnanvapauden kasvaessa, mikä samalla pakottaa palveluntarjoajat tarjoamaan entistä kilpailukykyisempiä tuotteita, jotka vastaavat kuluttajien tarpeita.

3. Yksittäisten liikennepalveluiden erityishuomiot

- Yksittäiset liikennepalvelut ja näiden rajoitteet tulee huomioida lainsäädännössä ja aiemmin raja-aidat mahdollistaneet laintulkinnat tulee purkaa.
- Linja-autoliikenne. Paikallisen linja-autoliikenteen vapauttaminen kilpailulle tehostaa julkisen liikenteen kilpailukykyä henkilöautoihin verrattuna. Samalla se tuo digi ja mobiilipalveluita täydentämään palvelukokonaisuutta.



- Henkilö -ja tavarakuljetusten yhdistäminen. Uudet liikenteen palvelut tehostavat tavarakuljetusten integroitumista muihin liikenteen palveluihin samalla vähentäen yksittäisiä tavaratoimituksia. Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa yksittäiset tavaratoimitukset olisi syytä minimoida, mikäli ne voidaan tehokkaasti toteuttaa osana laajempaa palvelukokonaisuutta.
- Henkilöliikenne Eera näkee liikennekaaren tarjoavan hyvät mahdollisuudet tehokkaan henkilöliikenteen kehittämiseksi. Suomen pitää pystyä hyödyntämään etunojansa ”liikenne palveluna” konseptien johtomaana ja tämän johtoaseman varmistamiseksi tarvitaan sallivaa lainsäädäntöä. Vain näin varmistetaan MaaS -liiketoiminnan kehityksen jatkuminen Suomessa.
- Pienimuotoisen kuljetustoiminnan salliminen 10 000 € saakka ilman liikennelupaa. Eera näkee pienimuotoisen kuljetustoiminnan sallimisen ilman liikennelupaa kannustavan ihmisiä pienimuotoiseen yritystoimintaan, jolla on lukuisia positiivisia vaikutuksia. Tulevaisuuden työnteon ja reaaliaikaisen talouden luonteen vuoksi tämänkaltaisen kannustin, joka ohjaa ihmisiä yritystoiminnan pariin, on erittäin arvokas ja lisää yksilön taloudellisen toiminnan mahdollisuuksia.

Eera Oy ehdottaa, että sinänsä hyvän ja perustellun säädösmuutosesityksen säädösympäristöä vaatimuksia edelleen kevennetään ja markkinan kehittymiseen panostetaan. Eera haluaa kiittää ministeriötä protektionististen ”Suomi-lisien” –poistosta ja erikseen rohkaista Liikenne- ja viestintäministeriötä maksimaalisesti hyödyntämään kansallisen liikkumavaran tulkitessaan EU:n lainsäädäntöä markkinaehtoisuuden näkökulmasta.

Elias Pöyry
Eera Oy
Executive Consultant
elias.poyry@eera.fi
0500 426 125
www.eera.fi