



18.5.2016

kirjaamo@lvm.filiikennekaari@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö

PI 31

00023 Valtioneuvosto

Lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Kiitämme mahdollisuudesta osallistua liikennekaaren valmisteluun ja esittää lausunto esityksestä hallitukselle. Esittämämme havainnot ja kommentit perustuvat liikennejärjestelmän tutkimus-, kehittämis- ja opetustyön myötä Liikenteen tutkimuskeskus Vernessä syntyneisiin ajatuksiin.

Seuraavassa on esitetty havaintoja ja kommentteja liikennekaaren kokonaisuuteen ja osa-alueisiin.

Tarve sääntelyn keventämiseen ja yhdenmukaistamiseen

Liikennekaareissa esitetty henkilö- ja tavaraliikennemarkkinoiden sääntelyn keventäminen ja yhdenmukaistaminen on kannatettava tavoite. Alalla yleisesti ja erilaisissa selvityksissä ja tutkimuksissa on tunnistettu selkeä tarve helpottaa alalle tuloa ja alalla toimimista. Alalle tulon helpottaminen lisää kilpailua ja toisaalta samalla avaa mahdollisuuksia uusille liiketoimintakonsepteille. Toisaalta alalla nykyisin toimivat yritykset näkevät tässä mahdollisia uhkia, minkä johdosta onkin tarve korostaa sääntelyn yhdenmukaisuutta ja sääntelyn noudattamisen valvontaa. Tästä näkökulmasta erityistä huomiota on kiinnitettävä poikkeuksiin, joita sääntely pitää sisällään.

Eräs poikkeus on ei-ammattimaisen ja ammattimaisen toiminnan määrittävä vuotuisen 10 000 euron liikevaihdon raja. Tämä asettaa rajan alittavat toimijat edullisempaan asemaan ja toisaalta voi houkutella eri tavoin kiertämään kyseisen rajan ylittymisen. Liikennekaaren valmistelussa onkin tarve pyrkiä tunnistamaan ratkaisuja, jotka edesauttaisivat rajan – mikäli sen asettamiseen päädytään – noudattamista ja näin estäisivät esimerkiksi verojen välttelyä. Esimerkiksi kaikille toimijoille asetettava velvoite toimittaa asiakkaan lisäksi viranomaisille sähköinen kuitti maksetuista matkoista olisi yksi mahdollisuus pyrkiä estämään harmaata taloutta. Samalla tämä tieto olisi hyvin kiinnostava tutkimus- ja kehittämistoiminnan näkökulmasta. Tätä matkoihin liittyvää tietoa voitaisiin anonyymisti hyödyntää liikennejärjestelmän palvelutason ja liikennemarkkinoiden toimivuuden tarkastelussa, esimerkiksi palveluiden käytön ja hintatason kehityksen seurannassa. Kiinnostavaa olisi seurata mm. missä ja kuinka paljon palveluita käytetään ja missä määrin markkinoilla on toimijoita, joiden liikevaihto on 10 000 euron rajan alla. Tämän pohjalta olisi mahdollisuuksia arvioida mm. millaisia muutoksia markkinoilla tapahtuu lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

18.5.2016

Yksi raja, joka myös on osittain ongelmallinen, on tavarankuljetuslupaan liittyvä ajoneuvojen kokonaismassa, jota ehdotetaan nostettavan 2 000 kg:sta 3 500 kg:an. Siirtyminen EU-sääntelyn mukaiseen korkeampaan rajaan muuttaisi pakettiautojen ja pienten kuorma-autojen välistä markkina-asemaa. Mahdollisena ongelmana ovat ylitäydetyt pakettiautot, joka ei täytä tavoitetta siitä, että eri kuljetustehtävissä hyödynnetään optimaalista kalustoa. EU-sääntelyssä on myös mahdollisuus siirtyä 2000 kg kokonaismassarajaan, jolloin Suomessa nyt tehtävä muutos jäisi väliaikaiseksi.

Liikennekaareen liittyvä yksi poikkeus on autoverotukseen liittyvä taksiautojen verohuojennus. Esityksessä liikennekaareksi todetaan (s. 77 - 78), että *"Kun lupa ei olisi autokohtainen, vaikeutuisi mahdollisuus osoittaa, mitkä autot todella ovat taksiliikennekäytössä. Yritykset, jotka hakevat taksiliikenneluvan, olisivat jatkossakin oikeutettuja verohuojennukseen autoja hankkiessaan. Tämän arvioidaan kannustavan myös muiden toimialojen yrittäjiä hakemaan taksiliikenneluvan ja hyödyntävän verohuojennusta ajoneuvoja hankkiessaan. Tämän muutoksen arvioidaan alentavan autoveron verokertymää."* Kun sääntelyssä ylipäätään halutaan yhdenmukaista, myös tästä poikkeuksesta (taksiautojen verohuojennus) olisi tässä yhteydessä mahdollista luopua. Tämä samanaikaisesti laajentaisi veropohjaa sekä vähentäisi eri toimijoiden ja toimintamuotojen välisiä raja-aitoja, kun myös verotuksellisesti toimijat olisivat samalla viivalla. Markkinoiden kannalta tämä voisi houkuttaa alan toimijoita taksiautojen omistamisen sijaan hankkimaan niitä käyttöön joustavammilla ja vähemmän pääomaa sitovilla ratkaisuilla (leasing ym.), joka osaltaan lisäisi markkinoiden dynamiikkaa. Verohallinnon kanssa on mahdollisesti tarpeen tässä yhteydessä pohtia, millaiset kriteerit asetetaan silloin, kun autoa käytetään kuljetuspalveluiden tuottamiseen, miten mm. auton käyttöön liittyvien kustannuksia voidaan vähentää verotuksessa siten, että eri toimijoiden tasapuoliset toimintaedellytykset turvataan. Samalla tulee huolehtia esteettömällä kalustolla tuotettavien palvelujen tarjonnasta myös tulevaisuudessa.

Osaaminen alan yrityksissä

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikennelupien vaatimuksena on ollut yrittäjäkurssin suorittaminen. Tämä on osaltaan nostanut alalla toimivien osaamistasoa ja varmistanut perusasioiden hallinnan. Kun yrittäjäkurssivaatimuksessa ollaan liikennekaaren esityksessä luopumassa, riskinä on, että koulutuksen aiemmin vahvistama osaaminen alalla mm. lainsäädännön, talouden, turvallisuuden ja tulevaisuuden suunnittelun (pidemmän aikajänteen ottaminen huomioon) osalta heikkenee tulevaisuudessa. Pitkässä juoksussa tämän muutoksen myötä isommat yritykset pärjäävät todennäköisesti paremmin, kun yrittäjäkurssin aiemmin vahvistama liiketoimintaosaaminen heikkenee. Samalla muutosten myötä kuljetuksia tilaavien vastuu lisääntyy, ja kun tilaajavastuussa on jo nykyisin ongelmia, kokonaisuus on haastava. Alan toimijoiden osaamisesta tuleekin pyrkiä pitämään kiinni, ja mieluummin vahvistamaan kuin heikentämään tätä. Samalla on hyvä pitää mielessä alalla toimimisen houkuttelevuus ja koulutuksen yhteys tähän. Voidaanko esimerkiksi ammattipätevyyteen liittyvissä koulutuksissa jatkossa huomioida niitä osa-alueita, joilla osaamisen osalta erityisesti tunnustetaan tarpeita? Digitalisaation edetessä tietotekniset valmiudet on yksi tällainen osa-alue.

18.5.2016

Nykyisellään ammattipätevyyteen liittyvät koulutukset eivät palvele osaamisen vahvistamista parhaalla mahdollisella tavalla.

Haasteena ja mahdollisuutena myös aluehallinnon uudistuminen

Sosiaali- ja terveydenhuollon (sote) uudistamisen myötä sote-kuljetuksiin liittyvät tehtävät ovat siirtymässä maakunnille. Tämä avaa osaltaan mahdollisuuksia yhdistää muita henkilökuljetuksia ja julkisen sektorin tilaamia kuljetuksia sote-kuljetuksiin. Sote- ja maakuntauudistuksen (erityisesti muut maakunnille tulevat, liikenteeseen liittyvät tehtävät) myötä onkin tärkeää tarkastella, että liikenteeseen ja kuljetuksiin liittyvät ratkaisut huomioidaan ylittäen hallintokuntien ja aluehallinnon rajat siten, että syntyy rakenteita ja ratkaisuja, jotka ratkaisevat ongelmia niiden synnyttämisen sijaan. Samassa yhteydessä on tarpeen pohtia, miten yhdistää erilaiset kyytienvälityspalvelut julkisen sektorin tarpeisiin, avata ne samalla muillekin ja yhdistää joukkoliikenteeseen sujuvien matkaketjujen luomiseksi ja toiminnan tehokkuuden saavuttamiseksi.

Markkinoiden murros ja tiedon hyödyntäminen

Digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen on keskeisessä osassa esityksessä liikennekaareksi. Kun markkinoiden avaamisen myötä muutokset liikennepalveluita tuottavien yritysten palveluissa ovat todennäköisesti yhä nopeampia, on tämä haaste sekä tiedon ajantasaisuudelle että palveluiden käyttäjille. Esimerkiksi joukkoliikenteen reittien aiempaa nopeammat ja suuremmat muutokset ovat haaste matkustajille, mutta myös uusille liikenneoperaattoreille ja erilaisille liikkuminen palveluna -ratkaisuille. Riskinä on, että käyttäjille saakka heijastuessaan tämä dynaamisuus vähentää joukkoliikenteen ja uusien liikennepalvelujen houkuttelevuutta ja lisää oman auton käytön houkuttelevuutta. Tämä kehitys olisi äärimmäisen epätoivottava niin liikenteen turvallisuustavoitteiden kuin ilmasto- ja energiatavoitteidenkin näkökulmasta.

Esitetyssä liikennekaareissa on monia muutoksia, jota voimaan astuessaan voivat synnyttää paljon uutta liiketoimintaa. Tällöin markkinoiden avautuessa koetaan murrosvaihe, jonka aikana selviää vähitellen, millaiseksi markkina muodostuu. Matkustajien ja kuljetuspalveluita käyttävien osalta alussa voidaan nähdä vaihe, jossa uusia palveluita tarjotaan markkinoilla totuttua matalammalla hintatasolla. Vasta pidemmällä aikavälillä nähdään, millaiseksi eri näkökulmista kestävä liiketoiminta alalla muodostuu.

Tarve arvioida sääntelymuutosten vaikutuksia

Koska esityksessä liikennekaareksi esitetään tehtäväksi useita samanaikaisia ja vaikutuksiltaan mahdollisesti suuria muutoksia, näiden vaikutusten arviointi etukäteen on hankalaa. Koko liikennejärjestelmän toiminnan kannalta on vaikea arvioida, toteutuuko esityksen myötä ja missä mittakaavassa esimerkiksi tehostumista, päästöjen vähentymistä taikka millaiset turvallisuusvaikutukset esitettävillä muutoksilla on lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

18.5.2016

Myönteiset asiat esille

Esityksessä liikennekaareksi on paljon hyvää. Pohjimmiltaan tavoiteltava mahdollistava lainsäädäntö avaa monin paikoin edelleen perinteisillä toimintamalleilla toimivia liikenteen markkinoita. Taksimarkkinoilla mahdollistuu mm. hinta- ja laatudifferointi ja ylipäättään syntyy mahdollisuuksia uusille liiketoimintamalleille ja jakamistalouden ratkaisuille. Tavoite edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena ja järjestelmän eri osien yhteentoimivuutta on myös erittäin kannatettava. Liikennekaaren valmistelussa onkin jatkossa edelleen hyvä tuoda esille kehittämisen iso kuva ja tavoitteet, joiden takana on laaja yhteisymmärrys ja kannatus.

Liikennejärjestelmän liittyvän tutkimuksen tekijänä Verne haluaa lopuksi korostaa tietoon ja tutkimukseen perustavaa päätöksentekoa ja kehittämistä. Liikennekaaren valmistelussa tutkimusta onkin hyödynnetty näkyvästi. Liikennekaaren muutosten myötä syntyviä vaikutuksia liikennejärjestelmään ja sen tulevaisuuteen tulisi tarkastella jatkossakin. Kiinnostavia näkökulmia ovat mm. liikennejärjestelmän yhteentoimivuus ja tehokkuus. Mitkä tahot huolehtivat liikennejärjestelmän kokonaiskuvasta ja toimivuudesta (mm. saavutettavuus, tasavertaisuus, esteettömyys, hintataso) tulevaisuudessa ja miten?

Lisätietoja:

Heikki Liimatainen, Assistant Professor, Tampereen teknillinen yliopisto
Johtaja, Liikenteen tutkimuskeskus Verne

Tampereen teknillinen yliopisto



Mika Hannula
rehtori



Tiina Äijälä
hallintojohtaja