

Lohettaja: Koivumäki Leila <Leila.Koivumaki@seinajoki.fi>
Lohetty: 24. toukokuuta 2016 15:52
Vastaanottaja: Kirjaamo; Liikennekaari
Kopio: Kokko Juha
Aihe: Liikennekaari/lausuntopyyntö 18.4.2016

LAUSUNTO 23.05.2016
Lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön Liikennekaari- lausuntopyyntö/
Liikenne - ja
viestintäministeriön/Lausuntopyyntö 18.4.2016
Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eriksi siihen
liittyviksi laeiksi

Esitetyt helpotukset tieliikenteen hallinnolliseen työhön ovat pääosin
myönteisiä.
Liikennekaareen kaavailut muutokset mahdollistaisivat koko toimialan
uudistumisen.
Syntyvän kilpailutilanteen vuoksi myös yhteiskunta saattaa saada
kustannussäästöjä
kuljetusten kokonaiskustannustason alentuessa ja kuljetusten järjestämisen
tehostuessa sekä
oletettavasti palvelutason parantuessa. Alkuvaiheessa lakimuutokset saattavat
tosin aiheuttaa
epäselviä tilanteita ja tiedottamisruuhkaa toimivaltaisille viranomaisille.
Palvelutason
parantuminen käytännössä näkyy oletettavasti viiveellä.
On huomattava, että yhteiskunnan viranomaisvelvoitekuljetuksien hankintaan
Liikennekaari
tuo tarpeen määrittellä tarjouspyynnöissä nykyistekin tarkemmin ehdot,
joilla kuljetuksia
hankitaan. Valvonta näyttää siirtyvän nyt etukäteisvalvonnasta jälkikäteen
suoritettavaksi.
Liikenneluvanhaltijan hyvämaineisuuden kriteerien osalta tulisi vaatimuksia
kiristää
Liikennekaaren luonnokseen verrattuna.
Viranomaisyhteistyön kuljetuspalveluja hankkivien/tarvitsevien tahojen
välillä on parannettava
ja pelkoston sektorikohtaisista liikenteen järjestämisistä pitäisi päästä
eroon koko maassa.
Myös toiminta tarvitsee digitalisaatiota ja erittäin vahvaa tahtotilaa
yhteistyöhön.
Lakiluonnokseen onkin sisällytetty säännös yhteistyön tekemisen suuntaan.
Mahdollisuus ottaa jo suunnitteluvaiheessa huomioon tavaroiden kuljettaminen
henkilöliikenteen kanssa yhdessä antaisi yhteiskunnalle mahdollisuuden
merkittäviin
kustannussäästöihin sekä olisi ympäristöystävällisempää.
Järjestelmien toivotaan kehittyvän siihen suuntaan, että asiakas voi itse niin
halutessaan
määrittellä etukäteen reitin ja itse valvoa (omavalvonta) reitin
toteutumista (lyhin reitti, haluttu
reitti, ohjaus/visuaalinen ohjaus, jne).
Koska liikenteen digitalisaatio sekä liikenteiden lippu- ja maksujärjestelmät
eivät ole
lähellä valmiita ja yhteensopivia, olisi syytä keskittyä saamaan nykyiset
ja kehitteillä olevat
järjestelmät toimimaan luotettavalla tavalla mm. yhteistyöllä. Vasta
toimivien
perustoimintojen päälle on sitten varmempaa lisätä uusia toimintoja,
maksutapoja (esim.
digitaalinen palveluseteli) sekä mahdollisia uusia innovaatioita.
Yhdisteltäessä asiakkaita korostuu tietoturvan merkitys. Digimaailmassa sen
merkitys ei

ainakaan vohene. Yleinen tietosuoja-asetus (EU) on hyväksytty huhtikuussa 2016 ja sillä on vuodesta 2018 alkaen merkittävyys, joka pitää jo ottaa huomioon mm. käytettävissä ohjelmissa. Suomen tietoturvastrategia vastannee, että tietoturva otetaan huomioon ja ohjelmien kehittäjät pystyvät vastaamaan samanaikaisesti avoimuuteen ja toisaalta asiakastietojen turvaamiseen. Yksilönsuoja täytyy turvata digitalisaatiosta ja järjestelmien yhteensovituksista huolimatta. Markkinaehtoisesti syntyvät liikenteet jättävät mahdollisuuden myös pienimuotoisemmalle yritystoiminnalle sekä kutsuohjatuille palveluille. Niistä hyöttyneet maaseudun harvemmin asutut alueet. Ei-ammattimaisen henkilökuljetuspalvelujen mahdollistaminen (enintään 10 000 €/edeltä 12 kk, joka olisi itseilmoitettavaa veronalaista tuloa) on kannatettavaa. Sen myötä esimerkiksi maaseutukylässä asuva voi saada lisäansioita, kuljetusta tarvitseva saa tutun kuljettajan, nuori voi saada loppivuoden kestävän lisäansion ja kimmokkeen ehkä yrittäjyydestä, tämä saattaa synnyttää maaseudulle moniyrittäjyyttä jne. Seurauksena olisi kuitenkin tarkennettava siten, että enintään 10 000 €/kalenterivuosi, joka on selkeämpi ilmaisu. On syytä myös tarkentaa ohjeistuksessa, että lasketaan 10 000 € rajaan kaikkien alojen pienimuotoinen toiminta, ei vain Liikennekaaren mahdollistava toiminta? Jos ei-ammattimainen kuljettaja ajaa terveydenhoidollisen matkan, tulee ohjeistuksella tehdä selväksi, kartuttaako tuo matka Kela-kuljetuksen omavastuukattoa vai ei, jotta asiakas tietää tilanteen. Työttömien mahdollisuus ansaita tällä tavalla tulee ratkaista, ettei synny tarpeettomasti karensseja ja työvoimahallinnon toimenpiteitä ja siten yhteiskunnalle lisäkustannuksia. Ansaintamahdollisuus pitäisi sallia, koska parhaimmillaan se johtaa pois työttömyydestä sekä pieni toiminnallisuus estää myös syrjäyttävää elämäntyyliä. Lisäksi ei-ammattimainen kuljetustoiminta on nopeasti lopetettavissa tarvittaessa. Verokertymät toiminnasta voivat tulevaisuudessa olla merkityksellisiä, kun palvelu lähtee kunnolla liikkeelle. Lisätulojen mahdollisuus yksilölle on kuitenkin sitkin merkityksellisempää, joka sekin on yhteiskunnan kannalta hyvä. Toteutuessaan ei-ammattimainen henkilökuljetus tarvitsee erittäin selkeän ja helposti saatavissa olevan ohjeistuksen, jotta viranomaiset eivät ruuhkaudu puhelinneuvonnasta. Taksiliikennelupien osalta olemme huolissamme siitä, onko tulevaisuuden taksinkuljettajilla riittävä alan osaaminen ja pystyvätkö luvanhaltijat osaamista toteamaan ja valvomaan. Taksinkuljettajan palvelun taso pitäisi kyetä varmistamaan jo etukäteen, kuljetuspalveluun tulisi voida luottaa aina. Olemme huolissamme harvemmin asuttujen seutujen ammattimaisten kuljetuspalveluiden saatavuudesta sekä erityisesti niiden kuljetusten hinnoittelusta (etteivät

nouse suhteessa kalliimmiksi), koska ei-ammattimainen toiminta ei sovellu kaikkiin kuljetustarpeisiin. Onko keinoja estää tilanteita, joissa ammattimaista kuljetuspalvelua ei synny markkinaehtoisesti kohtuulliseen hintaan? Mikä taho siitä vastaisi Liikennekaaren mukaan?

Reittiliikennelupakäytännöstä luopuminen on pääosin myönteinen asia. Tämä kuitenkin lisää asiakkaiden epävarmuutta reittitarjonnasta ja voi tulla yllätyksenä kunnillekin. Tulisi olla valtakunnallisesti yksi paikka, johon kaikkien tulee ilmoittaa reittitarjontansa hyvin selkeästi asiakkaan kannalta luettavissa olevaan muotoon. Erityisen tärkeää kuntien kannalta on tietää varhaisessa vaiheessa (tammi-helmikuussa viimeistään), mitkä reitit on käytettävissä koulujen alkaessa ko vuoden elokuussa. Kuntien tilausajotarpeet lisääntyvät, mikäli markkinaehtoinen liikenne loppuu lyhyellä varoitusaikalla. Toimivaltaisilla viranomaisilla pitäisi olla lupa tarkistaa ME-liikenteenharjoittajan rikosrekisteriote ko. liikenteen luonteen niin vaatiessa. Mikäli ME-liikennettä haetaan liikennekokonaisuudesta vain muutamalle kannattavalle vuorolle, jollekään joiden itsekannattamattomien vuorojen kustannukset voivat nousta huomattavasti. Tällöin liikennekokonaisuus voi tulla kalliimmaksi, vaikka osa kokonaisuudesta hoituisi markkinaehtoisesti. Tästä johtuen TVV:lla tulisi olla keinot tarvittaessa torjua kermankuorinta.

Mahdollisista, keskeisistä muutoksista luonnokseen 18.4.2016 verrattuna toivomme saavamme tiivistelmän. Lopullisesta, hyväksytystä Liikennekaaresta toivomme tiedotus-/koulutustilaisuuksia. Vaikka ehdotetut muutokset ovat merkittävät, niin nykytilanne vaatii isoja, rohkeita ja ennakkoluulottomia ratkaisuja.

Seinojoella 23.05.2016
Juha Kokko
Logistiikkapäällikkö
Henkilökuljetuskoordinaattori

Leila Koivumäki