



LiV@eduskunta.fi

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunta perjantai 11.11.2016 klo 11:15 / HE 161/2016 vp / Asiantuntijapyyntö

## **ASiantuntijalausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### **Tausta**

Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla.

Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Liikennekaarella ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuudesta. Myös jakamistalouden tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä edistetään ja madalletaan alalletulokynnystä. Toisaalta voidaan esittää kysymys, että onko alalletulon kynnys todellisuudessa ollut liian suuri koulutusvaatimusten ja vakavaraisuusvaatimusten osalta, mikäli tarkoituksena on tehdä ammattimaisesti kannattavaa ja hyvää palvelutasoa tarjoavaa liiketoimintaa.

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Esitys tukee hallitusohjelman tavoitteita kuntien kustannusten karsimisesta sekä kilpailukyvyyn vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Esitys olisi ensimmäinen osa kolmessa vaiheessa toteutettavaa kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennemarkkinoiden sääntelyn kokonaisuudistusta. Ensimmäinen vaihe koskee pääosin tieliikennettä, jossa on eniten rajoittavia säännöksiä.

### **Aluehallintouudistus**

Aluehallinnon uudistukseen liittyvä työnjako eri organisaatioiden kesken on erityisesti liikenteen osalta vielä ratkaisematta. Maakunnan liitolle ja jatkossa maakunnalle kuuluu vastuu maakunta-kaavoituksesta ja alueellisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen vaikuttaa myös liikennekaaren tavoitteiden toteutumiseen. Liikennekaaren vaikutusarvioinnit tulisikin jatkossa tarkistaa vastaamaan tulevan aluehallinnon tehtävä- ja toimijaratkaisua ja erityisesti suhdetta maakuntahallinnon tehtäviin.

### **Tavara- ja henkilöliikenne**

Esityksessä erotellaan ammattimainen ja ei-ammattimainen liikenne. Ammattimainen liikenne vaatisi edelleen taksiliikenneluvan, henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan, mutta erilaisia vaatimuksia koskien mm. koulutusta kevennettäisiin.

Lapin maakunnan erityisolosuhteissa huomio kiinnittyy liikennemarkkinoiden toimivuuteen harvaanasutuilla alueilla. Taksipalveluiden saatavuus ja siten palvelutaso voi heiketä erityisesti pienillä

paikkakunnilla ja syrjäisillä alueilla, mikäli taksien sijaintipaikan ja päivystysvelvoitteen määrittelystä luovutaan. Esityksessä on määritelty Trafin rooliksi valvoa hinnoittelua, joka on malli hinnoittelun vapautumisen vaikutusten seurantaan, mutta voisiko siihen liittää myös saatavuuden ja palvelun laadun valvonnan eri alueilla. Toisaalta Lapin elinkeinorakenteessa monielinkeinoisuus on maa-seutualueilla tavallista ja pienimuotoinen tulonlisäys voi luoda monialayrittäjille uusia toimeentulon mahdollisuuksia. Pienimuotoisen toiminnan mahdollistamisella ja helpottamisella on merkitystä erityisesti matkailukeskuspaikkakunnilla, joilla liikennepalveluiden kysyntä vaihtelee sesongin mukaan.

Tavaraliikenteessä luvanvaraisuudesta luovuttaisiin pakettiautoilla tapahtuvissa kuljetuksissa, kun kokonaismassaraja lupavaatimuksille nostettaisiin 2 tonnista 3,5 tonniin. Luvanvaraisuuden ulkopuolelle jäisi myös toiminta moottoriajoneuvoilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tavaraliikenteen osalta riskinä on kaksien markkinoiden syntyminen ja harmaan talouden lisääntyminen kuljetusalalle. Tosin esitykseen tuotu liittyminen Trafin rekisteriin varsinaisen liikenneluvan ulkopuolelle jäävissä kuljetuksissa pienentää harmaan talouden riskiä. Käytännössä tämä koskee ainoastaan kevyitä jakelukuljetuksia, joissa suurimmat mahdollisuudet uusiin innovaatioihin todennäköisesti ovat ja siten suuri osa tavaraliikenteestä jää edelleen luvanvaraisuuden piiriin, joten ainakaan Lapin alueella tämä tuo suurimmaksi osaksi uusia mahdollisuuksia. Esimerkiksi verkkokaupan voimakas kasvu luo enenevässä määrin tarpeita uusille energia- ja kustannustehokkaille sekä asiakaspalvelultaan korkealuokkaisille logistisille palveluille.

### **Digitalisaatio ja lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus**

Asiakasnäkökulmaa uudistuksessa edustaa erityisesti liikkumispalveluja koskevien tietojen avaaminen, aikataulu- ja reittitietojen välittäminen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuudesta säätäminen. Tämä on perusedellytys saumattomasti toimivien ja erilaisia liikennemuotojen parhaita ominaisuuksia yhdistävien matkaketjujen muodostamiselle ja siten on hyvä, että liikennekaareissa asetetaan velvoite maksujärjestelmien yhteen toimivuudesta. Lapissa ja varsinkin matkailupaikkakunnilla logistiset haasteet ovat suuret niin matkailualueiden saavutettavuuden ja liityntäliikenteen osalta kuin myös liikkumisessa matkailukeskuksen sisällä. Liikennekaaren tavoite palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteen toimivuudesta luo mahdollisuuksia ”liikenne palveluna” (MaaS) ajatteluun, jolloin digitalisaatiota hyödyntämällä voidaan luoda yhteistyössä käyttäjien, elinkeinoelämän ja julkisen sektorin kesken käyttäjälähtöisiä liikenne- ja kuljetuspalveluita tuottava ja saumattomasti yhteen toimiva liikennejärjestelmä. Kokonaisvaltainen näkökulma liikennejärjestelmästä jää kuitenkin vielä puutteelliseksi ensimmäisessä vaiheessa, kun keskitytään vain tieliikenteen uudistamiseen ja silloin mm. kytkentä lentoliikenteeseen jää avoimeksi ja myös rautatieliikenteen rooliakaan ei ole otettu perusteelliseen tarkasteluun. Siten tavoite saumattomasti yhteen toimivan ja kestävä liikennejärjestelmän aikaansaaminen MaaS –ajattelun kautta ei tule toteutumaan tehokkaasti niin kauan kuin kaikki liikennemuodot eivät ole yhtenäisessä tarkastelussa mukana.

Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten uudistaminen on taloudellisesti merkittävä tavoite ja sen esille nostaminen älyliikenne, digitalisaatio ja liikenne palveluja –ajattelu mahdollistavina tekijöinä on hyvä lähestymistapa tuoda näiden kuljetusten järjestämiseen uutta ajattelua ja innovaatioita kuitenkin hyvä palvelutaso siihen yhdistäen. Aiempien selvitysten perusteella säästöpotentiaali on huomattava ja liikennekaareissa asetettu 10 % säästötavoite saavutettavissa.

### **Jakamistalous**

Lapissa oman auton käyttö on ja tulee myös jatkossa olemaan välttämättömyys. Lapin liikenne-markkinat ovat pienet ja julkinen liikenne paikoin lähes olematonta. Kimppakyytien käyttö on nykyiselläänkin tavallista, mutta pääasiassa yksittäisten ihmisten välisinä sopimuksina. Sosiaalisen median käytön yleistymisen on myös lisännyt tätä perinteistä jakamistalouden mallia. Käytännössä jakamistalouteen siirtyminen on digitalisaation kautta vääjäämätön ja luonteva kehityssuunta myös liikennemarkkinoilla. Liikennekaarella vastataan jakamistalouden ilmiöön ja luodaan kehikko sen toiminnalle. Välitystoiminnan jako ammattimaiseen ja ei-ammattimaiseen palveluun tuo läpinäkyvyyttä ja selkeyttä alan kehittämiseen.

## Lopuksi

Lapin liitto pitää Liikennekaassa esitettyä ajattelutavan muutosta lähtökohtaisesti erittäin tervetulleena uudistuksena ja kokonaisuutena liikennekaariesitys on hyvin perusteltu esitys, jossa on hyvin otettu huomioon aiemmassa lausuntokierroksessa esille tulleet epäkohdat ja huomautukset. Asiakaslähtöisyys ja matkaketjuajattelun kehittäminen ovat hyviä lähtökohtia uudistuksen toteuttamiselle. Esitys myös kannustaa liikennepalvelujen eri osapuolia omaehtoiseen kehittämiseen, uusiin innovaatioihin ja yhteistyöhön uusien liikennepalvelumuotojen tuottamisessa myös erityisolosuhteissa. Positiivista on niin ikään byrokratian purku, sääntelyn keventäminen ja kustannussäästöt sekä yritysnäkökulman ja uusien liiketoimintakonseptien korostaminen. Liikennekaaren uuden markkina-lähtöisen mallin toimivuus Lapin kaltaisella harvaan asutulla alueella tulisi kuitenkin varmistaa esimerkiksi kokeilujen ja kohdennettujen vaikutusten arviointien avulla.

LAPIN LIITTO

Mika Riipi  
maakuntajohtaja

Jarkko Rantala  
projektipäällikkö, TkT  
Lapin saavutettavuuden kattohanke