

Liikennekaaren seurantaryhmän kokous 2.2.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö, Sonckin sali
Puheenjohtaja: Minna Kivimäki, ylläjohtaja (Palveluosasto)

Puheenjohtaja esitteli liikennekaari-lainsäädäntöhankkeen. Sen tavoitteena on tehdä Suomesta liikennesektorin edelläkävijä. Samalla otetaan digitaalisuuden mahdollisuudet täysimääräisesti käyttöön sekä mahdollistetaan uudet innovaatiot ja markkinaehtoisuus. Lähtötilanne on se, että liikenne on yksi tiukimmin säännellyistä toimialoista. Julkisen sektorin rooli on voimakas ja liikennemuodot ovat kehittyneet omilla siiloillaan. Visiona on hallitusohjelmassakin mainittu Liikenne palveluna. Sen myötä mahdollistetaan liikennepalveluiden yhteentoimivuus, yhteentoimivat lippu- ja maksujärjestelmät, tiedon avoimet rajapinnat sekä henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistely.

Lähtökohtana on asiakaslähtöisyys. Markkinoiden toimivuuden varmistamisen ohella pyritään laadun varmistamiseen. Kansallisista erityisvelvoitteista pyritään luopumaan ja pyrkimyksenä on, että julkisesti rahoitetut palvelut eivät veisi tilaa markkinaehtoisilta palveluilta. Eri liikennemuotojen välillä tavoitteena on johdonmukaisuus ja yhteiset pelisäännöt.

Liikennekaari-hanke on osa hallituksen digitaalisen liiketoimintaympäristön rakentamista koskevaa kärkihanketta sekä sääntelyn sujuvoittamista koskevaa kärkihanketta.

Hanke on tarkoitus toteuttaa kolmessa vaiheessa seuraavasti:

- Vaihe 1: 2017
 - Palvelumarkkinat kuntoon
 - Puretaan markkinoilletulon esteitä ja kilpailua rajoittavaa lainsäädäntöä
 - Fokus maantieliikenteessä, jossa eniten rajoittavia säännöksiä
 - Digitalisaation edistäminen
 - Kuljetusten yhdistely
- Vaihe 2: 2018
 - Ammattipätevyysvaatimukset ja koulutus
 - Tiedon luovutus ja rekisterit
 - Hallinnonalan virastojen toimivalta ja tehtävät
- Vaihe 3: 2019
 - Ne liikennemarkkinoiden säännökset, joita ei ole aiemmin katettu
 - Varmistetaan tavoitteiden toteutuminen

Hanke hoidetaan virkamiesvalmisteluin laajalla sidosryhmäosallistamisella. Kaikille avoimet alatyöryhmät on pidetty kolmen teeman osalta (Palvelut, Markkinat ja Tieto). Seuraavat kokoontumiset pidetään helmikuun lopussa ja maaliskuun alussa. Tämän lisäksi on kutsuttu koolle yhteistyöfoorumi, jossa kokoontuvat hankkeen kannalta keskeiset viranomaistahot. Seurantaryhmä seuraa hankkeen etenemistä ja tarkoitus on kokoontua seuraavan kerran lausuntokierroksen jälkeen, kesäkuussa. Lausuntokierroksen aikana järjestetään myös kuulemistilaisuus, johon seurantaryhmä kutsutaan. Hallituksen kärkihankkeiden etenemistä seuraavat ministeriryhmät (mm. Digi2 ja toimintatavat – ministeriryhmä).

Keskustelussa nousi esiin seuraavia teemoja:

- Otettiin esille terminologian autovastaisuus
 - Henkilöautoilla on Suomen kaltaisessa maassa tärkeä rooli liikumistarpeiden täyttämässä
 - Kaupungeissa on vaarana ruuhkautuminen, jolloin joukkoliikenteen edistäminen on kannatettavaa
 - Jakamistalous ja kuljetusten yhdistely tehostaa myös yksityisautoilua; henkilöautot ovat osa sujuvaa matkaketjua, palveluiden ja henkilöautoilun välillä ei ole syytä nähdä vastakkainasettelua
- Osallistamisen vaikutus hankkeen lopputulokseen
 - Lausunnoista kirjoitetaan normaaliin tapaan lausuntoyhteenveto
 - Avoimen valmistelun tarkoituksena mahdollistaa vaikuttaminen sekä myös muutokseen valmistautuminen sidosryhmille
 - Alatyöryhmien keskusteluista yhteenveto ministeriön sivuilla
 - Kaikista keskusteluista saadaan eväitä hallituksen esitykseen
- Jakamistalouden luonne ja sen määrittely
 - Ammattimaisuuden käsitettä on syytä täsmentää, ilmiötä ei itsessään ole tarve rajata tiukkoihin raameihin
 - Tärkeää erottaa esimerkiksi alustatalous ja jakamistalous
 - Valtioneuvostossa toimii TEM:n puheenjohtama jakamistalous-verkosto ja asia koskee liikenteen lisäksi muitakin toimialoja
- Markkinaehtoisuuden käsite
 - Mitä määritellään markkinaehtoiseksi?
 - Liikenteen historiassa tyypillisesti vahva julkisen sektorin rooli, mikä hämärtää markkinaehtoisuuden käsitettä
- Jakamistalousasioiden varjopuoli
 - Pakettiautoliikenteen vapauttaminen poistaa ne kabotaasirajoitusten piiristä
 - Harmaa talous -aspekti
 - Vaarana synnyttää kahdet markkinat ja verotulojen väheneminen
 - Vaikutusarviot tehtävä huolellisesti
- Onko tarkoitus saada liikennekaari kerralla valmiiksi vai onko kyseessä kokeilulaki?
 - Laki elää aina ajassa; tavoitteena mahdollisimman joustava lainsäädäntö, joka luo toiminnalle ennustettavat puitteet
 - Liikennekaaren kolme vaihetta mahdollistaa myös reagointia
 - Lainsäädäntö ei voi olla poukkoilevaa
 - Toimijoilla oltava ennakoitava toimintaympäristö
 - Kaikkea ei voi ennustaa, mutta kehityssuuntia on pyrittävä tunnistamaan
 - Sopimuksilla voidaan edetä joustavammin vrt. lainsäädäntö
- Esteettömyysnäkökulma
 - Miten taataan yhdenvertaisuus?
 - Accessibility Act julkaistiin joulukuun alussa
 - mm. OM:n kanssa käydään keskusteluja asiaan liittyen
 - Miten yhdenvertaisuuslaki soveltuu?
 - Tarvitaanko esteettömän ja saavutettavan kaluston turvaamiseksi uutta lainsäädäntöä tai muutoksia nykyiseen?
 - Nykyisin vaatimuksia erityisesti taksilainsäädännössä
- PSA-suojan mahdollinen poisto
 - Pelkona esitettiin, että PSA:lla saavutetut hyödyt ollaan romuttamassa

- Toimivaltaisilla viranomaisilla on ollut täysimääräiset työkalut käytössä vasta vähän aikaa => vaikutuksia aletaan nähdä vasta hiljalleen
- Ympäristövaikutusten huomiointi ja vaikutusarvioinnit
- Oikeusepävarmuus
 - lainsäädäntö raskas sääntelykeino, tulkintakäytännön muodostumisessa voi mennä jopa 10 vuotta
 - Elinkeinoelämä vaatii jatkuvaa tietoa, viranomaisten kanta hyvä olla selkä
 - Investointeja ei synny, jos tila on epävarma
- Tietoyhteiskuntakaari
 - Vaikka tavoitteena oli keventää sääntelyä, säännösten määrä itse asiassa lisääntyi
 - Sama voi käydä myös liikennesektorilla
- Hankkeen vaikutukset yhdyskuntarakenteisiin ja missä alatyöryhmässä sitä käsitellään
 - Palvelut-alatyöryhmä käsittelee yhdyskuntarakennetta
- Tiedon avoimuus
 - Tuetaanko tiedon avoimuutta lainsäädännöllä?
 - Onko tarve muuttaa palvelusta syntyvä tieto avoimeksi
 - Tarve eurooppalaiselle keskustelulle ja yhteisille ratkaisuille
 - palveluntarjoajat haluavat, että kaikki tieto käytössä, mutta omaa tietoa ei haluta jakaa
- Matkustajanoikeuksiin ja kuluttajansuojaan liittyvät asiat
 - analogiat muille toimialoille
 - Sallitaanko "huono laatu" vai vaaditaanko lakitasolla priimaa?
 - Liikenteessä keskeisenä näkökulmana turvallisuus
 - Viranomaisen palvelutasomäärittely PSA-sopimuksissa
 - Laatuvaatimukset tulevat sopimuksista
 - Laatuvaatimuksilla määritetään, millaisia yrityksiä ylipäättään tulee alalle
 - EU-sääntely antaa liikkumavaraa kansallisessa lainsäädännössä
 - Kuluttajansuojalainsäädäntö ei ulotu liikennepalveluihin kuin osittain
 - Virhesäännösten osalta ollaan yleisten sopimusoikeudellisten ja kuluttajansuojaoikeudellisten periaatteiden varassa

Seuraava kokous sovittiin pidettäväksi 9.6. klo 13-15 LVM:ssä.