

YTY/Antti Aarnio/lk

20.5.2016

1(5)

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.filiikennekaari@lvm.fi

Lausuntopyyntö LVM/2096/03/2015

Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**Lausunnon pääkohdat**

- STTK kannattaa norminpurkua ja taloudellisen dynamiikan lisäämistä Suomessa, mutta korostamme huolellista harkintaa.
- Liikennekaari -uudistuksella ei tule heikentää kuntien mahdollisuuksia järjestää alueellinen liikennejärjestelmänsä. Viranomaisilla tulee säilyttää oikeus asettaa PSA-suojan mukaisia yksinoikeuksia.
- STTK kannattaa nykyisten lukuisien lippu- ja maksujärjestelmien pakottamista yhteensopiviksi ja tietovarannon avaamista. Rajapintojen avaamiseen kohdistuvat kuitenkin suuret tietosuojaja –turva vaatimukset.
- STTK ei kannata ammattimaisen toiminnan luvanvaraisuudesta luopumista alle 10.000 euron korvaustasolla.
- Liikennekaari -esityksessä ei puututa muuhun lainsäädäntöön, kuten verotukseen ja työhön liittyviin lakeihin. Vaikutukset muuhun lainsäädäntöön pitää arvioida uudelleen harmaan talouden torjumiseksi ja säällisten työehtojen takaamiseksi.
- STTK näkee nykyisen taksilupajärjestelmän toimivana emmekä näe tarvetta suunniteltuihin muutoksiin.
- Esitystä liikennekaareksi on täydennettävä erityisesti nykyisin ELY-keskuksissa työskentelevän henkilöstön aseman osalta. Siirtyviä tehtäviä hoitavaa henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset on kirjattava lakiin.

Yleistä

Toimiva liikennejärjestelmä on niin kansantalouden etu kuin myös yksilön kannalta työ- ja vapaa-ajan liikenteessä. Esimerkiksi palkansaajien työmatka (keskiarvo) on jatkuvasti pidentynyt viime vuosikymmeninä. Työmatkaan käytetty aika on pois vapaa-ajasta.

Liikennekaariesityksessä on edistysellinen tulokulma liikenteen kehittämiseen. On tarpeen lähestyä liikennejärjestelmää ja liikkumispalveluja saumattomasti kuluttajaa palvelevana kokonaisuutena. Käyttäjien tarpeisiin vastaaminen on oltava uudistuksen keskiössä. Liikennejärjestelmämme on hajanainen, joten yhteentoimivuuden parantaminen on tärkeää.

On ilmeistä, että uuden teknologian hyödyntäminen vähentää tulevaisuudessa tarvetta liikennemuoto- ja sektorikohtaiseen sekä osin hyvin yksityiskohtaiseen sääntelyyn. Älykkään liikenteen kehittymiselle on tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuuden parantaminen keskeistä. Uutta lainsäädäntöä tarvitaan. Hallituksen esityksen peruslähtökohdat ovat siten oikeita ja kannatettavia.

STTK kannattaa norminpurkua ja taloudellisen dynamiikan lisäämistä Suomessa, mutta korostamme huolellista harkintaa. Kaikki sääntely ei ole turhaa eikä pahasta. Sääntelyllä julkinen valta myös luo edellytyksiä liiketoiminnan kehittymiselle. Digitalisaatio ja erilaisen tietomäärän raju kasvu edellyttävät varmasti myös uudenlaista normitusta yksityisyyden suojaan ja kansalaisten oikeuteen hallinnoida itseään koskevaa tietoa.

Kustannusten karsiminen

Esityksellä tavoitellaan kuntien kustannusten karsimista sekä kilpailukyvyyn vahvistamista elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla. Ajatukset merkittävistä kustannussäästöistä eivät ole kovin realistisia. Ilman julkista tukea joukkoliikenne kaupunkiseuduilla tai haja-asutusalueilla on tuskin nykyistä laadukkaampaa tai edullisempaa käyttäjille.

On tärkeää, että liikennekaari -uudistuksella ei heikennetä kuntien mahdollisuuksia järjestää alueellinen liikennejärjestelmänsä. Esimerkiksi HSL:n toiminta pitää olla myös jatkossa mahdollista. Joukkoliikenteen järjestämisestä saa melko monitulkintaisen kuvan lakiesityksessä.



Liikenteen avoin data

Liikennekaarella ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Palkansaajien kannalta on hyvä asia, että tietopohja avataan ja että nykyiset lukuisat lippu- ja maksujärjestelmät pakotetaan yhteensopiviksi.

Palkansaajien kannalta on myös hyvä asia, että kuluttajalle voitaisiin lakiesityksen tavoitteen mukaisesti tarjota tulevaisuudessa erilaisia ketjutettuja tai paketoituja liikkumispalveluja

Rajapintojen avaamiseen kohdistuvat kuitenkin suuret tietosuoja- ja -turva-vaatimukset. Digitaaliset tietokannat eivät saa vaarantaa matkustajan yksityisyyden suojaa. Edelleen on voitava matkustaa anonyymisti ilman matkustus-/maksukortin tietojen luovuttamista yhteiseen tietovarantoon.

Jakamistalouden edistäminen

Liikennekaari on ensimmäinen hallituksen lakiesitys, jolla pyritään luomaan mahdollisuuksia ns. uuden talouden muodoille (jakamistalous, alustatalous jne). Tämä on iso periaatteellinen esitys.

Kilpailun liikennesektorilla odotetaan johtavan samanlaisen menestystarinan syntyyn, jollaisena telemarkkinoilla pari vuosikymmentä takaperin toteutettu muutos nähdään. Hallituksen esityksessä muistutetaan, ettei kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestäminen ole valtion eikä kuntien lakisääteinen tehtävä. Markkinoiden vapautumiskehitys kotimaan kaukoliikenteessä osoittaa, että uusien toimijoiden mielenkiinto kohdistuu ensisijaisesti maakuntakeskusten väliseen liikenteeseen. Harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa kannattavaa liiketoimintaa on vaikea keskusten ulkopuolella aikaansaada.

Uudet liiketoiminnan muodot (jakamistalous etc.) merkitsevät toteutuessaan uudenlaista työn tekemistä ja vaikuttavat siten väistämättä työlainsäädännön ja muun lainsäädännön soveltamisalaan. Erityisesti esiin nousee kysymys työsuhtesopimusten soveltamisalasta. Vaikutuksia on myös ainakin työaikaan ja vuosilomaan silloin, kun työn tekijä on työsuhteessa tai kun työsuhteen tunnusmerkistö muutoin täyttyy. Näitä ei kuitenkaan ole esityksessä mitenkään käsitelty. Liikennekaari lähtee ajatuksesta, ettei esityksellä puututtaisi muuhun lainsäädäntöön, kuten verotukseen ja työhön liittyviin lakeihin. Vaikutukset

YTY/Antti Aarnio/lk

20.5.2016

4(5)

muuhun lainsäädäntöön pitää arvioida uudelleen harmaan talouden torjumiseksi ja säällisten työehtojen takaamiseksi.

Esityksessä korostetaan, ei-ammattimaisen henkilökuljetustoiminnan mahdollistamisen merkitystä liikkumispalvelujen järjestämisessä maaseudulla. Väestön ikärakenteen vuoksi syrjäseutuja ei voida jättää kimppakyytien varaan. Puhtaasti markkinaehtoinen lähestymistapa ei myöskään tue tavoitetta edistää työvoiman alueellista liikkuvuutta. Työmatkojen pituudella, kestolla ja kustannuksilla on olennainen merkitys.

Esityksestä jää käsitys, että nykyistä liikennelupajärjestelmää pidetään myös harmaan talouden torjunnan kannalta ylimitoitettuna ja raskaana. Harmaan talouden torjunta halutaan jättää verohallinnon, työsuojeluviranomaisten ja välityspalvelujen tarjoajien tehtäväksi (liikenneluvan ja kuljetuskorvausten 10 000 euron määrän ylittymisen selvittämisvelvollisuus). Harmaan talouden torjunnan kannalta tämä on ongelmallista, sillä erityisesti kuljetusyrittäjien käsitykset harmaan talouden kehittymisestä ovat muuttuneet huonompaan suuntaan koko 2000-luvun (Selvitys harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan tehostamiseksi tarvittavista toimenpiteistä. TEM selvitys. Maaliskuu 2016).

STTK ei kannata ammattimaisen toiminnan luvanvaraisuudesta luopumista alle 10.000 euron korvaustasolla.

Vapaa oikeus toimia kuljetuspalvelutarjoajana (alle 10.000 €/vuosi) sotkisi markkinoita melkoisesti. Ongelmaksi nousee erityisesti kuljettajien velvollisuuksien (verot ja muut yhteiskunnalliset velvoitteet) valvonnan toteuttaminen.

Taksilupajärjestelmän muuttaminen

STTK näkee nykyisen taksilupajärjestelmän toimivana, emmekä näe tarvetta suunniteltuihin muutoksiin. Tällä hetkellä taksiyrityksiä Suomessa on noin 9 500, ja niillä on noin 10 000 taksiautoa. Hallitus tavoittelee autojen ja toimilupien keskittämistä harvojen yritysten käsiin tavoitellen joustavuutta markkinoille. Toimilupein keskittäminen harvempien käsiin ei mielestämme paranna taksijärjestelmän toimivuutta tai joustavuutta, eikä ole asiakkaiden edun mukaisista.

YTY/Antti Aarnio/lk

20.5.2016

5(5)

Lupa- ja valvontatehtävien keskittäminen

Jos sääntelyä kaavailulla tavalla kevennetään, on liikenteen lupa- ja valvontatehtävien keskittäminen Liikenteen turvallisuusvirastoon luonteva ratkaisu. Samoin Liikennevirastolle suunniteltujen liikenneverkkoa ja -reittejä sekä palveluja koskevien tietovarantojen ja rekisterien keskittäminen vaikuttaa järkevältä.


Henkilöstövaikutusten arviointi

Hallituksen esityksessä on laajasti tarkasteltu liikennekaaren vaikutuksia elinkeinoelämän ja yhteiskunnan eri osa-alueille ja toimijoille. Sen sijaan henkilöstövaikutusten arviointi on laiminlyöty kokonaan. Hallituksen esitystä liikennekaareksi on täydennettävä erityisesti nykyisin ELY-keskuksissa työskentelevän henkilöstön aseman osalta. Siirtyviä tehtäviä hoitavaa henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset on kirjattava lakiin.

Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry



Antti Palola
puheenjohtaja



Jukka Ihanus
johtaja

Lisätietoja: elinkeinoasioiden päällikkö Antti Aarnio, antti.aarnio@sttk.fi