

Teollisuuden palkansaajat TP ry  
PL 181  
00181 Helsinki

LAUSUNTO

23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi  
liikennekaari@lvm.fi

### **Liikenne- ja viestintäministeriön esitys Liikennekaareksi LVM/2096/03/2015**

Teollisuuden palkansaajat TP ry haluaa lausua LVM:n esityksestä seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriön esitys liikennekaareksi pyrkii edistämään hallitusohjelman tavoitteita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorille. Liikennepolitiikkaa kehitettäisiin liikennepalveluiksi, jotka syntyisivät markkinaehtoisesti ja asiakastarpeiden perusteella.

Esitystä ohjaa ajatus liikenteestä perus- ja julkispalvelun sijaan liikennemarkkinoina. Esityksessä todetaan älyliikenteen oleva kasvava uusi palvelumarkkina, jonka osalta kasvu Suomessa ei ole lähtenyt voimakkaasti liikkeelle.

Suomi on harvaanasuttu maa ja markkinamme ovat pienet, jolloin on kyseenalaista voidaanko liikennejärjestelmän digitalisaatiokehitystä ohjata ainoastaan markkinaehtoisesti. Valtiolla pitäisi olla roolin varmistamisessa, ettei Suomeen seuraavaksi synny digitaalisten palvelualustojen monopoleja, mitkä rajoittavat kilpailua tai korkealla hinnoittelulla sulje pois pieniä toimijoita. Valtiolla voi olla myös kokoava rooli palvelualustojen kehittävien toimijoiden yhteen saattamisessa.

Lakiuudistuksen lähtökohta on varsin hintakeskeinen ja uudistuksen mahdollisista vaikutuksista saatavan palvelun laatuun ei kiinnitetä huomiota juurikaan huomiota. Myöskään palvelujen saatavuutta ei juurikaan arvioida kuin pääkaupunkiseudun ruuhkahuippujen näkökulmasta, muuna aikana tapahtuvan palvelutarjonnan kattavuuteen ei kiinnitetä huomiota. Harvaanasuttujen alueiden palvelutason ennakoita laskevan, mutta sen torjumiseksi ei esitetä keinoja.

### **Liikennepolitiikka ja digitalisaatio**

Teollisuuden Palkansaajat näkee liikennepolitiikan toimivan elinkeino- ja työllisyyspolitiikan edellytyksenä. Julkisen sektorin tulee paitsi mahdollistaa liikenteen toimintaedellytykset, myös tukea ja ohjata tasapainoisen, koko maan kattavan liikennejärjestelmän kehittämistä. Vastuuta kokonaisuudesta ei voi ulkoistaa yksityiselle sektorille.

Suomen kaukainen sijainti markkinoista, pitkät maansisäiset etäisyydet ja ilmasto-olosuhteet tuottavat maan teollisuudelle ja kuljetuksille erityistä kustannusrasitetta verrattuna esimerkiksi muihin EU-maihin. Teollisuuden Palkansaajat katsoo, että toimivan ja kattavan liikennejärjestelmän on Suomessa tulevaisuudessakin perustuttava vahvaan julkiseen ohjaukseen. Liikennejärjestelmän toimivuuden parantaminen on mahdotonta, jos samalla ei sitouduta huolehtimaan liikenneinfran pitkäjänteisestä kehittämisestä. Myös digitaalinen kehitys riippuu siitä, että fyysinen ympäristö on riittävässä kunnossa. Tätä esityksessä ei huomioida.

Liikennekaari on lakihankkeena hyvin kunnianhimoinen. Tavoitteena on ”nostaa Suomi maailman huipulle liikennejärjestelmän tehokkuudessa sekä tulevaisuuden liikennepalveluissa”. Suomi on laaja ja harvaan asuttu maa, jossa liikenteen volyymit ovat kasvukeskusten ulkopuolella pieniä. Silti liikennepalvelujen saatavuus on turvattava kaikille kansalaisille sekä yritystoimijoille myös syrjäseuduilla. Esityksessä kuitenkin keskitytään yhteiskuntapoliittisen ulottuvuuden sijaan liikenteen markkinaehtoisuuden kehittämiseen. On kyseenalaista, onko Suomen olosuhteissa ylipäätään mahdollista toteuttaa liikennepalvelut tasa-arvoisesti markkinaehtoisella mallilla. Palveluiden saatavuus syrjäseuduille ja erityisryhmille edellyttää julkista ohjausta ja tukea.

Liikennekaari perustuu voimakkaasti digitalisaation tarjoamiin mahdollisuuksiin. Tilastokeskuksen (marraskuu 2015) mukaan suomalaisista 16–74-vuotiaista 69 prosenttia on käyttänyt matkapuhelimella internetiä viimeisten 3 kk:n aikana. Ikäryhmästä 16–89-vuotiaat osuus on 62 prosenttia. Nykytilassa liikennepalvelujen saatavuutta ei voida rakentaa yksinomaan verkkopalvelujen varaan.

### **Digitalisaation kustannukset**

Liikennekaaren digitaalisten palveluiden parantamisen useiden tavoitteiden toteuttamisessa nojataan nykyiseen tietoliikenneinfrastruktuuriin, mikä vaatii luonnollisesti jatkuvaa kehittämistä. Palveluverkkojen kattavuuden parantaminen on luonnollisesti operaattoreidenkin tavoite, mutta kustannusten säilyttäminen velvoittavalla lainsäädännöllä ainoastaan verkkopalvelun tarjoajille ei ole pitkällä aikavälillä kestävä ratkaisu vaan digitaalisten alustapalvelutarjoajien tulee osallistua infrastruktuurin parantamisen kustannuksiin erityisesti tilanteissa, missä digitalisoitua liikennejärjestelmä edellyttää merkittäviä erityistoimintoja ja toimintavarmuutta tietoliikenneverkoilta.

### **Säätelyn keventäminen**

Esityksen tavoitteet säätelyn keventämisestä ovat perusteltuja. Se ei kuitenkaan saa tarkoittaa itsetarkoituksellista säätelyn karsintaa, josta seurauksena voi olla tulevaisuudessa tarve aukkojen tilkitsemiseen. Näkymät suhteessa EU-lainsäädännön nykytilaan ja tulevaan kehitykseen jäävät esityksessä ohuiksi.

Liikennepalveluiden markkinaehtoistuminen ja säätelyn voimakas keventäminen tuo markkinoille lisää ulkomaisia toimijoita, mikä voi merkitä suomalaisten työllisyystilanteen heikentymistä entisestään. Harmaa talous on jo nykyisellään kuljetusalalla merkittävä ongelma ja liikenneluvista luopuminen heikentää esimerkiksi pienkuljetuksiin erikoistuneiden toimijoiden kannattavaa yritystoimintaa. Yhdenvertaisten työehtojen valvomiseen ja seurantaan tai harmaaseen talouteen ylipäänsä ei esityksessä kiinnitetä huomiota.

Liikennekaariesityksellä on tarkoitus laajentaa sellaista henkilöiden ja tavaroiden kuljettamistoimintaa, johon ei vaadita liikennelupaa eikä sen harjoittajaan tai kuljettajaan kohdisteta mitään vaatimuksia. Tavaraliikennettä saisi harjoittaa ilman lupaa nykyisen 2 tonnin sijaan aina 3,5 tonniin saakka. Tämä vapauttaisi pakettiautoilla hoidettavan ammattimaisen kuljetustoiminnan viranomaisvalvonnan piiristä, mikä lisäisi kuljetusalalla harmaata taloutta. pakettiautoilla harjoitettava tavaraliikenne siirtyy todennäköisesti nykyistä enemmän Suomen rajojen ulkopuolelta tulevien kuljetusyritysten harjoittamaksi, jolloin valtion verokertymä pienenee ja alan työpaikat vähenevät. TP:n näkemyksen mukaan, ilman liikennelupaa harjoitettavan tavaraliikenteen raja tulee säilyttää nykyisessä 2 tonnissa.

Samoin harmaan talouden torjunnan näkökulmasta, TP:n näkemyksen mukaan lakiesityksestä tulee poistaa kirjaus pienimuotoisen kuljetustoiminnan rajaamisesta lain ulkopuolelle. Perustelemme esitystä sillä, että esitetyn maksimikorvauksen 10 000 euroa viimeisen 12 kk:n aikana valvomisen on mahdotonta.

Lakiesityksestä ei ilmene, miten asiakkaiden oikeusturva tässä pienimuotoisessa kuljetustoiminnassa on taattu, jos jotain vahinkoja tapahtuu henkilöille tai tavaroille, kuka kantaa vastuun ja korvaa vahingot?

### **Rajapinnat**

Ehdotusta rajapintojen avaamisesta voidaan pitää sinänsä myönteisenä aloitteena. Kuluttajan kannalta muutos voi johtaa vaikeaselkoiseen ja etenkin syrjäseuduilla heittelevään hinnoitteluun. Markkinaehtoisesti liikenteen tarjonta painottuu kasvukeskuksiin, mikä voi johtaa syrjäseutujen ja erityisryhmien olottuvissa olevien liikennepalvelujen heikkenemiseen ja/tai korkeisiin hintoihin. Hinnoittelun ohjaamiseen tulee kiinnittää huomiota.

Esityksestä ei selkeästi käy ilmi, miten avoimien rajapintojen kautta kulkevan datan tietoturvaluus järjestetään. Kun rajapinnat avattaisiin, tulee määritellä, miten taksi- ja joukkoliikenteen käyttäjien dataa käsitellään ja millä tahoilla on siihen pääsy. Lainsäätäjän tehtävä on turvata riittävä yksilönsuoja.

### **Liikenneturvallisuus**

Silmiinpistävää on, ettei liikennepolitiikkaa käsittelevässä laajassa lakipaketissa huomioida liikenneturvallisuutta. Taksimatrustajien kohdalla turvallisuus mainitaan, mutta arvioidaan digitaalisen ja jälkiseurannan kitkevän mahdolliset ongelmat. Suuri osa liikenteen regulaatiosta perustuu liikenneturvallisuudelle ja tämä tulisi jatkossakin pitää erityisesti tieliikenteen sääntelyä ohjaavana periaatteena.

Sääntelyn yhtenä tavoitteena on ollut taata hyvä ja tasalaatuinen palvelu sekä hyväkuntoinen ja turvallinen kalusto liikennepalvelun tuottamiseen. Lupamäärien rajoittaminen on taannut liikennöintiä harjoittaville yrityksille turvallisen investointiympäristön, missä kalustoa on ollut hyvä uusia tarkoituksenmukaisessa tahdissa. Ammattiliikenteen kalusto onkin ollut Suomessa kohtuullisen uutta erityisesti kasvukeskuksissa ja pääkaupunkiseudulla. Sääntelyn purkaminen ja voimakas uusi kilpailu voi johtaa tilanteeseen, missä kalustoinvestointien myöhentämisestä tulee yksi kilpailutekijä ja palveluja tuotetaan vanhemmalla, vähemmän turvallisella ja ympäristön näkökulmastakin huonommalla kalustolla.

Vanhemman kaluston käytöstä saattaa tulla ongelma myös julkiselle sektorille, jollei palvelun laatu vastaa enää laajassa mittakaavassa julkisen sektorin käyttötärpeita ja joudutaan tilanteeseen, missä julkinen sektori joutuu hankkimaan omaa kalustoa omien kuljetustarpeiden tyydyttämiseksi.

### **Linja-autoliikenteestä**

Liikennekaareissa esitetyllä, EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisella yksinoikeuksia koskevalla sääntelyllä on merkittäviä vaikutuksia siihen, miten palvelusopimusasetuksen mukaisen ja toisaalta markkinanehtoisen linja-autoliikenteen toimintaedellytykset määräytyvät. Keskeiseen asemaan nousee liikenteen järjestämistapa siinä suhteessa, tekeekö toimivaltainen viranomais EU:n palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuna järjestämistapapäätöksen vai sallitaanko markkinaehtoinen liiketoiminta.

Linja-autoliikenteen kilpailutus on tuonut jatkuvan epävarmuuden ja huolen työntekijöiden työsuhteiden kestosta ja noudatettavista työehdoista. Muutaman vuoden välein toistuva liikenteen kilpailutus on ainainen uhka ja pelko kuljettajille ja muulle henkilöstölle.

Esitämme, että Liikennekaaresta kiinnitettäisiin erityistä huomiota kilpailutuksen toteuttamiseen riittävän ajoissa ja työntekijöiden asemaan kilpailutustilanteessa. Etenkin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten kilpailuttamassa liikenteessä kilpailutusprosessi aloitetaan usein liian myöhään. Tieto kilpailutuksen tuloksesta saadaan niin lähellä liikennevastuun siirtoajankohtaa, ettei kaikkia toimia kuten esimerkiksi kilpailutuksessa hävinneiden yritysten työntekijöiden yhteistoimintaneuvotteluja ja mahdollisia

työsuhteiden irtisanomisia ehditä enää hoitaa yhteistoimintalain ja työ sopimuslain sekä työehtosopimusten mukaisten määräaikojen mukaisesti.

## Lopuksi

Teollisuuden Palkansaajat TP ry:n tavoitteena on, että Suomessa toteutetaan kunnianhimoisesti teollista perustaa ja sen kestävää uudistumista vahvistavaa, vientiä, kasvua ja työllisyyttä edistävää elinkeinopolitiikkaa. Näin turvataan teollisuuden toiminta Suomessa, synnytetään uusia työpaikkoja ja ylläpidetään osaltaan hyvinvointipalvelujen rahoitusta Suomessa.

Suomessa investoinnit ovat supistuneet EU-keskiarvoa enemmän ja erityisesti tehdasteollisuuden investoinneissa. Liikennepolitiikalla pitää tukea ja vahvistaa investointivalmiutta. Tämä tarkoittaa panostuksia tulevaisuuteen myös infrastruktuurissa. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on keskeinen rooli liikennejärjestelmän ja investoinnille myönteisten näkymien rakentajana.

Teollisuuden Palkansaajat katsoo, että teollisuuspolitiikkaan tarvitaan nykyistä merkittävästi määrätietoisempaa otetta. Nykyisen hajanaisuuden sijaan kaikkien ministeriöiden on sitouduttava vientivetoiseen strategiaan aidosti ja toimeenpanon on tapahduttava jäntevästi yli hallintorajojen. Tämän varmistamiseksi toimeenpanon ja koordinoinnin kokonaisvastuun on oltava valtioneuvoston kanslialla.

Teollisuuden Palkansaajat toivoo tulevansa kuulluksi hankkeen jatkovalmisteluissa.

Ismo Kokko  
Pääsihteeri

Teollisuuden palkansaajat  
[ismo.kokko@tpry.fi](mailto:ismo.kokko@tpry.fi)  
040 7325375

Jenni Karjalainen  
elinkeinopoliittinen asiamies

Teollisuuden palkansaajat/Insinööriliitto  
[jenni.karjalainen@ilry.fi](mailto:jenni.karjalainen@ilry.fi)  
040 7515496