VALTIOVARAINMINISTERIÖ

Lausunto

11.10.2016

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijakuuleminen 12.10.2016 klo 11.15-

Hallituksen esitys eduskunnalle liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 161/2016)

Valtiovarainministeriö esittää lausuntonaan seuraavaa.

Valtiovarainministeriö pitää liikennekaarihanketta, jossa uudistettaisiin ja yhdistettäisiin lähinnä tieliikenteen osalta henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset, merkittävänä askeleena kohti toimivampaa ja markkinaehtoisempaa liikennejärjestelmää. Liikennejärjestelmän tehottomuus, yksityisautoiluvaltaisuus ja voimakas sääntely ovat luoneet ympäristön, jonka muuttaminen voi olla haasteellista, mutta muutoksista saatavat hyödyt ovat pidemmällä ajalla huomattavia. Kansainväliset kokemukset vastaavista uudistuksista sekä kansainvälisten organisaatioiden suositukset liikennesektorin avaamisesta on otettava vakavasti. Laajasti arvioiden kansantalouden kannalta on perusteltua edetä esityksen suuntaisesti.

Esityksellä todennäköisesti saavutetaan kansantalouden kannalta monia myönteisiä vaikutuksia kuten liikennealalle tulokynnyksen madaltaminen, tarjonnan monipuolistaminen, sääntelyn keventäminen ja yhdenmukaistaminen, kilpailun lisääntyminen, tuottavuuden paraneminen, hallinnon keveneminen jne. Myönteistä on myös se, että matkustajaturvallisuus ja esteettömyysasiat pyritään silti varmistamaan edelleen jatkossa.

Valtiovarainministeriö
Snellmaninkatu 1 A, Helsinki
PL 28, 00023 Valtioneuvosto
www.vm.fi

Puh. 09 160 01 tai 09 578 11 (vaihde)
Faksi 09 160 33123
valtiovarainministerio@vm.fi
Y-tunnus 0245439-9

id

Esitys mahdollistaa myös julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten kustannusten kasvun hillitsemisen palvelujen lisätarjonnan kautta, mikäli valtion ja kuntien vastuulla olevat lakisääteiset kuljetukset suunnitellaan ja yhdistellään suurempina kokonaisuuksina ja kilpailutetaan asianmukaisesti syrjimättä ketään palvelujen tarjoajaa.

Esityksestä odotettava hallinnollisen työtaakan pienentyminen on myönteistä, mutta tämä edellyttää, että nämä lupamenettelyjen purkamisen kautta syntyvät säästöt myös toteutetaan. Sääntelyn vähentämien ja yksinkertaistuminen edesauttavat yritystoimintaa ja tulojen hankkimista aiempaa enemmän ja laajemmin.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan olennaisia muutoksia taksijärjestelmään. Nykyinen taksiliikennelaki (217/2007) kumottaisiin ja takseja koskeva sääntely otettaisiin uuteen liikennekaareen. Lupakiintiöjärjestelmästä luovuttaisiin ja asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyä muutettaisiin. Taksien hintasääntelystä luopumisella ei ole sellaisia merkittäviä kielteisiä vaikutuksia, jonka takia järjestelmä pitäisi säilyttää. Asiaan liittyy kuitenkin huoli julkisen sektorin kuljetuksista siinä tapauksessa, että tarjonta ei jostain syystä sopeutuisikaan kysyntään. Tätä puolta on syytä vielä arvioida ja kustannuskehitystä seurata ja antaa informaatioita markkinoille, jotta tarjonta ennen pitkää sopeutuisi markkinaehtoisesti.

Vaikka taksialan sääntelyä ehdotetaan kevennettävän merkittävästi, jätettäisiin kuitenkin osa sääntelystä edelleen, mutta selkeytettynä voimaan, jotta vältyttäisiin niiltä ongelmilta, joita muissa maissa on taksimarkkinoiden vapautuksen yhteydessä havaittu ja siten myöhemmin säädetty uudelleen. Liikennesektorin uudistamisella ja kilpailun vapauttamisella saattaa olla suuri vaikutus alan palvelukysyntään ja siten kasvuedellytyksiin.

Tietojärjestelmien rajapintojen avaaminen tulee aiheuttamaan alan toimijoille kustannuksia. Esityksen taloudellisissa vaikutuksissa todetaan, että Liikennekaaren uudistus on pitkälti vastaava kuin velvoitteet, joita on odotettavissa EU:n komission suunnittelemasta multimodaalista matkatietoa koskevan asetuksen velvoitteista. Kustannusten määrä saattaa vaihdella voimakkaasti riippuen esim. käytetyistä tietojärjestelmistä. Liikennevirastolla on valmius tarjota työkaluja rajapintojen avaamiseen pienemmille toimijoille.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuuden tavoittelu olisi jo kansainvälisestikin täysin uutta lainsäädäntöä. Tähän saakka tarvittavaa yhteistyötä ei ole syntynyt ja tämä perustelee uudenlaisen yhdistelmäpalvelujen tarjoamiskonseptin sisällyttämistä esitykseen.

Kotitalouksien menoista liikenne muodostaa toiseksi suurimman menoerän asumisen jälkeen. Liikennemenoista noin 80 % tulee oman auton hankinnasta ja käyttökuluista, kuitenkin oman auton käyttöaste on vain noin 5 %. Lisäksi henkilökilometreistä noin 84 % tehdään yksityisautoilla. Ottaen tämä huomioon, esityksen potentiaaliset hyödyt ovat suuret. Se voisi tuoda lisää liikkumismahdollisuuksia ja vähentää samalla tarvetta yksityisautoiluun ja toisen auton hankkimiseen. Lisäksi julkisen liikenteen hinnat voivat alentua suosituilla reiteillä. Taksipalveluiden tarjonnan kasvu lisää kilpailua.

Vaikutukset kuntien talouteen ja toimintaan

Esityksen yksityiskohtaisia vaikutuksia kuntatalouteen on vaikea ennakoida, koska kyse on mahdollistavasta lainsäädännöstä. Toimivilla liikennepalveluilla on elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kuntien elinvoimaa tukeva vaikutus ja siten merkittävä vaikutus myös kuntatalouteen. Positiivisia kuntatalousvaikutuksia arvioidaan seuraavan erityisesti henkilö- ja tavarakuljetusten tehostamisesta. Negatiivisena vaikutuksena on arvioitu, että esitys saattaisi lisätä julkisen tuen tarvetta kaupunkiliikenteessä erityisesti keskisuurilla ja suurilla kaupunkiseuduilla PSA- suojan poistumisen jälkeen. Negatiivisia vaikutuksia kuntien talouteen saattaa syntyä myös, mikäli liikennepalvelujen saatavuus heikkenee ja hinnat nousevat harvaan asutuilla alueilla. Liikennekaaren kuntataloustalousvaikutukset riippuvat pitkälti siitä kuinka mahdollistavaa lainsäädäntöä hyödynnetään eri viranomaisissa, alan markkinoiden kehityksessä ja siitä kuinka digitalisaatioon perustuvia uusia liiketoimintamalleja kehitetään ja hyödynnetään.

Lopuksi:

Valtiovarainministeriö katsoo, että liikennekaariesityksen ensimmäinen osa on kannatettava esitys. Esityksellä osaltaan toteutetaan hallitusohjelman kärkihanketta digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi. Tällöin luodaan mahdollisuudet uudenlaiselle palveluliiketoiminnalle ja sitä kautta uusien työpaikkojen syntymiselle. Myös julkisesti rahoitetuissa henkilökuljetuksissa on mahdollisuus säästöihin lisääntyvän palvelujen tarjonnan ja kuljetusten yhdistelyn kautta. Näin ollen sääntelyn purkaminen ja liikennesektorin avaaminen kilpailulle on perusteltua säästöjen ja talouskasvun aikaansaamiseksi.

Valtiovarainministeriö
11.10.2016

Elina Selinheimo
Budjettineuvos