LINJA-AUTOLIITTO

20.10.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Helsinki

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

LINJA-AUTOLIITON LAUSUNTO LIIKENNEKAARESTA

Linja-autoliitto lausuu otsikkoasiasta seuraavaa.

Yleistä

Liikennekaari on maanteiden henkilöliikenteen markkinoilla merkittävä lainsäädäntöuudistus. Liikennekaari sallii ja mahdollistaa markkinoiden muuttumisen ja kehittymisen asiakkaiden ja elinkeinonharjoittajien eduksi.

Lainsäädäntökokonaisuus on laaja. Hallituksen esitys on säädösteknisesti valmisteltu hyvin ammattitaitoisesti, varsinkin lyhyeen valmisteluaikatauluun nähden. Yleisellä tasolla Linja-autoliitto puoltaa kuitenkin hallituksen esityksen sääntelytavoitteiden ja -välineiden tarkentamista, jos tarkoituksena on poliittisen kompromissin täsmällisemmän ja tarkkarajaisemman toteuttaminen sääntelytarkkuutta lisäämällä.

Toimialalla on runsaasti huonoja kokemuksia sääntelytarkkuudesta tai paremminkin sen puuttumisesta esimerkiksi joukkoliikennelain yleisluonteisten säännösten ja siten laajan harkintavallan sallivien pykälien soveltamisesta. Liiton arvion mukaan muutos- ja kehitysvaiheessa olevassa toimintaympäristössä on perustellumpaa käyttää parempaa sääntelytarkkuutta kuin odottaa tulkintakäytäntöjen muodostumista korkeimmassa hallinto-oikeudessa – usein vasta vuosien kuluttua.

Liikennekaaren osalta tämä korostuu senkin vuoksi, että liikenne- ja viestintäministeriön nimenomaisena tarkoituksena on arvioida ja esittää muutoksia liikennekaaren sääntelyyn markkinoilta saatavien kokemusten perusteella. Liikennekaaren säännösten elinkaaritarkastelu on jo aikataulutettu.

LINJA-AUTOLIITTO

Julkisen tuen vaikutuksesta henkilökuljetusmarkkinoihin

Liikennekaari ei suoraan vaikuta henkilökuljetusmarkkinoiden julkiseen tukeen muutoin kuin sallimalla ns. palvelusetelin käyttöönoton myös valtion rahoittamassa joukkoliikenteessä. Liikennekaaren soveltamista valmisteltaessa Linja-autoliitto painottaa kuitenkin sitä, että liikennemarkkinoita avaavan lainsäädännön ohella julkista rahoitusta, sen käyttöä ja kohdentumista koskevilla päätöksillä on olennainen vaikutus markkinoihin sekä niiden kehittymiseen ja toimintaan.

Liiton arvion mukaan julkisen tuen markkinavaikutukset, mahdolliset kilpailuvääristymät ja muut julkisen sektorin kilpailuneutraliteettikysymykset ovat nousemassa liikennekaaren jälkeen liikennepolitiikan keskiöön. Julkisen sektorin markkinavaikutuksia ei ratkaista liikennekaaren säännöksin kuin siltä osin kuin ne koskevat palveluseteliä, lippu- ja maksujärjestelmien kilpailutusta, yhteentoimivuutta ja kertalippuja koskevan tukkumarkkinan muodostumista.

Palvelusetelit

Erityisen myönteistä liikennekaaressa on se, että valtion joukkoliikennetukea voitaisiin käyttää digitaalisiin palveluseteleihin. Joukkoliikenteen rahoitusta osoitettaisiin suoraan asiakkaille, jotka omalla kulutuskäyttäytymisellään ohjaisivat liikennemarkkinoiden kysyntää.

Linja-autoliiton tulkinnan mukaan palveluseteleihin käyttöönotto on jo sinänsä mahdollista kuntalaissa tarkoitetun kunnan yleistoimivallan perusteella ja edellyttäen, että maksettava etuus ei muodostu EU-oikeuden mukaisesti kielletyksi valtiontueksi. De minimis -tuki laventaa osaltaan asiakkaille maksettavien etuuksien sallittavuutta.

Siirtymäajan vaikutuksesta

Linja-autoliiton arvion mukaan liikennehallinnossa vain liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenteen turvallisuusvirasto ovat aidosti mukana liikennekaaren toteuttamisessa. Esimerkiksi ministeriön esittämien politiikka- ja tulosohjauslinjausten toteutuminen on osoittautunut Liikenneviraston ja sen ohjauksessa olevien hankintayksiköiden osalta hyvin heikoksi. Ongel-

LINJA-AUTOLIITTO

mallista on, että lainsäädäntötavoitteista huolimatta esimerkiksi valtion viranomaisten sallitaan edelleen jatkavaa liikennekaaren tavoitteiden vastaista käytännön toimintaa.

Liiton erityisenä huolena on se, että julkisen sektorin hankintayksiköt järjestävät ja varmistavat liikenteen hankintansa nykyisen lainsäädännön mukaisesti. Liikennekaaren voimaantuloa odottaessa lain todelliset markkinavaikutukset voivat toteutua julkisen sektorin toimista johtuen laajamittaisemmin vasta 2020-luvulla. Erityisesti lippu- ja maksujärjestelmien osalta on konkreettinen riski siitä, että näitä palveluita tullaan hankkimaan suorahankintoina pitkäaikaisilla sopimuksilla.

Liikennekaaren vaikutukset voivat näistä syistä ja julkisen tuen markkinavaikutuksista johtuen jäädä alkuvaiheessa hallituksen esityksessä arvioitua olennaisesti pienemmiksi.

LINJA-AUTOLIITTO RY

Mika Mäkilä
toimitusjohtaja