Kasvu ja vaikuttaminen osasto/SH 14.11.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

HE 145/2017 vp Hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Pätevyysvaatimuksista

SAK suhtautuu kriittisesti siihen perusajatteluun, ettei lainsäädännöllä enää asetettaisi etukäteisiä kelpoisuuskriteerejä, vaan yritykset vastaisivat itse kelpoisuuksien asettamisesta ja osaamisen varmistamisesta turvallisuusjohtamisjärjestelmissä.

Erityisesti rautatieturvallisuuden kannalta on tärkeää, että jatkossakin liikenteenohjaustehtävissä edelleen määritellään pätevyys- ja terveydentilavaatimukset. Turvallisuutta ei voida jättää yksittäisten toimijoiden johtamisjärjestelmien varaan.

Jatkossa turvallisuustehtävissä voisi olla eri osaamistason omaavia henkilöitä, mikä heikentäisi kokonaisturvallisuutta. Turvallisuuskäytäntöjen hiljalleen tapahtuva eriytyminen heikentäisi pitkällä aikavälillä koko rautatiealan turvallisuuskulttuuria. Rautatieliikenteessä on olemassa suuronnettomuusriski.

Julkisella viranomaistaholla, Trafilla, tulee olla yksiselitteinen vastuu kokonaisturvallisuudesta, mikä ei voi perustua yksinomaan jälkikäteisvalvontaan.

Ammattipätevyydet ovat myös linja-autoliikenteessä liikenne- ja matkustajaturvallisuuden tae. Näitä osin SAK yhtyy AKT ry:n antamaan lausuntoon.

Tietojen avaamisvaade

Yhtenäisten matkaketjujen synnyttäminen edellyttää eri liikennemuotojen yksittäisten matkojen yhdistelyä. Edellytys liikkumispalveluiden syntymiselle on, että kaikkien toimijoiden käytettävissä on kunkin toimijan olennaiset tiedot ja ne jaetaan avoimin rajapinnoin.

Olennaisten tietojen jakamisvelvoite ja avointen rajapintojen vaade ovat periaatteellisesti ehdottoman tärkeitä.

Lentoliikenteessä on jo pitkään ollut käytössä niin sanottu dynaaminen hinnoittelu, jossa hinnat muuttuvat kaiken aikaa kysynnän ja tarjonnan välillä. Lainsäätäjän tulee kuitenkin tarkoin harkita, voidaanko tiedonantovelvollisuutta realistisesti edellyttää lentoliikenteeltä, mikä matkaketjujen rakentumisen kannalta olisi sinänsä perusteltua. Ainakin voimaantuloa tältä osin tulee arvioida kriittisesti, sekä sitä miltä osin dynaamisia hintoja voidaan velvoittaa jakamaan reaaliaikaisesti.

Suomen ei pidä asettaa lentoyhtiöille sellaisia lisävelvoitteita, jotka heikentävät niiden kilpailuasetelmaa, ja sitä kautta Suomen erityisasemaa Euroopan ja Aasian lentoliikenteen solmupisteenä.

Erityisesti juuri mannertenväliset lennot perustuvat lentoyhtiöiden perustamien allianssien yhteistyöhön. Kotimaan lentoyhtiöiden kiinnostavuutta tällaisten allianssien kumppanina ei tule heikentää. Suomen lentoliikenteen kilpailukyky nojaa pääosin Euroopan ja Aasian väliseen liikenteeseen.

Suomi ei voi liikennekaarella muuttaa lentoliikenteen kansainvälisiä käytäntöjä. Sen sijaan Suomen tulee edistää lentoliikenteen kansainvälisen regulaation muutosta ICAO:ssa, jotta olennaisten tietojen jakamisvelvoitteet tulisivat kansainväliseksi käytännöksi.

Lentoliikenne on globaali ja erittäin kilpailtu elinkeino. Globaali säätely on pienen kansakunnan etu.

Matkustajan oikeudet

Matkustajan oikeuksien kannalta kriittinen kysymys on, kuka viime kädessä vastaa usean toimijan toteuttamasta matkaketjusta. Laki velvoittaa välityspalvelun tarjoajan ilmoittamaan minkä tahon puoleen pitää kääntyä.

Matkustajan oikeudet jäävät edelleen epäselvään tilanteeseen. Liikkumispalveluiden odotettavissa oleva nopea kehitys lisää merkittävästi kuluttajariitojen määrää.

Siksi on tärkeää, että oikeusministeriö ryhtyy valmistelemaan lainsäädäntöä matkustajanoikeuksista.

SAK kannattaa puolesta -asiointia ja MyData -periaatteiden toteuttamista. Yksilön oikeus hallita dataansa on perusteltua silloin kuin toimitaan tietosuojalain mukaisesti. Parhaimmillaan yksilö saa enemmän vaihtoehtoja palveluihin.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry