LINJA-AUTOLIITTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
Helsinki

Viite: O 55/2022 vp Liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutukset (EV 27/2017 vp)

Linja-autoliiton lausunto liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutusarvioinnista

Pyydettynä lausuntona Linja-autoliitto lausuu seuraavaa.

Lainsäädännön vaikutusarvioinnit ovat haasteellisia silloin, kun ne toteutetaan itse itseään arvioiden. Nyt puheena olevassa vaikutusarvioinnissa tilanne on juuri sellainen: lainsäädännön onnistumisia korostetaan ja samalla jätetään vähemmälle sitä kritiikkiä, jota arviointiprosessin aikana on esitetty. Epidemiatilanteeseen ajoittunut toteutus antaa myös mahdollisuuden selittää tavoiteltujen muutoksien hitautta tai toteutumattomuutta.

Linja-autoliikenteen osalta selvityksessä todetut havainnot tukevat alan omia näkemyksiä siitä, että merkittävimmät muutokset toteutuivat jo aiemman joukkoliikennelain kautta. Ongelmana on edelleen se, että sääntely ei tue julkisesti järjestetyn ja rahoitetun joukkoliikenteen yhteensovittamista kaupallisesti tarjottujen palvelujen kanssa. Tätä koskevat ongelmat on vaikutusarvioinnissa sivuutettu, vaikka Linja-autoliitto nosti niitä arviointiprosessissa selvästi esiin.

Ministeriö on kyllä havainnut liikenteen monikanavarahoitukseen liittyviä ongelmia ja tulevia sääntelytarpeita. Nämä ovat osa ja olennaisesti edellä kuvattuun liikennepalvelulain sääntelyyn liittyviä ongelmia. Tarkastelutarve on kokonaisuutena laajempi kuin ministeriön selvityksessä on todettu. Tässä tarkoituksessa Linja-autoliiton ensi vaalikauden hallitusohjelmavaikuttamisen tavoitteissa tuodaan tätä esiin tarpeena arvioida uudelleen julkisen liikenteen hankinnat kokonaisuutena, mukaan lukien viranomaisvastuiden (valtio, hyvinvointialueet, kaupungit ja kunnat) tarkastelu ja niiden mahdolliset muutokset.

Liikenteen datapolitiikan osalta olisi perusteltua arvioida uudelleen avoimen datan ja siihen perustuvan liiketoiminnan välistä suhdetta. Aiemmin esimerkiksi Ilmatieteen laitoksen osalta toteutettu avoimen datan politiikka antaa viitteitä siitä, että julkisesti rahoitettavat perusaineistot on syytä tuottaa ja rahoittaa julkisen sektorin kautta. Tähän nähden - erityisesti yritysten oman - tiedon hyödyntäminen jää markkinoiden kautta toteutettavaksi. Liikennepalvelulain osalta näin ei ole käynyt.

Vaikuttaakin siltä, että vasta EU-tasolla valmisteltavina olevat ITS-sääntelyn muutos ja uusi MDMS-sääntely (Multimodal digital mobility services) toteuttavat ne muutokset, joita ei kansallisella tasolla ole kyetty vuosia kestäneen ja laajasti esillä olleen sääntelyvalmistelun kautta saavuttamaan. Tämäkin havainto on omiaan herättämään kysymyksen vaikutusarvioinnin oikeasuhtaisuudesta ja onnistumisesta.

LINJA-AUTOLIITTO

Niin sanotun dataekosysteemin osalta on syytä korostaa tavoitteiden idealistisuutta niihin kilpailuoikeudellisiin lähtökohtiin, joissa jokainen markkinoilla toimiva yritys toimii itsenäisesti ja että vain vaikeasti osoitettavat, kuluttajille hyötyjä tuottavat todennetut hyödyt antavat oikeuden poiketa näistä lähtökohdista. Yritysten kilpailukäyttäytyminen ei edes lähtökohtaisestä perustu sellaiseen yhteistoiminta-ajatukseen, jonka varaan sääntelymalli on rakennettu. Näitä voi pitää keskeisinä syinä sille, että tavoitteet eivät ole toteutuneet.

Kyse ei siis ole toimialan kehittymättömyydestä, vaan markkinoilla toimivien yritysten normaalista toiminnasta. Digiekosysteemiperusteisen sääntelyn ongelmat ovat siksi lähtöoletuksissa ja niiden yhteensopimattomuudessa yritysten markkinatilanteeseen. Kun tämän vielä yhdistää siihen, että julkisella sektorilla on liikennealalla merkittävä rahoittajan rooli, on ilmeistä, että viestintämarkkinaan rinnastettavat markkinamuutokset eivät ole toteutuneet.

Ympäristö- ja erityisesti ilmastopolitiikan osalta ongelma on se, että yksin markkinasääntelyyn keskittyvä sääntely ei tue vihreää siirtymää ja kestävämmän liikennejärjestelmän kehittymistä. Sääntely on edelleen omiaan tukemaa fossiilisiin käyttövoimiin perustuvaa liikennejärjestelmää ilman, että lainsäädäntö aktiivisesti ohjaisi käyttövoimamuutokseen. Vaikutusarvioinnissa esitetyillä perusteilla saavutetaan kyllä taloudellisesti tehokas liikennejärjestelmä, mutta ilmastotavoitteita ei näillä keinoilla toteuteta.

Liikennepalvelulain keskeisin saavutus on se, että liikenteen alalla ei enää ole lainsäädännöllä kilpailulta suojattuja osia tai aloja. Vapaan kilpailun sääntely- ja valvontakeinot ovat sen sijaan olleet sellaisia, jotka eivät ole olleet omiaan toteuttamaan tosiasiallisesti lainsäädännön vähimmäisvaatimuksia, mikä näkyy erityisesti taksialalla, mutta myös linja-autoliikenteessä. Ilmailuala on hyvä verrokki siihen, miten korkeat laatuvaatimukset voidaan asettaa vapaan kilpailun siitä rajoittumatta.

Sääntelyn jatkokehittämisen kannalta keskeistä olisikin varmistaa nykyistä voimakkaammin lainsäädännön tavoitteiden konkreettisten vähimmäistavoitteiden toteutuminen ja se, että sääntelyn tavoitetasoa nostetaan esimerkiksi avoimen datan hyödynnettävyyden laajentamiseksi ja ilmastopolitiikan konkreettiseksi toteuttamiseksi.

Mika Mäkilä
toimitusjohtaja