

Plenum

Tisdag 4.10.2016 kl. 13.59—18.55

7. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 161/2016 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 7 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet, som grundlagsutskottet och ekonomiutskottet ska lämna utlåtande till.

Debatt

14.03 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsiteltävänä on hallituksen esitys eduskunnalle liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennekaari, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Näin voidaan saavuttaa entistä paremmin käyttäjän tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa. Liikenteen palveluistuminen ja uudet palvelumallit ovat merkittäviä tekijöitä vastattaessa myös ilmastonmuutoksen haasteisiin, kun kuljetuskalustoa jaetaan ja käytetään tehokkaammin.

Transportbalken förenar och förnyar person- och varutrafiken och dess reglering. På det här sättet kan vi försäkra att kunderna och konsumenterna har tillgång till nya och kvalitativt bättre transporttjänster. Trafikbalkens utgångspunkt är den att olika modeller kan förenas tillsammans och att vi kan utnyttja den potential som transportsektorn för med sig. På nationell nivå utgår vi ifrån att transporten har en marknadspotential på flera miljarder euro.

Liikennekaarella ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut ovat mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja myös tarkoituksenmukaisella tavalla yhdisteltävissä. Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kun palveluja voidaan tarjota, yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, voidaan saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Esitys tukee myös hallitusohjelman tavoitetta kuntien kustannusten karsimisesta sekä kilpailukyvyn vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla. Samalla edistetään liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Hyvät kollegat, liikennekaaren lähtökohtana on luoda tasapuoliset toimintaedellytykset nykyisille ja uusille toimijoille markkinoilla. Tavoitteena on myös synnyttää uudenlaista alustatalouden yritystoimintaa sekä edistää liikenteen palveluntarjoajien kilpailukykyä.

Liikennekaari helpottaa taksialalle tuloa ja lisää taksitoimijoiden vapautta kehittää omaa toimintaansa. Taksijärjestelmään ehdotetaan olennaisia muutoksia. Tavoitteena on, että sääntelyä väljentämällä ja alalle tuloa helpottamalla alalle syntyy entistä monipuolisempaa yritystoimintaa ja palveluita, alan työllisyys lisääntyy ja erityisesti maaseudulle syntyy nykyistä enemmän tarjontaa.

Ammattimainen taksiliikenne säilyy edelleen luvanvaraisena. Taksiliikenneluvan saamisen edellytyksenä on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa. Lupakiintiöistä luovutaan ja nykymuotoista asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyä muutetaan. Taksinkuljettajalta ei liikennekaareissa enää edellytetä koulutuksen ja kokeen suorittamista. Taksiliikenneluvan haltija vastaa siitä, että kuljettaja osaa palvella asiakasta hyvin. Luvanhaltija vastaa siitä, että kuljettaja on asianmukaisesti koulutettu ja perehdytetty tehtävänsä.

Liikennekaareissa ehdotetaan uusia säännöksiä taksimatrustajan turvallisuuden ja oikeuksien varmistamiseksi. Taksiliikenteessä matrustajaturvallisuus on erityisen huomion kohteena, koska matrustaja on usein yksin ajoneuvossa vain kuljettajan kanssa. Taksinkuljettajan soveltuvuutta koskeviin vaatimuksiin on sen vuoksi kiinnitetty esityksessä erityistä huomiota. Taksinkuljettajan on täytettävä tiukemmat vaatimukset kuin lasten kanssa työtä tekevän henkilön. Tämä on tiukennus siihen, mitä nyt voimassa olevassa taksiliikennelaissa vaaditaan. Lisäksi kuljettajalle asetetaan liikenneturvallisuuteen ja eri matrustajaryhmien huomioimiseen liittyviä lisävaatimuksia.

Taksiliikennettä saa harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija. Toimijoiden on ilmoitettava asemapaikkansa ja päivistysaikansa eli pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa määräyksen taksiliikenteen palveluiden hinnoista, jos hinnat nousevat kohtuuttomiksi. (Vasemmalta: Mitä on kohtuuton?)

Joukko- ja tavaraliikenteen sääntelyyn ehdotetaan merkittäviä kevennyksiä. Pakollisesta yrittäjäkoulutusvaatimuksesta ehdotetaan luovuttavan. Kansallisia lisävaatimuksia poistettaisiin hallitusohjelman tavoitteiden mukaisesti sieltä, missä toiminta perustuu EU-lainsäädäntöön. Henkilö- ja tavaraliikennelupaa ei edellytetä toimintaan traktoreilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kokonaismassaan liittyvä tavaraliikenteen luvanvaraisuuden raja nostetaan 2 tonnista 3,5 tonniin, mikä vaikuttaa erityisesti pakettiautoilla harjoitettavaan toimintaan. Kaupallista tavaraliikennettä harjoittavien pakettiautojen, joiden kokonaismassa on yli 2 tonnia, on rekisteröidyttävä Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Liikennekaari tukee harmaan talouden estämistä. Digitalisaation myötä harmaata taloutta torjutaan entistä tehokkaammin sähköisillä palveluilla ja maksuvälineillä. Liikennekaaren myötä myös välityspalvelun tarjoajalla on seuranta-ilmoitusvelvollisuus maksamistaan korvauksista. On tärkeää huomioida, että tämä velvollisuus koskee muun ohella myös palveluntarjoajia ja näin myös Uberia.

Liikennekaaren lausunnoilla olleessa esitysluonnoksessa ehdotettiin, että pienimuotoinen, alle 10 000 euron vuosittainen kuljetustoiminta sallittaisiin ilman liikennelupaa. Tästä luovuttiin lausuntokierroksen jälkeen. Lupavaatimus koskee näin myös pienimuotoista tulonhankkimistarkoituksessa harjoitettua toimintaa.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Joukkoliikenteen harjoittajia koskenut kansallinen vaatimus erillisestä reitti- ja kutsuliikenneluvasta poistetaan. Toimijan on kuitenkin ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, muutoksista ja lopettamisesta vähintään 60 päivää etukäteen. Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyttä kevennetään ja selkiytetään niin, että sääntely kohdistuu entistä täsmällisemmin ammattimaiseen toimintaan. Joukkoliikenneviranomaisen voi jatkossakin asettaa EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisen yksinoikeuden tietyille reiteille.

Tulevaisuuden liikenteen kannalta olennaista on, että tiedot ja tietojärjestelmät ovat yhteentoimivia ja rajapinnat avoimia. Liikennekaareissa esitetään, että liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot avataan. Liikennekaareissa säädetään myös lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut ovat mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja myös tarkoituksenmukaisella tavalla yhdisteltävissä. Suomi voi tässäkin olla suunnannäyttäjä niin, että saamme toimivat matkaketjut myös rajojemme ulkopuolelle.

Arvoisa puhemies! Liikennekaari on valmisteltu poikkeuksellisen laajassa ja avoimessa yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Esitys on myös ollut käsiteltävänä lainsäädännön arviointineuvostossa, joka on antanut asiasta lausunnon. Lain on tarkoitus tulla voimaan 1. päivänä heinäkuuta 2018. Tämä mahdollistaa sen, että alan nykyisillä toimijoilla on riittävästi aikaa mukauttaa toimintansa uuden lainsäädännön mukaiseksi.

Liikennekaari on Euroopassa ainutlaatuinen lainsäädäntöhanke. Se velvoittaa liikennesektorin ottamaan käyttöön kaikki digitalisaation mahdollisuudet avaamalla tietorajapintoja julkiselle ja yksityiselle palveluntuottajalle asettaen asiakkaan ja asiakkaan tarpeet palvelun lähtökohdaksi.

Arvoisa puhemies! Liikennekaari on erinomainen mahdollisuus Suomelle olla edelläkävijä digitalisaation ja teknologian kehityksessä. Toivon tästä hyvää keskustelua tälle päivälle. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Tästä ministerin esityksestä ja hallituksen esityksestä on varmaan tarpeen käydä pieni debatti. Avaan mahdollisuuden siihen. Pyydän nyt niitä edustajia, jotka haluavat käyttää vastauspuheenvuoron debatissa, nousemaan ylös ja painamaan V-painiketta. Tarkoitus on, että käymme maksimissaan noin puolen tunnin mittaisen debatin tässä, ja sen jälkeen kuuntelemme ministeriä ja jatkamme eteenpäin.

14.12 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Joukkoliikenteen digitalisaatio ja MaaS:n synnyttäminen Suomeen on liikennekaaren ydinasia ja ydinkysymys ja siihen liittyen maksurajapintojen aukaisu. Tässä asiassa on minun mielestäni kiirehdittävä jo pikkasen etukäteen. Esimerkiksi valtionyhtiöt, kuten VR, voivat olla esimerkkeinä tässä ja kiihdyttää tätä toimintaa rajapintoja aukaisemalla.

Toinen asia, mitä itse perussuomalaisena kansanedustajana huomioitsen tässä: Liikenneketjujen luotettavuus on erittäin tärkeää sille, että MaaS ylipäättään säilyy, ja tervehdin ilolla sitä, että taksin lupaehtoisuus pysyy jatkossakin.

Ministerille nopea kysymys loppuun: (Puhemies koputtaa) Lakipaketti on iso, ja siinä on paljon korjattavaa. (Eduskunnasta: Oho!) Ovatko ministeriön virkamiehet valmistautuneet (Puhemies koputtaa) sitten näihin pieniin korjaustoimenpiteisiin?

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

14.14 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sinänsä tämä liikennekaaren perusidea digitalisaation ja avoimien rajapintojen hyödyntämisestä sisältää suuria mahdollisuuksia Suomelle ja toivottavasti myös uutta työtä tässä tilanteessa, jossa me kaikki työpaikat tarvitsemme. Mutta jos mietitään tätä taksialaa tässä liikennekaaressa, niin täytyy sanoa kyllä, että perussuomalaiset söivät jälleen kerran yhden lupauksistaan. Koko kevään ja koko kesän olemme kuulleet eri medioista, että perussuomalaiset eivät ole tämän laajan taksialan vapauttamisen kannalla, ja nyt se sitten on tässä liikennekaaren kylkiäisenä kylläkin tulossa.

Mutta ministerille olisin esittänyt muutaman kysymyksen: Maaseudulla ollaan todella huolissaan siitä, miten käy päivystyksen kiireisimpien aikojen ulkopuolella. Samaten ollaan todella huolestuneita taksipalveluiden ylihinnittelusta jatkossa, ja tässä esityksessä ollaan kaavailtu, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi asettaa tarvittaessa näitä enimmäishintoja, jos hinnat nousevat kohtuuttomiksi. (Puhemies koputtaa) Millaisia resursseja tähän on käytettävissä, jos ja kun tämä lakipaketti näin menee eteenpäin?

14.15 **Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kokonaisuutena arvioiden tämä lakipaketti, liikennekaari ykkönen, on hyvä, ja hyvä, että se vihdoin saatiin eduskuntaan. Se esitys, joka keväällä julkiseen keskusteluun alistettiin, on jalostunut varsin mukiinmenevään muotoon nyt tänne tullessaan. Digitalisaatio saa ison loikan. MaaS eli liikkuvuus palveluna etenee. Matkajärjestelmät, matkaketjut mahdollistuvat ja yhdistyvät toisiinsa, integroituvat, ja voidaan suunnitella ja ostaa matkalippuja paljon kätevämmiin ja helpommin.

Monia hyviä piirteitä on matkan varrella tullut tähän esitykseen: Se kymppitonnin firaa-belikuskaussääntö poistui, tai ehdotus siitä poistui. Taksilupa tarvitaan edelleen, ajolupa tarvitaan edelleen takseissa. Taksien on oltava rekisteröity Suomeen, ja niin edelleen.

Kokonaisuutena arvioiden, herra puhemies, tämä esitys tulee varmasti viemään Suomen liikennejärjestelmän uuteen aikaan ja mullistamaan niitä tapoja, joilla tässä maassa jatkossa liikutaan.

14.16 **Jyrki Kasvi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Julkisuudessa on tosiaan puhuttu paljon siitä, että liikennekaari ei ole ottanut huomioon Uberia ja muita jakamistalouden liikennepalveluita. Kuitenkaan en löydä tästä liikennekaaresta sellaista kohtaa, joka itse asiassa edes häiritäisi Uber-kuskiensa toimintaa, edellyttäen että he hankkivat taksiliikenneluvan, jonka saatavuutta ei siis rajoiteta. He voivat sen jälkeen ajaa laillisesti ja käyttää Uberin kyydin välitys- ja maksupalvelua, (Eduskunnasta: Juuri näin!) ajaa niitä kyytejä sitten yli tai alle kymppitonnin vuodessa. Olenko ymmärtänyt oikein? (Eduskunnasta: Oikein!)

14.17 **Mirja Vehkaperä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Suomi on harvaan asuttu pitkien etäisyyksien maa. Meidän tavaravirrat ovat aika ohkaisia. On hyvä, että liikennekaaressa nyt olemme pystyneet tuomaan liikennepalvelut 2020-luvulle ja valmistamaan itsemme siihen, että logistiikka, palveluiden ja ihmisten ja tavaroiden liikkuvuus, voi olla ja sen pitää olla Suomelle kilpailuetu ja -valtti. Siksi on hyvä, että matkakettuja mietitään niin, että kaikki kulkuvälineet ovat mukana. Toinen vaihehan on tulossa liikennekaaresta pian, että tämä on vasta alkusoittoa. On hyvä, että matkaketjuissa ovat mu-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

kana myöskin taksit, jotka säilyvät luvanvaraisena, ja se turvaa meillä palvelut niin maalla kuin kaupungeissakin.

14.18 Katja Hänninen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenteen kokonaisvaltainen uudistaminen on todellakin tärkeää. On hienoa, että saamme nyt vihdoin ryhtyä käsittelemään monia ex-liikenneministeri Merja Kyllösen alulle panemia uudistuksia. (Välihuutoja) Kuitenkin tuntuu valitettavasti siltä, että ministeri Bernerin käsissä tämä liikenneuudistus on nyt supistunut ideologiseksi yksityistämiseksi ja sääntelyn purkamiseksi.

Erityisen huolissani olen taksilupien hinta- ja määrä sääntelystä luopumisesta. Sillä voi olla arvaamattomia vaikutuksia. Kaikella todennäköisyydellä suurissa kaupungeissa yritykset aloittavat hintakilpailun kohti pohjaa, samalla kun harvempaan asutulla alueella hinnat nousevat. Kysyisinkin teiltä, ministeri Berner: voisitteko konkretisoida, mistä käytännössä saadaan säästöjä harvaan asutulla alueella, vai onko todellakin niin, että suurissa kaupungeissa hinnat laskevat ja maaseudun asukkaat joutuvat tässäkin uudistuksessa maksamiehiksi?

14.19 Stefan Wallin r (vastauspuheenvuoro): Puhemies, talman! Trafikpolitiken är en mångdimensionell helhet där det lätt går så att det är de stora trafikformerna, de stora projekten, som stjäl uppmärksamheten. Ändå är det så att det också finns mindre helheter som kanske i den stora helheten är små, men lokalt och regionalt livsviktiga. Hur ser ministern på skärgårdstrafikens framtid, denna landsväg över vatten?

Arvoisa puhemies! Saaristoliikenne on ehkä kokonaisuutta ajatellen hyvinkin pieni osa tätä liikennekaarta, mutta paikallisesti ja alueellisesti aivan elintärkeä. Miten saaristoliikennettä aiotaan kehittää tulevaisuudessa ja osana tätä liikennekaarta?

14.19 Eero Heinäluoma sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tärkeä hanke, ja tässä esityksessä on paljon myönteistä. Myönteisenä pidän myös sitä, mitä siinä ei ole, eli on erinomaisen hyvä, että tästä jätettiin pois tämä ratojen ja teiden ja vesiteiden yhtiöittäminen. Se herätti kyllä erittäin suurta huolta, mihin suuntaan Suomea ollaan viemässä, jos nämä yhtiöitetään ja sitä kautta ryhdytään sitten keräämään rahaa niille tuleville omistajille.

No, sitten on tämä taksiliikenteen vapauttaminen, ja siinä olen kyllä vähän epäilevällä mielellä. Pelkään, mitä tämä tulee tarkoittamaan, enkä vähiten sen takia, että olen itse päässyt nauttimaan vapautetuista takseista sekä Tallinnassa että Tukholmassa ja kokemukset eivät luvalla sanottuna olleet ihan kauhean riemastuttavia.

Kiinnitän myös huomiota siihen, että vaikka Timo Soini sanoi vielä hetki sitten, ennen kesälomia, että yksiselitteisesti hän ja perussuomalaiset tulevat vastustamaan taksiliikenteen vapauttamista, (Puhemies koputtaa) niin tässä se nyt sitten on. Onko tämä nyt sitten kaksiselitteisesti vapautettu? (Naurua)

14.21 Kaj Turunen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Näyttää siltä, että sosialidemokraattien ryhmäkansliasta taas ohjataan tätä porukkaa täällä salissa... (Eduskunnasta: Kuinka niin?) — Ai miksi niin? Mistä minä sen tiedän. Joskus näyttää siltä, että kansliasta lähtee niitä viestejä koko eduskunnan kaikille kansanedustajille. (Välihuutoja)

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Mutta mitä tulee tähän perussuomalaisten onnistumiseen tai epäonnistumiseen, niin kyllä hallitus on tässä onnistunut ja perussuomalaiset myöskin ovat pitäneet sanansa. Ei taksiliikennettä ole vapautettu, vaan luvanvaraisuus jatkuu edelleenkin ja poistettiin se alkuperäinen esitys 10 000 euron ajeluista ilman lupaa. Se on nyt tässä mukana. Siis taksiluvut säilyvät. Mutta hinnoittelu vapautetaan, ja tästä kysyisinkin ministeriltä: jos tulee tällaisia hinnoitteluyliylilyöntejä, niin onko välineitä puuttua sitten tämällyypisiin esimerkiksi Trafín kautta tai jonkun muun tahon kautta?

14.22 Mikko Alatalo kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä liikennekaari vastaa todella myös maaseudulla joukkoliikenteen näivettymiseen ja parantamiseen, että nimenomaan palvelut toimivat siellä ja nimenomaan taksit ovat myös mukana tässä, ja se on hyvä asia.

Jos tulisi markkinahäiriö, että tulee liikaa takseja, niin kysyn ministeriltä: totta kai tätä myös seurataan varmasti? Ja totta kai kilpailun pitää olla rehtiä niin, ettei toinen voi ajaa verovapaalla polttoaineella ja toinen maksaa sitten veroja polttoaineesta. Ja sanoisin, että myös vakuutusten tulee olla kunnossa — Uber-takseissa ne eivät välttämättä ole kunnossa, ja jos sattuu joku onnettomuus, niin miten käy asiakkaalle? (Susanna Huovinen: Just näin!) Mitä hintoihin tulee, niin Ruotsissahan ne karkasivat käsistä, ja kai sitä seurataan kuitenkin jonkun verran? Olen ymmärtänyt niin, että Trafi tulee myös toimimaan silloin, jos tulee tätä ylihinnittelua.

Se, että todellakin voidaan yhdistää kyytejä, on hyvä asia, ja saadaan yhtenäisiä matkaketjuja, jopa samalla kortilla voi mennä sitten eteenpäin eri kulkuvälineillä. Mutta erityisen tärkeää on tietysti myös se, että asemapaikka, ainakin pääasiallisesti, säilyy, että siellä on myös päivystysvelvollisuutta. Olisin tästä kysynyt: näinhän on? (Eduskunnasta: Onko näin?)

14.23 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt tässä salissa tuntuu olevan liikennekaaresta nimenomaan digitalisaation ja matkojen yhdistämisen kohdalta aika suurta tukea ministerin esitykselle. Mutta sitten tämä taksipalveluitten vapauttaminen: Tuntuu, että taustalla on ajatus siitä, että siellä on se vahva helsinkiläiskuluttaja, joka älypuhelimella kilpailuttaa ja katsoo, minkä kyydin ottaa, ja unohdetaan se, että siellä on se mummo lumessa Kainuussa, joka on 20 kilometrin päässä kyläkeskuksesta ja ihmettelee, että millähän hinnalla, josko ollenkaan, löytää kyytiä sille illalle. Voi olla, että se ainut tarjolla oleva kyyti on sitten loppujen lopuksi apostolinkyyti. Siinä mielessä olisin kyllä halunnut nyt ministeriltä perätä: millä tavalla me todellakin pystymme varmistamaan sen maaseudun kuluttajan aseman? Että jos ei ole asemapaikkavelvoitetta, jos ei ole päivystysvelvoitetta, niin ne harvatkin yrittäjät varmasti karkaavat sinne kasvukeskukseen hakemaan kyytejä.

14.24 Markus Mustajärvi vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Luen tässä pääkaupunkiseudun taksialan edunvalvonnan ja tilausvälitysyhtiöitten näkemyksiä tästä hallituksen esityksestä. Tämä on erittäin perusteltu paperi ja hyvin kriittinen hallituksen esityksen suhteen. Ihmettelen kyllä, miten on mahdollista, että pääkaupunkiseudun taksimiehet, taksiyrittäjät ja tilausvälitysyhtiöitten edustajat huolehtivat maaseudusta paljon enemmän kuin maakuntien keskustalaiset ja perussuomalaiset kansanedustajat. Tässä kohdalla on kyllä syytä kiittää pääkaupunkiseudun toimijoita.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Mitä tulee sitten tähän hintasäännöstelyyn, niin miten se oikein toimii? Jos on Trafille annettu tällainen tehtävä puuttua siihen, jos taksien taksat nousevat kohtuuttomasti eli nousu poikkeaa indeksikehityksestä, ja jos on rakennettu sellainen mekanismi, että hinnat nousevat maaseudulla, niin kuinka te voitte sitten pakottaa taksin ottamaan sellaisen kyydin, (Puhemies koputtaa) mikä ei ole kannattava?

14.25 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On erittäin tärkeää, että liikennekaari on nyt tässä vaiheessa ja siirtyään liikennesääntelyssä aivan uudelle aikakaudelle, kun tuodaan digitalisaatio mukaan liikennemarkkinoiden kehittymiseen.

Kokoomukselle oli tärkeää, että samaan yritystoimintaan ei muodosteta kaksia sääntöjä, ja tuo kymppitonin poistaminen oli tärkeä asia. Samoin se, että esimerkiksi taksien tulee olla rekisteröityjä Suomeen, kun liikenne aloitetaan.

On hienoa, että matkaketjuajattelu menee liikennekaaren myötä eteenpäin: Kärämäeltä Korkeasaareen voi matkustaa samalla lipulla käyttäen eri liikennemuotoja, joita siinä matkan varrella tarvitaan.

Mutta lähetekeskustelua kun käydään, niin vielä täällä on tarkennettavaa. Esimerkiksi lain valvonta ei voi yksistään olla Trafin kontolla. Siihen täytyy vielä poliisi ja Tullikin lisätä. Samoin tavaraliikennelain 29 ja 30 §:n nykyiset velvoitteet esittää liikennelupa tai muu todistus pyydettyä valvontatilanteessa ja myös oikeus keskeyttää kuljetus, mikäli asiat eivät ole kunnossa, vaatisivat vielä tarkennusta mielestäni.

14.26 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Heti kysyisin tästä edustaja Jokisen ja jo aiemmin edustaja Kopran viittaamasta, että nyt edellytetään rekisteröintiä Suomeen: Miten tämä eroaa jo nyt käytössä olevasta autoverolainsäädännöstä, jossa vakituksessa käytössä olevalta autolta edellytetään tätä rekisteröintiä? Onko tämä tällainen tyhjä kupla, mitä uutta?

Helsinkiläinen taksimies totesi kyydissä ollessani, että pienet kuolevat, hinnat nousevat, suuret kasvavat ja sitä saa, mitä tilaa. Eli uskon, että tähän viestiin oli kiteytettynä hyvin vahvasti ideologinen usko markkinavoimien vapauteen, mitä on nähty raskaan liikenteen kabotaasivapautuksena tai raideliikenteessä ja nyt taksien toimintamahdollisuuksien kaavailamisena.

14.27 Johanna Karimäki vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä liikennekaareissa on paljon mahdollisuuksia liittyen juuri digitalisaatioon, matkaketjujen yhdistämiseen, ilmastonmuutoksen torjuntaan, mutta valiokunnassa on kyllä perattava huolellisesti läpi koko esitys. Esimerkiksi tähän taksiliikenteeseen liittyen pidän tärkeänä, että varmistetaan, että taksiliikenne toimii haja-asutusalueella jatkossakin, ja myös harmaan talouden torjunta on keskeinen asia. Taksimittariuudistushan on nyt juuri tehostanut sitä, että veronkiertäjät ovat jääneet kiinni, ja tässä ei ole varaa ottaa takapakkia.

Joukkoliikenteen osalta pidän tärkeänä sitä, että kermankuorinta estetään ja varmistetaan, että kunnallisen ja alueellisen liikenteen järjestäjällä on yksinoikeus. Tämä siksi, että on myös ajettava hajavuorot, ilta- ja viikonloppuvuorot sekä kaupunkien reuna-alueista huolehdittava.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Kysyn lopuksi vielä esteettömyydestä, sillä se on mitä keskeisin asia, kun yhdistetään matkaketjuja, että vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset, vanhukset pääsevät kunnolla liikkumaan. Miten se on huomioitu tässä liikennekaariesityksessä?

14.28 Markku Rossi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennekaaressahan on todella paljon hyvää, mutta jokaisessa hyvässä esityksessä varmasti on paljon korjattavaakin, ja toivon kyllä, että eduskunta käy hyvin tarkkaan tähän esitykseen liittyvät asiat. Ehkä pahin puute — päinvastoin kuin edustaja Heinäluoma katsoi sen hyväksi asiaksi — on se, että tästä puuttuu ainakin vielä toistaiseksi tämä niin sanottu Live tai Infra Oy, koska meidän tarvitsemme rahaa nimenomaan rakentamiseen, ei omistajille keräämiseen. Tämä on se ero, jonka näkökulmana näen.

Siinä yhdyin taas samaan näkökulmaan, että kyllä Tukholmassa edelleenkin on villi järjestelmä taksien hinnoittelussa. Minä luulen, että ei meistä kukaan suomalainen halua arpoa taksiasemalla tai -tolpalla, mitä se maksaa pöljälle tai jollekulle muulle. Kyllä tässä täytyy miettiä ihan tämä asia tarkkaan.

Mitä tulee vielä ministeri Kyllösen aikaansaannoksiin, niin kyllä nykyinen ministeri joutuu ratkomaan näitä Waltti-kortin ja Matkahuollon ja liikenteen ongelmia, jotka ovat käsin kosketeltavissa.

Lopuksi vielä, puhemies, en oikein ymmärrä tätä vihreiden logiikkaa, että veronkiertoa sallivaa Uber-järjestelmää ollaan näin innokkaasti tukemassa.

14.29 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hienoa, että hallitus on uudistusten tiellä ja pysähtyneisyyden aika eri aloilla on nyt jäämässä taakse. Tämä uudistus on hallitusohjelman yksi keskeinen, ja sillä saadaan tehokkuutta. Esimerkiksi, niin kuin täällä esityksessä todetaan, valtio, kunnat ja Kela maksavat tavattoman suuria summia joka vuosi näistä liikennepalveluista. On aika käydä ne läpi, uudistaa ne, ja tässä on siitä kysymys. Hallitus on panostanut nyt myös liikennehankkeisiin merkittävän paljon, ja se on tärkeä asia.

Maaseudun näkökulmasta tämä taksiliikennekysymys on totta kai haasteellinen, ja sitä pitää valiokunnassa hyvin tarkkaan miettiä ja selvittää, miten se käytännössä toimii. Perussuomalaiset saivat tähän ne vaatimukset läpi, (Puhemies koputtaa) jotka meillä olivat kynnyskysymyksinä.

14.31 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä liikennekaaressa, niin kuin sanottiin, tavoitteet ovat hyviä. Tässähän erityisen hyvää on tietysti eri matkamuotojen yhdistäminen. Tässä on muuten esimerkki siitä, mihin tarvitaan sääntelyä: tämä on tehty uudella sääntelyllä, ja se on itse asiassa todella kovaa elinkeinovapauden tiettyä rajoittamista ja sääntelyä, että pakotetaan liikenneyrittäjät myymään lippuja niillekin, joita ne eivät haluaisi. Kun me olemme aina puhuneet tästä, onko sääntelyn purkaminen vain hyvä asia, niin tässä on esimerkki siitä, miten sääntelyä tarvitaan, vaikkakin ohi yksityisen elinkeinovapauden, että kokonaisuus tulee. Tämmöinen huomio.

Mutta, arvoisa puhemies, ei nyt oikein saa selvää tästä perussuomalaisten taksikannasta. Nimittäin, arvoisa puhemies, todella on niin, että tässähän nyt vapautetaan... Taksiliikennettäkin on hyvä arvioida aika ajoin, mutta kun katsoo, mitä perussuomalaiset puhuivat ennen tätä liikennekaarta, niin yksiselitteisesti sanottiin, että taksilupien vapauttamista ei hyväksytä, ja nyt vapautetaan hinnat, vapautetaan lupien määrä. Kyllä tässä nyt moni taksiau-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

toilija kysyy, meneekö tämä nyt sinne samaan Kreikan-puheiden ja (Puhemies koputtaa) pienituloisilta ei saa leikata -puheiden sarjaan.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkari: Nyt valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Jalonen.

14.32 **Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensimmäisenä otan tämän perussuomalaisten kansanedustajan roolin. Perussuomalaiset pitivät viimeiseen asti kiinni nimenomaan tästä nykymuotoisesta taksilainsäädännöstä. Jossakin kohti jouduttiin toki pikkasen joustamaan, että saatiin kompromissi, mutta ei siinä olennaisessa, eli taksi ei vapaudu. Lupa on edelleen oltava. Määrät nousevat, se on selvä. Kaikki vähänkin järkevät osaavat sen lukea sieltä esityksestä, ja myös hintasääntelyyn tulee muutoksia, joten tässä tulee iso mullistus, isoja muutoksia. Näihin isoihin kysymyksiin, kuten esimerkiksi tämä tavaraliikenneasia, miten hinnoittelu menee, miten maaseudun pääsääntöinen asemapaikkavelvoite ja niin edespäin hoidetaan, tarvitaan vielä monia tunteja, että selvitetään, mitä me käytännössä tarvitsemme.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkari: Myönnän vielä tässä debattivaiheessa puheenvuorot edustajille Torniainen, Myllykoski ja Vikman, ja sen jälkeen sitten on ministerillä kommenttiaika.

14.33 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenteen markkinat ovat voimakkaasti säädellyt ja julkisin toimin ohjatut. Nyt liikennekaari tulee murtaamaan raja-aitoja, ja sen kautta liikenne nähdään laajassa mittakaavassa palveluna, nimenomaan palveluna tulevaisuudessa. Liikennekaari on iso kokonaisuus, ja se tulee nähdä myöskin isona mahdollisuutena kehittää nykyaikaisia liikennepalveluja koko Suomessa. Laki-hankkeen valmisteluvaiheessa niin kuin täällä salissakin on käyty jo paljon keskustelua tästä taksiliikenteestä ja siitä, miten tämä liikennekaari vaikuttaa sitten taksiliikenteeseen tulevaisuudessa, ja on hyvä, että taksiliikenne on mukana tässä isossa liikennekaareissa. Se on tärkeää, ettei se jäänyt ulkopuolelle. Se olisi heikentänyt taksin asemaa tulevaisuudessa, mikäli se olisi ollut ulkona tästä.

Ministeri Berner on löytänyt hyvän esityksen, joka huomioi kaikkein kiperimmät kohdat. Eli myös se kymppitonin raja säilyy siellä edelleen, elikkä sehän on luvanvaraista toimintaa. Samoin myös tulevaisuudessa yritysten ja kuljetuskaluston on oltava rekisteröity Suomeen. Ja erityisen hyvää on se, että tässä on nyt riittävä siirtymäaika, jolloin yritykset ja toimijat pystyvät myöskin varautumaan tähän.

14.34 **Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täytyy sanoa, että tämän vaatimattoman eduskuntakauteni aikana en ole kyllä koskaan nähnyt näinkin rikkinäistä eduskuntaa — mikä on tietysti oikeinkin mukavaa, että hallituspuolueet ehkä arvostelevat kaikkein eniten tätä esitystä ja osoittavat kriittisiä kannanottoja siihen, kuinka keskeneräistä ja kuinka vähän ja huonosti valmisteltua tuodaan hallituksen toimesta tänne.

Mutta täytyy sanoa, että liikennekaari todella antaa mahdollisuuksia, ja voi sanoa, että tässä on vähän samanlaista jatkumoa kuin edellisen hallituksen aikana, jolloin liikenneministeri Kyllönen toi Kela-kyytien yhdistämisen, ja tällaisia meidän pitää tuoda, että meidän

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

kantokyky sote-uudistuksessa voidaan huomioida. Liikennekaari ei saa tulla esteeksi sille, ettei meillä ihmisten hoivapalveluja pystyttäisi tehokkaammin ja kustannustehokkaasti hoitamaan. Positiivinen puoli on siinä.

Mutta nyt todellakin asemapaikka (Puhemies koputtaa) on taksinkuljettajille erityisen tärkeä kysymys, ja sitä toivoisin, että ministeri avaisi täsmällisemmin.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Edustaja Vikman oli puhemieheltä väärä huomio, eli nyt myönnän puheenvuoron ministerille, 3 minuuttia tuosta puhujakrokkeelta.

14.36 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Liikennekaaren tavoitteena on mahdollistaa parempia palveluita asiakkaille, mahdollistaa myöskin parempaa kykyä tuottaa palvelua yrittäjille sekä mahdollistaa henkilö-, tavara- ja postikuljetuksien yhdistäminen palveluita yhdistämällä. Resursseja Trafille ollaan siirtämässä ely-keskukselta ja sitä kautta halutaan huolehtia, että resursseja on riittävästi.

Tähän Uber-kysymykseen liittyen: Kyllä näin on, elikkä jokainen, joka saa ja läpäisee tämän taksiluvan, pystyy silloin ajamaan eri kyytivalittajien palveluita. Tavoitteena on toki myöskin se, että tähän välitykseen syntyy kilpailua ja monenlaista tarjontaa. Se, mitä tämä lainsäädäntö velvoittaa, on, että se velvoittaa kaikkia välittäjiä avaamaan tietorajapintansa, mikä on ainutlaatuinen lainsäädäntö maailmassa. Toinen on se, että tässä velvoitetaan myöskin Uberia ilmoittamaan kaikki suoritukset maksuista, joita se saa vuosittain, kertaluontoisina summina Trafille. Tätäkin kautta saadaan seuranta tälle harmaan talouden torjunnalle.

Se, millä tavalla mahdollistetaan säästöjä harvaan asutulla alueella, on ennen kaikkea sillä, että mahdollistetaan kyytien yhdistäminen, mahdollistetaan palveluiden tuottaminen siten, että se toisi yrittäjälle mahdollisuuden tuottaa mahdollisimman kannattavaa liiketoimintaa itselleen ja sitä kautta myöskin mahdollisimman hyvää palvelua asiakkalleen. Tämä pyritään huolehtimaan sillä, että voidaan yhdistää samalla kalustolla kuljetettavaa tavaraa, postia ja henkilöitä. Tämä on mahdollisuus, ja digitaalista alustaa hyödyntäen ja myöskin sitä kautta, että tämä lainsäädäntö on todellakin myöskin kaikkia toimijoita velvoittava, se mahdollistaa sen, että paremmin saadaan kysyntä ja tarjonta toisiaan kohtaamaan. Tavoitteenamme on huolehtia siitä, että meillä syntyy enemmän palveluita, ja liikennekaaren varaan on laskettu huomattavan paljon sen suhteen, että joukkoliikennepalveluita, mukaan lukien taksipalveluita, käytettäisiin nykyistä merkittävästi enemmän tulevaisuudessa.

Hinnoittelun ylilyönteihin: Trafilla on oikeus puuttua hinnoitteluun. Tällä on tarkoitus myöskin tuoda sellainen mekanismi, joka aidosti mahdollistaa sen, että hinnoitteluun on kontrolli. Nykyisin kontrollioikeus on valtioneuvostolla, jatkossa se olisi viranomaisella. Tavoitteenamme on myöskin huolehtia siitä, että aidosti mahdollistetaan matkaketjut ja että esteettömyyden suhteen velvoitetaan kuljettajia siihen, että he pystyvät aidosti huolehtimaan avustamisesta kyydin tarjonnassa, mutta kysyntä on myöskin se, joka luo sitten tarjonnan, ja palvelun ostaja, joka on pääsääntöisesti yhteiskunnallinen esteettömissä kyydeissä, voi edellyttää oikeanlaisen kaluston ja osaamisen käyttöä.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoiset edustajat, jatketaan vielä debattia noin puolisen tuntia. Jos kuitenkin tässä sitä ennen jo tulee ministerille tulenpalavaa vastattavaa, hän saa toki tilaisuuden siihen.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

14.39 **Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikennekaaren suurin uudistus on siis täydellinen ajattelutavan muutos. Tähän päivään astihan kuljetusta ja liikennettä on ajateltu lähinnä paikasta toiseen siirtymisenä, ja nyt sitten jatkossa liikenne ja liikkuminen muuttuvat yhä enemmän kokonaisvaltaiseksi palveluksi. Tässä on paljon hyviä puolia ja mahdollisuuksia, ja itse uskon siihen, että me pystymme tällä kehittämään ja tehostamaan niin ihmisten liikkumista kuin postin liikkumista, pakettien liikkumista tulevaisuudessa.

Kun tämän esityksen on valmistellut keskustalainen ministeri, niin olen vakuuttunut, että te kannatte huolta myös maaseudusta. Haluaisin kysyä siihen vielä vahvistusta, että kun päivystysvelvoitteesta luovutaan, niin millä tavalla Kihniössä, pienissä paikoissa ympäri Suomen saadaan tiistaina kello 22 lokakuussa sadeiltana (Puhemies koputtaa) taksi liikkeelle, eli mikä on se varmistuselementti, että tämä taksipalvelu turvataan myös maaseudulla?

14.41 **Antero Vartia vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennekaari on erinomainen uudistus, jonka hyödyt tullaan näkemään seuraavien vuosien ja vuosikymmenten aikana. Samalla tavalla kuin televerkkojen avaaminen mahdollisti koko teleklusterin nousun, niin tässä ollaan mahdollistamassa liikenteen suhteen vastaavanlaista. Ihmiskunta käyttää liikenteeseen kymmenen kertaa enemmän rahaa kuin teleliikenteeseen.

Mitä tulee tähän taksiliikenteeseen, joka nyt on kaikista suurin kysymys, niin miten toimia Kihniössä tänä sadeiltana kello 22, kun se ainut alueen taksi on jo liikenteessä? Tarjonnan lisääminen parantaa näiden harvaan asuttujen alueiden ihmisten asemaa. Meillä on nämä kapistukset taskussa, joiden avulla on mahdollisuus välittää tietoa, että tarvitsee kyydin. Alueella on ihmisiä, joilla on auto, ajokortti ja aikaa ajaa. Olennaista on hyödyntää (Puhemies koputtaa) olemassa olevia resursseja huomattavasti nykyistä tehokkaammin, ja liikennekaari tekee sen mahdolliseksi. (Markku Rossi: On siellä useampi kuin yksi taksi!)

14.42 **Satu Taavitsainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vanhaa lakia kumottaessa ja uutta luotaessa on tietenkin varmistettava se, että meillä kuljetusalalla säilyvät toimivat ja tasapuoliset markkinat, ja tätä asennetta tarvitaan kyllä eduskunnalta sekä taksi- että tavaraliikenteen osalta. Olen huolissani siitä, että jos tämä laki tulee tällaisenaan voimaan, on kuorma- ja pakettiauto- sekä traktoriliikenteen osalta lopputuloksena kuljetusmarkkinoiden vinoutuminen nykyisten tavaraliikennelupien haltijoiden vahingoksi. Kysyisin ministeriltä: kun olette laittanut nyt tällaisen määräyksen, että ammattimaisen kuljetuksen määritelmässä on tällainen tulonhankkimistarkoitus, ja tähän ei ole enää EU-asetuksen mukainen, koska EU-asetus lähtee siitä, että ammattimaisen liikenteen osalta liikennelupaa tarvitaan silloin kun täyttyy neljä (Puhemies koputtaa) ehtoa eli kuljetuksessa muu kuin oma tavara, tapahtuu tiellä kuljetus, saadaan korvaus ja se tapahtuu (Puhemies koputtaa) traktorilla tai autolla, niin miksi te olette tehnyt tällaisen muutoksen?

14.43 **Mats Löfström r** (vastauspuheenvuoro): Värderade herr talman! Jag tycker att förslaget till ny trafikbalk är balanserat och är positivt till förslaget. Digitaliseringen innebär stora möjligheter till effektivisering och en bättre användarvänlighet. Det har redan förändrat trafiksektorn globalt på många platser. Jag hoppas att Finland med den nya trafikbalken kan bli ett land i framkant för företag som kan utveckla lösningar inte enbart för den finska

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

marknaden utan också för export. Interoperabiliteten är i detta hänseende viktig för effektivisering och användarvänlighet.

Jag stöder också att man moderniserar vår taxilagstiftning så att den möjliggör en starkare konkurrens, produktutveckling och effektivisering, inte minst genom det digitala. Det är bra att se branscher som en helhet och möjliggöra det nya servicekonceptet. Unga konsumenter i Helsingfors använder i dag Uber, trots att det inte är lagligt. Man använder det eftersom det är en bra produkt. Lagstiftningen måste därför vara modern och fungera för både unga och äldre konsumenter.

Avslutningsvis en fråga. Slopandet av pristak har i Stockholm lett till en del luredregjare som kör till ockerpriser. Det är någonting som också oroar finländare. Hur ska man garantera att den saken inte sker i praktiken här?

14.46 Li Andersson vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Myönteistä tässä liikennekaariesityksessä ovat nämä tavoitteet digitalisaation lisäämisestä, tiedon avaamisesta ja myöskin näiden matkustuspalvelujärjestelmien yhteensopivuuden lisäämisestä. Suurimmat ongelmat taas liittyvät näihin julkilausuttuihin tavoitteisiin liikenteen yksityistämisen lisäämisestä, josta nyt pahin esimerkki on tämä esitys liikenneverkkojen yhtiöittämisestä.

Mitä tulee sääntelyn purkuun, niin kannattaa muistaa, että vaikka meillä tässä maassa varmasti on paljon turhaa byrokratiaa, meillä on myöskin hyvin paljon tarpeellista sääntelyä, jonka purkaminen taas voi johtaa epätoivottuihin lopputuloksiin. Tämän esityksen suurin ongelma on juuri se, että taksiliikenteen osalta ei käy ilmi, millä tavalla näitä uhkakuvia ja riskejä tullaan torjumaan. Eli miten huolehditaan taksipalveluista haja-asutusalueilla, miten huolehditaan taksipalvelujen laadusta asutuskeskuksissa, ja miten varmistetaan, että tämä hintasääntelyn purku ei johda ylihinnoitteluun tai hintavedätyksiin?

14.47 Mika Niikko ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikennekaariuudistus tuo varmasti paljon uusia mahdollisuuksia, mutta totuuden nimissä on todettava se, että kun itse tunnen monta taksialan yrittäjää, niin he kyselevät sitä, arvoisa ministeri, tuleeko kaikille taksiluvan saajille samat pelisäännöt ja missä ne pelisääntöjen reunat ovat.

Esimerkiksi Suomen lentoasemahan on meidän suomalaisten kannalta erittäin hyvä käyntikortti juuri taksien ansiosta, koska kaikki taksit ovat samantasoisia ja kuljettajien ja kaikkien vaatimukset ovat samanlaisia. (Vasemmalta: Jatkossa ei ole!) Moni taksiyrittäjä on huolissaan siitä, miten esimerkiksi tämä jatkossa tulee toteutumaan. Voiko siellä taksitolpalla olla vaikka traktorilla ja sanoa, että tulkaa kyytiin tuonne lavalle, ja lähdetään viemään eteenpäin, vai tuleeko siellä olemaan vaatimus siitä, että kaikki autot ovat määrätyn ikäisiä esimerkiksi, ja mimmonen asu niillä kuljettajilla on, haalari päällä vai puku päällä ja niin edespäin?

Tämä näin niin kuin vinkiksi nyttien tuonne valiokuntaan, elikkä kun valmistellaan tätä lakia, niin tehdään sinne selkeät säännöt. Esimerkiksi taksiyrittäjä (Puhemies koputtaa) joutuu 4 000 euroa maksamaan pelkästään vakuutusmaksuja, jos hän meinaa näillä nykyisillä vakuutusmaksuilla ajaa taksia. Miten se jatkossa onnistuu?

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat! En kernaasti keskeyttäisi vastauspuheenvuoroa, mutta silloin, kun se menee hyvin reippaasti yli minuutin,

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

minun on joko keskeytettävä tai nuijittava turhan kovaa tätä nuijaa pöytään. Pyydän, että pysytään mahdollisimman tarkasti siinä yhdessä minuutissa.

14.48 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämän liikennekaaren valmistelusta, kun siinä ilmeisesti kesti aika pitkään se neuvottelu hallituksen sisällä ja sitä hierottiin aika pitkään, olisi voinut olettaa ja jäi mielikuva, että se tulee aika valmiina tänne. On kyllä erittäin poikkeuksellista, että kun ministeri tekee oman esityksensä, niin täällä siis lähes laidasta laitaan kaikki hallituspuolueet esittävät duubioita, viimeksi Mika Niikko kritisoi (Eero Heinäluoma: Ei Kankaanniemellä ole duubioita!) voimakkaasti tätä taksiliikenteen vapauttamista, mikä ei ole ihme, mutta onneksi edustaja Jalonen sen myönsi, että perussuomalaiset joutuivat tässä taipumaan. Että oikeastaan ainoat, jotka tässä ovat selvästi olleet puolesta, ovat olleet vihreät täällä.

Arvoisa puhemies! Tämä hintasääntely on se, mikä herättää suurimmat kysymysmerkit. Ja kun on puhuttu tästä Timo Soininkin käyttämästä villistä länneestä, niin tämä on se suurin huoli, mihin nyt kansalaiset odottavat vastauksia, ja olen ymmärtänyt, että jopa (Puhemies koputtaa) hallituspuolue kokoomuksessakin odotetaan. Miten te olette ajatelleet tämän ratkaista niin, että todella tähän voidaan puuttua?

14.50 Antti Rantakangas kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Bernerin aikana liikennesektorista on tullut hallituksen yksi kärkihanke, jota kehitetään ja johon panostetaan: miljardi euroa korjausvelan pienentämiseen ja mittavia uudistuksia. Oli erittäin hieno asia, että kaikki liikennemuodot saatiin mukaan tähän liikennekaareen, ja se osoittaa myöskin ministerin halua huomioida erilaista palautetta ja neuvotella ratkaisusta.

Oli hivenen huvittavakin tuo edellinen puheenvuoro, kollega Lindtman, että muuta viikaa ette löytänyt kuin sen, että tätä valmisteltiin huolella ja otettiin palautetta huomioon. Sehän kertoo juuri siitä, että hallituksella on halua ottaa palaute huomioon, ja nyt syntyi hyvä kokonaisuus. (Eero Heinäluoma: Yksi tyytyväinen löytyi!) Se kertoo hallituksen hyvästä päätöksentekokyvystä. Se kertoo siitä, että tämän päivän hallitus on päivä ja edellinen hallitus oli yö, jolloin ei päätöksiä saatu aikaan. (Välihuutoja)

Täällä ei ole myöskään tullut esille, mikä olisi ollut vaihtoehto, jos tätä uudistusta ei olisi toteutettu. Meillä yhteiskunnan resurssit ovat rajalliset, ja sen takia tätä uudistusta tarvitaan. Minä luotan siihen, että ne hyvät tavoitteet saadaan toteutumaan juuri sillä tavalla kuin ministeri on täällä kertonut. (Eero Heinäluoma: Ensimmäinen tyytyväinen!)

14.51 Eero Suutari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puheenjohtaja! Liikennekaari tuo Suomen nykyaikaan. Se mahdollistaa uusia liiketoimintoja nimenomaan liikenteen hallintapuolella ja tuotekehityksessä. Eräitten arvioitten mukaan tällä vapautuksella on mahdollista saada aikaan jopa 18 000 uutta työpaikkaa. Itse pidän hyvänä asiana sitä, että tässä vapautetaan esimerkiksi taksirytysten lupa-asiat siten, että kun täyttää tietyt kriteerit, niin pääsee yrittämään, ja sitten tämä kysynnän ja tarjonnan laki määrää siis siitä, että se hinta asettuu sille kohdalle, jossa liikenteen käyttäjällä on tietty euromäärä käytettäväksi ja tarjoaja tarjoaa sillä hintaa, millä se menee kaupaksi, ja se ohjaa sitä liikennettä. Minun mielestäni täällä on aika lailla paljon käytetty aikaa siihen, että esimerkiksi Kainuussa olisi huono tarjonta sitten tämän jälkeen, mutta täytyy ottaa huomioon se, että Kainuun maaseudulla olevilla taksirytyillä lähes kaikilla on sopimus jostakin, joko Kela-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

kuljetuksista tai koulukuljetuksista (Puhemies koputtaa) tai muista, ja ne tarjoavat edelleen myös muille kuljetuksia jatkossa.

14.52 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllähän tämä hallituksen esitys on hyvä esitys hyvän hallintotavan vastaisesta valmistelusta, ei kylläkään ensimmäinen lajiaan. Siksi täällä on aukkoja, joista hallituksen jäsenetkin kilvan kertovat. Tämä kompromissiesitys — joka on muuten perussuomalaisille kabotaasin ohella jo toinen kompromissiesitys — ei käynyt lausuntokierroksella, vaan se tuotiin kiireellä, ja tätä muuten esittelytilaisuudessa hallituksen jäsenet liikuttavan yksimielisesti kehuivat. Tässä ei ole tehty vaikutusarvioita, miten käy kuluttajien tai alan toimijoiden, tai ei ole arvioita, miten tämä tulee vaikuttamaan Kelan tai kuntien kustannuksiin jatkossa.

14.53 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun tätä salikeskustelua on kuunnellut, niin liikennekaari, suuri uudistus nimenomaan palveluna, on aiheuttanut tietysti kysymyksiä, ja aina suuri uudistus aiheuttaa kysymyksiä ja epäilyksiä. Mutta miksi liikennekaari on tärkeä? Se on sen takia tärkeä, että siinä asiakas asetetaan nimenomaan keskiöön: kun tähän asti liikenteen kehittäminen on ollut pikemminkin järjestelmäkeskeistä, niin nyt asiakas on nimenomaan keskiössä. Liikennekaari mahdollistaa uudenlaisten liikennepalvelujen kehittymisen ja yritystoiminnan. Sillä saadaan maaseudulle parempaa ja monipuolisempaa palvelutarjontaa, sillä mahdollistetaan yrityksille tilaa kehittää uutta liikennetoimintaa, ja se mahdollistaa myöskin uusien työpaikkojen syntymisen. Siis palveluita pystytään parantamaan tämän lain kautta — tämä on nimenomaan mahdollistava laki, ei rajoittava laki.

14.54 Kari Uotila vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on viitattu sekä Ruotsin kokemuksiin että lentokentän taksiliikenteeseen. Kerron nopeasti esimerkin kesältä 92. Olin Arlandan lentokentällä hakemassa taksia noin 2 kilometrin päässä olevaan lentokenttähoteelliin. Ei ollut puutetta tarjonnasta eikä ollut asiakas keskiössä, koska tarjontaa oli ainakin 50 taksia mutta kukaan ei suostunut ottamaan minua 2 kilometrin päähän kuljettaakseen, koska kaikki odottivat kyytiä Tukholman keskustaan. Ainoastaan pitkän tinkaamisen jälkeen ehkä kahdeskymmenes taksi siitä jonosta suostui siihen 2 kilometrin lyhyeen kyytiin mutta laskutti siitä kyllä sitten varmaankin puolet siitä, mitä olisi laskuttanut Tukholman keskustaan. Tällaista vääntöäkö taksitolpilla ja tilausta tehdessä tällä uudistuksella, kun hinnoittelu vapautetaan, halutaan myös Suomeen?

14.55 Outi Mäkelä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen todella iloinen, että Suomella on rohkeutta katsoa tulevaisuuteen ja ottaa tämä tärkeä askel digitaalisen tiedon hyödyntämiseen ja sääntelyn sujuvoittamiseen. Olen myös tosi tyytyväinen siihen, että lausuntokierroksen jälkeen esitykseen tehtiin näitä hyviä muutoksia, muun muassa se, että pelisäännöt ovat nyt kaikille samat ja että harmaata taloutta torjutaan entistä tehokkaammin. Tärkeää on myös, että kuljettajalla pitää olla ajolupa ja että toimipaikan pitää olla Suomessa.

Täällä on näitä uhkakuvia maalattu ja puhuttu muun muassa mummoista lumessa ja kannettu huolta erityisryhmien tarpeista ja niiden toteutumisesta. Olen kuitenkin ymmärtänyt, että muutoksesta huolimatta turvallisuudesta ja laadusta halutaan pitää huolta ja että kuljettajalla muun muassa tulee jatkossakin olla riittävät vuorovaikutus- ja kielitaidot sekä

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

kyky avustaa erityisryhmiä ja huolehtia matkustajan turvallinen tulo ajoneuvoon ja poistuminen. Ja olisin vielä tarkistanut: eikö ole niin, että myös rikostaustat tarkistetaan tulevaisuudessa jopa nykyistä huolellisemmin?

14.56 Riitta Myller sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on puhuttu, että maaseudulle saadaan parempia liikennepalveluja. Tätä kyllä sopii kyseenalaistaa, ja itse asiassa aika monet hallituspuolueitten edustajat ovat tämän saman asian nostaneet esille.

Mielestäni erinomaisen hyvä on tavoite toimivista matkaketjuista. Mutta miten varmistetaan toimivat matkaketjut esimerkiksi sillä rautatieliikennepolitiikalla, jota nyt harrastetaan tuolla vähäliikenteisillä radoilla? Päätökset tehdään vuodeksi kerrallaan. On erittäin vaikea ajatella, miten tällaista sujuvaa liikennettä saadaan aikaiseksi sillä tavalla, että meidän päätöksenteko tapahtuu vuosittain.

Samoin kysymys: silloin kun kysyntä ja tarjonta pyritään saamaan kohtaamaan toisen, miten se aidosti kohtaa tuolla (Puhemies koputtaa) maaseutualueilla?

14.57 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä salikeskustelussa on hyvin paljon oltu huolissaan maaseudusta. Kiitos teille, että maaseutu kiinnostaa teitä.

Minä olen itse syrjäisimmän maaseudun edustaja tässä salissa, ja minun mielestäni tämä esitys on erittäin hyvä. Olen taustaltani maaseudun kehittäjä ammattitoiminnoissani, ja me olemme hakeneet koko ajan uusia mahdollisuuksia, millä tavalla me voisimme alkaa kehittämään maaseutua, miten me saisimme uusia toimintamalleja aikaiseksi. Tämä liikennekaari antaa mahdollisuuksia yhdistää eri palveluita ja se antaa mahdollisuuden myös pienimuotoiseen toimintaan — mutta kaikki on tietysti lupien mukaista. Tämä antaa todella paljon mahdollisuuksia meille syrjäseuduilla yhdistää digitalisaatiota, tavaraliikennettä, erilaisia palvelutoimintoja ja kaikkia näitä. Mutta onhan tosi se, että meidän pitää miettiä, miten näitä ohjauksia rakennetaan. Meillä valiokunnassa ja ministeriössä tullaan varmasti keskustelemaan (Puhemies koputtaa) asiasta.

Ja lopuksi: Haittaako se, vaikka traktori tulee hakemaan teitä taksiliikenteessä? (Puhemies koputtaa) Nimittäin harva teistä nousisi sen taksin kyytiin kuitenkaan. Ei siihen ole pakko nousta.

14.58 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tästä keskustelusta on nyt kokonaan myös unohtunut se ryhmä, ketä tämä koskee. Katselin erilaisia uutisvirtoja, ja siellä Taksiliitto on muun muassa todennut, että liikennekaari tuo uudistuksia ja Taksiliitto on siihen pääosin tyytyväinen. Luulisi, että sieltä se kovin kritiikki tulee. Lisäksi Linja-autoliitto on arvioinut, että markkinoiden avaaminen ja digitalisaation hyödyntäminen parantavat bussipalveluiden tarjontaa ja kiinnostavuutta ja tarkoittavat asiakkaiden kannalta parempia palveluita, todennäköisemmin alhaisempia hintoja ja laajempia palveluita.

Erityisesti perussuomalaisille oli tärkeä tämä 10 000:n, miksikä sitä nyt sanoisi, alarajan poistaminen sieltä, että ei ole tämmöistä villiä länttä, johon täällä on viitattu. Se oli meille tärkeää, ja lisäksi se, että tämä toimipaikka on nyt Suomessa ja tämä edellytys on olemassa. Eli täällä perussuomalaisille merkittävimmät asiat saatiin säilytettyä, (Puhemies koputtaa) että me emme suinkaan ole kääntäneet takkiamme, tai mitä täällä nyt on haluttu esittää. (Välihuutoja vasemmalta)

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

14.59 Sinuhe Wallinheimo kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennekaarihan on pääsääntöisesti äärimmäisen hyvä uudistus. Toki tietenkin, kun mennään yksityiskohtiin, niin piru piilee niissä yksityiskohdissa, ja itse haluaisin oikeastaan kysyä tällaista kysymystä: jos vaikka Jyväskylässä on joku suuri tapahtuma ja Hankasalmelle ei sitä taksikuskia välttämättä saada sitten, ja täällä kuitenkin lukee, että asemapaikkavelvoite pääsääntöisesti säilyy, niin kuka on se taho, joka nyt sitten mahdollisesti jatkossa määrää tämän tietyn taksikuskin sinne, joka tietenkin markkinaehtoisesti haluaisi olla siellä Jyväskyläseudulla tekemässä sitä rahaa, ja kuka nämä viulut sitten maksaa? Kyllähän tälläkin varmasti on joku maksaja siinä vaiheessa, kun tämä taksikusi sitten, poloinen, siellä Hankasalmella ilman kyytiä on. Että varmasti näihin haluaisin sitten jatkossa valiokuntatyössä panostaa paljonkin, koska tässä on aika suuria kysymyksiä.

15.01 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Wallinheimolle vastaan heti: kyllä se asiakas sen kyydin maksaa tulevaisuudessakin.

Suomalainen taksijärjestelmä on muutoksen edessä, ja tässä liikennekaareissa ehdotetaan olennaisia muutoksia taksijärjestelmään: lupakiintiöstä tullaan luopumaan ja nykymuotoista asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyä muutetaan. Tämähän on se oleellinen osa, missä suomalaisessa taksijärjestelmässä nyt tapahtuu muutoksia, mutta kyllä suomalainen taksi tämän kestää, tullaan pärjäämään edelleen tässäkin. Tässä nyt tärkeänä kysymyksenä on tasapuolisten toimintaedellytysten turvaaminen nykyisille sekä uusille alan toimijoille kuljetusmuodosta riippumatta.

Hyvää tässä on tämä hintasääntelystä luopuminen, koska tämähän mahdollistaa muun muassa täällä pääkaupunkiseudulla kiireisellä ajalla hintojen nostamisen. Kuljettajan ansiotasoa nousee merkittäväällä tavalla, (Välihuutoja) ja tässäkin tapauksessa tämän talon käyttäjät ja asiakkaat tämän homman maksavat. Niin se on ollut tähänkin asti, ja niin se tulee olemaan tästä edessäkinpäin.

15.02 Pia Viitanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kyllä minusta nyt kuitenkin on vähän hämmentävää kuunnella näitä perussuomalaisten selittelyjä täällä, koska kuitenkin puheenjohtaja Soini sanoi vielä kesällä, että tämä on täysin yksiselitteistä, ettei taksiliikennettä vapauteta, ja nyt ollaan sitten siirrytty, jälleen kerran, tähän kaksiselitteisyyteen. Toisaalta tämä sinänsä ei minua yllätä, koska olen tottunut tässä salissa siihen, että perussuomalaiset puolustavat bensaveron nostoa ja pistävät autotallitkin energiatoistuksen piiriin. Ymmärrän, että tämä on nyt tätä nykyistä, mutta minä toivoisin, että kun annetaan joku viesti yksiselitteisyydestä, niin sitten ei mentäisi tähän tai ainakin selitettäisiin, miksi jälleen kerran näin on tapahtunut. Kyllä minä toivon toisaalta, puhemies, että vielä taksikuskit edustaja Kankaanniemenkin kyytiin ottavat, mutta he saattavat kyllä kovasti ihmetellä näitä ristiriitaisia puheita. Toivon, että tähän lakiesitykseen liittyvät huolet, mitä täällä on esitetty, otetaan nyt kaiken kaikkiaan tosissaan. (Puhemies koputtaa)

Puhemies! Täällä sanottiin erään taksikuskin todenneen, että sitä saa mitä tilaa, ja aika moni kysyy tänä päivänä, että mistä sen tilauksen voisi perua.

15.03 Kimmo Kivelä ps (vastauspuheenvuoro): Puhemies! Edelleen perussuomalaisten vaatimuksesta säilyy luvanvaraisuus. Lisäksi tämän lakiehdotuksen myötä mahdollistuvat uudistukset taksikentällä, mitä nimenomaan taksiyrittäjät itse ovat toivoneet.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Mutta minua ihmetyttää niin tässä keskustelussa kuin lainsäädäntöesityksessä muutenkin, että tässä digitalisaatiohuuman keskelläkään ei ole puhuttu liikenneturvallisuudesta mitään. Eletään mitä aikakautta tahansa, niin kaiken keskuksena tulee olla liikenneturvallisuus. Viime kaudella uudistettiin lainsäädäntöä siten, että yli 70-vuotias voi toimia ammattimaisessa liikenteessä. Onko ministerillä tietoa, missä määrin tätä mahdollisuutta käytetään ja onko sillä ollut liikenneturvallisuuteen kielteisiä vaikutuksia? Erityisesti pelätään, mitä tapahtuu raskaassa liikenteessä ja linja-autoliikenteessä.

15.04 Silvia Modig vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Minister Berner! Vaikka en tätä esitystä kaiken kaikkiaan kannata, niin pidän kyllä liikennekaarta itse asiassa välttämättömänä esityksenä. (Naurua) Se on juuri niin, me tarvitsemme kokonaisen ajatuksen muutoksen siihen, miten me liikennettä järjestämme. Kysehän on nyt niistä pelisäännöistä. Erityisen hyvää tässä esityksessä on digitalisaatio, avoimet rajapinnat ja yhtenäiset matkaketjut. Digitalisaatio ei ole, edustaja Kivelä, mikään huumaa, vaan se on tosiasia, niin kuin on myös jakamistalous. Sen takia pidin hyvänä linjausta siitä, että välityspalveluiden on jatkossa ilmoitettava laskutetut kyytinsä, jos oikein ministeriä ymmärsin. Tämä on nimenomaan se tärkein, koska jakamistalous ei ole kenenkään mielipide vaan se on fakta, joka on täällä, ja nyt luodaan niitä pelisääntöjä, jotta ne markkinat ja se maailma syntyvät terveelle pohjalle.

Tätä pidän tervetulleena. Itse en suurena digitaalisten palveluiden ja sovellusten ystävänä ole voinut Uberia käyttää, koska vasemmistolaisena en hyväksy verojen maksamatta jättämistä. Mutta se päällimmäinen huoli, joka tässä keskustelussa on tullut ilmi, on haja-asutusseutujen taksiliikenteen turvaaminen. Täällä sanottiin, että mitenäs sitten kun Kihniössä (Puhemies koputtaa) torstai-iltana kello 22 ei saa kyytiä. Jos se on Kihniön ainoa taksipyyntö koko torstai-iltana, miten sinne syntyisi kilpailua, joka alentaisi hintoja ja toisi työtä taksikuskeille?

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Äsken sovitusti nyt tämä menee tästä poikki, ja myönnän puheenvuoron seuraavana edustaja Ala-Nissilälle.

15.05 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä on todella suuri uudistus, historiallinen uudistus, ja keskustelusta huomaa, että tämän uudistuksen sisältö ei ihan avaudu taksin takapenkillä Demokraatti-lehteä luettaessa. (Naurua) Tässä on kuitenkin kysymys digitalisaation huimien mahdollisuuksien hyödyntämisestä, tässä on kysymys eri liikennevälineiden integraation hyödyntämisestä, tässä on kysymys tuhansista uusista työpaikoista, ja ennen kaikkea, puhemies, tässä on kysymys myöskin siitä, että turvataan suomalaisen liikenteen kehittämisinvestointien rahoitus pitkällä aikavälillä. Meillä ei ole rahaa enää kehittämiseen olemassa, ellemmme löydä jotain uusia välineitä. Tämä liikenneverkko-yhtiö kokonaisuudessaan on sekin suuri, ennakkolukulon uudistus, joka todella tarjoaa mahdollisuuksia siihen, että pystymme rahoituksen hoitamaan. Ettei enää tarvitse verrata lapsilisiä ja kannattavia liikenneinvestointeja keskenään, vaan ne voidaan todella hoitaa oman yhtiön kautta ja silti turvata sille demokraattinen ulottuvuus. Eli kannatan uudistusta, ja tulkaa nyt sen eilispäivän Demokraatti-lehden päivityksistä vähän tähän tulevaisuusnäkökulmaan mukaan.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

15.07 Maria Tolppanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä taksiliikenneasiassa on sanottu, että tässä on nyt mahdollisuus muun muassa siihen, että saadaan hintoja alas. Kuitenkin tässä varmistetaan se, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi puuttua asioihin, mikäli hinnat nousevatkin ylös. Kummasta tässä on kysymys? Siitä, että hinnat ovat menossa alas, vai siitä, että hinnat ovat menossa ylös?

Sen lisäksi haluaisin, arvoisa ministeri, kiinnittää teidän huomiotanne siihen, että vaikka täällä edustaja Vartia sanoi, että meillä on älypuhelimet taskussa ja niillä voidaan tilata sitten ja niillä saadaan se taksi, niin ainakaan minun isoäitini ei saa sillä sitä taksia tilattua. Ensinnäkin näkö on niin huono, että hän ei näe. Toisekseen hän ei osaa käyttää älypuhelinia. Kolmanneksi hän ei edes omista älypuhelinia. Mutta tässähän on tietenkin meille kaikille pikku vinkki: kaikille rakkaille vanhuksillemme älypuhelimet joululahjaksi. Pari vuotta on aikaa opettaa heidät käyttämään ja kilpailuttamaan sitten takseja. Missä on inhimillisyyttä tässä asiassa? Ymmärrän, että helsinkiläiset tämän osaavat, jopa vaasalaiset, mutta vanhukset eivät.

15.08 Mikko Alatalo kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä yksi tärkeä tekijä on tietysti nämä Kela-kyydit, ja nythän taksit ovat tulleet vastaan jo niin, että yhdistellään näitä kyytejä. Tämä digitalisaatio tulee avaamaan sen, että voidaan kuljettaa yhdessä enemmän asiakkaita. Sanoisin, että tämä on eräänlainen liikenteen kiky-sopimus, siinä mielessä että tämä tulisi Kelalle halvemmaksi. Toinen asia on tietysti koulukyydit myös. Tällä digitalisaatiolla ja tällä palvelujärjestelmällä voidaan kyytejä yhdistää todellakin.

Toinen asia on tietysti sitten se, että tämä asemapaikkahan — kysyinkin ministeriltä — on siis pääasiallinen asemapaikka mutta toki se taksi voi käydä muuallakin tekemässä kyytejä. Mutta miten voidaan siellä Juupajoella sitten — täällä käytettiin Kihniö-nimitystäkin — varmistaa se, että ihmiset voivat luottaa, että taksi on siellä paikalla?

Ja todellakin Liikenteen turvallisuusviraston on katsottava, missä vaiheessa ne hinnat sitten ovat, ettei meillä käy niin kuin Ruotsissa, että se on villi järjestelmä. Tämä on minusta tärkeä asia myös seurata, jotta asiakkaat voivat olla tyytyväisiä. (Puhemies koputtaa)

Ja vielä sanon yhden asian: Takseilla on suuret vakuutukset. He maksavat paljon, melkein kymppitonnin vakuutuksia vuodessa. Uber-taksit eivät maksa. (Puhemies: Nyt olisi aika lopussa!) (Eero Heinäluoma: Edustaja Alatalolta on jäänyt Demokraatti-lehti sinne taksin takapenkille!)

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Vielä myönnän puheenvuorot edustajille Henriksson ja Häkkänen, ja sen jälkeen ministerille puheenvuoro.

15.09 Anna-Maja Henriksson r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tulin myöhässä tähän istuntoon, koska tänään liikenneyhteydet eivät toimineet. Lennot Pietarsaaresta ja Kokkolasta olivat peruttuja, ja sittemmin myös VR:n juna Seinäjoelta Helsinkiin oli tunnin myöhässä, joten me tarvitsemme kyllä uutta liikennekaarta ja me tarvitsemme systeemin, joka voi myös palvella meitä kansalaisia silloin, kun tällainen tilanne esimerkiksi tulee eteen.

Mutta, arvoisa puhemies, olisin mielelläni kuullut ministerin avaavan hiukan, mitä tämä digitalisaatio tulee käytännössä tarkoittamaan. Ollaanko jo löydetty joku konkreettinen sähköinen ratkaisu, vai onko se asia aivan auki? Nyt ainakin tähän pakettiin sisältyy taksikintiöistä ja hintasääntelystä luopumista, ja sehän nyt ei ole digitaalista toimintaa, se on aika

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

analogista toimintaa. Olisi hyvä, jos voisitte vielä avata tämän digitalisaation. (Puhemies koputtaa) — Och samma på svenska.

15.10 Antti Häkkänen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hyvä myös muistaa vähän isompi kuva, mihin tämä koko liikennekaari liittyy. Tänään IMF viimeksi muistutti siitä, että Suomen taloudellisen menestyksen ihan kohtalonkysymyksiä on tuotavuuden lisääminen yksityisellä ja julkisella sektorilla. Erityisesti taloustutkimuslaitokset ovat Suomea hoputtaneet monta vuotta jo siitä, että niillä isoilla menoeräalueilla, sote-puolella, asumisessa, vähittäiskaupassa ja myös täällä liikennesektorilla, pitää saada tuotavuutta ja kilpailua lisää. Tämä liikennekaari on tästä hyvä esimerkki, että kun kotitaloudet käyttävät noin 17 prosenttia liikkumiseen, yritykset noin 13 prosenttia ja vielä julkisesti tuettuja kyytejä on yli miljardilla, niin tämä liikennekaari on aivan välttämätön. Tässä on ensisijaisesti hyvää se, että nyt digitalisaation, uuden teknologian hyödyntämisen rajapinnat avataan tähän täysimääräisesti. Tämä pitäisi tehdä monella muullakin toimialalla Suomessa. Mutta ennen kaikkea tässä saadaan säästöjä aikaan, työllisyysvaikutuksia, ja mikä isoin, tässä saadaan käyttäjälähtöistä palvelua (Puhemies koputtaa) asiakkaille, ei pelkästään ylhäältä alaspäin katsottuna vaan käyttäjälähtöistä palvelua.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Jo sanotusta poiketen vielä puheenvuoro ryhmänjohtaja Lindtmanille, ja sitten ministeri vastaa.

15.12 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Innostuin tästä edustaja Alatalon kommentista, josta kyllä tuli mieleen, että hän oli nyt jättänyt sen Demokraatin sinne taksin penkille. Tämä vakuutusasia on yksi, mutta on toinen asia, mikä tässä keskustelussa ei ole tullut esiin. Kuten totesin aikaisemmin, niin tämän liikennekaaren tavoitteet ovat hyviä, rajapintojen avaaminen on hyvä, se, että matkaketjuja voidaan yhdistää, on hyvä. Tästä taksiliikenteestä se tietysti olisi puuttunutkin vielä, että tämä kymppi-tonnin raja tänne olisi jäänyt. Mutta yksi asia on jäänyt käsittelemättä: Tämä taksiautoilijoiden auton hankinnan verovähennys 5 000 euroa. Ministeri, mitä sille käy? Saavatko sen jatkossakin kaikki taksiautoilijat, ja saako sen niin monta taksia kuin he haluavat vain perustaa? Mitä tälle verovähennykselle käy, se on 5 000 euroa per taksi? Saavatko sen jatkossa kaikki, vai tuleeko siihen jokin rajoitus, vai poistetaanko se kokonaan? Tämä on erittäin tärkeä kysymys, mikä tuolla tulee vastaan. (Jari Myllykoski: Se on mopoautoon aika hyvä!)

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Nyt ministerille puhujapöytästä 4 minuuttia, ja sen jälkeen vielä ryhmittäin ehkä yksi, maksimissaan kaksi vastauspuheenvuoroa, ja sitten siirrytään normaaliin puhujalistaan.

15.13 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies, ärade talman! Skärgårdstrafiken kommer att tas upp i nästa fas av beredandet av trafikbalken, och där kommer vi också att sträva till att säkra att erbjudandet kommer att kunna stärkas. Priset kommer att måsta ges på förhand i alla tjänster.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Liikennekaari on vain palveluita sääntelevä kokonaisuus. Sen tarkoitus on huolehtia nimenomaan siitä, miten palveluista tulevaisuudessa liikenteen osalta säädellään. Se ei ota kantaa mihinkään muuhun.

Taksin on ilmoitettava pääasiallinen toiminta-alue. Tällä halutaan varmistaa, että jokaisella taksilla on sinänsä olemassa pääasiallinen toiminta-alue, mutta sillä halutaan myös mahdollistaa taksille aina se mahdollisuus ajaa kyytiä kahteen suuntaan. Ja sillä halutaan myös mahdollistaa, että se kyyti voidaan ottaa sieltä pääasemapaikan ulkopuolelta. Tällä halutaan huolehtia, että meidän autojen kapasiteetti ja käyttöaste nousee ja että se kannattavuus sille autolle saadaan paremmaksi.

Laajasti on tehty vaikuttavuusarviointia. Meillä on ollut kahdeksan kuulemistilaisuutta, ja niitä on voitu seurata avoimesti verkossa. Myöskin lausuntokierroksella liikennekaari on ollut. Kelan kanssa on käyty laajasti keskusteluita, ja Kela on myöskin ottanut kantaa siihen säästöpotentiaaliin, joka Kela-kyydeissä on saatavissa liikennekaaren kautta.

Haja-asutusalueiden näkökulmasta keskeistä on se, että me saamme haja-asutusalueille tarjontaa lisättyä. Liikennekaaren osalta kysymys ei ole vain siitä, että palveluita tuottaa jatkossa se, mitä me tänä päivänä tunnemme käsitteellä "taksi". Ajatus on liikennekaaressa se, että palveluita mahdollistetaan laajasti myös uudentyyppisillä liiketoimintamalleilla ja sillä, että voidaan yhdistää olemassa olevan kaluston käyttöä useammalle palveluntuottajalle. Ja tämä mahdollistaa silloin sen, että se tarjonta lisääntyy.

Toinen asia, mitä se mahdollistaa, on asiakkaan päätösvalta. Asiakas voi päättää huomattavasti vapaammin verrattuna nykyiseen lainsäädäntöön siitä, mitä ja kenen palveluita hän käyttää, missä järjestyksessä ja kenen tuottamana. Tässäkin halutaan mahdollistaa, että syntyy kanta-asiakkuuksia, syntyy asiakassuhteita, ja uskon, että etenkin maaseudulla tästä on hyötyä. Uskon myöskin siihen, että hyvää asiakasta ei jätetä palvelematta, ja uskon myöskin siihen, että kun entistä enemmän voidaan kyytejä yhdistellä ja palveluita tuottaa yhdessä, niin sillä palvelee nimenomaan haja-asutusalueita. Liikennekaari ei olisi tarpeen vain suurkaupunkialueille. Liikennekaarta tarvitaan nimenomaan turvataksemme palveluita haja-asutusalueilla, missä ne näivettyvät, jos me emme tämänpäiväiseen mitään muutosta tee.

Tällä hetkellä taksilupia myönnetään sen markkinapotentiaalin mukaan, ja se tarkoittaa sitä, että joillakin alueilla on erittäin vähäisiä taksimääriä käytössä. Se tarkoittaa myöskin sitä, että usein se taksi on käytössä koulukyyteihin tai muihin ostopalveluihin liittyvän palvelun tarjoamiseen. Nyt halutaan mahdollistaa tätä. Samalla on tärkeää pitää siitä kiinni, että yhteiskunnan ostamat palvelut säilyvät jatkossakin. Eivät nämä tästä häviä, mutta yhteiskunnalla on mahdollisuus laajemmin tuki kilpailuttaa ostamia palveluita, ja toivottavasti siitä myöskin Kela ja kunnat hyötyvät.

Digitalisaatiossa on kyse siitä, että avataan tietorajapintoja, ja siitä, että se on velvoittavaa niin julkiselle kuin yksityiselle toimijalle. Se tarkoittaa myöskin sitä, että yhteiskunta ei voi jatkossa ostaa palveluita semmoiselta toimijalta, joka ei avaa tietorajapintojaan ja sitä kautta mahdollista yhtenäisiä matkaketjuja, reittien tietoja, hintatietoja etukäteen. Tämä on ainutlaatuinen mahdollisuus myöskin synnyttää parempaa palvelua jälleen kerran etenkin haja-asutusalueille.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Jos nyt vielä edustajilla on vastauspuheenvuoroon tarvetta, pyydän nousemaan ylös ja painamaan V-painiketta.

Myönnän tässä debattiosassa vain yhdestä kahteen puheenvuoroa ryhmää kohti.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

15.18 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuntaliitto on ollut hyvin huolissaan tästä, että hallituksen esityksessä tekstissä on mainittu, että markkinaehtoinen liikenne on ensisijaista ja julkinen täydentävää. Tästä on kokemusta muun muassa ely-keskuksilla kilpailuttamisesta, jossa malli on näyttänyt kestättömyytensä kalliina kilpailutuksina ja lyhyinä sopimuskausina.

Toinen huomioni liittyy tähän, että keskustelussa mainittiin sanat harmaan talouden torjunta. Poliisihallitus on nimenomaan huomioinut, ettei harmaan talouden torjunnasta ole arvioita tässä esityksessä lainkaan. Onko tähän mahdollisesti tulossa korjausta? Ja miten oli edustaja Lindtmanin esittämän kysymyksen osalta 5 000:n vähennyksestä taksiautojen hankintaan?

15.18 **Elsi Katainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yksi liikennekaaren parhaita piirteitä on mahdollisuus tehostaa julkisen sektorin eli valtion, kuntien ja myös Kelan liikenne- ja viestikassan käyttöä. Jatkossa liikenteen palveluja voitaisiin yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, ja se jos mikä olisi sitten omiaan merkittävään julkisten panosten säästämiseen. Minä kysyisin ministeriltä: onko tähän mennessä jo pystytty yksilöimään, minkälaisia tehostamisen tai ihan euromääräisiä säästämisen mahdollisuuksia esimerkiksi kuntatasolla tai sitten ihan kansalaista kohden tässä olisi mahdollista saavuttaa?

15.19 **Matti Semi vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennekaari sisältää semmoisia asioita, mitkä huolettavat ennen kaikkea lainkuuliaisuuden näkökulmasta. Lain ja kabotaasiliikenteen valvonta liikennekaareissa on suunnattu Trafin hoidettavaksi. Tämä herättää semmoisia kysymyksiä, että riittävätkö ensinnäkin Trafin voimavarat ja toiseksi onko sillä edes riittävät edellytykset valvoa kuljetuksien laillisuutta ja ottaa myös huomioon siinä tehtävässä liikenneturvallisuusasioita. Esitänkin kysymyksen: eikö tämän lain ja kabotaasiliikenteen ja liikenneturvallisuuden valvonnan pitäisi kuulua viranomaisille, poliisille ja Tullille, ja eikö pitäisi varata siihen riittävät resurssit ja huolehtia siitä, ettei harmaata taloutta synny liikenteen mukana ja ettei se lisäänty Suomessa ja että ammattitaitoiset viranomaiset vahtivat ja katsovat meidän kuljetuksien laillisuutta?

15.20 **Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennekaari on erittäin iso askel tulevaisuuteen, ja uskon, että kaikki ovat siihen sinänsä tyytyväisiä. Tämä joukkoliikenteen tuleva iso kehitys, koko liikennesektorin kehitys on mahdollista, ja on hienoa, että siinä on taksi mukana. Sehän oli jossain vaiheessa myös jäämässä pois, ja silloin se olisi ollut kohtalaisen iso katastrofi. Tässä taksiliikenteessä on tosiaan olennaista se, että se lupa pysyy. Lupavaatimus tulee pysymään jatkossakin, ja se on se avainkysymys. Tässä, niin kuin aloitin ensimmäisessä puheenvuorossani, on monia yksityiskohtia, joita pitää vielä tarkentaa, ja yksi niistä on esimerkiksi tuo pääsääntöinen asemapaikka ja mitä se on.

Vielä perään ihan täsmennys: Uber on laitton nyt, ja jos se muuttaa totaalisesti toimintamalliaan, niin silloin se pääsee mukaan tähän toimintaan. Mutta se joutuu muuttamaan toimintaansa ihan (Puhemies koputtaa) täysin ja hankkimaan ne luvat.

15.21 **Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täällä jotkut edustajat, ainakin edustaja Kasvi ja nyt edustaja Jalonen, kiinnittivätkin huomiota näiden kyydinjakopalveluiden toimintaan. Tunnetuimpia niistä ovat Lyft ja Uber, joista aina-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

kin toinen toimii laittomasti tällä hetkellä Suomessa. Nyt kannattaa kiinnittää huomiota siihen, että tämän sääntelyn myötä nämäkin toimijat voivat toimia Suomen markkinoilla, mutta samoin edellytyksin ja ehdoin kuin muutkin taksi- ja kyytipalvelutarjoajat. Edelleen kannattaa kiinnittää huomiota siihen, että regulaatio, jota nyt teemme näitä kyydinjakopalveluita varten, on varsin liberaali verrattuna siihen, mitä maailmalta tällä hetkellä löytyy. Ihan esimerkkinä Kaliforniassa kyydinjakopalveluiden sääntely on huomattavasti tiukempaa kuin mitä me nyt olemme säätämässä. Hyvää näissä uusissa keksinnöissä on tapa laskuttaa ja valvoa kyytireittiä. Haluaisinkin kysyä ministeriltä: onko myös verottajan kanssa saatu jo sovittua rajapinnoista (Puhemies koputtaa) näiden yhtiöiden kanssa, että varmasti sitten valtiokin osansa näistä kyydeistä (Puhemies koputtaa) saa oikeudenmukaisella tavalla?

15.23 Johanna Karimäki vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennekaari on iso ja tärkeä hanke, mutta tässä keskustelussa on noussut esiin paljon tarpeita, jotka tulee valiokunnassa huomioida, varsinkin se, että jatkossa seurataan lain vaikutuksia ja ollaan valmiita muutoksiin.

Minä kiitän ministeriä, että nostitte esiin tämän esteettömyyskysymyksen ja piditte sitä tärkeänä. Toivonkin, että valiokunta paneutuu asiaan syvällisesti. Tällä hetkelläkään eivät läheskään kaikki joukkoliikennevälineet ole esteettömiä, ja nyt, kun yhdistetään erilaisia uusia vaihtoehtoja erilaisiksi matkapoluiksi, on entistä tärkeämpää kiinnittää tähän huomiota, että varmasti kaikki pääsevät työhön, harrastuksiin, matkustelemaan, voivat olla osallisia tässä yhteiskunnassa. Sitä myös YK:n vammaisten oikeuksien sopimus meiltä edellyttää.

15.24 Lasse Hautala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikennekaari tulee tarpeeseen, ja hyvänä esimerkkinä voidaan pitää linja-autoliikennettä, joka menneinä vuosina koki kovia, kun tuettu liikenne loppui, mutta linja-autoliikenne otti uuden suunnan ja on kehittynyt merkittävästi siinä roolissaan.

Täällä keskustelussa on paljon puhuttu näistä takseista ja siellä mahdollisesti tulevista ongelmista. Yksi tietysti on tämä turvallisuus. Ja kun nyt on ehkä enempi vitsin puolella puhuttu näitten mopoautojen käytöstä taksiliikenteessä, niin kysyisinkin ministeriltä siitä, onko mahdollista, että näihin turvallisuusmääräyksiin kiinnitetään myöskin huomiota. On tietysti selvää, että vammaiskuljetuksissa ja koulukyydityksissä olevat säädökset jo edellyttävät takseilta tietäntyyppistä varustelua, mutta kuinka sitten näiden muiden käytettävien ajoneuvojen osalta on?

15.25 Merja Mäkisalo-Ropponen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minä olen Muistiliiton puheenjohtaja ja tästä roolistani käsin erittäin huolissani näiden ammatipätevyysien heikentämisestä ja poistamisesta. Merkittävä osa esimerkiksi taksiasiakkaisista on toimintakyvyltään rajoittuneita, ja he tarvitsevat erityispalveluja ja apua. Esimerkiksi muistisairautta sairastava tai moni muukaan haavoittuvassa asemassa oleva kansalainen ei pysty kilpailuttamaan ja arvioimaan palvelujen tuottajaa ja toiminnan laatua tai antamaan yrittäjälle palautetta, jos joku asia meni pieleen kuljetuksen aikana. Ja jälkikäteen tapahtuva valvonta ei auta, vaan jokaisella kuljettajalla pitäisi olla osaamista ja ammattitaitoa, jotta tämä turvallinen matkustaminen toteutuisi. Kyllä minulla on tosi huoli tästä asiasta ja kysynkin ministeriltä: miten lakiesityksessä on huomioitu nämä erityisryhmien

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

turvallisuuskäsitteet, koska näiden henkilöiden kuljettamisessa on oltava erityistieto, erityistaito, erityisosaaminen?

15.26 Veera Ruoho ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Semin kanssa varmaan jaamme yhteisen toiveen siitä, että liikkuva poliisi takaisin.

Kiitän ministeriä siitä, että liikennekaareen tuli mukaan meille perussuomalaisille olennaisimmat kynnyskysymykset muun muassa taksien luvanvaraisuuden säilyttämisestä ja siitä, että yritysten tulee olla rekisteröityinä Suomeen. Myöskin otitte vakavasti huolestamme siitä, ettei meillä toistettaisi Ruotsin virheitä.

Kysyisin vielä ministeriltä: varmistetaanhan se, ettei pienyrittäjyys kuole isompien jalokoihin?

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Myönnän vielä puheenvuorot edustajille Eestilä ja Myllykoski, sen jälkeen ministerille, ja sen jälkeen siirrytään puhujalistaan.

15.27 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomalainen taksi on tunnettu luotettavuudesta ja turvallisuudesta, ja yksi turvallisuuselementti tietenkin on se, että hinta on vakioitu ja ennalta määrätty. Kysynkin ministeriltä siitä, mitä tälle turvallisuusseikalle tapahtuu, kun jatkossa asetuksella määrätään vain enimmäistaksa — tietenkin nytkin, näinhän mittarit yleensä on säädetty. Mitä tälle kysymykselle tapahtuu tulevaisuudessa, kun asiakkaat saattavat olla monenlaisessa tilanteessa ja joutuvat sitten neuvottelemaan siitä, millä taksalla viedään? Onko ollut puhetta, että on joku Taksiliiton tai muun suositustaksa, että voi suoraan kysyä, että ajatteko suositustaksalla, ja jos kuski sanoo, että ajan, niin ei tarvitse sen jälkeen enää neuvotella?

15.27 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! En lähde vastaväittämään ministerin kanssa, mutta ei tämä valinnanvapautta ja asiakaskontakteja välttämättä luo. Nythän me olemme nähneet kehityksen, missä Kelan kautta ihmiset eivät enää saa tutun kuljettajan palveluita vaan ne ohjautuvat jostakin kolmannelta osapuolelta.

Tässä edustaja Hautala toi erittäin tärkeän asian esille, ja se on tämä turvallisuus. Tämä on yksi julkisen palveluliikenteen muoto, jolla on tiettyjä turvallisuusedellytyksiä, ja vaikutusten pitää olla kunnossa.

On tosi tärkeätä nähdä myös se, mitä edustaja Eestilä tuossa puheenvuorossaan toi esille: sadepäivänä Helsingissä käydään tolilla huutokauppa, että kuka maksaa satasen, että pääsee kyytiin. Eli tuleeko tähän joitakin sellaisia säädöksiä, että kohtuuttomia lähtöhintoja ei voida tolilla pyytää?

Ja kun tätä keskustelua on nyt tässä käyty, niin oman vaalipiirini perussuomalaiselle valiokunnan puheenjohtajalle minun täytyy kyllä sanoa, että perussuomalaiset tässä kohtaa nyt teki minulle kyllä sen, että oli enemmän kuin kolme pyörää, nyt ajettiin kyllä kaksilla ratailla.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ministeri Berner, 3 minuuttia puhujapöytästä.

15.29 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Kuntaliiton kanssa on käyty läpi liikennekaari, ja PSA-suojia säilyy EU-asetuksen mukaisena tässä esi-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

tyksessä. Se tarkoittaa myöskin sitä, että yksinoikeuden voi kunta edelleenkin myöntää niin halutessaan.

Harmaan talouden torjunnasta on tehty arvio liikennekaaren osalta.

Se, millaisia säästöjä liikennekaari voisi tuottaa: Varovaiset laskelmamme ovat arvioineet 70 miljoonaa euroa vuodessa. Kela on arvioinut säästöjä korkeammiksi, mutta en halua tässä käyttää Kelan puolesta puheenvuoroa.

Vakuutukset, turvallisuus ja erityispalvelut ovat edelleen erittäin keskeisiä liikennekaaren osia, ja pätevyysvaatimuksia on kaiken kaikkiaan kuitenkin kiristetty tämän osalta. Nythän liikennekaari edellyttää kuljettajalta ajolupaa, mutta se edellyttää myöskin liikennelupaa yrittäjältä. Se, mitä liikennekaareissa tavoitellaan, on se, että yrittäjällä olisi yrityksen mukainen vastuu asiakaspalvelusta ja myöskin henkilökunnastaan ja siitä, että kuljettajat vastaavat palvelusta ja pystyvät asianmukaiseen vuorovaikutukseen ja erityisryhmiä huomioivaan palveluun.

Verotuksen osalta taksiliikenne on ollut tiukasti rajattua henkilöautoihin, jolloin verotuskysymystä on tyypillisesti tarkasteltu kalustokohtaisesti. Jatkossa on paljon enemmän väljyyttä siinä, millaisella kalustolla ajetaan, ja se tarkoittaa myöskin sitä, että tässäkin asiakkaalla on paljon mahdollisuuksia vaikuttaa siihen, millaiseen kyytiin hän on valmis astumaan. Verotuskysymystä tullaan todennäköisesti entistä enemmän tulevaisuudessa käsittelemään päästövähennyksiin liittyvien tavoitteiden osalta kuin kalustokohtaisesti. Tässä yhteydessä taksien autoverohuojennukseen ei tule eikä ole tulossa muutoksia.

Tässä edustaja Myllykoski on aivan oikeassa, asiakaspalvelussa on paljon enemmän väljyyttä silloin, kun niin sanotusti omalla rahalla sitä kyytiä tehdään ja palvelua käytetään, kuin silloin, kun se on yhteiskunnan järjestämää, ja silloin on paljon suurempia vaikeuksia vaikuttaa siihen, kuka kuljettaja välttämättä siinä on mukana.

Täällä on myöskin ollut keskustelua liittyen hinnoitteluun. Haluaisin todeta Ruotsin hinnoittelusta sen, että Ruotsin taksiliikenne on vapautettu 1996, ja paljon muutoksia on sen jälkeen tapahtunut myöskin Ruotsissa. Mobiiliosaaminen ja tiedonvälitys ovat parantuneet, ja myöskin liikennekaareissa on huomioitu ne opit, joita Ruotsissa on aikanaan saatu. Me olemme käyneet keskustelua Ruotsin viranomaisten, oikeusministeriön ja kuluttajansuojaviranomaisten kanssa, kun liikennekaarta on valmisteltu. Meillä on 20 vuotta myöhemmin se etu, että me voimme hyödyntää aivan erilaisia digitaalisia palveluita ja voimme myöskin huolehtia siitä, että hinta on kuluttajalla aina ennakoon tiedossa.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Siirrytään puhujalistaan.

15.32 **Katja Taimela sd:** Arvoisa herra puhemies! Olemme saaneet hallituksen 250-sivuisen liikennekaariesityksen saliin lähete keskusteluun, ja keskustelu on ollut debatissa aika rapsakkaa.

Liikennekaaren perusidea digitalisaation ja avoimien rajapintojen hyödyntämisestä sisältää suuria mahdollisuuksia Suomelle. Parhaimmillaan se mahdollistaa liikennepalveluiden fiksumman ja tehokkaamman hyödyntämisen. Tämä kaikki laadukkaasti toimiessaan hyödyttää ihmisiä joustavampien ja parempien liikennepalvelukokonaisuuksien muodossa. Tietorajapintojen avaaminen uusien liikennepalveluiden ja matkaketjujen luomiseksi on pääpiirteissään tavoitteiltaan kannatettavaa ja digitalisaatiokehitystä tukevaa.

Mutta mitä tulee yksityiskohtiin, niin kuin jo debatissakin selvisi, hallituksen tuore esitys liikennekaareksi herättää erityisesti taksialalla suuria kysymysmerkkejä. Alkuperäinen

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

liikennekaariesitys sisälsi alalle monia vakavia sudenkuoppia, jotka on nyt onnistuttu välttämään, vaikka taksitoimintaa vapautetaankin tämän hallituksen aikana ennenkuulumattomalla tavalla.

Kevään ja kesän aikana saimme lukea useista eri medioista perussuomalaisen puheenjohtajan puheista, miten perussuomalaiset eivät hyväksy taksiliikenteen vapauttamista milloinkaan. Ministeri Soini lähetti terveisiä ministeri Bernerille muun muassa Suomen Uutisissa 18.4.: "Perussuomalaiset ovat yksiselitteisesti taksilupien vapauttamista vastaan." Samankaltaisia ulostuloja tuli hallituksen sisältä ainakin perussuomalaisen eduskuntaryhmän puheenjohtaja Sampo Terhon ja liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Jalosen toimesta.

Mutta miten kävikään? Taksiliikenne vapautuu, ja joku nykyinen ministeri saattaisi tässä kohdin todeta: miten te kehtaatte ja kyllähän te kehtaatte.

Taksialalla toimijoiden näkökulmasta onneksi tässä lopullisessa esityksessä ei sentään ole aikaisemmin kaavailtua 10 000 euron villiä korttia, joka olisi mahdollistanut henkilö- ja tavaraliikennettä harjoitettavan ilman lupaa kyseisen summan edestä.

Arvoisa puhemies! Esitykseen liittyy edelleen kuitenkin myös ongelmia ja haasteita. Taksisääntelyn vapauttaminen haastaa nykyiset toimijat. Siksi esitykseen sisältyvä siirtymäaika on täysin välttämätön, ja siitä kiitos.

Kun on keskustellut alalla toimijoiden kanssa, heidän todellinen pelkonsa on se, että uudistuksen myötä taksitoiminta tulee tulevaisuudessa keskittymään voimakkaasti muutamille suurille yrityksille, jotka voivat muun muassa hinnoittelulla ostaa pienemmät toimijat ulos markkinoilta. Alueellisten taksimonoalien syntyminen kääntäisi liikennekaaren perusajatuksen nurinpäin ja nostaisi hintoja merkittävästi. Siksi niiden syntyminen pitää pystyä estämään.

Maaseudulla kiireisimpien aikojen ulkopuolella takseja päivystää tulevaisuudessa todennäköisesti huomattavasti nykyistä vähemmän ja taksin saaminen voi olla hankalaa. Muutenkin taksit hakeutuvat enemmän kuntakeskuksiin, joissa on enemmän asiakkaita. Täytyy muistaa, että myös palveluita on keskitetty voimakkaasti. Esimerkiksi synnytykset karkaavat yhä kauemmas ja kauemmas. Maaseudulta keskellä yötä synnyttämään pääseminen saattaa jatkossa olla erittäin hankalaa, jos paikallista taksia ei ole saatavilla tai se yksi taksi on jo matkalla johonkin muualle.

Tulevaisuuden taksipalveluita ajatellen koen, että meillä edustajilla on nyt suuri haaste määritellä liikennekaariesityksessä mainittu taksipalveluiden ylihinnointelu. Enimmäishinnasta poikkeaminen vaatisi erillistä sopimista, jonka todistaminen on palveluntarjoajan vastuulla. Jos joku niin tämä on yksi kohta taksialan kohdalla, joka pitää erityisellä huolella liikenne- ja viestintävaliokunnan pöydän ympärillä selvittää. Lailla Trafin on pystyttävä aidosti ja tehokkaasti puuttumaan kipurajan ylittäviin hintoihin. Tästä oli myös maininta oikeusministeriön lausunnossa.

Itse en halua Suomeen samankaltaista tilannetta kuin esimerkiksi Ruotsissa on: ellet tarkista hintapolitiikkaa etukäteen ja nappaat ensimmäisen taksin, voit huonoimmassa tapauksessa sanoa hyvästit koko lomabudjetille.

Ajattelen niin, että hallituksen malli taksitoiminnasta voi loppujen lopuksi toimia käytännössä hyvin vain, mikäli alalle kyetään luomaan aito kilpailutilanne. Sinänsä on melkoisen yllättävää, että kokemukset hinnoittelun vapauttamisesta muissa Euroopan maissa kerovat taksihintojen rajusta kallistumisesta eikä päinvastoin. Nähtäväksi jää myös se, miten

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

uudistus lopulta onnistuu Suomessa luomaan uusia tuloja yrittäjille, kun muun muassa tak-sien kustannusrakenne säilyy melko ennallaan.

Arvoisa puhemies! Liikennekaaren lausuntokierroksella tuli myös huomioita koko-naisvaikutusarvioiden puutteellisuudesta. Markkinoissa ei ole huomioitu Suomen erilaisia oloja liittyen kaupunkiseutujen ja hiljaisempien maaseutualueiden palveluiden hinta- ja saatavuustekijöihin. Normien ja sääntelyn purku on istuvan hallituksen yksi kärkihanke, (Puhemies koputtaa) ja mekin tavoittelemme monessa asiassa tätä normien ja sääntelyn purkua, mutta sitäkään ei pidä tehdä ihmisten tai ympäristön kustannuksella.

Tavaraliikennelupavaatimuksen poistaminen pakettiautokuljetuksilta tulee lisäämään harmaata taloutta, mikäli myös pakettiautokuljetusten tarjoajilta ei vaadita hyvämai-neisuutta, vakavaraisuutta ja tosiasiallista toimipaikkaa Suomessa. Pienempää kalustoa su-osiva sääntely lisäisi liikenteessä olevien ajoneuvojen määrää sekä myös päästöjä. Tämän totesivat lausunnoissaan sekä AKT että SKAL.

Arvoisa puhemies! Aivan tähän loppuun ja mitä tulee jatkotoimenpiteisiin: Hallituksen on kokonaisuutena pohdittava myös konkreettisia keinoja harmaan talouden torjuntaan lii-kennesektorilla, jotta sen tavoitteet aidosta kilpailusta ja liikenteen päästövähennyksistä olisivat edes mahdollista toteuttaa. Muun muassa edellä mainitsemani haasteet ja puutteet tulee valiokuntatyössä laajasti vielä selvittää. Valta on tässä talossa. Jos ymmärrys käsitte-lyn aikana kasvaa, sitä toivottavasti myös käytetään. Olin hämilläni debatissa mutta ilokse-ni huomasin, että useampi hallituspuolueen edustaja kaipasi tähän lakiin täsmennyksiä jo tässä lähetekeskusteluvaiheessa, joten niitä muutoksia varmasti on myös helppo valiokun-takäsittelyssä saada lävitse.

15.39 Markus Mustajärvi vas: Arvoisa puhemies! Ministeri Berner on varmaan ollut monesti taksin kyydissä, mutta nyt taksit ovat ministeri Bernerin kyydissä, vieläpä kylmä-sä sellaisessa. Kovin paljon ei hallituksen esityksen valmistelussa ole kuultu varoittavia puheita, vaikka ne olisivat olleet kuinka perusteltuja. Miksi lähteä näin radikaalilla tavalla muuttamaan toimivaa järjestelmää? Ruotsissa on maksettu kalliit oppirahat, niin kuin on moneen kertaan todettu, kun siellä onnistuttiin yhdistämään sääntelyn purkamisessa kaik-ki huonot puolet: kaluston heikkeneminen, harmaan talouden lisääntyminen ja hintojen no-usu.

Ilokseni havaitsin, että pääkaupunkiseudun taksialan edunvalvonnan ja tilausvälitysyh-tiöitten kannanotossa kannetaan huolta maaseutualueesta paljon enemmän kuin mihin py-styvät maakuntien keskustalaiset kansanedustajat tai ainakin puheissaan pientä ihmistä puolustavat perussuomalaiset. Enpä olisi uskonut, että edustaja Maijalan kanssa me asum-me samassa kunnassa, niin erilaista maailmaa hän tuntuu seuraavan. Pääkaupunkiseudun taksialan edunvalvojat kiinnittävät huomiota moniin sellaisiin kipukohtiin, jotka koskevat myös Lapissa. Taksialan edunvalvonta, mutta myös taksikuskit pohjoisesta etelään esitt-ävät yhdenmukaista kritiikkiä hallituksen kaavailuista. Minäkin taksipalveluitten suurku-luttajana yhden esitettyyn kritiikkiin.

Arvoisa puhemies! Kyse ei ole ainoastaan taksinkuljettajista ja yrittäjistä, vaan myös palveluitten saatavuudesta ja asiakkaista, ennen kaikkea lapsista, vanhuksista ja niistä, jot-ka toimintarajoitteen vuoksi tarvitsevat erityistä apua. Siksi taksinkuljettajien koulutus- ja koevaatimuksista luopuminen on kiistatta riskipeliä. Jälkikäteinen valvonta tulee aina my-öhään ja vasta silloin, kun ongelma on jo syntynyt. Samaan aikaan vapautetaan yrittäjien palvelutasovaatimuksia ja lupakäytäntöjä, ja tästä seuraa, että entistä vapaammin valikoi-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

tuvat yrittäjät käyttävät entistä vapaammin valikoituja kuskeja ja lopputuloksena on, että syntyy uusi matalapalkkainen työmarkkina, ja se ei ainakaan palvelun laatua lisää.

Hallituksen esityksessä romutetaan nykyinen asemapaikkasääntely ja päivystysvelvoite. Niillä on kuitenkin turvattu taksipalveluitten saatavuus koko maassa. Ensimmäisenä uhan alle joutuvat harvaan asuttujen kuntien kauimmaisten kylien viimeisetkin palvelut. Siellä tuttu taksimies on vastannut paljon muustakin kuin auton ajamisesta, ja olen myös huomannut täällä kaupungissa, Helsingissä, sen, että monen vanhuksen ainoa läheisempi ihmiskontakti voi olla se tuttu taksimies.

Valvovalle viranomaiselle eli Trafille annetaan jatkossa mahdollisuus puuttua hinnoitteluun, mikäli hinnat nousevat kuluttajahintoja nopeammin. Hallitus perustelee esitystään sillä, että kuluttajahinnat laskevat, mutta varautuu niiden nousuun. Se ei ole kovin uskottavaa eikä johdonmukaista. Tähän osittaissääntelyyn kuuluu kyllä se, että jos on asetettu tällaisia kattoja, niin toistepäin sen voi sanoa, että millä keinoin ministeri tai viranomainen pakottaa taksin ottamaan sen kannattamattoman kyydin vaikka kuinka kaukaa.

Arvoisa puhemies! Liikennekaareissa ollaan muutenkin perimmäisten kysymysten äärellä. Jokaisen kehittyvän seutukunnan ensimmäisenä ehtona on hyvät liikenneyhteydet. Tosiasiallinen mahdollisuus liikkua palveluitten ja työpaikkojen perässä, kun ne hyvin usein ovat yhä kauempana, ratkaisee paljon. Jo nyt oman auton käyttö on monelle sellainen pakko, johon ei oikeastaan olisi varaa, ja autoilijoinen maksurasitus kokonaisuudessaan nousee. Matalapalkka- tai osa-aikatyöntekijöillä, kokonaan työttömällä, paljon sairastavilla tai vaikkapa pienellä eläkkeellä kituuttavilla ei ole varaa vaihtaa sitä yli 20 vuotta vanhaa Toyotaansa hybridautoon ihan vain siitä riemusta, että hallitus niin tahtoo. Pitäisi olla vaihtoehtoja, mutta kun niitä ei vain ole.

Kaikki entinen ei ole automaattisesti huonoa, mutta jos ideologia ohjaa suurta muutosta maksettavasta hinnasta välittämättä, jälki voi olla tuhoisaa. Hinnan maksavat rehelliset yrittäjät yhtä lailla taksiliikenteessä kuin kuljetusyrityksissä. Kannattaa muistaa, mitä on tapahtunut esimerkiksi kabotaasiliikenteessä. Mutta kaikista varmin laskun maksaja on se asiakas.

15.44 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Käymme nyt lähetekeskustelua hallituksen esityksestä ensimmäiseksi liikennekaareksi. Kyseessä on laaja säädöskokonaisuus, ja tämän avulla on tarkoitus purkaa säätelyä, vapauttaa liikennealaa taksien sekä linja-auto- ja pakettiautoliikenteen osalta kilpailulle ja edistää erilaisia digitalisaatoratkaisuja. Putkessa ovat sitten tulossa liikennekaari 2 ja 3, joista hallitus tekee esitykset eduskunnalle myöhemmin.

Tämän liikennekaariesityksen valmistelussa on käyty vuoropuhelua hallituspuolueiden kesken ja luonnollisesti käyty laaja lausuntokierros. Näiden perusteella esitys ei vastaa alkuperäistä keväällä esitettyä vedosta, vaan sitä on muokattu ja moni kohta kirjoitettu uusiksi. Esimerkiksi alkuperäiseen esitykseen sisältynyt ehdotus taksi- ja kuljetusliiketoiminnan sallimisesta 10 000 euroon asti ilman mitään lupia tai veronalaisuutta on nyt esityksestä poistettu.

Arvoisa puhemies! Liikennekaaren perusajatukset ja -tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia. Tämän uuden lainsäädännön avaamien mahdollisuuksien myötä Suomenkin liikennöintimarkkinoilla on mahdollisuus kehittyä vastaamaan nykypäivän ja tulevaisuuden uuden tyyppiseen kysyntään. Liikennekaaren tavoitteita on muun muuassa saada liikenne-markkinoiden tieto kauttaaltaan digitaalseksi, avoimeksi ja yhteentoimivaksi. Tämän my-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

ötä asiakkaat saavat uusia palveluita ja yritykset uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Lupajärjestelmää on tarkoitus keventää, jolloin markkinoille tulo helpottuu. Samalla saadaan sääntely sellaiseksi, että myös uudet kyydinjakopalvelut voivat toimia osana liikennejärjestelmäämme. Hallituksen kantavana perusajatuksena on, että uudistustoimien myötä Suomi on maailman mittakaavassa liikennesektorin edelläkävijä. Todettakoon, että tällä hetkellä maailmalla ollaan monin paikoin meitä edellä. Pelkkä lainsäädäntö ei riitä, tarvitaan myös tekijät, mutta nyt tekemiselle annetaan mahdollisuus.

Kun puhutaan matkaketuista, digitalisaatiosta, rajapintojen avaamisesta ja MaaSista, niin mitä näillä sitten oikein tarkoitetaan? Esimerkiksi sitä, että henkilön halutessa matkustaa vaikka kotoa Lappeenrannasta Poriin SuomiAreenalle ei tarvitse ostaa juna- tai lentolippuja eri yhteysväleille erikseen, miettiä bussiaikataulua ja välillä heilutella taksia kadunkulmasta. Kaikki matkaosuudet voi varata ja maksaa kertaheitolla ja tämän jälkeen vain nauttia matkustamisesta murehtimatta lipuista ynnä muusta, kun vaihtaa kulkuvälinettä matkan varrella. Ja kun homma tehdään oikein, myös verottaja saa näistä ostoista tiedon suoraan eikä yrittäjienkään tarvitse erityistä kirjanpitoa ja kuittirumbaa käydä läpi, kun tiedot yhteiskunnalle antavat.

Arvoisa puhemies! Ennen esityksen antoa merkittävä osa liikennekaaresta käydyistä keskustelusta koski taksiliikenteen järjestämistä ja taksijärjestelmää kohtavia muutoksia. On totta, että taksiala mullistuu. Kolme suurta muutosta taksiliikenteessä ovat taksilupien määrä sääntelystä luopuminen, hinnoittelun vapauttaminen ja asemapaikkavelvoitteesta luopuminen. Nämä muutokset ovat suuria, ja niiden mahdollisia haitallisia vaikutuksia pyritään rajaamaan erityyppisillä reunaehdoilla. Näitä reunaehtoja ovat muun muassa taksiajoneuvojen rekisteröintivaatimus Suomeen, yrityksen toimipaikkavaatimus Suomessa, Trafin oikeus puuttua hinnoitteluun mikäli ongelmia ilmenee, kuljettajalla on edelleen oltava ajolupa, taksirytyksellä tai yrittäjällä on edelleen oltava taksilupa, ja kuljettajaankin kohdistetaan tiettyjä vaatimuksia. Vaikka liikennemarkkinat uudistuvat, ei mattoa voi vetää nykyisten taksi- ja kuljetusyritysten alta. Siksi edellä kuvatuilla reunaehdoilla ja muillakin pyritään turvaamaan myös olemassa olevien yritysten toimintaedellytykset. Lainsäädännön vaikutuksia tullaan seuraamaan, ja tarvittaessa puututaan epäkohtiin.

Niin kutsutun pakettiautoliikenteen tai kevyen kuljetusliikenteen osalta on sääteilyä myöskin tarkoitus purkaa. Jatkossa alle 3,5 tonnin autoilla kuljetuksia harjoittavan ei tarvitse käydä pakollista yrittäjäkurssia. Erillistä luvanhakuprosessia ei ole, vaan luvan saa, kun rekisteröityy kevyen kuljetusliikenteen yrittäjäksi. Tähän rekisteröintiin tulisi liittää taustatarkistukset, jotta varmistetaan, että rekisteröityjen talous ja vastuullisuus ovat kunnossa ja vaadittavalla tasolla. Vielä voitaisiin pohtia, tulisiko rekisteröitymistä kutsua luvaksi. Pakettiautotkin on jatkossa rekisteröitävä Suomeen.

Erityisenä huomiona totean, että esityksen myötä poistuvat tavaraliikennelain 29, 30 ja 32 §:t, jotka säätelevät poliisin valtuuksia valvoa kuljetuksia ja määrätä sanktioita. Tähän kuuluvat muun muassa kuljetusasiakirjojen ja muiden asiakirjojen esittämisvelvoite, poliisin oikeus määrätä sakkoa kuljetuksiin liittyvistä puutteista ja niin edelleen. Esityksen mukaan Trafin olisi jatkossa määrä valvoa näitä asioita. Sillä ei ehkä kuitenkaan ole organisaatioita tätä varten. Liikennekaariesityksen tämä kohta on siis haasteellinen. Harmaan talouden torjunnan kannalta asia on merkityksellinen, ja tähän tulee valiokuntakäsittelyssä kiinnittää huomiota.

Arvoisa puhemies! Suuret muutokset ja hyvät asiat harvemmin syntyvät itsekseen tai helpolla. Liikennekaariesitys on käytävä nyt eduskuntakäsittelyssä pieteetillä läpi, ja edus-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

kunnan on käytettävä toimivaltaansa sen eteen, että lopullinen hyväksyttävä lakipaketti vastaa tarkkaan niitä tavoitteita, jotka on asetettu, edellä esille nostetut asiat huomioiden ja aiheuttamatta turhaa häiriötä tai hankaluutta kenellekään.

15.50 Merja Mäkisalo-Ropponen sd: Arvoisa puhemies! Kuten debatissa totesin, meillä on paljon kansalaisia, jotka eivät pysty kilpailuttamaan tai arvioimaan palveluntuottajaa tai toiminnan laatua, ja mainitsin esimerkkinä muistisairautta sairastavat. Pätevyys edellyttää koulutusta, ja esimerkiksi muistiyhdistykset ja muut järjestöt ovat kouluttaneet taksiautoilijoita näiden erityisryhmien kohtaamiseen ja auttamiseen jo taksikurssien aikana. Jos koulutus ja valvonta jää vain yrittäjän vastuulle, niin en ole aivan varma, miten ammattitaito varmistetaan. Toivon, että tämä asia katsotaan huolellisesti valiokunnassa, sillä en ole vakuuttunut ministerin vastauksen perusteella vielä tässä vaiheessa, miten tämä on tarkoitus toteuttaa ja varmistaa. Erityistä apua ja tukea tarvitsevat henkilöt eivät voi myöskään matkustaa missä kulkuneuvossa tahansa, ja myös tämä näkökulma on varmistettava valiokunnassa.

Arvoisa puhemies! Kun erityisryhmien turvalliseen matkustamiseen on tietoisesti kiinnitetty huomiota esimerkiksi näillä taksikursseilla, niin tilanteet, joissa muistisairautta sairastava on jätetty kadulle yksin seisomaan, ovat vähentyneet huomattavasti, ja olen vakuuttunut, että tämä on osittain johtunut siitä, että näissä koulutuksissa on tähän asiaan myös kiinnitetty huomiota. Taksiautoilijat ovat myös aktiivisesti ryhtyneet ilmoittamaan viranomaisille, jos näkevät esimerkiksi yöllä kaupungilla harhailevan vanhuksen. He ovat erittäin tärkeä ammattiryhmä, joka voi näitä havaintoja tehdä. Kuten sanoin, nämä muutokset ovat tapahtuneet ainakin osittain yhtenäisen koulutuksen ansiosta.

Lopuksi, arvoisa puhemies, kyllä minulla on myös huoli koulukuljetusten laadusta, koska lasten kuljetuksissa kuljettaja on aina tärkeä kasvattaja, eli hänellä on aina myös kasvattajan tehtävä mukana, ja riittävä ja tasalaatuinen koulutus on toiminut kyllä tärkeänä laatutekijänä myöskin näissä lasten kuljetuksissa.

15.52 Li Andersson vas: Arvoisa puhemies! Aloitan siitä, mitä hyvää tässä hallituksen esityksessä liikennekaaren ensimmäiseksi osaksi on.

Liikennetiedon digitalisointi ja digitaalisen tiedon avaaminen kaikkien käyttöön open data -periaatteen mukaisesti on kannatettavaa, ja elinkeinopoliittisesti voi jopa sanoa, että se edustaa radikaalia tasa-arvoajattelua. Tiedon saatavuus avaa digitaalisella aikakaudella loputtoman määrän mahdollisuuksia kehittää uusia liiketoimintamalleja ja sovelluksia.

Kannatettavaa on myös tavoite yhtenäisistä lippu- ja muista matkustuspalvelujärjestelmistä. Matkustajan kannalta siirtyminen yhdestä liikennemuodosta toiseen ja eri palveluntarjoajien välillä samalla lipulla on ehdottomasti elämää helpottavaa. Sama koskee tiedon saamista keskitetysti esimerkiksi aikatauluista ja eri matkustusvaihtoehdoista.

Liikenteen digitalisointi voi myös tuoda uusia ratkaisuja esimerkiksi haja-asutusalueiden palveluihin. Perinteisen reittiliikenteen sijaan on mahdollista luoda uusia malleja esimerkiksi tilaus- ja kutsuliikenteeseen, jossa liikennepalvelut järjestetään tarvepohjaisesti. Se, millä tavalla tätä nyt tullaan edistämään esimerkiksi taksipalveluiden korvaamiseksi, jäi minulle epäselväksi.

Digitalisaation edistäminen pantiin alulle jo Merja Kyllösen ollessa liikenneministeri, jolloin digitaalisuuden hyödyntämiseen loi edellytyksiä muun muassa ministeriön raportti avoimesta datasta ja ministeri Kyllösen kaudella valmisteltu liikenteen älystrategia.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Liikenneverkkoyhtiön osalta voi todeta, että vasemmistoliitto kannattaa pitkäjänteisyyden lisäämistä liikennepolitiikassa sekä liikenneinfrainvestointien volyymin kasvattamista. Yhtiömuoto ei kuitenkaan ole meidän mielestämme oikea tapa tätä tehdä.

Arvoisa puhemies! Mitä sitten ovat liikennekaaren ykkösosan suurimmat ongelmat? Taksiliikenteen osalta on todennäköistä, että hinta- ja päivystysvelvoitteista luopuminen johtaa taksien hintojen nousuun erityisesti ruuhka-aikoina, kun on eniten käyttäjiä. Hinta-sääntelyn poistaminen johtaa myös siihen, että taksikuski ja asiakkaat jatkossa joutuvat sopimaan keskenään hinnasta ennen matkaa. Se lisää kuskin työtä, saattaa aiheuttaa työturvallisuusriskejä sekä lisää myöskin riskiä erinäisille hintavedätyksille. Hiljaisimpina aikoina hintojen aleneminen uhkaa madaltaa kuskien tulotasoa, ja päivystysvelvoitteesta luopuminen vaikeuttaa taksinsaantia haja-asutusalueilla. Liikennekaariesityksestä ei käy ilmi, miten näitä uhkakuvia aiotaan torjua.

Taksiluvat ovat kuitenkin vain yksi osa kokonaisuutta liikennekaareissa. Ylivoimaisesti suurin ongelma hallituksen suunnitelmissa ovat nämä julkilausutut tavoitteet lisätä liikenteen yksityistämistä. Yksi esimerkki pyrkimyksistä ovat suunnitelmat liikenneverkkojen yhtiöittämisestä. Se tarkoittaisi demokratian ja poliittisen ohjauksen merkittävää vähentymistä verrattuna nykytilanteeseen, ja yhtiömuoto helpottaisi myös liikenneverkkojen myyntiä tulevaisuudessa.

Liikennepolitiikassa yleisesti tulee meidän mielestämme myös kiinnittää enemmän huomiota päästöjen vähentämiseen ja liikenteen kokonaisuudistamiseen ekologisempaan suuntaan. Suomessa on mahdollista saada isoja päästövähennyksiä aikaiseksi liikennesektorin kautta. Se edellyttää sekä autokannan uudistamista sähkö- ja biopolttoainepohjaisten ajoneuvojen suuntaan, liikenneinfrastruktuurin kehittämistä esimerkiksi sähköautojen latauspisteiden lisäämiseksi että joukkoliikenteen kehittämistä kaikissa isoissa asutuskeskuksissa. Vasemmistoliitto on esittänyt, että pitäisi aloittaa liikenteen kokonaisverotuksen uudistaminen tavoitteena ohjata liikkumista ekologisempaan suuntaan.

Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikan osalta vasemmistoliiton mielestä pitäisi edetä edistämällä liikennekaaren tavoitteita liikenteen digitalisaation, palveluiden yhteensopivuuden lisäämisen ja tiedon avaamisen osalta. Kannatamme liikenneverkkojen ja väylien ylläpidon ja infrainvestointien rahoituksen volyymin kasvattamista, mutta emme liikenneverkkojen yhtiöittämistä. Haluamme panostaa VR:n asemaan omistajapoliittisesti tarkistamalla tuloutusvaatimuksia sekä tekemällä pitkäaikaisia sopimuksia velvoite- ja ostoliikenteen osalta.

Taksisääntelyn osalta haluamme jatkossakin turvata taksipalveluiden alueellisen kattavuuden sekä hintojen ennakoitavuuden ja kohtuullisuuden. (Puhemies koputtaa) Tämän lisäksi näemme äärimmäisen tärkeänä aloittaa valmistelut liikenteen kokonaisverotuksen uudistamiseksi ilmastopäästöjen vähentämiseksi.

15.58 Katja Hänninen vas: Arvoisa puhemies! Tänään on käyty vilkasta keskustelua liikennekaaresta, ja uskon, että me tuonne valiokuntaan olemme saaneet hyviä evästyksiä täältä salista. Kiitos siitä kaikille teille edustajille, jotka osallistuitte aktiivisesti keskusteluun.

Liikennepolitiikan uudistaminen on meistä kaikista varmasti todella tervetullutta ja tärkeää. Digitalisaation hyödyntäminen ja lippujärjestelmien yhteensovittaminen tulevat helpottamaan julkisen liikenteen käyttöä. Tällaisten todella suurten uudistusten yhteydessä on

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

aina mietittävä, saavutetaanko niillä alkuperäiset tavoitteet, kohtelevatko ne ihmisiä yhdenvertaisesti ja mitä muita vaikutuksia päätöksillä on.

Vasemmistoliitto haluaa kehittää julkista liikennettä raiteisiin panostaen ja siirtää tavaraliikennettä raiteille. Tieliikenteessä on edistettävä sähköllä ja biopolttoaineilla kulkevien autojen markkinoillepääsyä. Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen on pitkäjänteistä työtä, ja se tapahtuu parhaiten julkisella omistuksella. Liikenneturvallisuus sekä ilmastopäästöjen vähentäminen on kaiken a ja o.

Arvoisa puhemies! Kuten jo debatissa totesin, olen erityisen huolissani taksilupien hinta- ja määrä sääntelystä luopumisesta. Sillä voi olla todellakin arvaamattomia vaikutuksia. Kaikella todennäköisyydellä isot kaupungit tulevat hyötymään sillä tavalla, että asiakkaiden maksut sitten hintakilpailun seurauksena laskevat, kun on tarjontaa, mutta sitten harvaan asutuilla seuduilla hintojen nousupaineet tulevat varmasti olemaan olennaiset. Tämä ei mielestäni kohtelee eri puolilla Suomea asuvia ihmisiä tasavertaisesti. On vaikea uskoa, että keskustavetoinen hallitus tekee tällaista keskittämispolitiikkaa. Ollaanko nyt taksien osalta luomassa uutta rahastusautomaattia? Palveluita ollaan muutenkin koko ajan keskittämässä kasvukeskuksiin, mikä lisää taksikyytien tarvetta, kun esimerkiksi sairaalat ovat entistä kauempana ihmisistä.

Ministeri Bernerin mukaan uudistuksella tavoitellaan säästöjä, mutta kenen säästöjä? Jääkö kallistuvien taksimatkojen hintalappu kuntien vai asiakkaiden maksettavaksi? Myös esimerkiksi koulukyytien osalta kuntien kulut uhkaavat nousta pilviin. Onneksi tämä 10 000 euron keinotekoinen pienimuotoisen toiminnan raja poistettiin tästä lakiesityksestä lausuntokierroksen jälkeen. Se olisi ollut mielestäni todella haitallinen harmaan talouden torjunnalle. Nyt minua huolestuttaa kuitenkin, ollaanko pakettikuljetukseen luomassa uutta katvealuetta, kun pelkkä rekisteröityminen riittäisi. Harmaa talous on jo nyt merkittävä ongelma, ja nyt olisikin etsittävä kaikki keinot sen torjumiseen.

Arvoisa puhemies! Kun sääntelyä nyt ollaan purkamassa rankalla kädellä, korostuu jälkikäteen valvonta. Millaiseksi Trafin vastuu ja työmäärä muodostuvat? Miten hintavalvonta tapahtuu? Entä pystyykö Trafi sen lisäksi valvomaan asiakasturvallisuutta ja tyytyväisyyttä riittävästi?

Kuljettajien pätevyysvaatimusten keventäminen huolettaa, sillä liikenneturvallisuuden ja työntekijöiden osaamisen on oltava huippuluokkaa myös jatkossa. Erityisesti paljon taksia käyttävien erityisryhmien kohdalla on todella tärkeää, että kuljettaja on pätevä ja kalusto asianmukaista, ihan kuten edustaja Mäkisalo-Ropponen omassa puheenvuorossaan toi esille.

Arvoisa puhemies! Tämän liikennekaaren seuraavassa vaiheessa keskitytään todella olennaisiin kysymyksiin. Liikenneverkon mahdollinen yhtiöittäminen ja liikenneinvestointien rahoitusmalli ratkaisevat paljon uudistuksen onnistumisen. Jään siis mielenkiinnolla odottamaan valmistelun etenemistä.

16.02 Katri Kulmuni kesk: Arvoisa puhemies! Liikennekaari uudistaa Suomen liikennepolitiikkaa tulevaisuuden tarpeita varten. Moni on tässä salikeskustelussa pelännyt, että tämä uudistus vie maaseudun liikennepalvelut. No, tosiasiallisesti maaseudullahan ei juuri ole liikennepalveluita enää. Lapissakin on kuntia, joissa takseja ei saada edes täyteen. Niille luvulle, mitä siellä olisi, ei ole halukkaita. Jos me odotamme sitä, että ihmiset maaseudulla ajavat takseilla, niin en minä tiedä, kenellä siellä on varaa ajaa takseilla, ellei sitä kyytiä maksa joku muu. Mutta ei tavallinen ihminen voi maaseudulla tilata taksia tänä pä-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

ivänäkään. Se on kyllä rikkaiden ja etuoikeutettujen ihmisten liikennemuoto. Sen sijaan, mitä liikennekaarella tavoitellaan, on se, että maaseudulle tulisi niitä palveluita — niitä palveluita, joita siellä ei valitettavasti nyt ole. Jatkuvasti me olemme olleet sellaisessa kier-teessä, että maaseudun palveluja on vähennetty ja vähennetty, mutta nyt koetetaan ajatella toisella tavalla: miten sinne luodaan uusia palveluita.

Arvoisa puhemies! Näinpä onkin aivan välttämätöntä, että kaikki ne mahdollisuudet, mitä teknologia meille tänä päivänä antaa, voidaan ottaa täysimääräisesti käyttöön. Ei ole matkalla olijan kannalta kovinkaan järkevää, että pitää katsoa bussiaikataulut ja juna-ai-ka-aulut ja lentoliikenneaikataulut kaikki eri paikoista. On välttämätöntä, että ne saadaan samaan applikaatioon, saman toiminnon alle. Näitä matkaketjuja pyritään uudistamaan. Täällä on jo paljon puhuttu digitalisaatiosta, ja haluan kiittää oppositiota siitä, että myös te tunnustatte sen arvon, mitä digitalisoituva maailma meille tuo, ja miten meidän täytyy ot-taa siitä kaikki mahdollisuudet irti.

Uskoakseni tulevaisuudessa liikennemuodot tulevat olemaan niin erilaiset, että me emme pysty ehkä tänä päivänä vielä aivan ajattelemaankaan sitä. Me puhumme tässäkin keskustelussa aika paljon vain takseista, mutta tälläkin uudistuksella pyritään muokkaama-an sitä, että syntyisi myös uudenlaisia ja erilaisia kulkumuotoja, ei ainoastaan takseja. Ni-inpä onkin aika ottaa se asiakas keskiöön, palvelun käyttäjä keskiöön ja jättää järjestelmä vähän sinne taustapuolelle. Mutta tämä ei tietenkään poista sitä, että edelleenkin julkinen valta erittäin mittavasti kantaa huolta siitä, niin kuin pitääkin, että lapset pääsevät kouluun, että vanhuksille on olemassa tuettuja palvelukyütejä, että Kela maksaa osuuden siitä. Eihän tämä ole kuitenkaan tarkoitus, että koetetaan sieltä hakea säästöjä, vaan nimenomaan luo-da uusia ratkaisuja.

Arvoisa puhemies! Suomi elää erittäin vaikeaa taloustilannetta, ja ei minusta ole aivan vähäpätöinen asia, että tällä liikennekaarella tavoitellaan tuhansia uusia työpaikkoja. Ar-vioita on tietenkin vaikea esittää, mutta kuitenkin on laskelmoitu, että vuoteen 20 mennen-sä tällä voisi syntyä jopa 5 700 uutta työpaikkaa. Ei minun mielestäni meidän kannata jätt-ää käyttämättä mitään sellaisia mahdollisuuksia, joissa uutta työtä voitaisiin tähän maahan tuoda.

En ole kuitenkaan mitenkään sinisilmäinen sille, että totta kai isot uudistukset aina pe-lottavat ja niihin sisältyy monenlaisia duubioita. Toki itsekin mietin sitä taksikysymystä, jota tässä ollaan jo monelta näkökulmalta käyty läpi, että miten käy sitten niillä alueilla, joilla ei ole markkinaehtoisuutta automaattisesti. On siksi välttämätöntä, että Trafilla on mahdollisuus puuttua peliin, jos hinnat lähtevät nousemaan, etteivät ne karkaa käsistä. Ja on tärkeää, että edelleenkin sääntelyä on olemassa. Verot täytyy maksaa Suomeen, täytyy olla ammattimainen, kuskilla ei saa olla rikostaustaa, täytyy olla vakavarainen ja monia muita asioita. Edelleenkin taksit myös päivystävät, ja edelleenkin heillä on asemapaikka-velvoite, joka on pääasiallinen.

Arvoisa puhemies! Tähän loppuun haluan vielä nostaa esille sellaisen asian, että aika harvoin Suomesta puhutaan kansainvälisessä mediassa. Liikennekaari oli kuitenkin yksi asia, joka herätti myös ehkä yhden arvostetuimmista kansainvälisistä talouslehdistä asian äärelle, nimittäin The Economist otti edellisessä numerossaan liikennekaaresta varsin mo-nipuolisen artikkelin esille, ja sieltä ainakin palaute oli positiivista. Tämä on historiallinen ja erittäin kunnianhimoinen hanke.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

16.08 **Mikko Alatalo kesk:** Arvoisa puhemies! Olen taksimiehen poika ja melkein sankari siis itsekin. Isäni ajoi Kiiminkijokilaaksossa taksikyytejä tansseihin, hän ajoi Kela-kyytejä, koululaisia, hän jakoi postia, kuljetti tavaraa, eli täsmälleen sitä, mihin nyt pyritään. Isällä oli vain lankapuhelin, mutta nyt apuna on digitalisaatio, ja siinä mielessä kannatan kovasti tätä liikennekaariesitystä. Uskon, että moni muukin sitä kannattaa.

Suomi on laaja maa. Me haluamme pitää koko maan asuttuna. Valitettavasti vain edellisen hallituksen aikana meillä loppui Suomessa yli 200 bussivuoroa, koska PSA-asetus tehtiin sillä tavalla. Tuskin enää tulee sellaista aikaa, että meillä kulkisi bussi siellä puoli-tyhjänä, vain muutama asiakas. Sen takia me tarvitsemme digiloikkaa ja tilausliikennettä. On tärkeää, että ihmiset ja tavarat pääsevät kulkemaan nopeasti, edullisesti, turvallisesti ja kattavasti koko Suomessa. Ikäihmisten on päästävä kauppaan ja hyvinvointipalveluihin, ja niille, jotka eivät omista autoa, on tarjottava kulkemisen edellytykset.

Kun valtio joutuu tekemään säästöpäätöksiä, on huomattu muun muassa Kela-kyytien suuri menoerä, ja toki kansalaisten palveluista ja yhdenvertaisuudesta on nyt kyse. Kun Kela-kyyteihin toivotaan jonkinlaista kiky-sopimusta, niin taksit ovat siihen olleet valmiita. Ainakin se vastaus on tullut tuolta taksikentältä, että yhdistetään niitä kyytejä ja säästetään myös yhteiskunnan kustannuksia.

Kulkeminen on keskittämisen kolikon toinen puoli. Aikoinaan, jo edellisten hallitusten aikana, tätä keskittämistä tapahtui koulujen osalta — silloinhan aina kuljetuskustannukset nousevat — ja nyt varmasti myös kun keskitetään terveyspalveluja, kuljetuskustannukset jälleen nousevat. Se on siis poliittinen valinta. Me joudumme liikenteen puolella maksamaan sen, mitä muualla sitten säästämme.

Liikennekaariuudistuksen tavoitteena on lisätä valinnanmahdollisuuksia, ei vain liikennepalvelujen käyttäjien vaan myös alan yrittäjien mahdollisuuksia. Yrityksillä on vapaus valita toimintatapa, kilpailuvaltti ja kalusto. Digitalisaatio tosiaan mahdollistaa tilausliikenteen ja aivan uudenlaista yrittäjyyttä. Me voimme luoda uusia investointeja ja uusia työpaikkoja.

Arvoisa puhemies! Liikennekaari helpottaa elämää, kun sääntely kevenee ja hallinnollinen taakka pienenee. Tämä vähentää myös yritysten kustannuksia. On kuitenkin selvää, että sääntelyä ja myös kattavia vakuutuksia tarvitaan varmistamaan liikenteen palvelujen ja asiakkaan turvallisuus. Oli myönteistä, että liikennekaaresta päästiin lausuntojen jälkeen ehjään esitykseen taksien osalta: sääntelyä väljennetään ja monta taksiyrittäjää kismittänyttä ehdotusta on korjattu. Taksilupien määräkiintiöstä luovutaan eli takseja voi tulevaisuudessa olla enemmän, mutta kilpailua ei vapauteta villiksi: edelleen lupaehtoisuus säilyy ja Trafi valvoo taksiyrityksiä ja kuljettajia. Niin sanotut kymppitonin taksiautoilijat purettiin esityksestä pois, ja tämä on jo liikenneturvallisuudenkin kannalta tärkeää. Pääasiallinen asemapaikka säilyy. Vaikkapa Juupajoella asemaansa pitävä taksi voi silti ajaa myös naapurikunnan puolella tämän uudistuksen myötä. Tärkeää on, että taksien kotipaikka on myös Suomessa.

Arvoisa puhemies! Kilpailun kuitenkin tulee olla tasapuolista. Ei voi olla niin, että pikubussit ajavat verovapaalla polttoaineella ja taksit eivät. Esitys tulee todellakin siinä mielessä olemaan meillä kriittisessä tarkkailussa. Jos meille tulee liikaa takseja ja markkinahäiriötä, niin pitäisi olla mahdollisuus myös tätä asiaa kiristää. Täytyy myös huomata, että taksit maksavat tällä hetkellä, riippuen bonuksista, 6 000:sta 10 000 euroon vakuutuksia, ja niillä vakuutuksilla turvataan se, että jos onnettomuus tulee, silloin korvataan asiakkaan vahingot. Ja todellakin, näitä ei ainakaan minun tietääkseni Uber-takseilla ole.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Liikennekaari on väline turvata myös postinjakelupalveluja maassa. Ja todellakin, me tarvitsemme rahaa myös uusiin tiehankkeisiin. Hyvä, että sekin asia on tulossa tämän liikennekaaren jatko-osassa. Vaikka hallitus onkin nyt antanut todella paljon rahaa teiden korjaamiseen, myös uusia tiehankkeita pitää edistää.

Monet osapuolet ovat olleet tyytyväisiä jo tässä vaiheessa, Linja-autoliitto ja monet muut. SKALin näkemyksiä on kuultu, ja sen vaatimuksesta myös poistettiin nämä 10 000 euron liikevaihdon yrittäjät ja näin. Mutta totta kai liikennekaari tulee olemaan liikenne- ja viestintävaliokunnassa tarkassa syynissä. Jotkut yksityiskohdat saattavat vielä hioutua. Taksiryttäjät, ainakin liittonsa kautta, ovat kuitanneet, että tämän liikennekaaren kanssa voidaan elää. On myös hyvä, että siirtymäaikaa on lähes kaksi vuotta, niin että alan toimijat voivat muutokseen sopeutua.

16.13 Sinuhe Wallinheimo kok: Arvoisa herra puhemies! Hallitus ja ministeri Berner todellakin ansaitsevat isot kiitokset tämän laajan ja Suomen tulevaisuuden kannalta tärkeän liikennekaarihankkeen saamisesta vihdoin tänne käsittelyyn. Siihen sisältyvä suurin muutos on ajattelutavan muutos. Siinä kuluttaja laitetaan aidosti keskiöön niin henkilö- kuin tavaraliikenteessäkin. Tähän päivään asti liikennettä on ajateltu lähinnä välineenä paikasta toiseen siirtymiseksi. Samalla raja-aidat eri kuljetusmuotojen välillä ovat olleet vaikeita ylittää. Nyt tähän tulee, arvoisa puhemies, muutos. Jatkossa liikenne ja liikkuminen muuttuvat yhä enemmän kokonaisvaltaiseksi palveluksi. Muutoksen mahdollistaja on erityisesti matkojen hinta- ja aikataulurajapintojen avaaminen. Sen myötä jokaisen meistä valinnanvara liikkumisen suhteen kasvaa.

Myös kuljetusalan yrittäjille uusi liikennekaari tarjoaa uudenlaisia mahdollisuuksia. Esimerkiksi haja-asutusalueilla nyt perinteisiä taksipalveluja tuottavat yrittäjät voivat jatkossa tarjota niin halutessaan muitakin palveluja. Yrittämisen taloudellista kannattavuutta voisi kasvattaa esimerkiksi yhdistämällä taksikuljetuksiin postipalveluita, tavarakuljetuksia tai muita kotipalveluita. Vastaavasti kaupunkien pienelle henkilökuljetusyrittäjälle voi löytyä yllättävistäkin mahdollisuuksista uutta liiketoimintaa, kun hän yhdistää oman palvelunsa laajempaan kokonaisuuteen. Myös erilaisia alennuksia liikennepalveluista on helppo muotoilla, kun palvelut ovat yhden luukun alla.

Arvoisa puhemies! Liikennekaarelle asetetut taloudelliset odotukset ovat korkeita. Liikenne- ja viestintäministeriö on arvioinut, että liikennekaari voisi luoda jopa 18 000 uutta työpaikkaa lähivuosien aikana. Saattaa olla, että pitkällä aikavälillä liikennekaaren mahdollistama kehittyminen parantaa Suomen talouden tilannetta jopa paljon sovittua kilpailukykysovimusta enemmän. Toiveiden toteutuminen edellyttää ennen kaikkea sitä, että suomalaisissa liikenne- ja logistiikkapalveluissa otetaan käyttöön uuden teknologian, digitalisaation ja liiketoimintamallien tarjoamat mahdollisuudet. Tässä myös saattaa olla uudistuksen isoin haaste. Tuoreimmat tutkimukset nimittäin kertovat siitä, kuinka vähäistä digitalouden tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntäminen on erityisesti eniten työllistävissä pk-yrityksissä. Hyvälläkään lainsäädäntöympäristöllä ei ole merkitystä uuden kasvun luomisessa, jos sen tuomia mahdollisuuksia ei osata täysimääräisesti hyödyntää. Siksi toivonkin, että erityisesti kuljetusalan yrittäjät ottaisivat nyt kappia esimerkiksi parasta aikaa käynnistyvästä innovaatioasetelikeilusta. Siinä yksi keihäänkärki on pk-yritysten digivalmiuksien kehittäminen yhteistyössä yliopistojen ja ammattikorkeakoulujen digiosaajien kanssa.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Arvoisa puhemies! Liikennekaari on jälleen yksi erinomainen esimerkki hallituksen norminpurkutalkoiden edistämisestä. Niiden perimmäinen tarkoitus on helpottaa jokaisen meistä arkea, lisätä talouden dynamiikkaa ja luoda siten uutta kasvua ja työpaikkoja. Toisin sanoen markkinoille pääsyn esteitä poistamalla ja kilpailua lisäämällä voidaan mahdollistaa uuden työn syntymistä ilman, että se maksaa valtiolle yhtään mitään. Tulokset puhuvat puolestaan. Kauppojen aukiolon vapautus on luonut kaupan alalle 2 500—3 000 uutta työpaikkaa. Toteuttamista vaille valmis oleva alkoholilain uudistus luo puolestaan edellytyksiä työllisyyden parantamiselle ravintola-, panimo- ja elintarvikevientisektoreilla. Joista näitä tarvitaan, arvoisa puhemies, talouden suunnan muuttamiseksi.

16.18 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Arvoisat edustajat! Tänään on aloitettu keskustelu liikennekaaresta, ja se on odotettu avaus hallituksen kärkihankkeeksi.

Harmikseni totesin, että vain yksi liikennemuodoista nousi varsinaiseen keskusteluun. Olisin toivonut, että myös jo tänään olisi keskusteltu rautateistä, raskaasta liikenteestä, vesikuljetuksista, henkilöliikenteestä noin laajemmin, mutta vain taksiliikenne näyttää olevan tällä hetkellä se, mikä asiassa puhuttaa. No, siinä varmaan on osana myös se, että siellä on 10—20 euron hintaisista kyydeistä kyse, ja sellaiset euromäärät ovat sellaisia helppoja kokonaisuuksia ymmärtää myös tälle porukalle.

Itselleni liikennekaaren tärkein hanke on väyläyhtiön perustaminen, ja toivon, että sille täällä salissa annetaan paljon enemmän aikaa ja aikanaan myös valiokuntatyössä. Toivon, että väyläyhtiö Suomeen perustetaan ja saadaan toimiva valtionjohtoinen yhtiö aikaiseksi.

Muutama kommentti, mitä taksiliikenne on tänään ja mikä muuttuu:

Taksi tänään on Suomessa tarveharkintaan perustuva lupajärjestelmä, jossa kunnassa tai alueella on kiintiömäärä, jonka ely-keskus vuosittain vahvistaa. Kiintiömäärän mukaan luvat vapautuvat, ja tänä päivänä niitä saavat uudet yrittäjät ja olemassa olevat yrittäjät vuoron perään, miten ely-keskus omassa harkinnassaan niitä jakaa ja lupia vapautuu. Myös säännöittäin kunnilta kysellään, riittääkö kiintiömäärä ja onko tarvetta lisätä vai vähentää kiintiöitä. Taksit käyttävät vahvistettua taksaa, elikkä on säädelty ylähintaa mutta alahintaa taksipalvelussa ei ole säädelty, joten niin sanotulla alennetulla ja halvemmalla hinnalla voi ajaa lain mukaan myös tänä päivänä.

Luvanhaltijalla on päivystysvelvoite, ja se on aina lupakohtainen. Tämä takaa tasaveritaiset taksipalvelut ympäri Suomea asemapaikalla, tai joillakin alueilla myös kotitaksi on se mahdollisuus, millä päivystysvelvoitetta hoitaa. Asemapaikka määritellään lupamäärityksessä. Samaten taksilupa tulee maininta esteettömyydestä tai niin sanotusti henkilö-taksista. Esteettömyys takaa vammaisille ja liikuntarajoitteisille taksien saatavuuden, ja näin myös vammaispalvelulain vaatimukset tulee huomioida.

Digitalisaatiosta puhutaan tänä päivänä paljon. Se kuuluu asiaan, ja se on tulevaisuutta, mutta suomalaiselle taksille digitalisaatio on jo viimevuosisatainen perinne ajovälitysjärjestelmien myötä. Itse yli 2 miljoonaa kilometriä taksiautolla ajaneena olen jo 20 vuotta nauttinut digitalisaation eduista, muun muassa turvalaitteet taksissa ovat olleet jo kauan sitten digitalisoituja, kyydin välitys on tapahtunut kännykällä jo 15 vuotta ja aina tällainen seurattavuus on ollut mahdollista digitalisaation myötä. Mutta digitalisaatio kulkee eteenpäin, ja taksiala on siinä mukana ja haluaa olla kehityksessä mukana.

No, mikä sitten muuttuu tässä uudessa esityksessä? Yksi asia, mikä ei muutu, on noin 5,5 miljoonaa suomalaista asukasta. Sinällänsä markkinat eivät äkkiä muutu, mutta kiintiömäärä poistuu, ja taksilupien määrä vapautuu, mutta lupa pysyy onneksi mukana. Asema-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

paikka muuttuu pääsääntöiseksi, siinä tulee höllentämistä. Mutta hinnoittelun osalta hinnoittelu vapautuu. Kuljettajakoulutuksessa tulee vapautusta tai helpotusta. Tämä mahdollistaa tietenkin enemmän kuljettajia alalle. Toisaalta siinä meidän lainsäätäjien pitää varmistaa, että laadukas ja turvallinen taksi Suomessa säilyy. Erilaiset yhdistetyt maksuvälineet tulevat tulevaisuudessa mahdollisiksi, eri liikennemuodot, ja tämä on hyvä ja kannatettava uudistus. Siinä täytyy varmistaa, että tällaisia Walmi-korttityypisiä ongelmia ei Suomeen synny.

Ajan puutteen vuoksi jatkan puhetta seuraavassa liikennekaarikeskustelussa. Mutta tämän päivän osalta omalta osaltani jätetään liikennekaari tähän. — Kiitoksia, hyvää keskustelua!

16.23 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikennekaarta on tänään sekä eduskunnan oikealta että vasemmalta puolelta kiiteltu. Astutaan siis uuteen aikakauteen kaikkien liikennemuotojen osalta ja ennen kaikkea varmistetaan se, että Suomessa eri liikennemuodot seurustelevat toistensa kanssa.

Liikennekaari on meille elintärkeä, koska Suomi on todellakin harvaan asuttu maa. Meillä on todella pitkät etäisyydet ja ohkaistavat tavaravirrat. Mutta me haluamme nyt meidän logistiikastamme tehokkaampaa ja parempaa sekä henkilö- että tavaraliikenteeseen. On selvä, että digitaalisuus tuo meille mahdollisuuksia. Se jouduttaa, parantaa, nopeuttaa palveluiden saatavuutta, ja tämä avoin tietojen rajapinta on erittäin tärkeä silloin kun puhumme eri liikennemuotojen, lippujärjestelmien, matkaketjujen yhdistämisestä. Se tuo sujuvuutta kaikkien liikkumisen arkeen.

Logistiikasta voimme myös saada kilpailuvaltin Suomelle tulevaisuudessa. Tiedämme, että tavaravirrat muuttuvat maailmassa. Esimerkiksi Koillisväylä tulevaisuudessa voi mahdollistaa sen, että Suomen läpi kulkee entistä enemmän maailman tavaravirroista, ja siitä haluamme saada oman liiketoimintamme kukoistukseen. Liikennesektorin markkinat ovat jo tällä hetkellä Suomessa noin 30 miljardia euroa vuodessa eri liikennemuodoissa. Puhumme siis jo tällä hetkellä isosta potista rahaa, mitä liikkuu liikennesektorin alueella.

Salissa on tänään keskusteltu todella vakavamielisestikin taksien tulevaisuudesta. Mutta toivon, että taksilupien vapautuminen parantaa taksiliikenteen mahdollisuuksia toteuttaa palvelumuotoista liikennettä tulevaisuudessa. On tärkeää muistaa, että taksien luvanvaraisuus säilyy edelleen, ja edustaja Pakkanen tässä kuvasi vallan hyvin ja yksityiskohtaisesti, mitä se tarkoittaa. Taksinkuljettajalta vaaditaan edelleenkin ajolupa, itse taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan lupa, ajoneuvonkin tarvitsee täyttää vaatimukset, ja kaikkea tätä valvoo sitten Tafi, ja niin edelleen. Eli emme ole vapauttamassa taksiliikennettä aivan täysin villin lännen meiningiksi.

Edustaja Mustajärvi puhui tästä puhujapöytästäkin vilkkaasti siitä, miten tämä liikennekaari romuttaa nyt haja-asutusalueitten taksinkuljettamisen mahdollisuudet. Me luomme tällä hetkellä yrittäjille edellytyksiä sille, että tulevaisuudessakin haja-asutusalueilla on joukkoliikennettä, on taksipalveluita. On tärkeää muistaa se, että näitä palvelumuotoja yhdistetään toistensa kanssa ja myös yrittäjien mahdollisuuksia ansaita taksin kuljettamisesta parannetaan.

Eduskuntaan tulee myöhemmin postilaki, jossa on myöskin kyse siitä, että kotiin kannettavien palveluitten lisäksi yhdistetään eri muotoja. Ministeri Berner on tästä puhujapöytästä vakuuttanut tänään useaan otteeseen, mistä on kyse: palveluiden yhdistämisestä. Henkilöliikennettä, koulukuljetuksia, tavaravirtojen kuljettamista, ruokaa, lääkkeitä, pos-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

tia — mitä vain keksimme, mitä voimme kuljettaa kumipyörien päällä. Eli tästä pitää miettiä ja ajatella, että liikennekaari mahdollistaa haja-asutusalueille myös taksipalvelut, kun se on liiketoiminnallisesti parempaa.

16.28 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Liikennekaaresta käyty keskustelu on keskittynyt taksiliikennelupiin, mutta taksit ovat vain pieni osa tästä esityksestä. Jos en tietäisi, miten rakkaita taksit ovat meille suomalaisille, epäilisin hallitusta tahallisesta taksisumutustaktiikasta. Huomion keskittyminen taksiliikenteeseen on kuitenkin sikäli ymmärrettävää, että kyytipalvelut ovat liikenteen tekniikan ja liiketoimintamallien kehityksen edelläkävijöitä. Uberista on tullut jakamistalouden synonyymi ja yksi robottiautojen ensimmäisistä käyttöönottajista maailmassa.

Hallitusta on moitittu menneisyyteen jämähtämisestä, koska se ei vapauta taksiliikennettä kokonaan. Moni kommentoija on väittänyt hallituksen kieltävän Uberin ja muut vastaavat palvelut. Mutta kuten liikenneministeri Berner aiemmin totesi, liikennekaari ei kiellä Uberia tai Lyftiä tai Didiä, se vain edellyttää kyytipalveluiden tarjoajalta liikenneluvan, joiden määrää ei rajoiteta. Mikään ei siis estä hankkimasta taksiliikennelupaa ja käyttämästä esimerkiksi Uberia varausten ja maksujen välitykseen, jonka tiedot ovat tarvittaessa myös verottajan käytettävissä.

Ratkaisevaa on se, kuinka kallista ja työlästä taksiliikenneluvan hankkiminen tulevaisuudessa on. Kannattaako sitä hankkia satunnaisia pikkujoulukauden keikkoja varten vai edellyttääkö se jatkuvaa, kokopäiväistä ajamista. Sen sijaan mainituista vakuutuksista en ole niin huolissani. Vakuutusyhtiöt kehittävät jo nyt uusia tuotteita uusille liikenteen tekniikoille ja palveluille. Liikenteen digitalisaation ennakoidaankin muuttavan koko vakuutusala radikaalisti, ei vain taksien vakuutusten osalta.

Joka tapauksessa murroksesta tulee raju, kun pitkään tiukasti säädelty ala vapautuu avoimelle kilpailulle. Silti pidän taksialan avaamista kilpailulle perusteltuna. Suljettu sääntelytalous ei ole koskaan pidemmän päälle palvellut kuluttajan etuja, vaikka suljettuja markkinoita sääntelyn turvin hallitsevien yritysten etujärjestöt usein muuta väittäisivät.

Ongelmia tulee varmasti vastaan, mutta voimme ottaa opiksi Ruotsin kokemuksista. Trafin tulee reagoida nopeasti, jos havaitaan esimerkiksi hintavedätyksiä tai jos osa Suomesta uhkaa jäädä täysin ilman taksipalveluita. Pienemmässä määrin sama on edessä kuljetusalalla, kun pakettiautoliikenteessä siirrytään lupamenettelystä ilmoitusmenettelyyn. Pakettiautojen liikennelupien saatavuutta, hinnoittelua ja toimipaikkaa ei kuitenkaan ole aiemminkaan rajoitettu lainsäädännöllä.

Arvoisa puhemies! Liikennekaaren painavimpana teemana on liikenteen digitaalisten liiketoimintamallien edistäminen. Esimerkiksi henkilöliikennettä harjoittavien yritysten lippu- ja maksujärjestelmien edellytetään olevan yhteentoimivia, ja niiden on avattava palveluaan koskevat olennaiset tiedot yleiseen käyttöön. Matkustajia uudistukset varmasti ilahduttavat, sillä heidän on aiempaa helpompi arvioida ja vertailla liikennepalveluita. Sen sijaan kaikki liikenneyrittäjät tuskin hurraavat. Käytännössä hallitus pakottaa ne yhteistointintaan kilpailijoidensa kanssa.

Liikennekaari siis sekä purkaa vanhaa sääntelyä että luo uutta. Pääsääntöisesti sen tavoitteet ovat kannatettavia, mutta paljon riippuu käytännön toteutuksesta. Esimerkiksi uskallammeko velvoittaa viranomaiset ja yritykset tietojensa avaamisen lisäksi käyttämään standardoituja liikennetiedon esitysmuotoja ja määrittelemään tietovarantojensa käsitteet samalla tavalla. Tiedän, että tähän palataan liikennekaaren toisessa vaiheessa, ja toivotan

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

liikenneministerille rohkeutta. Standardimuotoiset tietovarannot ja yhteiset sanastot ovat välttämättömiä liikennepalveluiden yhteensovittamiselle ja uusien palveluiden kehittämiseksi.

Arvoisa puhemies! Liikennekaarta on moitittu myös pitkästä siirtymäajasta. Yrityksille annetaan heinäkuuhun 2018 asti aikaa päivittää tietojärjestelmänsä täyttämään kaaren vaatimukset. Ajan katsotaan valuvan hukkaan, kun uusia palveluita ei päästä ottamaan nopeammin käyttöön. Ulkomaisten kuljetusyritysten pelätään sillä välin ehtivän valtaamaan Suomen markkinat. Tämä kritiikki kertoo paljon tästä ajasta. Perinteisen lainsäädännön näkökulmasta yli kahden vuoden siirtymäaika on poikkeuksellisen lyhyt, sen sijaan digitaalisten palveluiden kehityksen näkökulmasta puolitoista vuotta on toivottoman pitkä aika. Onnibussin perustajan Pekka Mötön sanoin: "Pari vuotta on digimaailmassa melkein yksi sukupolvi." Ei ihme, että meidän lainsäädäntömme tuntuu niin usein olevan pari sukupolvea ajastaan jäljessä.

Arvoisa puhemies! Olen huolissani tämän iltaisen keskustelun painopisteestä. Me olemme keskustelleet pääasiassa menneisyyden liikenteestä, emme tulevaisuudesta — tulevaisuudesta, jota tämän kaaren pitäisi palvella. Me olemme puhuneet muun muassa taksinkuljettajista, ensi vuosikymmenellä katoavasta ammattikunnasta. Uber kuljetti viime kuussa robottivolvoilla ensimmäiset matkustajat Pittsburghissa. Japani ottaa robottitaksit käyttöön Tokion olympialaisissa vuonna 2020. Japanissa kehitetään robottitakseja nimenomaan Japanin autioituvan maaseudun tarpeisiin. Tarvetta taksipalveluille maaseudulla on, sillä monessa japanilaisessa metsäkylässä on jäljellä enää ikäihmisiä, joista moni ei pysty enää ajamaan omaa autoa eikä pääse siksi omin avuin kauppaan tai lääkäriin. Kuulostaako tutulta?

16.33 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Liikennekaaren tavoitteena on luoda edellytyksiä uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta parannetaan palvelua ja mahdollistetaan uutta liiketoimintaa liikenteessä koko Suomessa. Tavoitteena on jakaa liikenteen kuljetuskalustoa nykyistä tarkemmin ja tehokkaammin. Tällä on merkitystä myös liikenteen päästöjä vähennettäessä ja ilmastomuutosta torjuttaessa.

Liikennekaari yhdistää sekä uudistaa henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Liikennekaari edistää merkittävästi uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönottoa luomalla myös edellytykset avoimeen dataan ja tietovarantojen parempaan hyödyntämiseen perustuville uusille liiketoimintaideoille. Liikennekaarella säädetään lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Liikenteen palvelut ovat sitä kautta mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja yhdisteltävissä. Liikennekaarella uudistetaan julkisesti tuettuja henkilökuljetuksia. Uudistus henkilö- ja tavaraliikenteessä toteutetaan digitalisaatiota hyödyntämällä ja mahdollistamalla uudenlaiset markkinaehtoiset ja innovatiiviset palvelukonseptit kehittämällä uutta lainsäädäntöä. Samalla edistetään liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, nimenomaan palveluna, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Palveluja yhdistelemällä voidaan saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjäkin.

Liikennekaari toteutetaan kaiken kaikkiaan kolmessa eri vaiheessa. Tässä nyt käsiteltävässä ensimmäisessä vaiheessa muutokset kohdistuvat pääosin tieliikenteen sääntelyyn. Ensimmäisen vaiheen esityksellä kevennetään merkittäväällä tavalla tieliikenteen palveluiden tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähennetään toimijoiden hallinnollista taakkaa. Esi-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

tyksellä luodaan tasapuoliset toimintaedellytykset nykyisille ja uusille toimijoille markkinoilla.

Taksijärjestelmässä nykymuotoisista lupakiintiöistä luovutaan ja nykymuotoista asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyä muutetaan. Toimijoiden pitää ilmoittaa asemapaikkansa ja päivystysaikansa eli pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi voi tarvittaessa antaa määräyksen taksiliikenteen palvelujen hinnoista, jos hinnat tulevat nousemaan kohtuuttomiksi. Ammattimainen taksiliikenne jää edelleen luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutetaan toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi. Joukko- ja tavaraliikenteen sääntelyyn ehdotetaan kevennyksiä, ja se on hyvä asia.

Henkilöliikenteessä poistetaan joukkoliikenteen harjoittajia koskenut kansallinen vaatimus erillisestä reitti- tai kutsuliikenneluvasta. Toimijan on kuitenkin ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, muutoksista ja myös lopettamisesta vähintään 60 päivää etukäteen. Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyksiä kevennetään, niin että sääntely kohdistuu entistä täsmällisemmin nimenomaan ammattimaiseen toimintaan. Liikennelupien myöntäminen keskitetään yhdelle valtakunnalliselle lupaviranomaiselle, Trafille, josta tulisi myös jatkossa tieliikenteen luparekisteriviranomainen.

Arvoisa puhemies! Täällä on tänään keskusteltu myöskin siitä, heikentääkö tämä liikennekaari, tämä esitys maaseudun joukkoliikennettä. Tosiasia kuitenkin on se, että vuosien kuluessa maaseudun haja-asutusalueilta on joukkoliikenne käytännössä jo hävinnyt. Siellä ei enää monia bussivuoroja kulje. Itse uskon, että tällä liikennekaarella on mahdollista, että maaseudulle syntyy monimuotoisia palveluita. Sillä mahdollistetaan esimerkiksi postin ja henkilöiden kuljetusten toteuttaminen samassa kyydissä, kun nykyään joudutaan ajamaan erillisiä kyytejä eri tarkoituksiin.

Arvoisa puhemies! Kaiken kaikkiaan liikennekaari on todella iso lakikokonaisuus. Se on raja-aitoja murtava, suurten mahdollisuuksien uudistus. Siinä liikenne nähdään kokonaisuutena, eikä eri liikennemuotoja erillisinä osina.

16.39 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä liikennekaari on yksi hallitusohjelman mukaisista uudistuksista, joka pannaan nyt täytäntöön. Digitalisaatiohan on tämän hallituksen yksi kärkihanke, ja olisihan vallan kummallinen tilanne, että nykyaikaisiin tietojenkäsittelyjärjestelmiin, joita kaikilla yhteiskunnan alueilla käytetään tänä päivänä jo kohtuullisen paljon — soisi niitä käytettävän enemmänkin — liikennepuolella ei tartuttaisi. Edustaja Kasvi omassa puheenvuorossaan äsken käsitteli tätä oikein hyvin. Hän tietojenkäsittelyn huippuasiantuntijana ymmärtää tästä asiasta meistä ehkä parhaiten.

Kuten sanottu, hallitus on päättänyt määrätietoisesti uudistaa tiettyjä asioita, jotta saataisiin maan talous kuntoon, ja tämä liikennekaari on juuri sellainen hanke. Tarkoitus on uudistaa liikennettä koskevaa lainsäädäntöä. Tämä koskee sekä tavarakuljetuksia että henkilökuljetuksia. Nyt käydyn lähetekeskustelun aikana en voi muuta kuin ihmetellä varsinkin sosialidemokraattien piiristä tullutta rankkaa arvostelua. Toki ymmärrän sen, että muutosvastarintaa aina on, vaikka uudistettaisiin mitä tahansa, mutta sen ymmärrän, että kyllä meidän pitää tämän maailman menossa mukana pysyä. Jälkeen jääminen tietäisi sitä suurinta tappiota, mitä olla voi. Sen takia kaikkia vastustavia puheenvuoroja en ymmärrä. Totta kai järkevää kritiikkiä ja epäilyä kaikissa uudistuksissa tulee olla, se kehittää yleensä hanketta parempaan suuntaan, mutta semmoista totaalista risukarhivastustamista on minun vaikea ymmärtää.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Liikkumiseen liittyvät palvelut tässä maassa ovat kieltämättä hajanaisia. Tässä muutama viikko sitten törmäsin Joensuussa tilanteeseen, jossa muuan matkustaja epäili, että hän ei kerta kaikkiaan saanut tietää keinoja, millä menisi omalle kotipaikkakunnalleen, kun tarjolla ei ollut yhteistä tietoportaalaa, mistä hän olisi voinut katsoa, mikä on se paras liikennemuoto. Siinä tulikin mieleeni, olisikohan hyvä vihdoinkin näitäkin asioita tarkistella.

Digitalisaatio todellakin kuuluu myös liikennealalle, ja tässä liikennekaareissa on tarkoitus pitää siitä huoli, että markkinoiden tasapuolisuus pidetään koko ajan mielessä, että kehtään ei lähdetä suosimaan — jos ei lähdetä kyllä sorsimaan. Eli tasapuolisuus on hankkeen yksi tärkeimpiä lähtökohtia.

Taksiasiasta on, arvoisa puhemies, tässä lähetekeskustelussa puhuttu todella paljon, ja onhan se meille kaikille suomalaisille tärkeä asia. Taksipalvelun pitää olla saatavilla tämänkin hankkeen toteutumisen jälkeen, silloin kun liikennekaari on jo käytännössä. Paljon on epäileviä puheita, niitäkin toki ymmärrän, mutta kyllähän olemme kuulleet tämän keskustelun aikana ministeri Bernerin suulla ja myös monen kansanedustajan suulla, että taksipalvelut tässä maassa säilyvät ja niitä kehitetään ja todellakin valvontaakin vielä on. Liikennevirasto voi todellakin asioihin puuttua, jos jotain hullua menee. Ei Suomessa ole sellaista tilannetta, että viranomaiset eivät liiketoimintaa valvoisi. Sellainenhan ei ole mahdollista järjestäytyneessä yhteiskunnassa.

Liikennelupa tarvitaan edelleen taksiliikennettä harjoittavilta, se on selvä asia. Yrittäjä vastaa jatkossa siitä, että ammattikuljettajat ovat ammattitaitoisia, ovat kurssinsa käyneet ja ovat kelpo kansalaisia tehtäväänsä hoitamaan. Pitää muistaa myös se, että kun toimitaan markkinoilla, niin siellä varmaan pärjäävät ne, jotka hyviä palveluita tarjoavat ja ovat joustavia, esimerkiksi taksiyrittäjä, jolta sen kyydin saa vaikka yölläkin. Laatuvaatimuksistakin pidetään kiinni, ettei ihan mennä alta riman, kun palveluita on tarjolla. Elikkä sitäkin asiaa seurataan, ja markkinat yleensä ovat siinä asiassa parhaita seuraajia. On syytä muistaa myös, että Taksiliitto on tälle uudistukselle näyttänyt vihreää valoa, niin että sitäkään duubiota nyt ehkä ei kannata kovin suurella metelillä nostaa esille.

Lopuksi, arvoisa puhemies: Tämä liikennekaari toteutetaan kolmessa eri vaiheessa. Ensimmäisenä otetaan tieliikenteen sääntelyn uudistaminen. Tavoitteena on hallintoa vähentämällä ja palveluiden tarjontaa lisäämällä luoda uudet olosuhteet suomalaisessa liikenteessä, ja taksiuudistus on todellakin vain osa sitä.

Toisessa vaiheessa sitten kosketaan tähän ammattipätevyysasiaan. Sen voin sanoa, että tuolla ammattipätevyyspuolella tämän päivän Suomessa on kyllä sellainen kirjo erilaisia lupia ja erilaisia sääntöjä, että on hyvä, että ne määrävälein käydään läpi ja saadaan turhaa byrokratiaa poistettua ja ennen kaikkea selkeytettyä tätä lupajärjestelmää, joka tässä maassa kieltämättä muistuttaa eräänlaista viidakkoa.

Sitten kolmannessa liikennekaaren vaiheessa on tämä tarkasteluvaihe, elikkä varmistetaan siitä, että liikennekaaren tavoite toteutuu. Mitään lainsäädäntöähän tässä maassa, edes perustuslakia, ei ole luotu pysyväksi, vaan sekin elää aina ajan mukaan, ja sitten uudistetaan uutta liikennekaarta jo siinä vaiheessa, kun se on tullut voimaan. Jos on tarvetta joihinkin uudistuksiin ja huomataan joitakin epäkohtia, totta kai ne korjataan.

16.44 Jari Ronkainen ps: Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys liikennekaareksi on lähtökohdiltaan hyvä. Se tähtää tulevaisuuteen ja pyrkii yhdistämään joukkoliikenteen saumattomaksi kokonaisuudeksi. Helppokäyttöisyys ja asiakaslähtöisyys ovat avainasemas-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

sa. Eri liikennemuotoja koskeva lainsäädäntö ja markkinoiden sääntely saadaan tällä koottua yhteen.

Huomiota on kuitenkin kiinnitettävä maa- ja syrjäseudun palveluihin, erityisesti taksiliikenteeseen, joka ei saa heikentyä liikennekaaren myötä. Taksien asemapaikkavelvoitteen ja päivystyssääntelyn poistamisen myötä emme toivottavasti joudu ihmettelemään, onko maaseudulla kohta enää taksejakaan. Liikenne palveluna eli MaaS-periaatteen mukainen liikenne ei välttämättä toimi syrjäseudulla. Se on hyvä ja toimiva ajatus pääkaupunkiseudulla ja isoissa kaupungeissa, joissa on järjestelmällinen joukkoliikenne ja liikkuvat massat suurimuotoiseen toimintaan. Pienemmällä paikkakunnilla liikenteen ketjuttamisessa on haasteita. Olisi myös toivottavaa, että kuntien kokonaisvaltaisesti järjestämä joukkoliikenne olisi etusijalla markkinaehtoiseen nähden.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry on esittänyt huolensa liikennekaaren epäkohdista. Esimerkiksi se, että alle 60 kilometriä tunnissa kulkevat traktorit eivät tarvitse liikennelupaa kuljetustehtäviin, vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Lisäksi muutos vie työtä jo muutenkin vaikeuksien kanssa painivalta kuljetusalalta. Pienimuotoisen liikennetoiminnan lisääntymisessä on myös harmaan talouden riski.

Valiokunnassa on arvioitava tarkkaan nyt esitetyn liikennekaaren haittoja ja hyötyjä. Kilpailun ja hintojen vapauttaminen on toivottava muutos, joka antaa edellytyksiä uudenkaltaiselle yrittäjyydelle, mutta kohtuuhintaisten palveluiden (Puhemies koputtaa) tavoittelusta haja-asutusalueilla on pidettävä kiinni.

16.46 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Liikennekaari kokonaisuudessaan on hyvä. Moni debatissa ihmetteli, mihin ovat menneet kaikki ne puheet siitä. Eivät ne ole muuttuneet mihinkään. Perussuomalaiset on koko ajan nähnyt sen erittäin tärkeänä osana, että taksi pysyy lupasäänneltynä. Nimittäin luotettavuus on ehto liikennekaaren syvimmälle olemukselle, mitä me kaikki haluamme toteuttaa, MaaSille, joka on uudenvuoden ajattelu-utapa ja tapa järjestää joukkoliikennettä. Se luotettavuus kiteytyy hyvinkin pitkälle siihen lupaan, ja perussuomalaiset sai tämän läpi: lupaehtoisuus pysyy, mikään ei ole muuttunut periaatteessa. Siellä on muutamia isoja kysymyksiä, joihin on selvitettävä vastaus, ja niitä on otettava kunnolla.

Se on erittäin tärkeää, että taksit ovat mukana tässä, koska se on olennainen osa tätä järjestelmää. Ja vaikka sekä perussuomalaisten että myöskin taksin mielestä nykyinen voimassa oleva määrä säännelty järjestelmä olisi toiminut tässä liikennekaaren ytimessä, niin kompromisseja jouduttiin tekemään, ja nyt sitten tässä on lähestulkoon Taksiliiton B-vaihtoehto kirjoitettuna, mikä oli myös perussuomalaisten vaihtoehto.

Tämä on kuitenkin vain osa tätä isoa kokonaisuutta, eli tarvitsee ajatella isompaa kuvaa kuin pelkkää taksijärjestelmää. Siitä nyt on ollut suurimmat puheenvuorot ja suuret puheet, minäkin keskityn siihen kohtaan, mutta tässä on useita eri asioita, kuten esimerkiksi raskaan puolen liikennöinti ja esimerkiksi pakettiautot siinä kohtaa. Puhutaan samoista ehdoista, mutta sitten taas yhdessä kohtaa vähän luistetaan, niin että on pikkasen semmoinen tarkistamisen paikka.

MaaS etenee vain siinä tapauksessa, jos se toimii niin luotettavasti, että ihmiset luopuvat omasta autostaan. Ihmiset luopuvat siitä kakkosautosta aluksi ja sitten myöhemmin omasta autosta. Se on vasta se kynnys, ja siinä on luotettavuus ja lupaehtoisuus kynnyskysymys. Näin ollen pidän perussuomalaisia kyllä suurimpina MaaSin eteenpäinviejinä.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Tasapuolisiin ehtoihin. Siinä on tosi paljon semmoista, mitä tarvitsee valiokunnassa tarkistella. Seuraavassa liuta esimerkkejä: Mitä tapahtuu rekisteröinnille ammattiliikenteeseen, ja sitä kautta, mitä tapahtuu vakuutuksille? Mitä tapahtuu 9—16-paikkaiselle linja-autolle? Liikennekaaren mukaan nämä taksijärjestelmän osiot eivät koske sitä, joten siellä on epätasapuoliset tilanteet. Samoin veroissa on eroavuuksia, ja pakettiautot tosiaan ovat mahdollisesti ulkona koko jutusta sitä kautta, kun ei ole tuota lupaa. Entä taksamittari? Huhuja liikkuu vaikka minkämoisia, mutta kyllä minun näkemykseni mukaan nykyinen taksamittari on se, mikä siellä tulee olemaan tulevaisuudessakin henkilöliikenteessä, mitä henkilöautolla suoritetaan. Sitä ohjaa jo ystävämme EU direktiiveillään. Direktiivi muuten vaikuttaa sitten myös tuohon traktoriin ja 60 kilometriä suhteessa 40 kilometriin, että ei sekään ole ihan loppuun asti vedetty.

Mitä tarkoittaa pääsääntöinen asemapaikka? Tarkoittaako se sitä, että kuski aloittaa päivänsä siitä kyseisestä paikasta ja lähtee sitten pois, mikä tekee loven sinne maaseudun palveluun? Täällä puhuttiin paljon, debatissa jo käytettiin esimerkkinä Kihniötä, joka on Suomen perussuomalaisin kunta. Kun kuski lähtee sieltä, saa sen ensimmäisen kyydin vaikkapa Poriin, niin tämä mahdollistaa sen, että se Kihniön auto jää ajamaan Poriin, ja näin ollen tyhjiö on siellä Kihniössä. Nämä ovat niitä, mitä pitää selvittää etukäteen valiokunnassa.

Etukäteen pitää myös selvittää ja on selvitettävissä taksin hinta. Miten se tulee? Johtaaako tämä semmoiseen tinkaamiseen, mihin me kaikki olemme joutuneet tottumaan ulkomaanreissuilla? Ei kuulosta hyvältä.

Kuljettajan lupahan on tiukempi kuin nykyvaatimukset, mutta miten se kontrolloidaan? Minun näkemykseni mukaan luvan myöntäjän on kontrolloitava, että kuski on niiden lupaehtojen arvoinen. Eli siellä on myös se palvelupuoli testattu jollakin tasolla jo Trafín toimesta. Minun mielestäni se ei voi jäädä pelkästään yrittäjän vastuulle. Toki yrittäjän vastuulle tulee tässä isoa roolia. Isoin asia kuitenkin tässä on tosiaan se, että lupaehtoisuus pysyy.

Mutta johtuen noista edellä mainituista kysymysmerkeistä minä pelkään, että tulee käymään niin, että maaseutu tyhjenee takseista, palvelu heikkenee, siellä tulee hinnat nousemaan, ja sitten kun kasvukeskuksiin tulee ylitarjontaa autoista, niin tulee olemaan aika paljon konkurssseja. Tämä konkurssiaalto pitäisi jotenkin välttää. Mutta niin tai näin, vaikkakaan, että se taksi tässä on kuitenkin selviytyjän roolissa, maaseudun asukas ei välttämättä ole. Nämä ovat niitä isoja kuvioita. Joten minun johtopäätökseni tästä on se, että tähän pitää rakentaa jonkinasteinen seurantajärjestelmä, ja jos seurantajärjestelmästä tulee ikäviä uutisia, esimerkiksi näitä konkurssseja, nousevia hintoja ja saannin hankaloitumista, niin siitä pitää tehdä johtopäätökset. Johtopäätös voi olla vaikka se, että palataan nykyjärjestelmään.

Mutta jos mennään tämänhetkiseen tilanteeseen, niin tämä liikennekaari on iso lakipaketti, ja siinä on siis vielä monia yksityiskohtia, mitä on hiottava. Tämä ei tule muuttumaan tämmöiseksi unelmaksi, mitä tässä nyt ajatellaan, ennen kuin esimerkiksi kaikki aukaisevat ne maksurajapinnat, ja minun mielestäni valtionyhtiön, VR:n, on tehtävä se kiireen vilkkaa ensimmäisenä ja näytettävä mallia muille, jotta saadaan Suomesta joukkoliikenteen kärkimaa ja MaaS toteutuu.

16.55 Hanna Sarkkinen vas: Arvoisa puhemies! Perusajatus liikenteen kokonaisvaltaisesta uudistamisesta ja liikennettä koskevan lainsäädännön yhteenkokoamisesta on hyvä. Digitalisaation hyödyntäminen on yksi Merja Kyllösen ministeriaikanaan aloittaman lii-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

kennekaarihankkeen punainen lanka. Digitalisaatio on suuri mahdollisuus tehostaa liikennepuolen resurssien käyttöä, parantaa matkaketjujen toimivuutta ja liikenneinformaation saatavuutta, luoda suomalaisyrityksille uusia liiketoiminta- ja vientimahdollisuuksia sekä parantaa liikennepalveluiden asiakaslähtöisyyttä. Parhaimmillaan liikennemuotojen ja liikenneketjujen saumattomampi yhteensovittaminen ja resurssien yhteenkäyttö voi parantaa joukkoliikennepalveluita. Toiveena on, että uusien julkisen liikenteen palveluiden myötä seuraa henkilöautotarpeen vähentyminen ja joukkoliikennepalveluiden säilyminen ja jopa parantuminen myös isompien kaupunkien ulkopuolella. On kuitenkin selvää, että joukkoliikennepalvelut tarvitsevat jatkossakin julkista rahallista tukea, ja joukkoliikenteen tuki on viime vuosina ollut liian matalalla tasolla.

EU on tänään allekirjoittanut Pariisin ilmastopöytäkirjan. Ilmastomuutoksen torjumiseksi tarvitaan toimia myös liikennesektorilla. Tarvitaan toimiva ja kattava joukkoliikennejärjestelmä, yksityisautoilun vähentäminen ja kuljetusten tehokkuuden parantamista sekä vaihtoehtoisten liikennepolttoaineiden lisäämistä. Fossiilisista polttoaineista on tulevaisuudessa siirryttävä sähköautoihin ja biopolttoaineisiin. Ympäristönäkökulma on tärkeä muistaa liikennepolitiikkaa uudistettaessa, ja liikennesektorin päästöjen vähentämisen tulee olla olennainen näkökulma liikennekaarta työstettäessä.

Arvoisa puhemies! On hyvä, että jakamistalouden muotojen käyttöä mahdollistetaan ja olemassa olevat resurssit otetaan nykyistä paremmin hyötykäyttöön. Liikennekaareissa on kuitenkin äärimmäisen tärkeää varmistaa, että kaikki liikennetoimialalla toimivat pelaavat samoilla pelisäännöillä ja maksavat veronsa asianmukaisesti sekä maksavat palkkansa asianmukaisesti. On pidettävä huolta, ettei esimerkiksi pakettijakelun luvanvaraisuuden poistaminen johda harmaan talouden lisääntymiseen.

Liikennekaaren ongelmakohta liittyy taksisääntelyyn, kuten täällä on tänään moneen kertaan todettu. Kysymys kuuluu, mihin olemassa olevaan ongelmaan tällä taksijärjestelmän sääntelyn muutoksella oikein vastataan. En oikein tiedä, mutta enimmäishintasääntelystä luopuminen tulee todennäköisesti synnyttämään uusia ongelmia. Uhkakuvana on, että asiakas joutuu joka kerta tinkamaan erikseen hinnoista ja ne, jotka eivät osaa tingata, joutuvat maksamaan riistohintoja. Hintojen paisuminen erityisesti maaseudulla on varteenotettava riski. Hintasääntelyn poistamisen kokemukset Ruotsista eivät ole ruusuisia, ja toivottavasti tätä asiaa voidaan valiokuntakäsittelyssä vielä harkita.

Mutta, arvoisa puhemies, vaikka taksisääntelyssä onkin liikennekaareissa ongelmia, niin tässä esityksessä on paljon muitakin näkökulmia ja tässä on myös paljon hyvää, mikä on myös syytä muistaa.

16.59 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Vanhaa lakia kumottaessa ja uutta luottaessa on varmistettava, että kuljetusalalla säilyvät toimivat ja tasapuoliset markkinat. Tätä asennetta tarvitaan valiokunnalta ja eduskunnalta sekä taksi- että tavaraliikenteen osalta. Tiedon avoin jakaminen sujuvien matkaketjujen aikaansaamiseksi on positiivinen ja kannatettava tavoite. Liikennekaaren tulee saada aikaan ihmisten arkea helpottavia digitaalisia ratkaisuja.

Haluan kuitenkin nostaa esille hallituksen esityksessä olevia ongelmia liittyen henkilö- ja tavarakuljetuksiin, joihin toivon valiokuntatyöskentelyssä haettavan korjauksia. Jos tämä laki tulee tällaisenaan voimaan, on kuorma- ja pakettiauto- sekä traktoriliikenteen osalta lopputuloksena kuljetusmarkkinoiden vinoutuminen nykyisten tavaraliikenneluvan

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

haltijoiden vahingoksi. Ala on hyvin pääomavaltainen, ja yrittäjillä on kalustossaan kiinni miljoonia. Emme kai sellaista seurausta halua, että heidän elinvoimansa heikentyy?

Nykytilaan nähden hallituksen esityksessä on puutteita ja poikkeamia. Poikkeamista osa on ilmeisesti tietoisia valintoja, ja jotkut puutteet lienevät jääneet ministereiltä tiedostamatta etenkin vaikutustensa osalta.

Ammattimaisen kuljettamisen määritelmä ei ole enää EU-asetuksen mukainen, kun siihen on lisätty tulonhankkimistarkoitus. EU-asetus lähtee siitä, että ammattimaisen liikenteen osalta liikennelupa tarvitaan, kun täyttyy neljä ehtoa: kuljetuksessa on muuta kuin omaa tavaraa, kuljetus tapahtuu tiellä, siitä saadaan korvaus, ja kuljetus tapahtuu autolla tai traktorilla. Mikä on tämä tulonhankkimistarkoitus? Entä jos henkilö kuljettaa ilman lupaa ja sanoo, ettei hänellä ollut tarkoituksenaan hankkia tuloja? Jos taustalla on tahtotila vapauttaa lupavelvollisuuden piiristä kimpakyydit, niin laissa voitaisiin erikseen määritellä vain kulut kattava toiminta.

Liikennekaareissa esitetään myös vapautettavaksi traktoreilla tehtävä kaupallinen tavaraliikenne lupavaatimuksista tavalla, joka näyttää olevan vastoin EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta. Liikennekaari edellyttäisi liikennelupaa vasta, kun traktorin rakennenoisuus ylittää 60 kilometriä tunnissa, mutta EU-asetus asettaa lupavapautuksen rajaksi 40 kilometriä tunnissa. Ihmettelen suuresti, miksi arvoisa ministeri esittelee lain EU-asetusten vastaisesti.

Liikennekaaren tavoitteena on yhdistää henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen. Miksi tässä laissa pakettiautoille ei kuitenkaan sallita henkilökuljetusta samoilla edellytyksillä kuin takseille ja linja-autoille sallitaan tavaroiden kuljetus?

Arvoisa puhemies! On tullut esiin, että liikennekaari ei sisällä voimassa olevan lain mukaisia soveltamisalaa koskevia poikkeuksia. Tässä lakiesityksessä todetaan, että tavaraliikennelain 7 §:n sisältämät poikkeukset lupavaatimuksista voitaisiin antaa erillisellä valtioneuvoston asetuksella, mutta kun kyse on lain soveltamisalasta, niin tällainen menettely kyllä mielestäni loukkaa yksilöiden ja yhteisöjen oikeusturvaa. Eli liikennekaaren tulisi sisältää myös nämä soveltamisalan poikkeukset, ja lähtökohtaisesti niiden tulisi olla sellaiset kuin ne ovat voimassa olevassa laissa.

Liikennekaaren sekä sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvonta ehdotetaan otettavaksi pois poliisilta ja Tullilta ja annettavaksi Trafille tehtäväksi. Epäilen kyllä Trafän voimavaroja ja osaamista, eikä Trafilla edes ole edellytyksiä tien päällä tapahtuvan valvontaan, joten kyllä tässä laissa tulee mainita myös poliisin ja tulliviranomaisen velvollisuus valvoa lain noudattamista, luvaton liikennettä sekä kabotaasisäännösten noudattamista tien päällä sekä rajanylityspaikoissa.

Arvoisa puhemies! Nykyinen laki sisältää muun muassa seuraavat liikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevat vaatimukset, joiden rikkomisesta laissa on säädetty rangaistus: On velvollisuus ilmoittaa ajoneuvo ammattimaiseen käyttöön ajoneuvoliikennerekisterissä. On vaatimus siitä, että ajoneuvo on luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa, millä on estetty liikennelupien luovuttaminen toisten käyttöön. Nykyisessä laissa on myös vuokratun ajoneuvon käyttämistä koskevat säännökset ja liikenneluvan haltijan yhteystietoja koskevat merkintävaatimukset. Nämä velvoitteet on liikennekaaresta poistettu. Miksi? Onko tarkoitus, että liikennelupaa voi lainata toiselle henkilölle? Ei kai. En ymmärrä, miksi näistä vanhoista määräyksistä luovuttaisiin kokonaan. Niiden tulisi olla siellä niin, että liikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevat velvoitteet ja niiden sanktiot mainitaan.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Liikennekaaresta on poistettu tavaraliikennelain 29 §:n velvollisuus esittää muun muassa ajoneuvossa mukana oleva liikennelupa, kuljetuslupa, kuljettajatodistus, EU-asetuksen edellyttämä todistus, vuokrasopimus tai rahtikirja joko paperisena tai sähköisenä osoittamaan kuljetusten laillisuutta ja kabotaasisäännösten noudattamista. Mutta liikennekaaresta on poistettu myös tavaraliikennelain 30 §:n oikeus keskeyttää laitton kuljetus sekä 32 §:n sanktiot, joten poliisi ei voi puuttua jatkossa pelkästään EU-asetuksen vastaiseen kuljetukseen eikä käynnistää rangaistusmenettelyä. Nykyinen kuljetusasiakirjojen esittämismenettely ja kuljetuksen keskeytysoikeus sekä niihin liittyvät sanktiot on oltava tässä liikennekaareksa. Toivottavasti nämä ovat vain vahingossa sieltä tippuneet.

Liikennekaareksa esitetään, että henkilö, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman lupaa, on tuomittava luvattomasta ammattiliikenteen harjoittamisesta sakkoon tai enintään kuuden kuukauden vankeusrangaistukseen. Tässä kohtaa luvattoman liikenteen rangaistuskynnys on esityksessä nostettu kyllä poikkeuksellisen korkeaksi, käytännössä tarkoittamaan vain tahallisia tekoja. Tämä ei mielestäni ole oikea suunta, kun kyse on kuitenkin liikennealasta, joka on yksi aloista, joilla on ollut eniten ongelmia harmaassa taloudessa. Pelisääntöjen pitää olla reilut kaikille yrittäjille, ja ne yrittäjät, jotka eivät maksa verojaan ja työnantajavelvoitteitaan, pitää saada pois alalta. Tahallisuus on hankala tulkittava siellä tien päällä, mutta jos sanotaan yksinkertaisesti "se, joka kuljettaa ilman lupaa", on asia yksiselitteinen. Tällöin tuo rangaistavuus perustuu tekijän tuottamukseen kuten nykyisessäkin laissa.

Liikennekaari asettaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle erityisen velvollisuuden käydä huolella läpi esitetyt muutokset ja tehdä liikennekaarta koskevaan hallituksen esitykseen kaikki tarvittavat muutokset. Vaatimus korostuu, kun tarkoitus on tehdä useamman vuosikymmenen ajaksi eri kuljetusmuodot yhdistävä liikenteen markkinalaki, joka kohtelisi yhdenvertaisesti kaikkia kuljetusmarkkinoilla toimivia yrittäjiä ja yrityksiä.

Pidän hyvänä nykyistä käytäntöä, että ammattimaiseen tavaraliikenteeseen pitää olla lupa ja luvan saa, kun käy neljän viikon kurssin, joka on siis neljä viikkoa viitenä päivänä viikossa kahdeksan tuntia päivässä, ja sen lopuksi on tentti. Kurssin suorittamisen lisäksi henkilön pitää olla vakavarainen, hyvämaineinen ja täysi-ikäinen. Ihmettelen, jos näistä vaatimuksista halutaan luopua. Nythän tämä kurssin käyminen on jäämässä pois ja vain tenttiminen jäisi jäljelle. Onko tässä kyse samanlaisesta koulutuksen aliarvioimisesta kuin on ollut hallituksen muissakin koulutusleikkauksissa? Itse pidän ammattipätevyyttä liikennealalla erittäin tärkeänä asiana.

17.09 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Jo tässä vaiheessa on varsin selvää, että tästä liikennekaaren asiasta täytyy käydä aika laaja käsittely liikenne- ja viestintävaliokunnassa, eli kyllähän nämä huomiot ovat aivan oikeita, että tämä esitys on joiltain kohdin sanotaan nyt diplomaattisesti kysymyksiä herättävä. Mutta eihän tietenkään huono asia ole sekään, että eduskunnalle ja sen valiokunnille asiantuntijavaliokuntina tulee valtaa ja mahdollisuuksia vaikuttaa lakiesityksiin. Päinvastoin se, että sitä päästään käsittelemään asiantuntijoita kuullen, on ainakin minun mielestäni hyvä asia. Näin kevennyksenä voisi sanoa, että on ihan hyvä, että SDP:kin yrittää nyt olla edes jonkun yrittäjän puolella. Viime viikot erilaisia yrittäjiä, kuten apteekkareita ja lakimiehiä, on haukuttu vain. Mutta se on hyvä alku, jos olette kuljetusyrittäjien puolella. Kenties tämä Suomi tästä nousuun saadaan.

Tässä taksiliikenteen asiassa pitää kysyä: Mistä siinä oikeastaan on kysymys? Minkä takia se herättää niin paljon epäluuloja? Miksi taksiliikenne koetaan niin tärkeäksi? Itse näki-

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

sin, että taksiliikenteestä on muodostunut sellainen, voisi sanoa, de facto peruspalvelu vähänkin syrjäisemmillä seuduilla, joilla ei oikeastaan mitään muuta liikennettä käytännössä nyt ole autottoman liikkuu. Koska edelliset hallitukset ovat niin paljon karsineet julkista liikennettä, ei enää kulje busseja, ja terveyspalvelut ja muut palvelut on siirretty keskuksiin, keskitetty voimakkaasti, niin jollainhan niihin täytyy mennä, ja nyt sitten siihen taksiin takerutaan, kun ei ole muitakaan keinoja.

Nyt täällä ovat monet maakuntien edustajat pitäneet puheenvuoroja siitä, että he uskovat, että kilpailun vapauttamisen myötä taksien tarjonta voisi jopa parantua maakunnissa. Itse uskoisin, että he tietävät, mistä he puhuvat, ja luottaisin aika pitkälle, että he voivat olla siinä oikeassakin. Mutta sitten taas jos näin ei olisi, vaan taksien määrä maaseudulla romahtaisi tai hinnat nousisivat, niin kyllä meillä täytyy olla vastaukset, miten sellaiseen tilanteeseen sitten reagoidaan ja miten nämä ongelmat voitaisiin ratkaista. Tässä ei välttämättä puhuta edes niinkään syvästä maaseudusta, vaan ihan maakuntien, aluekeskusten vähänkin syrjäisemmistä kulmakunnista — ei siellä välttämättä taksin saatavuus ole itsestään selvää tänäkään päivänä. Eli jotain korjausta siihen on ihan hyväkin tehdä.

Mitä tulee liikenneturvallisuuden ja liikenteen laillisuuden valvontaan, niin kyllä itse olen sitä mieltä, että se kyllä kuuluisi poliisille noin viranomaisena ja siihen pitää olla ensinnäkin valtuudet ja toisinnakin resurssit. Elikkä jos ei ole valtuuksia, mitään ei voi tehdä, ja jos ei ole resursseja, niin valtuudet eivät käytännössä tule toteutumaan. Ihmettelen itsekin hieman tätä kuviota vastuun siirtämisestä Trafille. Onko siellä edes sellainen henkilökunta, joka pystyy tällaisen asian valvomaan ja hoitamaan? Tällaisiin täytyy saada vastaukset.

Myös tämä kysymys siitä, onko jokaisella taskussaan älypuhelin, kun jollain helsinkiläisillä vihreillä sellainen on omien puheidensa mukaan tässä salissa: kyllä myöskin ne ihmiset, jotka ovat väliinputoajia digitalisaatiossa, joita väistämättä on, täytyy tässä esityksessä ja sen käsittelyssä huomioida.

Arvoisa puhemies! Kuten aiemmin on todettu, piru asuu yksityiskohdissa, mutta onneksi ainakin valiokunnan puheenjohtajalla, edustaja Jalosella kuulosti puheenvuorossaan olevan hyvä lista näistä yksityiskohdista, joita meidän täytyy yhdessä hioa.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Jatkamme puhujalistaa. P-painikkeella voi varata puheenvuoroja.

17.13 Tytti Tuppurainen sd: Arvoisa puhemies! Esitys liikennekaaresta on mittava, kun nianhimoinen ja tärkeä esitys. Liikennesektorilla on Suomen kansantaloudelle aivan erityinen merkitys: Päämarkkina-alueemme on merten takana. Hyödykkeiden vienti ja tuonti vaativat aina järjestelyitä ja aiheuttavat kustannuksia.

Etäisyys ei ole tekijä vain Suomen ja ulkomaailman yhteyksissä. Se on merkittävä tekijä myös Suomen sisällä. Suomi on leimallisesti suurten etäisyyksien maa. Liikennesektorin kehittäminen, liikenteen tehostaminen, vaikuttaa koko Suomen talouden suorituskykyyn, talouden tuottavuuteen. Esityksen mukainen reformi on siksi epäilemättä tarpeellinen.

Liikennesektori on tärkeä myös muutoin kuin liike-elämälle. Kysymys on palveluiden saannista. Kysymys on hyvästä arjesta, lasten pääsystä harrastuksiin, ikäihmisten pääsystä hoitoon ja hoivaan, työstä ja vapaa-ajasta. Esityksen mukainen palvelujärjestelmä vaikuttaa, ainakin näin ensilukemalta, hyppäykseltä parempaan.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Mutta, puhemies, esityksessä on tietysti myös paljon arvosteltavaa. Taksiliikenteen lupakäytännön muutos on puhuttanut eniten, mutta kokonaisuudessa on paljon muutakin selvitettävää. Erityistä huolta kannan Itä- ja Pohjois-Suomen harvaan asuttujen alueiden selvittämisestä julkisen liikenteen tuen niukentuessa.

17.14 Heli Järvinen vihr: Arvoisa puhemies! Pakko jatkaa siitä, mihin edustaja Tuppurainen jäi, eli nyt sieltä Itä-Suomesta. Kun sieltä maalta tulee pöpelikön perukoilta, niin aina tulee ajateltua asioita Savonrannan Rönkönvaaran mummon tai papan näkökulmasta, ja tietysti, kun tästä liikennekaaresta alettiin puhumaan aikanaan, ensimmäinen ajatus oli, että millä se ainoakin päivystävä taksi sille Rönkönvaaran mummolle kello kolme esimerkiksi nyt vaikka jouluyönä saadaan.

Mutta täytyy vilpittömästi antaa myös tunnustus sille ennakkoluulottomalle lähestymistavalle, mitä tässä liikennekaaresta on viety eteenpäin. Tässä ajassa ja paikassa tuntuu rohkealta mutta myös todella hyvältä se, että on uskallettu ottaa isoja askelia ja pyritään avaamaan niitä vaikeita rajapintoja niin, että kyytien yhdisteleminen onnistuisi hyvinkin vapaasti riippumatta siitä, puhutaanko takseista, busseista, junista vai ratikoista. Tämä avaa aivan varmasti uusia liiketoimintamahdollisuuksia toisaalta kuljetusyrittäjille ja toisaalta sovellusten kehittäjille. Ja uskon, että tästä vielä saadaan hyvä.

Tilannetta eri puolilla Suomea oikeastaan kuvaa hyvin se, että siinä missä isoissa kaupungeissa uskotaan erilaisten MaaS-palveluiden eli Mobility as a Service -palveluiden kehittämiseen ja sitä tietä liikennejärjestelmän tehokkuuteen, on se Rönkönvaaran mummo siellä hädissään siitä, onko mahdollisuus saada tarvittaessa taksia silloin yhden kerran elämässä, kun sitä saattaisi tarvita.

Täällä on pidetty aivan loistokkaita puheenvuoroja. Edustaja Kasvi maalaili hienosti sitä tulevaisuutta, joka liikenteessä meitä varmastikin odottaa. Kuvaavaa on se, että olemme kollegoita samassa puolueessa ja hän joutui kädestä pitäen opastamaan minua, mitä tarkoittaa Valopilkku-palvelu ja kuinka on mahdollisuus taksi tilata pelkällä napinpainalluksella ja vielä jopa seurata, miten taksi asiakastaan lähenee. No, oppia ikä kaikki.

Jos pari asiaa saa ottaa tästä esiin, niin ilman muuta tuntuu helpottavalta se, että tässä kohtaa kuitenkin yhtiöittämisestä on luovuttu, kymppitonin vapaista kuljetuksista on luovuttu, ja toisaalta se, että taksiluvista pidetään kiinni, vaikkakin siitä määrä sääntelystä luovutaan. Olen kysellyt monelta taksilta siellä omalla alueellani siitä, miltä tämä liikennekaarisuunnitelma tuntuu, ja yllätyksekseni vastaanotto on ollut positiivinen. Taksiliiton johto on suhtautunut rakentavasti ja myönteisesti esitettyihin ehdotuksiin, mutta myöskin ihan paikalliset taksinkuljettajat ovat ottaneet tämän ikään kuin myönteisenä askeleena. He ymmärtävät, että jotain uudistusta ja muutosta pitää tapahtua, ja kokevat, että nyt siihen voi olla maltillinen vaihtoehto ja ratkaisu, joten tässä muutoksessa kannattaa olla mukana. Olen siitä huolimatta iloinen siitä, että liikennevaliokunnan puheenjohtaja Jalonen ottaa vakavissaan huolen siitä, mitä käy taksiryrittäjille etenkin pienillä paikkakunnilla, ja varmasti valiokunta antaa tälle arvonsa mukaisen käsittelyn.

Edustaja Taavitsainen toi täällä vahvasti, jopa sanasta sanaan, esiin Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n huolia. Niistäkin kannattaa valiokunnassa keskustella ja niihin kannattaa paneutua, etenkin mitä tulee pakettiautojen kohteluun henkilökuljetusten osalta, toisaalta siihen, miten saadaan traktoriliikenne myöskin EU-asetuksen mukaiseksi, ja toisaalta sitten siihen, miten tätä lakia ja kabotaasiliikenteen valvontaa tulevaisuudessa jatketaan.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Siinä on ollut paljon parantamisen varaa jo tähän asti, ja jos valvonta siirtyy poliisilta ja Tullilta Trafille, pelätään ongelmia vielä enemmän.

Kun tätä kokonaista liikennekaarta pohtii ja katsoo, niin tulee mieleen, tarvittaisiinko tähän maahan myöskin työkaari, tarvittaisiinko terveyskaari, yrittäjäyyskaari, joissa yhtä ennakkoluulottomasti yhdistettäisiin erilaisia osa-alueita ja toimijoita. Ja jos olen jotenkin ymmärtänyt, niin tällaista terveyskaarta myös yritetään saada aikaan, jolloin asiakasta saataisiin palveltua mahdollisimman monialaisesti alusta loppuun.

Ymmärrän hyvin, että meidän täytyy toisaalta pitää näkökulma vahvasti isoissa kaupungeissa — siinä, miten saadaan järkeä suurten kaupunkien ruuhkiin — mutta toisaalta toivon teidän kaikkien pitävän mielessä sen Savonrannan Rönkönvaaran mummon ja sen, miten jonkinlainen palvelu saadaan turvattua jatkossa myös hänelle.

17.20 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Vielä pari asiaa jäi mainitsematta.

Ensinnäkin tästä taksiasiasta: Todellakin haluttiin lähetekeskustelun alkuvaiheessa luoda kuvaa, että taksiyrittäminen ja taksitoiminta tässä maassa menisi jotenkin hoitettomaksi. Siitä missään nimessä ei ole kysymys, ja tämän keskustelun aikana, kuten myös ministeri Bernerin puheenvuorojen aikana, on tullut harvinaisen selväksi, että luvanvaraisuus säilyy, laatutason valvonta säilyy ja sitten normaalit viranomaiskontrollit ovat olemassa ja veronkierto ei ole mahdollista. Että nämä perusasiat ovat kunnossa, mutta siitä voimme tietysti kiistellä, onko tämä uudistus sitten oikean mittainen ja oikean suuntainen. Oikean suuntainen se on, onko se riittävä, sen aika näyttää. Kuten sanoin tuossa edellisessä puheenvuorossani, niin tässäkin liikennekaarilakiesityksessä on sitten se kolmas vaihe, jossa tarkastetaan niitä toteutettuja toimia, ovatko ne olleet riittävän tehokkaita ja päässeet tavoiteltuun päämäärään.

Yhteentoimivuus on nykyisen julkisen liikenteemme ja taksiliikenteemme ongelma, eli meidän tulee saattaa näiden eri liikennemuotojen yhteensopivuus ja yhteentoimivuus sille tasolle, että todellakin matkustaja pystyy esimerkiksi läppäristään taikka kännykästään katsomaan vaihtoehtonsa vaikka esimerkiksi tulla Ilomantsista Joensuun kautta Kuopioon, koska se tietohan riittää. On todellakin tänä päivänä surullista, että monella matkustajalla lähtiessään vaikka nyt Kuopiosta tulemaan vaikka nyt kohti Kihniötä — joka äskeisessä puheenvuorossa mainittiin — todellakin menee sormi suuhun, että mitkä ovat ne keinot. Nämähän pitää laittaa kuntoon, että tieto liikkuu ja ihmisille tarjotaan vaihtoehtoja. Siitä kaikki lähtee.

Voin kertoa kuljetuspuolelta erään ystäväni, yrittäjän, tarinan. Hän kuljetti erästä kohtuullisen painavaa esinettä, osti sen toiselta puolen Suomea ja sitten yritti järjestää sille kuljetusta sinne liiketoimipaikkaansa. Se oli varsin merkillinen tarina. Monien monien vaiheiden jälkeen ja valtaviin puheluruuhkien jälkeen se hinta putosi kolmasosaan ja palvelu nopeutui noin viikolla. Eli siinäkin tällaisten liikenteellisten digitalisaatiojärjestelmien kuntoonsaattaminen auttaa varmasti sen tavarankin ja erilaisten tuotteiden perille menoon. Eli ei tässä nyt kannata ihan vielä kirvestä kenenkään kaivoon heittää, sillä tälläkin lakiesityksellä on hyvä ja perusteltu syy, ja emme me voi jäädä tuleen makaamaan siinä, kun muu maailma menee ympärillämme. Ei se enää kävele, se paremminkin juoksee.

Se, että traktorit vapautetaan liikenneluvista, on aivan hyvin perusteltu asia, koska pitää muistaa, että maaseudulla moni maanviljelijä tai sitten ihan pelkästään traktoriyrittäjyyttä harjoittava yrittäjä tekee sitä työtään kovin pienessä piirissä, että hänen toimintasäteensä

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

on kovin pieni. Hän todennäköisesti suorittaa tien lanausta, soran ajoa tai jotain muuta vastaavaa työtä, joka tapahtuu kovin pienessä piirissä, eikä pysty kovin paljon rekka-autojen kanssa kilpailemaan. Tämä on ihan järkevää, että niille ihmisille, jotka tämmöistä pienimuotoista yritystoimintaa harjoittavat, suodaan tämä mahdollisuus mahdollisimman pienellä byrokratialla. On tärkeämpää, että ihminen tekee töitä ja yrittää, kuin se, että odottaa byrokratian jonossa jotakin lupaa, mikä sitten johtaa siihen, että hänen elinkeinonsa kärsii ja hänen tulotasonsa heikkenee koko ajan.

Demarien huoli on ollut tämän keskustelun aikana erittäin suurta, on siinä jotain perusteltua, en sitä missään nimessä väheksy. Mutta se, mikä minun sydäntäni lämmittää maaseudun ihmisenä, koska asun tuolla kotikunnassani Ilomantsissa edelleen ja voin siellä hyvin, on se, että maaseudun ihmisistä kerrankin kannetaan suurta huolta. Tämän panan suuresti merkille ja näitä sanoja tarkastelen tänä iltana vielä nukkumaan mennessäni sydämessäni, että miten maaseudun ihmisistä kerrankin välitetään. Tämä on erittäin positiivinen asia, ja totean, että uskon, että edustaja Heinonenkin, joka saapui juuri saliin, siirtyy siihen kansanedustajien joukkoon, joka kantaa suurta huolta maaseudun ihmisten palveluista. Tosiasiahan on se, että tänä päivänä (Timo Heinonen: Olen aina kuulunut siihen) — tiedän, että edustaja Heinonen toimii juuri mainitsemallaan tavalla — taksiliikenne maaseudulla toimii kyllä ihan hyvin, mutta se on ongelma, että tämän päivän taksin, joka tuo sen ihmisen kotiin vaikka nyt terveystakeskuksesta, toimet ovat niin kovin rajattuja, mitä hän siellä voi sitten tehdä. Kyllä tässä tarvitsemme tätä lupapolitiikan notkeuttamista ja joustavoittamista, niin että kyseinen henkilö, taksiyrittäjä, voi tehdä monta muuta asiaa ja siihen taksin kuljetukseen voidaan yhdistää monta muuta palvelua. Samoin niin kuin koulukyydissä, kun tuodaan vaikka siellä syrjäkylällä oleva lapsi kotiinsa koulusta, kyllä pitää olla mahdollisuuksia, eikä vain sen koulukuljetuksen takia pidä estää sitä, että mitään muuta ei sillä reissulla saa ajaa. Kyllä tähän pitää tulla järki, että kun se koululainen on saatettu turvallisesti kotiin, niin kokonaistaloudellisesti paluukyydissä, jos siinä sattuu jotain muuta kuljetettavaa olemaan, totta kai sen taksiyrittäjän pitää olla mahdollista hyödyntää sekin kuljetuskerta, ettei se mene hukkaan. Siitähän hyötyvät veronmaksajat, koska sitten tätä yhteiskunnan tilaamaa palvelua hoitava yrittäjä pystyy siinä samalla reissulla tekemään monta asiaa, jolloin syntyy kokonaissäästöä yhteiskunnalle, ja se nimenomaan näkyy verotuksen määrässä.

17.26 Lea Mäkipää ps: Arvoisa puhemies! On hyvä, että täällä on Kihniön takseista kannettu huolta. Se on ihan paikallansa, että näihin maaseudun oloihinkin puututaan. Mutta me olemme jo alustavasti ajatelleet niin, että me olemme ketteriä pieniä kuntalaisia, että me emme hyväksykään muita kuin oman kunnan takseja. Päivystyskin on tähän saakka mennyt, ja uskon, että se menee tästä eteenpäinkin, ja taksit eivät siellä omassa kunnassa ole suuria palkkoja nauttineet tähänkään mennessä. Että uskon, että tämä hoituu kyllä ihan ketterästi.

Täällä on sanottu, että varmaan valiokunnassa on paljon korjaamisen varaa, mutta alan yrittäjiltä on tullut kiitosta suunnitellun pienimuotoisen toiminnan poistumisesta esityksestä. Pienimuotoisen toiminnan mahdollistamisella olisi luotu alalle kahdet markkinat ja lisätty varmaan harmaan talouden mahdollisuuksia. Jos kuka tahansa olisi voinut ajaa taksia 10 000 euron ansaintatasoon asti, meille olisi saattanut muodostua aivan villit halpataksi-markkinat, mikä olisi ollut kilpailun vääristämisen lisäksi todellinen turvallisuusriski.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Olemme myös vaatineet, että taksiyrittäjän kotipaikka voi olla vain Suomi. Yrityksellä pitää olla suomalainen Y-tunnus, ja auton pitää olla rekisteröitynä Suomeen. On tärkeää, että alan toimijat ovat jatkossakin kaikilta osin suomalaisen sääntelyn piirissä. Tästäkin ovat taksiyrittäjät kiittäneet, kuten myös siirtymäajan pidentämisestä, mikä tarjoaa mahdollisuuden valmistautua muutoksiin. Liikennekaari tulisi voimaan 1. heinäkuuta 2018. Tämä mahdollistaa sen, että alan nykyisillä toimijoilla on riittävästi aikaa mukauttaa toimintansa uuden lainsäädännön mukaiseksi.

Yksi tärkeimmistä kriteereistä on jatkossakin määritelty pääasiallinen asemapaikka. Nyt lakiehdotuksen mukaan toimijoiden olisi ilmoitettava pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa eli käytännössä asemapaikkansa ja päivystysaikansa. Taksi voisi kuitenkin uudistuksen myötä jäädä odottamaan kyytiläisiä myös ilmoittamansa asemapaikan ulkopuolelta, ja muilta paikkakunnilta voidaan tulla paikkaamaan kysyntää toiselle paikkakunnalle. Asemapaikkasääntelyn ja päivystysvelvoitteen sääntelyn keventäminen on hiukan huolestuttanut taksiyrittäjiä, jotka ovat toivoneet tarkennuksia ja kirjauksia, jotta tavoite palvelujen turvaamisesta erityisesti haja-asutusalueilla tulisi turvatuksi.

Hallituksen esityksessä on huomioitu taksiliikenteen asiakaskunnan erityisryhmät, jotka ovatkin suuri osa asiakkaista. Taksinkuljettajaan kohdistuvat poikkeuksellisen tiukat soveltuvuusvaatimukset ovat perusteltuja, koska suuri osa asiakkaista on toimintakyvyltään rajoittuneita ja asiakas on taksissa usein yksin kuljettajansa kanssa. Erityisen tärkeä seikka on vaatimus riittävästä vuorovaikutus- ja kielitaidosta. Koska osaamista ei jatkossa todenneta kokeilla tai tarkastuksilla eikä kouluttautumista vaadita, on kiinnitettävä huomiota siihen, miten taataan riittävä osaaminen varsinkin erityisryhmien palveluun. Terve aikuinen pystyy arvioimaan saamansa palvelun tason ja antamaan palautetta, mutta esimerkiksi lasten, vammaisten ja vanhusten osalta on oltava keinot valvoa kuljettajan soveltuvuutta.

Uusi teknologia ja digitalisaatio avaa monia uusia toimintatapoja ja mahdollisuuksia hyödynnettäväksi. Tulevaisuuden liikenteen kannalta olennaista on, että tiedot ja tietojärjestelmät ovat yhteen toimivia ja rajapinnat avoimia. Liikennekaareissa esitetään, että liikennispalveluja koskevat olennaiset tiedot avataan ja myös lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta säädetään. Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset.

Joukko- ja tavaraliikenteen sääntelyyn ehdotetaan merkittäviä kevennyksiä. Pakollisesta yrittäjäkoulutusvaatimuksesta ehdotetaan luovuttavan. Kansallisia lisävaatimuksia poistettaisiin sieltä, missä toiminta perustuu EU-lainsäädäntöön. Koko liikennejärjestelmän uudelleentarkastelu on mittava hanke. Nyt ehdotettavassa ensimmäisessä vaiheessa liikennekaareen mahdollisuuksien mukaan kootaan ja yhtenäistetään erityisesti tieliikenteen säännöksiä.

Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kun palveluja voitaisiin tarjota, yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, voitaisiin saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Esitys tukee hallitusohjelman tavoitteita kuntien kustannusten karsimisesta sekä kilpailukyvyyn vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Lopuksi: Niin kuin täällä on sanottu, varmaan on niin sanottu viilaamisen paikka, kun tämä esitys lähtee valiokuntaan ja saadaan siellä kuulla asiantuntijoita, ja missä sitten on parannettavaa, niitä parannusehdotuksia myös yhteisesti voitaisiin tehdä.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

17.32 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! On kyllä aika epäuskottavaa tämä perussuomalaisten liikuttava taksien puolustaminen. Viime keväänä kun liikennekaarilakiesitys oli lausunnolla kunnissa, niin esimerkiksi meillä Mikkelissä annettiin lausuntoa tästä lakipaketista — siinähan oli silloin vielä ne kymppitonnin vapaamatkustajatkin — eivätkä meillä ainakaan tuolla kenttätasolla perussuomalaiset ollenkaan vastustaneet tätä vaan hyväksyivät aivan mukisematta. Kun asiasta jopa äänestettiin, niin he äänestämällä osoittivat olevansa sen alkuperäisen esityksen kannalla. Tästä tämän päivän keskustelusta kun vetää yhteen, niin täytyy kyllä todeta, että tässäkin asiassa voidaan laittaa ruksi seinään niitten asioitten kohdalla, joissa perussuomalaiset ovat kääntäneet takkinsa.

Meiltä paikallistasolta on tullut viestiä, että taksien osalta tämän lain suurimpia ongelmia on muun muassa viisi eri tapaa hoitaa taksiliikennettä, joista vain yhteen tarvitaan taksilupa. Taksinkuljettajien ammatillisesta kokeesta ja paikallistuntemuksesta aiotaan luopua — tätä meidän paikalliset taksit eivät halua. Taksien ja pienten linja-autojen verotus on epätasa-arvoisessa asemassa — tätä ei hyväksytä. Taksamittariin liittyvät kysymykset — sen on mielestäni pakko olla pakollinen varuste, koska se vastaa muussa liiketoiminnassa kassajärjestelmää. Sekä hinnoittelun osalta — kuinka hinnoitellaan, mikä on kohtuutonta? Nimittäin 7 000 euroa kuukaudessa tienaa kohtuus on erilainen kuin 1 200 euroa kuukaudessa saavan pienituloisen.

17.34 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Hyvät edustajakollegat! Maailma muuttuu, ja sen takia on hyvä, että uudistuksia tehdään. Jollain tavalla hämmentyneenä tänään esimerkiksi luin uutista, että Postin pitää korkeimman hallinto-oikeuden mukaan jakaa tulevaisuudessakin viitenä päivänä viikossa postit saaristoon sellaiseenkin paikkaan, johon ei tällaista päivittäistä, säännöllistä yhteyttä ole olemassa. Tämä maksaa nyt 200—500 euroa per kirje, kun sinne se on toimitettava korkeimman hallinto-oikeuden mukaan. Tietysti tässä toimitaan lain mukaisesti, mutta ehkä voisi pohtia, olisiko silloin uudistamisen paikka. Mistä tällaiset rahat tulevaisuudessa löytyvät, eli voimmeko me taata sen, että tulevaisuudessa esimerkiksi jokaiselle ihmiselle joka ainoa päivä pitää viedä posti, asuu hän sitten missä tahansa? Tämä on iso kysymys, ja sen takia on hyvä, että nyt liikennepuolella ollaan uudistamassa asioita.

Hallitus päätti siis nyt syyskuussa liikennekaaresta, joka on hanke, jossa puretaan sääntelyä ja yhdistetään taksi-, linja-auto- ja tavaraliikenteen lainsäädäntö yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Lakihanketta on kehitetty yhdeksi maailman edistyksellisimmistä liikennelainsäädännöistä, ja voi todeta, että ei suotta. Liikennekaaren suurin uudistus, niin kuin tuossa debatissa jo totesin, on täydellinen ajattelutavan muutos. Tähän päivään asti liikennettä on ajateltu, niin täällä kuin ehkä meidän kaikkien ajatuksissammekin, vain välineenä paikasta toiseen siirtymiseksi. Jatkossa tämän liikennekaariajattelun myötä liikenne ja liikkuminen muuttuvat yhä enemmän kokonaisvaltaiseksi palveluksi. Muutoksen mahdollistajana on erityisesti matkojen hinta- ja aikataulurajapintojen avaaminen.

Meidän kokoomuksen eduskuntaryhmän puheenjohtaja, edustaja Jokinen kuvasi hyvin sitä, että kun tämä saadaan toimimaan sillä tavalla kuin on tavoite, että se toimii, niin meillä on olemassa palvelu, jossa muutamalla klikkauksella ostat liput Kärämäeltä Korkeasaareen, eli yhdellä sovelluksella pystytään tämä kokonaisuus hoitamaan ja saamaan yhtenäinen kuljettamisen ketju, on sitten kyse ihmisistä, paketeista, ehkä tulevaisuudessa siitä postistakin, mihin tuossa edellä viittasin, ja monesta muusta.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

Itse en ole Uberin puolustaja sen takia, että tiedän, että siihen sisältyy runsaasti veronkiertoa ja tämän tyyppisiä kysymyksiä, mutta me tarvitsemme laillisen mallin, joka hyödyntää samalla tavalla tämän päivän teknologiaa kuin Uber hyödyntää, mutta niin, että siitä maksetaan verot Suomeen. Sekin tässä esityksessä on hyvää, että tässä on selkeät kirjaukset näiden toimijoiden kuulumisesta suomalaisen verotuksen piiriin.

Pienelle henkilökuljetusyritykselle voi löytyä yllättävästikin uutta liiketoimintaa, kun hän yhdistää oman palvelunsa laajempaan kokonaisuuteen, ja itse uskon, että liikennekaari on hyvä, mahdollistava esimerkki uudistuksesta, joka ei ainoastaan kehitä nykyistä vaan luo valtavan potentiaalin aivan uudentyyppiselle liiketoiminnalle. Liikenne- ja viestintäministeriö on arvioinut, että liikennekaari voisi luoda jopa 18 000 työpaikkaa, ja joissain arvioissa on puhuttu vielä suuremmista määristä, kun kokonaisuus lähtee toimimaan ja saamme tämän kuljettamisen ja liikkumisen kokonaisuuden yhtenäiseksi. Tulevaisuuteen on varmasti parempi mennä mahdollisuuksien kuin vaikeuksien kautta, ja siksi liikenteen uudistaminen on valtavan hieno mahdollisuus, johon on syytä ja järkeä tarttua. Siitä kiitos maamme hallitukselle.

Niin kuin debatissa totesin, kun itse maaseudulta tulen ja olen maaseudun puolta halunnut pitää, niin olen vakuuttunut, kun tämä liikennekaari on nyt valmisteltu keskustajohtoisesti liikenneministeri Anne Bernerin johdolla, että tässä on näihin huoliin kiinnitetty huomiota. Itse haluan yhtenä isona asiana esille nostaa tämän päivystysvelvoitteen. Voi olla, että se toimii niin hienosti kuin edustaja Vartia debat-osuudessa totesi, että kun se ainoa taksilla Kälviällä on käytössä, niin sieltä löytyykin sitten maatilalta toinen isäntä, jolla on myös tällainen lupa, ja hän lähtee ajamaan. Tämä on kaunis ajatus, ja voi olla, että se näin toimii tulevaisuudessa. Uskotaan siihen, mutta jos näin ei tapahdu, niin toivon, että tulevaisuudessa on mahdollisuus harkita uudestaan, onko alueita, missä jonkinlaista päivystysvelvoitetta tarvitaan.

Maaseutu siis tässä on se, mihin minulla itselläni liittyy suurimmat pohdinnat, mutta niin kuin debatissa ja keskustelussa on esille tuotu, niin toki on mahdollisuuksiakin paljon juuri siinä, kun voimme yhdistää paketteja, voimme yhdistää ihmisten kuljetusta, koululaisia, ikäihmisiä ja kaikkea muuta, joten jos se saadaan hyvin toimimaan, niin uskon, että tässä on paljon mahdollisuuksia.

Iso asia ovat Kela-taksit, jotka tänä päivänä toimivat Suomessa eri tavalla kuin esimerkiksi Ruotsissa, missä on tällaisia isompia sairaalabusseja käytössä, jotka keräävät ihmisiä isommalta alueelta. Se ei olekaan enää pelkästään kuljettamista, vaan kuljetetaan sinne lääkäriin tai sairaalaan mutta sen matkan varrella voidaan jo bussissa tehdä tiettyjä toimenpiteitä, valmistautua esimerkiksi leikkaukseen taikka joitain kokeita ottaa etukäteen.

Kun tässä on kyse sähköisestä viestinnästä ja laitteista, niin avaan vielä tuon puhelimeni. Tässä keskustelun aikana sain Oulusta sähköpostin, jossa tuodaan yksi huoli esille, ja haluan sen myös pöytäkirjaan kirjauttaa ja valiokunnan käsittelyyn nostaa. Tässä todetaan: "Keskustelette juuri liikennekaaresta, ja muun muassa taksit ovat lupineen paljon tapetilla." Henkilö toteaa: "Minua umpisokkona vammaisena kiinnostaa, onko taksiluvan saajalle miten asetettu tietotaitovaatimuksia, vähintään niille, jotka ajavat näitä vammaispalveluajaja. Ainakaan vaikeimpien vammaisryhmien osalta ei ole oikein, että tulee kuljettaja, joka ei koskaan ole mahdollisesti kohdannut esimerkiksi vaikeasti liikuntavammaista, umpisokeaa tai niin edespäin. Kai vammaisten turvalliset palvelut taataan jatkossakin? Siitä tässä olen huolissani." Tämä on hyvä, juuri tullut kansalaisen huoli, ja toivon, että valiokuntakäsittelyssä näihinkin kysymyksiin vielä otetaan kantaa.

Punkt i protokollet PR 94/2016 rd

17.42 **Ville Tavio ps:** Arvoisa herra puhemies! Edustaja Taavitsainen piti tuossa varsin tarmokkaan puheenvuoron, mutta pyydän kuitenkin, edustaja Taavitsainen, voitteko tarkentaa, kun en oikein puheenvuoronne perusteella ymmärtänyt, mistä te tarkalleen ottaen mollaatte perussuomalaisia. Siis siitäkö, että olemme puolustaneet taksien kotimaisuutta?

17.42 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Vähän tähän samaan teemaan kuin edustaja Tavio: Täällä on taas käynnissä yksi niistä illoista, kun muut yrittävät hoitaa yhteisiä asioita ja sosialidemokraatit toistavat ryhmäkansliansa keksimiä iskulauseita perussuomalaisten haukkumiseksi. Täytyykin ihmetellä, missä on se sosialidemokraattien vaihtoehto. Se tuli jo selväksi, että kaikki muutokset ovat huonoja ja taksin nykytilanne pitää säilyttää. Mutta miten itse uudistaisitte tätä järjestelmää? Onko edustaja Taavitsaisen mielestä hyvä lähtökohta uudistuksille se, että kysytään yhden kaupungin nykyisiltä yrittäjiltä, mikä muutos heille ei käy heidän nykyiseen yritystoimintaansa, vai pitäisikö kuunnella myös palveluiden käyttäjiä? Onko tämä taas yksi "suklaata yrittäjille" -hanke?

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet, som grundlagsutskottet och ekonomiutskottet ska lämna utlåtande till.