

8.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriölle

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

[liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)

Viite: Lausuntopyyntö: LVM/905/03/2017

## **Paikallisliikenneliiton lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 1.6.2017 mennessä lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Paikallisliikenneliitto pyysi lausunnon antamiselle lisää aikaa ja sai 8.6.2017 saakka. Esitys on toinen osa nk. liikennekaarihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Ensimmäisen vaiheen laki on nimetty laiksi liikenteen palveluista.

Ensimmäistä vaihetta laajempi velvoite yhdistämispalvelujen liiketoiminnan toteuttamiseksi tehtäisiin lakiin kirjattuna vaatimuksena niin, että henkilö voisi sallia sen, että yhdistämispalveluja tarjoava yritys asioisi hänen puolestaan hänen käyttäjätileillään eri liikkumispalveluyritysten palveluissa, jolloin yhdistettyjen palvelujen tarjoajan käytössä olisi asiakkaan käyttäjätileihin liittyvät tuotteet ja alennukset.

Lausuntopyynnössä pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota esityksen arvioituihin vaikutuksiin ja omalta osaltaan täydentämään, korjaamaan tai vahvistamaan arvioita. Lausunto pyydetään toimittamaan sähköisesti osoitteisiin [kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi) sekä [liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi).

Liikennepalvelulain toista vaihetta valmistellaan kireällä aikataululla. Lausuntoaika päättyy kesäkuun alussa ja ministeriön on tarkoitus antaa hallituksen esitys jo kesäkuussa. Lainvalmistelun tason kannalta kiireinen aikataulu on riski, sillä lakiluonnos sisältää ehdotuksia, jotka muuttaisivat markkinoita ja toimijoiden velvollisuuksia olennaisella tavalla. Lain vaikutuksia, mukaan lukien eri toimijoille aiheutuvat kustannukset, ei ole selvitetty. Kireässä lausuntoaikataulussa ja ison lakipaketin kyseessä ollessa ei myöskään lausunnonantajilla liene ollut riittävästi aikaa pohtia ja selvittää kaikkia lain vaikutuksia riittäväällä perehtyneisyydellä.

Paikallisliikenneliitto kiinnittää lausunnoissaan huomiota puolesta-asiointiin ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyteen ja toteaa kunnioittaen seuraavaa:

### **Lausunto**

Liikennekaarihankkeen yksi johtoajatus on ollut purkaa Suomi-lisiä ja sujuvoittaa säädöksiä. EU palvelusopimusasetuksen mukaan joukkoliikennettä järjestäville viranomaisille on liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa lisätty muusta EU-lainsäädännöstä poikkeavia kansallisia maksujärjestelmävaatimuksia kuten kertalipun myyntivelvoite matkaketjuille ja tunniste pohjainen maksujärjestelmä. Näiden tarkempi määrittely ministeriön käynnistämänä ja käytännössä Viestintävirastolle tehtäväksi annettuna valmistuneen vasta lain voimaantuloon 1.1.2018 mennessä. Viranomaisilla ei siis vielä ole selvillä, mitä muutoksia edellinen lakivaihe järjestelmiin edellyttää tai mitkä niiden kustannukset ovat. Viranomaisille ei näin ollen jää myöskään aikaa toteuttaa mahdollisia muutostarpeita lain voimaan tuloon mennessä. Toinen vaihe lainmuutoksessa sisältäisi vielä pidemmälle meneviä teknologiavaatimuksia, joista ei löydy liikennealalle siirrettävää käytännön toteutus esimerkkiä.

Kunnat ja niiden joukkoliikenneviranomaiset tekevät yhteistyötä alan toimijoiden kanssa lippu- ja maksujärjestelmiin ja muuhun matkaketu- ja palveluyhteistyöhön liittyen, ja myös kehitystyöhön panostetaan paljon. Tämän tulee jatkossakin tapahtua sopimus pohjaisesti, jolloin roolit ja vastuut ovat

8.6.2017

selkeät. Ei tule luoda pakottavaa lainsäädäntöä kuten nyt ehdotetaan. Se johtaa epätarkoituksenmukaisiin ja kalliisiin ratkaisuihin.

Matkaketjujen edistäminen on kannatettava tavoite ja ensimmäisen vaiheen kertalipun myyntivelvoite antaa tähän toimijoille riittävän velvoitteen ja pohjan luoda perusmallin toimijoiden väliselle yhteistyölle, jota voidaan sopimus pohjaisesti laajentaa myös muihin tuoteryhmiin. Jo hyväksytyssä liikennepalvelulaissa toimivaltaisille viranomaisille asetetuilla myynti- ja maksujärjestelmävaatimuksilla edesautetaan teknisiä mahdollisuuksia tehdä myös muuta lippuyhteistyötä paikallisesti, seudullisesti ja valtakunnallisesti, eri liikennemuotojen kesken ja yhdistämispalveluntarjoajien kanssa. **Yhteistyön tulee olla aina sopimusperusteista.**

### Lain II osan 2. luvun 2 a Puolesta-asiointi

Lain III osan 2. ”Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus” luvun 2 a § ”Puolesta-asiointi” tulee poistaa lakiehdotuksesta. Uusia Suomi-lisiä palvelusopimusasetuksen mukaiselle joukkoliikennepalvelujen järjestämiselle ei tulisi enää säätää. Puolesta-asioinnin järjestäminen olisi päällekkäinen järjestelmä ja velvoite sopimus pohjaisen yhteistyön kanssa.

MaaS -yhteistyön osalta joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla tulee olla mahdollisuus kehittää palvelutarjontaa asiakkaidensa eduksi omista liikennejärjestelmä- ja ympäristötavoitteista lähtien ja valita yhteistyökumppanit siten, että tavoitteet toteutuvat. **Kaupallisen yhteistyön tulee tapahtua sopimus pohjaisesti** kaikkia sopimusosapuolia hyödyttäviä ratkaisuja hakien. Koska lippuyhteistyöhön liittyy rahaliikennettä, on välttämätöntä, että osapuolet ovat sopimussuhteessa keskenään. Julkisen palvelutoiminnan myynnin ja palvelun käytön kirjausketjun pitää olla aukoton liiketapahtuman tapahtumahetken kirjauksesta tilinpäätökseen. Sopimuksissa on mahdollista ottaa kantaa vastuisiin ja tietoturvaan. Henkilörekisterinpitäjien velvollisuuksiin kuuluu henkilötietolain ja tietosuoja-asetuksen mukaan sopia henkilörekisteriin sisältyvien henkilötietojen käsittelystä, mitä käytännössä kolmannen osapuolen päästäminen käyttäjätileille tarkoittaisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole tehnyt arviointia erilaisten MaaS -palveluyhdistelmien liikennejärjestelmävaikutuksista säätäessään lakeja MaaS -palveluiden liiketoimintaympäristön luomiseksi. Kaikilla yhdistämis- tai liikkumispalveluiden tarjoajilla ei tule olemaan yhteneväiset tavoitteet kaupunkien liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden kanssa. Yhdistämispalvelujen kautta tarjotut palvelut voivat esimerkiksi lisätä ajoneuvojen liikennesuoritetta kaupunkien keskustoissa. Lähtökohtaisesti markkinaehtoisessa toiminnassa edistetään sellaista myyntiä, josta yhdistämispalvelun tarjoaja saa eniten liikevoittoa – eikä optimoida tarjontaa kaupungin liikennejärjestelmätavoitteista lähtien.

Suomen joukkoliikennematkoista suurin osa tehdään kaupunkiseuduilla, missä kaupungit subventoivat joukkoliikenneviranomaisten järjestämää ja kilpailuttamaa joukkoliikennettä koska joukkoliikenne on olennainen osa kaupunkiseudun päivittäistä toimivuutta ja elinvoimaisuutta. Tulee luottaa siihen, että viranomaiset, liikennepalveluntarjoajat ja yhdistämispalvelutoimijat tunnistavat asiakkaitaan parhaiten palvelevat paikalliseen ja oman paikkakunnan kaukoliikenteen matkustukseen ja seudulliseen liikennepalvelutarjontaan liittyvät synergiat eri kulkumuotojen kanssa. Yhteistyötä matkaketjuille ja palvelupaketeiksi syntyy sopimus pohjaisesti, mikäli markkinaehtoisesti palveluja tarjoavien yritysten intressit ovat samanlaiset. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen asiakkaille ei ole esityksen mukaista puolesta-asioinnin toivetta. Puolesta -asioinnin järjestämisen hyöty ja arvioitu käyttäjämäärä olisi useimmiten marginaalinen kaupunkiseutuviranomaisten itse tunnistamien liikennepalvelujen kysyntää lisäävien kehittämistoimien rinnalla.

Ehdotuksen mukaisessa puolesta-asiointipykälässä on yhdistetty ajatus tietojenluovutusvelvoitteesta sekä maksupalveludirektiivin idea pääsystä tilitietoihin. Asiaa selostetaan valtuutuksena, mutta käytännössä ollaan säätämässä pääsyä ilman sopimussuhdetta kaikkiin yritysten tuotteiden myyntiin, sellaisienkin, joita toimija on luonut omille kanta-asiakkailleen. Pääsy asiakastietoihin on millä yhdistämispalveluustoilla

8.6.2017

tahansa, mikäli palvelutarjoaja täyttäisi (vielä määrittelemättömät) kriteerit oman tunnistettavuutensa osalta.

Viranomaisille ei tule asettaa velvoitetta järjestää puolesta-asiointia. Ajatusta pankkialalle kehitetyistä maksupalveludirektiivistä (PSD2) ei ole mahdollista siirtää suoraan liikennealalle. Maksupalveluissakin kyse on vasta valmistelussa olevasta lainsäädännöstä, jota ei ole sovellettu käytäntöön. Joukkoliikenteen järjestäjillä ei ole pankkialan kaltaisia resursseja monenlaisten tietosiirtojärjestelmien rakentamiseen.

EU-tietosuojadirektiivi edellyttää, että asiakkaan pyytessä hänen järjestelmään antamansa ja hänen toiminnastaan syntyneet tiedot on luovutettava. Tietosuoja-asetuksen kansallista toimeenpanoa valmistellaan. Toimivaltaiset viranomaiset tulevat toteuttamaan tietosuojadirektiivin mukaiset velvoitteet sen edellyttämässä laajuudessa. Tämä voi joukkoliikenteessä tarkoittaa sitä, että henkilötiedot ja ostotiedot välitetään henkilön pyynnöstä, mikäli tietoja on kertynyt. Kuitenkin asiakkaan profilointidataa, joka on palvelutarjoajan luomaa tai tekemää, ei ole tietosuojadirektiivin mukaan velvoitetta luovuttaa.

Tietojärjestelmäprojektina puolesta-asioinnissa on kyse arviolta usean miljoonan euron hankkeesta ja ylläpitokustannukset viranomaisille arviolta 0,5 miljoonaa euroa vuotuisesti. **Esitys lisäisi hallinnollista taakkaa.** Puolesta-asioinnin pystyttämiseen ja ylläpitoon tarvittaisiin merkittävä määrä henkilötyötä. Ei ole varmuutta, millä keinoin tarkistetaan, että puolesta-asioija on aidosti yhdistämispalvelujen tarjoaja, eikä olisi tapaa tai oikeutta valvoa, miten ja mihin tarkoitukseen puolesta-asioija asiakastililtä saamiaan henkilö-, tuoteosto- ja käyttötietoja käyttäisi. Keskitettyä menettelyä, yleistä standardia tai toimijoiden sertifiointia ei ole tieliikennepalvelujen toimialalla. Yhdistämispalvelujen tarjoaminen ei myöskään ole luvanvaraista.

**Epäselvät ja vaativat lakikirjaukset johtavat siihen, että liikennepalveluhankintojen oikeusvarmuus heikkenee ja pienten ja keskikokoisten yritysten mahdollisuudet tarjota palveluja heikkenevät. Suomalaiset ovat jo este tehdä liikenneostoja.** Vaatimukset koskettavat myös pieniä suomalaisia kuntia, jotka ovat nykyisin ELY-keskusten, tulevien maakuntien liikennehankintojen varassa ja mukana rahoittamassa niitä. Vaativat lait voivat johtaa myös siihen, että PSA-hankintojen sijaan erityisesti koululaisia palvelevia liikenteitä hankitaan entistä enemmän suljettuina tilausajoina, mikä on päinvastainen suuntaus kuin henkilökuljetusuudistuksen tarkoituksena on ollut.

Markkinaehtoisten liikennepalvelujen kehittymisen kannalta ja pienten yritysten näkökulmasta puolesta-asioinnin kaltaiset teknologiavaatimukset tai datan avaamiseen liittyvät vaatimukset saattavat olla **este liikennepalvelujen syntymiselle.** Uusien liikkumispalvelujen markkina on vielä pieni, MaaS -asiakkaiden määrä pieni ja liikennepalvelulain ensimmäisen vaiheen säädösten sujuvoitumisen vaikutukset uusien liikennepalvelujen syntymiseen vasta aluillaan. Suurimman liiketoimintariskin uusien fyysisten liikkumispalvelujen kehittämisestä ja tarjoamisesta kantaa palvelun perustava taho. Lakiin kirjattavilla puolesta-asioinnin kaltaisilla tietorajapintavaatimuksilla ei tulisi korottaa markkinoille tulon kynnystä.

### **Liikkumispalveluyhdistelmistä**

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset suhtautuvat liikennepalvelutarjonnan monipuolistamiseen erittäin myönteisesti. Asiakkailla halutaan olevan käytössä monipuolisia palveluja, mikä kasvattaa koko kaupunkiliikennejärjestelmän houkuttelevuutta. Palvelutarjonnan kehittämistä tehdään yhteistyössä yritysten kanssa. Osalla viranomaisista on resursseja itsekin toteuttaa uudenlaisia palveluja, joita ei markkinaehtoisesti samassa laajuudessa syntyisi. Yksi käytetyimmistä Suomessa myös joukkoliikenteen käyttöä tukemaan lanseeratuista liikkumispalveluista lienee Helsingin kaupunkipyörät jonka käyttäjiksi rekisteröity ensimmäisenä kautena yli 20 000 asiakasta koko kaudeksi tai lyhyemmäksi aikaa ja matkoja ensimmäisellä kaudella tehtiin 700 000.

MaaS -palvelujen (useamman kulkuvaihtoehdon tarjontapakettien käyttäjät) asiakaskuntaa eri suomalaisissa kokeiluissa tai palveluissa lienee tällä hetkellä arviolta 300 – 1000 asiakasta. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaita, suomalaisia joukkoliikenteen matkakortin haltijoita on tällä hetkellä noin 1 800 000

8.6.2017

miljoonaan asiakasta. Yksityisistä uudenlaisten liikkumispalvelujen palveluntarjoajista ja kysynnästä ei ole tietoa saatavilla.

Liikkumispalvelujen paketointi, ns. MaaS -palveluntarjonta on vielä pieni itunen sekä Suomessa että maailmalla ja kokemukset siitä karttuvat palvelujen yleistyessä ja monipuolistuessa sekä erilaisten kokeilujen kautta. Monet kysymykset ovat vielä selvittämättä ja pohdinnassa kautta maailman kuten business-potentiaali ja eri toimijoiden roolit. Kiinnostavaa on, millä keinoilla ja toimintamalleilla päästäisiin optimaalisiin liikennejärjestelmätuloksiin. Tällainen julkinen keskustelu tai valtionhallinnon tekemä arviointi puuttuu. Lisäksi Suomessa on pohtimatta, että voidaanko yleishyödyllinen verovaroin hankittu palvelu antaa ulkoiselle toimijalle myytäväksi ja edelleen tuotteistettavaksi liikevoitolla tai vielä pidemmälle menen pakottavalla lainsäädännöllä edellyttää annettavaksi liiketoimintaan ilman sopimuksia.

Olenlaisin palvelukehitykseen vaikuttava asia on kuluttajien halu ja valmius siirtyä yksityisestä ajoneuvo-omistuksesta jaettujen resurssien (auton jakaminen->kyydin jakaminen) käyttöön. Tähän vaikuttaa olennaisesti tarjonnan määrä, palvelun saannin nopeus ja luotettavuus ja palvelun hinta. Vastaavalla tavalla kuin erilaisten yhdistämispalvelujen ja uusien liikkumispalvelujen tarjoajien vaikutteet palveluntarjontaan ja kysyntään, voivat automaattiset ajoneuvot tulevaisuudessa joko heikentää tai auttaa liikennejärjestelmä- ja ympäristötavoitteiden saavuttamisessa. Positiivista kehitystä tapahtuu, mikäli ne integroidaan osaksi joukkoliikennejärjestelmää ja ovat jaettua kapasiteettia. (*UITP, Policy Brief Autonomous vehicles: A Potential game changer for urban mobility, January 2017.*)

Ruotsalaisessa tutkimuksessa (*Konsekvenser av Mobility as a Service Jämförelse av alternativa scenarier för implementering av nya mobilitetstjänster (förstudie), Rapport 2016:112, Version 1.0, Trivector Traffic*) selvitettiin skenaarioiden ja kirjallisuuslähteiden kautta MaaS:n mahdollisia vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön ja liikennejärjestelmän kestävyys. Laajamittainen MaaS -palvelujen käyttöönotto voisi vähentää merkittävästi henkilöauton omistusta (noin 10 %). Liikennesuorituksen kehitys riippuu kuitenkin siitä, kuinka MaaS käyttöönotetaan ja markkinoidaan erilaisissa skenaarioissa ja mitkä tavoitteet ohjaavat kehitystä. Kehitys edellyttää myös todellista muutosta autonomistukseen; sitä että auton omistamisen sijaan tulisi tavaksi jakaa ajoneuvoja. Lisäksi siirtymän toteutuminen edellyttää, että liikennepalvelujen saatavuutta ja tarjontaa kehitetään houkuttelevammaksi. Jos MaaSista tulee vain yksi lisätapa saavutettavuuden parantamiseen, eikä se korvaa henkilöautoa, eivät systeemivaikutuksetkaan suuressa mittakaavassa toteudu.

Selvityksen skenaariotarkastelujen mukaan yksityisten yritysten aloitteesta tapahtuvassa kehityksessä toimitaan markkinaehtoisuuden ja kannattavuustavoitteiden ehdoilla ja pyritään vastaamaan asiakkaiden kysyntään laajalla tarjonnalla ilman yleistä liikennejärjestelmän kestävyys- tai ilmastovaikutustavoitetta. Tärkein ohjaustekijä tässä skenaariossa on löytää kannattavia liikennepalveluja, jotka vastaavat kysyntään monilla eri kulkutavoilla ilman tarvetta omiin investointeihin. MaaS -käyttäjien määrässä voidaan päästä samaan kuin ilmastotavoitteista lähtevässä skenaariossa. Yksityiset operaattorit tulevat tarjoamaan sellaisia palveluja, jotka ovat asiakkaille houkuttelevimpia ja yritykselle marginaalikustannuksiltaan tuottoisimpia. Olemassa oleva joukkoliikennetarjonta olisi osa tätä tarjontavalikoimaa, mutta joutuisi myös kilpailuun muiden liikennemuotojen, kuten autonjakamispalvelujen kanssa siinä määrin, kun ne ovat kustannustehokkaampia operaattoreille. Joissain tapauksissa se johtaa henkilöautoliikenteen priorisointiin kestävämpien ja kulkuvälineiden sijaan.

MaaS kehityksen edistämisen peruskysymykset ovat keskustelussa myös kansainvälisessä joukkoliikennenyhteisössä. Samaan aikaan kun kokemukset ovat rohkaisevia Wienin Smile palvelusta, UbiGo:sta Göteborgista ja Hannoverin Mobility Shopista tiedetään kuitenkin, että palvelujen järjestäminen ei ole helppo tehtävä. Yksi tärkeimmistä kysymyksistä on, että kenen pitäisi järjestää palveluja? Yhdistämispalveluista syntyvien lisäkustannusten rahoittaminen on myös vielä ratkaisematon keskusteluteema.

8.6.2017

Eri toimijoiden ja useiden eri rajapintojen välinen tiedonsiirto on suomalaisten liikennepalvelulakiesitysten pohjana oleva ajattelutapa. Muiden maiden käytännön esimerkit antavat kuitenkin viitteitä siitä, että pieniä toimijoita ja luottamuksen synnyttämistä varten tarvittaisiin yhteisiä, ei voittoa tavoittelemattomien tahojen järjestämiä alustoja, jotta kehitys pääsisi vauhtiin (esim. Samtrafiken Ruotsi tai Wienin MaaS alusta). B2B alustojen hyöty on, että tarvitaan vähemmän rajapintoja ja vähennetään transaktioponnisteluja, vähennetään monimutkaisuutta ja näistä aiheutuvia kustannuksia. Integraatiota syntyy tällöin helpommin sekä business-malleissa, sopimuksissa, prosesseissa että teknologioissa. Itävallan Wienissä (Wiener Linien) on laitettu julkista rahaa siihen, että on tekninen infrastruktuuri liputukseen, myyntijärjestelyille ja tietosuojaan, jonka päälle voidaan sopimus pohjaisesti ottaa mukaan markkinaehtoisia palveluja ja tuottaa lisäarvoa asiakkaille. Ensin tulee olla fyysisiä multimodaaleja palveluja, joita yhdistellä. Tämän jälkeen tarvitaan taustajärjestelmä ja sen päälle asiakkaille tarjottavat toiminnallisuudet ja palvelut. Näiden toteutuessa voidaan ryhtyä luomaan ja sopimaan hinnoittelun- ja tarjontavaihtoehtoja multimodaaleille palveluille.

## **Muuta**

EU-palvelusopimusasetuksen mukaan järjestetyssä kaupunkiseutujen joukkoliikenteessä tehdään yli 80 % suomalaisista maajoukkoliikenteen matkoista. Kuntien lakisääteisten palveluiden (mm. koulukuljetukset, vammaispalvelulaki yms.) julkisella rahalla hankkimisen tuloksena ylläpidetään suurta osaa varsinkin kuntien sisäistä ja haja-asutusalueiden liikennetarjontaa.

Kuntia ja viranomaisia sitoo ja ohjaa palvelujen järjestämisessä ja hankkimisessa monenlaiset lait ja velvoitteet, joiden keskeisenä tarkoituksena on edistää yritysten välistä tasapuolista kilpailua, torjua harmaata taloutta ja edistää työehtojen noudattamista sekä varmistaa palvelujen laatua ja turvallisuutta. Lisäksi viranomaisten toimintaa ohjaa pyrkimys tehokkaaseen julkisen varojen käyttöön. Lakisääteisiä kuljetuksia ja yleishyödyllisiä liikennepalveluja järjestäessään kunnat ostavat vastaavalla tavalla markkinoilta tietojärjestelmiä tai palveluja ja kuljetusten optimointijärjestelmiä, joiden tavoitteena on kuntien lakisääteisten tehtävien järjestäminen mahdollisimman kustannustehokkaasti henkilökuljetusuudistuksen mukaisesti. Käytännön kokemukset osoittavat, että kustannussäästöjä julkisiin hankintoihin ja julkisten varojen käyttöön saadaan hyvällä suunnittelulla, koordinoinnilla ja hankintaosaamista kehittämällä.

Paikallisliikenneliiton jäsenten kokemusten mukaan, henkilökuljetusten kustannuskehityshistorian perusteella sekä erilaisten parhaiden käytäntöjen kautta tiedetään, että hankintalain ja EU-palvelusopimusasetuksen mukaisilla menettelyillä saadaan viranomaiselle liikennepalvelujen rahoituksen käyttöön tarvittava vaikutusvalta palvelujen laatuun, määrään ja niiden integraatioon verrattuna rahoitusmalleihin, joissa viranomaisella olisi palveluja rahoittaessaan vain subvention maksajan rooli.

## **Linja-autonkuljettajien ammattipätevyys**

Lausuntonaan ammattipätevyyden saamisen muutoksista Paikallisliikenneliitto toteaa, että kuljettajien ammattitaidolla on olennainen merkitys kaupunkiliikenteen asiakaskokemukseen, laatuun ja turvallisuuteen. Liikenteen tilaajille on tärkeää, että yrityksillä on kaupunkiliikenteen ja asiakaspalvelun perustiedot ja -taidot omaavia kuljettajia, että pätevyydelle on kriteerit ja että pätevyys osoitetaan yhteismitallisilla kriteereillä.

Lakiesityksessä ei ole tuotu esille, mitä ongelmia nykyisissä koulutuspoluissa on, ja miksi sen vuoksi koulutuspainotteinen (280 h) tulisi jättää vaihtoehtoista pois, vaikka koevaihtoehto tulisi valikoimiin uutena mahdollisuutena. Suoran koevaihtoehdon mallissa on epätodennäköistä selvittää näyttötutkinnosta ilman mitään kouluttautumista vaadittaviin asioihin. Koulutuksen laadun kehittymistä tällaisiin tarpeisiin, on vaikea arvioida.

Mikäli muutos toteutetaan esitettyssä muodossa, Paikallisliikenneliitto pitää nopeutettua koulutusvaihtoehtoa todennäköisimpänä opintienä ammattiin.

8.6.2017

## **Yhteenveto**

Puolesta-asiointi tulee Paikallisliikenneliiton mielestä poistaa lakiehdotuksesta. Yhteistyön tulee olla sopimus pohjaista, jolloin muun muassa tietosuojasta ja asiakaspalveluvastuista voidaan sopia.

Lakisääteisten teknologiavaatimusten sijaan liikennepalvelujen yhteistyön edistämiseksi tulisi edistää sopimusmekanismien ja standardien kehittämistä. Puolesta-asiointia tulisi kokeilla ja kehittää valtionhallinnon panostuksilla ja vapaaehtoisuuteen perustuen. MaaS -palvelujen kehittymisen ja asiakaskysynnän edistämiseksi tulisi pohtia yleishyödyllisen yhteisen alustan kehittämistä.

*Yhteystiedot,*

*Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Suomen Paikallisliikenneliitto ry  
minna.soininen(at)pllry.fi, puh. 050 4344 4514*

## **Paikallisliikenneliitto**

*Paikallisliikenneliiton jäseniä ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin ja Salon sekä Tampereen ja Turun kaupungit, jotka kaikki ovat kaupunkiseutujensa joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2016 yhteensä yli 460 miljoonaa matkustajaa, joka on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista.*

*Vallitseva teknologia matkustusoikeuden todentamiseen liikennevälineessä on matkakortti. Noin 70-90 % kaupunkiseutujen joukkoliikenneasiakkaista ovat säännöllisiä matkakortin arvoa tai kautta käyttäviä matkustajia. Kertalippuja saa useissa kaupungeissa mobiililippuina. Asiakkaiden käytössä on kehittyneitä tietopalveluita. Teknologioiden kehitystä seurataan ja tehdään toimia ja suunnitelmia tietopalveluiden edelleen kehittämiseksi ja matkan maksamisen helpottamiseksi. Kaupunkien järjestämästä liikennepalvelutarjonnasta kertova data on avointa ja tieto tämän ansiosta asiakkaiden saatavissa useista eri lähteistä.*

*Paikallisliikenneliiton jäsenet lisäsivät oman palvelutarjontansa kysyntää 12,4 miljoonalla matkalla vuonna 2016 itse tunnistamallaan ja tekemillään palvelun kehittämistoimilla. Palvelun järjestäminen yhtenä kokonaisuutena, vyöhykehinnointelu ja itse liikennepalvelutarjonnan suunnitelmallinen kehittäminen tuottavat tulosta.*

*Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset toimivat joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tilaajina. Kunnat käyttivät vuonna 2015 yhteensä 422 miljoonaa joukkoliikennepalvelujen rahoittamiseen.*