



7.6.2017

580/00.04.00/2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

Lausuntopyyntö LVM/905/03/2017 (27.4.2016)

Lausunto hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Lappeenrannan kaupungilta lausuntoa hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Lappeenrannan kaupunki kiittää mahdollisuudesta esittää kaupungin näkemys luonnoksesta. Toivomme, että vaikutusarvioinneissa huomioitaisiin kaupunki- ja kaukoliikenteen matkustuksen erot sekä kotimaiset alueelliset ja paikalliset erot eri liikennemuotojen välisissä synergiahyödyissä. Myös kaupunki-, maaseutu- ja kaukoliikenteen erilaiset maksuvälinevaatimukset tulee huomioida, samoin kuin eri liikennemuotojen toimijoiden erilainen kyky toteuttaa maksujärjestelmä-, tieto- ja digitaalisen asioinnin vaatimuksia.

Lausuntonaan Lappeenrannan kaupunki toteaa kunnioittaen seuraavaa:

Lippu- ja maksujärjestelmien myyntirajapinnan avaaminen
Pidämme valiokunnan esittämää aikataulua, että säännösten voimaantulosta jo 1.1.2018, kohtuuttomana: Asetus, joka sisältää tiedot vaadittavista rajapinnoista valmistuu samaan aikaan kuin laki tulee voimaan. Muutosten osalta ei tällä aikataululla ehditä toteuttaa julkisia hankintoja. Lisäksi aikataulussa ei huomioida ohjelmistomuutosten lisäksi vaadittavaa riittävää testausaikaa sekä maksu- ja lippujärjestelmään liittyvien eri osapuolten suurta määrää. Kunnilla ei ole syksyllä 2017 vielä tiedossa vuoden 2018 budjettiin tarvittavia tietoja lisäkustannuksista.

Lappeenranta ja monet muut kaupunkiseudut ovat vasta saaneet valtakunnalliseksi tarkoitetun toimivaltaisten viranomaisten yhteisen Waltti-järjestelmän täysimittaiseen käyttöön. Ministeriö ja liikennevirasto markkinoivat vielä vuosi sitten Walttia mallina, jolla yhteiskäyttöisyys toteutettaisiin. Tämän vuoksi onkin kohtuutonta edellyttää kaupungeilta, liikennöitsijöiltä, rahastuslaittevalmistajilta ja

Waltti-järjestelmältä äärettömän kireää aikataulua muutosten toteuttamisessa. Kireä aikataulu ei ole asiakkaankaan edunmukaista.

Investoinnin kuoletus on vasta alkanut ja jo nyt lakimuutos aiheuttaa Waltin osakkaille merkittäviä lisäkustannuksia. Toinen kohtuuttomuus liittyy Waltin vaatimiin teknisiin muutoksiin. Tarvittavien muutosten kuvaaminen, toteuttaminen ja riittävä testaus vaativat pidemmän ajan.

Puolesta-asiointi

Lain III osan 2. Tietojen ja tietojärjestelmien yhteen toimivuus -luvun 2 a § tulee viranomaisten järjestämän liikenteen osalta poistaa lakiehdotuksesta.

Todellinen, asiakkaan kannalta toimiva MaaS-palvelu ja kilpailukykyinen matkaketju syntyy eri operaattoreiden kaupallisen yhteistyön pohjalta siten, että yrityksillä on sopimusvapaus ja oikeus valita kumppanikseen organisaatioita, joilla on samat tavoitteet ja yhteinen näkemys kustannusjaosta. Yhteisten kaupallisten intressien lisäksi edellisen vaiheen lippu- ja maksujärjestelmävaatimukset ovat riittävä ja sellaisenaan aikataulullisesti sekä taloudellisesti haastava tehtävä keskisuurille kaupungeille.

Nyt esitetyllä puolesta-asiointimallilla saavutetaan vain marginaalinen hyöty verrattuna sen aiheuttamiin kustannuksiin, jotka lopulta kuitenkin siirtyvät alueellamme matkustajavolyymien perusteella erityisesti paikallisliikenneasiakkaiden maksettavaksi, vaikka heillä ei todellisuudessa ole esityksen mukaista puolesta-asiointitarvetta. Kaupunkilaisten kannalta tärkeämpää olisi edistää mahdollisuuksia hyödyntää markkinaehtoista liikennettä kaupungin ostaman paikallisliikenteen täydentäjänä mahdollistamalla kausilipputuotteilla tapahtuvan matkustuksen osalta kohtuullinen korvaus liikennöitsijälle.

Suomen joukkoliikennematkoista suurin osa tehdään kaupunkiseuduilla, joissa kaupungit subventoivat joukkoliikenneviranomaisten järjestämää ja kilpailuttamaa joukkoliikennettä siksi, että joukkoliikenne on olennainen osa kaupunkiseudun päivittäistä toimivuutta ja maankäytön ja asuntotuotannon pitkäjänteistä kehittämistä. Verovaroilla tuettuihin lippuihin ovat oikeutettuja vain ao. kuntien asukkaat. Siksi puolesta-asiointi ei voi ulottua tuettuihin lipputuotteisiin.

Mielestämme kyse on toistaiseksi vasta ideatasoisesta esityksestä, jolla ei ole teknistä toteutusimerkkiä. Tekniset vaatimukset alkavat olla jo este pienille viranomaisille ja yrityksille ja täydentävien liikenneostojen järjestämiselle.

Omadata -asia tullaan toteuttamaan viranomaisten toimesta EU-tietosuoja-asetuksen vaatimassa muodossa joka tapauksessa. Eli

asiakkaan henkilötiedot ja osto/palvelunkäyttödata voidaan asiakkaan pyynnöstä luovuttaa, mutta ei tietoa, joka on syntynyt palveluntarjoajan asiakasprofiloinnilla.

Puolesta-asiointiin liittyy vielä ratkaisemattomia tietosuoja-asioita, samoin matkaketjujen kuluttajasuojakysymyksiä on edelleen avoinna. Esityksen kustannusvaikutuksia toimijoille ei myöskään ole arvioitu. Näiden vaikutusten selvittäminen on kuitenkin lainsäätäjän velvollisuus ja tehtävä.

Jos puolesta-asiointia halutaan kehittää, tulisi ensin kehittää sopimusmekanismeja ja standardeja. Alkuvaiheessa palvelua voitaisiin kehittää kokeilujen avulla, joissa toteuttajana olisi valtionhallinto. Kokeiluissa tulisi keskittyä ensisijaisesti kohteisiin, joissa on todellista potentiaalia ja tarvetta: esimerkkinä kaupunkien välinen työmatkaliikenne, jossa tarjolla on sekä bussi- että junaliikennettä, mutta ei yhteistä lipputuotetta.

Linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Pidämme hyvänä, että Puolustusvoimat voi esityksessä toimia edelleen ammattipätevyyskoulutuksessa ja perustason ammattipätevyyden saavuttamiseen liittyvien kokeiden vastaanottajana. Tällä turvataan osaltaan kotimaisten kuljettajien saatavuus. Linja-autoalan henkilöstötarjonnan kannalta D-luokan linja-autokortin suorittamisen 21 vuoden ikäraja on kuitenkin rajoite, joka on ristiriidassa sen kanssa, että kansainvälisessä meriliikenteessä aluksen päällikön vähimmäisikä 20 ja kotimaan liikenteessä 18 vuotta.

Linja-autonkuljettajien saaminen alalle on vaikeutunut kiristyneiden koulutusvaatimuksien takia ja ammattipätevyyskoulutuksiin pätevien hakijoiden määrä on tippunut. Koulutuksen pääsyvaatimuksissa tulee huomioda se, että alalla on tarvetta uusille kuljettajille enemmän lähivuosina, joten pääsyvaatimuksia ei tulisi kiristää vaan ennemmin lieventää.

Maakuntien lisääminen valtionavustusten (kehittämisraha) saajiin Valtionavustukset ja niihin liittyvät kehittämisrahat tulee jatkossakin suunnata ainoastaan joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille. Maakunta voisi olla valtionavustuksen saaja ainoastaan sen vastuulla olevan liikenteen osalta.

Ylimääräisiä kansallisia vaatimuksia joukkoliikenteelle Liikennekaaren yksi keskeinen tavoite on ollut purkaa Suomi-lisiä ja sujuvoittaa säädöksiä. Kuitenkin suomalaiselle PSA-joukkoliikenteelle on liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa lisätty muusta eurooppalaisesta joukkoliikenteestä poikkeavia ja vaativia kansallisia IT- ja maksujärjestelmävaatimuksia (kertalippujen myynti matkaketjuille, tunnistepohjaiset maksujärjestelmät ja palveluseteli

liikennepalvelujen tukimuotona) ilman kustannusten tai hyötyjen arviointia.

Matkaketjujen edistäminen on kannatettavaa ja ensimmäisen vaiheen kertalipun myyntivelvoite antaa tähän kaikille toimijoille riittävän velvoitteen. Jo aiemmillä lain vaatimuksilla luodaan hyvät mahdollisuudet laajempaankin lippuyhteistyöhön paikallisesti, seudullisesti ja valtakunnallisesti eri liikennemuotojen ja yhdistämispalvelutarjoajien kesken silloin kun taloudelliset ja kaupalliset edellytykset täyttyvät. Tämä yhteistyö tulee kuitenkin perustua toimijoiden välisiin sopimuksiin, ei pakottavaan lainsäädäntöön.

Maksamiseen ja tunnistamiseen liittyvät menetelmät kehittyvät jatkuvasti ja vaihtoehtoja koko joukkoliikenteen asiakaskunnan palvelemiseksi tulee olla useita. Suomessa tunnistepohjainen lippujärjestelmä on tällä hetkellä viranomaisista vain Turulla, eikä nyt lain tarkoittama vaatimus tunnistepohjaisuudesta ole todennäköisesti vielä 5-10 vuoden päästä vallitseva teknologia esimerkiksi Euroopan joukkoliikennekaupungeissa. Tunnistepohjaisuus edellyttää lisäksi nykyistä parempia tietoliikenneyhteyksiä monissa paikoin maaseudulla. Esimerkiksi Lappeenrannassa on jo nykyisillä laitteilla ongelmia rajan läheisyydessä.

Yhteenvetona esitämme, että

- Lain III osan 2. Tietojen ja tietojärjestelmien yhteen toimivuus -luvun 2 a § tulee viranomaisten järjestämän liikenteen osalta poistaa lakiehdotuksesta
- Lakiin lisättäisiin riittävä siirtymisaika, joka mahdollistaa hyvin toteutetut ohjelmisto- ja muut muutostyöt kohtuullisin kustannuksin
- Ei luotaisi kansallisella lainsäädännöllä ylimääräisiä kustannuksia kaupunkien järjestämälle joukkoliikenteelle.
- Selvitetään lakiesityksen kustannus- ja hyötyvaikutukset liikennetyypeittäin ja vasta sen jälkeen päätetään etenemismallista
- Toimivaltaisille kaupungeille tulee kompensoida lisäkustannukset, jotka aiheutuvat Waltti-järjestelmään vaadittavista muutostöistä, koska lisäkustannukset syntyvät poikkeuksellisen nopealla muutosaikataululla valtiohallinnon toimenpiteistä johtuen

LAPPEENRANNAN KAUPUNKI

Elinvoima ja kaupunkikehitys

Kadut ja ympäristö

Timo Kalevirta

Kaupungininsinööri