

Konsernihallinto

8.6.2017

Dnro 5933-2017
(020)Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto**Turun kaupungin lausunto hallituksen esitysluonnoksesta**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 1.6.2017 mennessä lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Turun kaupunki on saanut lisäaikaa lausunnon lähettämiseen 8.6. saakka.

Turun kaupunki on aiemmin lausunut luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi (Lausuntopyyntönnö: LVM/2096/03/2015, 18.4.2016).

Pyydettynä lausuntona Turun kaupunki toteaa seuraavaa:

Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Valtion ja kunnat sekä Kela käyttävät vuosittain yhteensä noin miljardi euroa julkisesti hankittuihin tai korvattuihin henkilökuljetuksiin. Valtion ja kuntien kokonaisrahoitusosuus esimerkiksi taksiliikenteestä on satoja miljoonia euroja.

Kansallisten ja paikallisten liikennepalveluiden merkitys on erittäin suuri alueelliselle elinvoimalle. Ne kytkeytyvät myös kansainvälisen kilpailukyvyyn edistämiseen. Ulkoisella ja sisäisellä saavutettavuudella ja sen edistämällä on tärkeä rooli muun muassa matkailun koko toimialan edistämisessä.

Kunnalla on lakisääteisiä velvoitteita erilaisten henkilökuljetusten järjestämiseen. Substanssilainsäädännössä (esim. perusopetuslaki 628/1998, sosiaalihuoltolaki 1301/2014, vammaispalvelulaki 380/1987, kehitysvammalaki 23.6.1977/519) säädetään subjektiivisista oikeuksista tiettyihin yhteiskunnan kustantamiin henkilökuljetuspalveluihin. Jokaisena koulupäivänä esimerkiksi koulukuljetuksissa on mukana kymmeniä tuhansia perusopetuksen oppilaita.

Yleisesti yhteiskunnassa kilpailu ja markkinaehtoiset toimintatavat ovat viime vuosikymmeninä yleistyneet. Hankintayksiköillä on lakiin perustuva velvollisuus kilpailuttaa hankintalainsäädännön soveltamisalaan kuuluvat hankintansa. Lähtökohtaisesti kaikki liikenne, johon käytetään julkista rahaa, on kilpailutettava. Kunnat kilpailuttavat ulkopuoliselta taholta ostamansa henkilöliikennepalvelut.

Nyt lausunnolla olevaa lakiesitystä valmistellaan äärimmäisen kireällä aikataululla. Ministeriön on tarkoitus antaa hallituksen esitys jo kesäkuussa. Lainvalmistelun laatutason kannalta kiireinen aikataulu muodostaa selvän riskin, koska lakiluonnos sisältää ehdotuksia, jotka muuttaisivat markkinoita ja toimijoiden velvollisuuksia olennaisella tavalla. Lain vaikutuksia eri toimijoille aiheutuviin kustannuksiin ei ole selvitetty, ja vaikutusten selvittäminen kuuluu lainsäätäjälle.

Liikennekaarihankkeen yksi johtoajatus on ollut purkaa Suomi-lisiä ja sujuvoittaa säädöksiä. Matkaketjujen edistäminen on kannatettava tavoite. Toimivaltaisille joukkoliikenteen viranomaisille laissa asetetuilla myynti- ja maksujärjestelmävaatimuksilla edesautetaan teknisiä mahdollisuuksia tehdä myös muuta lippuyhteistyötä paikallisesti, seudullisesti ja valtakunnallisesti, eri liikennemuotojen kesken ja yhdistämispalveluntarjoajien kanssa.

Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteellä Föilillä on jo tällä hetkellä paljon erilaista Maas-yhteistyötä. Yhteistyö perustuu vapaaehtoisuuteen ja kehittämishaluun, ja toimii siksi erinomaisesti. Fölin yhteistyökumppaneita ovat mm. Tuup, TripGo, VR sekä useat tapahtumajärjestäjät kuten SHIFT ja Paavo Nurmi Games. Lisäksi Föilillä on menossa liityntäliikennekokeilu taksien kanssa. Useita muita MaaS- ja lippuyhteistyöneuvotteluja on käynnissä.

MaaS -yhteistyön osalta Turun seudun joukkoliikenteellä tulee jatkossakin olla mahdollisuus kehittää palvelutarjontaa asiakkaidensa eduksi, omista liikennejärjestelmä- ja ympäristötavoitteista lähtien, ja valita yhteistyökumppanit siten, että tavoitteet toteutuvat. Tämän tulee jatkossakin tapahtua sopimusperusteisesti kaikkia sopimusosapuolia hyödyttäviä ratkaisuja hakien, jolloin roolit ja vastuut ovat selkeät. Koska lippuyhteistyössä liikkuu rahaa, on välttämätöntä, että osapuolet ovat sopimussuhteessa keskenään. Myynnin ja palvelun käytön kirjausketjun pitää olla aukoton liiketapahtuman tapahtumahetken kirjauksesta tilinpäätökseen. Sopimuksissa on mahdollista ottaa kantaa vastuisiin ja tietoturvaan.

Lain III osan 2. ”Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus” luvun 2 a § ”Puolesta-asiointi” tulee poistaa lakiehdotuksesta. Uusia Suomi-spesifejä vaatimuksia (ei-sopimuksenvarainen pääsy joukkoliikennetoimijan järjestelmiin) palvelusopimusasetuksen mukaiselle joukkoliikennepalvelujen järjestämiselle ei tule säätää. Joukkoliikennetoimijalle (esim. Föli) tulee jäädä mahdollisuus

määritellä itse, sopimusperusteisesti, ehdot, joilla se myöntää pääsyn järjestelmiinsä. Pakottavaa lainsäädäntöä tulee välttää.

Joukkoliikennematkoista suurin osa tehdään kaupunkiseuduilla. Kaupungit subventoivat joukkoliikenneviranomaisten järjestämää ja kilpailuttamaa joukkoliikennettä siksi, että joukkoliikenne on olennainen osa kaupunkiseudun päivittäistä toimivuutta ja maankäytön kehittämistä. Verovarilla tuettuihin lippuihin ovat oikeutettuja vain ao. kuntien asukkaat. Näiltä osin vapaa asiointi ei voi ulottua tuettuihin lipputuotteisiin.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen asiakkaila ei ole esityksen mukaista puolesta-asioinnin toivetta. Puolesta-asioinnin järjestämisen hyöty ja arvioitu käyttäjämäärä olisi marginaalinen kaupunkiseutuviranomaisten itse tunnistamien liikennepalvelujen kysyntää lisäävien kehittämistoimien rinnalla. Tulee luottaa siihen, että viranomaiset tunnistavat matkustukseen ja esim. tapahtumiin liittyvät synergiat. Jos yritysten – ja siis nimenomaan asiakkaiden palveluksen – intressit ovat samanlaiset, yhteistyötä syntyy. Kuten yllä on todettu, Turun seudun joukkoliikenteellä Föillä on jo laajaa ja koko ajan kehittyvää Maas-yhteistyötä sopimuskumppaniensa kanssa, ja useita neuvotteluja uusista palveluista on käynnissä.

Kuljettajakoulutuksen osalta Trafín luvalla toimiville kuljettajakoulutusta antaville koulutuskeskuksille ei tule antaa laajentumismahdollisuuksia. Ammattipätevyyteen liittyvissä jatkokoulutusohjelmissä tulisi olla enemmän joustavuutta koskien erityisesti koulutusten hyväksilukua. Ammattipätevyyskokeita tulisi voida vastaanottaa oppilaitoksissa, mutta samalla on kiinnitettävä kuitenkin huomiota kokeen vastaanottajien pätevyyteen ja laadun ylläpitämiseen. Myös edellä mainittuja koulutuksia antaville henkilöille tarvitaan omat jatkokoulutusohjelmat, jotta edellä kuvattu koulutuksen laatu voidaan turvata. Turun kaupunki pitää tärkeänä, että ammattipätevyyteen voisi riittää pelkkä koevaihtoehto, jos henkilö on aiemmin ollut sellaisessa koulutuksessa, johon on liittynyt pakollinen perusajo-opetus. Koemateriaalin luomiseen pitää koota laaja ja monipuolinen asiantuntijaverkosto, joka ei koostu pelkästään Trafín asiantuntijoista.

Matkailu on kansainvälisesti kasvava työvoimavaltainen vientiala. Matkailualan yritysten lukumäärä on vahvassa kasvussa ja suurin osa uusista yrityksistä syntyy erilaisten elämys- ja ohjelmapalveluiden alueelle. Voidaankin hyvin puhua matkailua laajemmasta matkailu- ja elämysteollisuuden toimialasta. Matkailu on yksi kansainvälisesti ja kansallisesti vahvimmin kasvavasta toimialasta. Lainsäädännöllä tulee edistää toimintatapoja, jotka osaltaan parantavat matkailukeskittymien ulkoista ja sisäistä saavutettavuutta, parantavat liikkumiseen kytkeytyvien palveluiden laatua ja kannattavuutta sekä edistävät uusien olemassa olevien palveluiden kasvua ja uusien palvelukonseptien syntymistä.

Matkailu- ja elämysteollisuutta tukevat liikennepalvelut on tavoitettava nykyaikaisilla sähköisillä välineillä. Maksuliikenne ja lippujärjestelmät on tehtävä

mahdollisimman yksinkertaisiksi, helppokäyttöisiksi ja mm. kansainvälisen loppuasiakkaan käyttöön soveltuviksi.

Matkaketjujen synnyttämisen helpottaminen on kannatettavaa. Luonnoksessa esitetään, että synnytetään palvelukokonaisuuksia ja että mm. tie- ja raide liikenteen sekä lento- ja meriliikenteen lippuratkaisuja yhdistetään näihin palvelukokonaisuuksiin. Turun kaupungin näkökulmasta matkaketjujen sujuvuus ja matkustamisen helpottaminen edesauttaa matkailun ja muun elinkeinoelämän ja kilpailukykyisyyden kehittymistä.

Aleksi Randell
kaupunginjohtaja