Asia: HE 161/2016 vp

Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Minna Soininen, toiminnanjohtaja,

Suomen Paikallisliikenneliitto ry

20.10.2016

Kehittämistyötä ja kaupunkijoukkoliikennettä pääosin kuntien rahoituksella

- Joukkoliikennepalveluiden järjestäminen ja rahoittaminen eivät ole kuntien lakisääteisiä velvoitteita.
- Kunnat rahoittivat 2015 joukkoliikennettä yhteensä 422 milj. eurolla.
- Valtio rahoitti kuntien ja ELY-keskusten järjestämää joukkoliikennettä yhteensä 54 miljoonalla eurolla (noin 11 prosenttia kustannuksista).
- Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2015 yhteensä yli 430 miljoonaa matkustajaa, joka **on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista.**
- Joukkoliikenne järjestetään paremmalla palvelutasolla kuin mitä markkinaehtoisesti syntyisi.

Kaupunki-joukkoliikenne ihmisten arjessa mukana

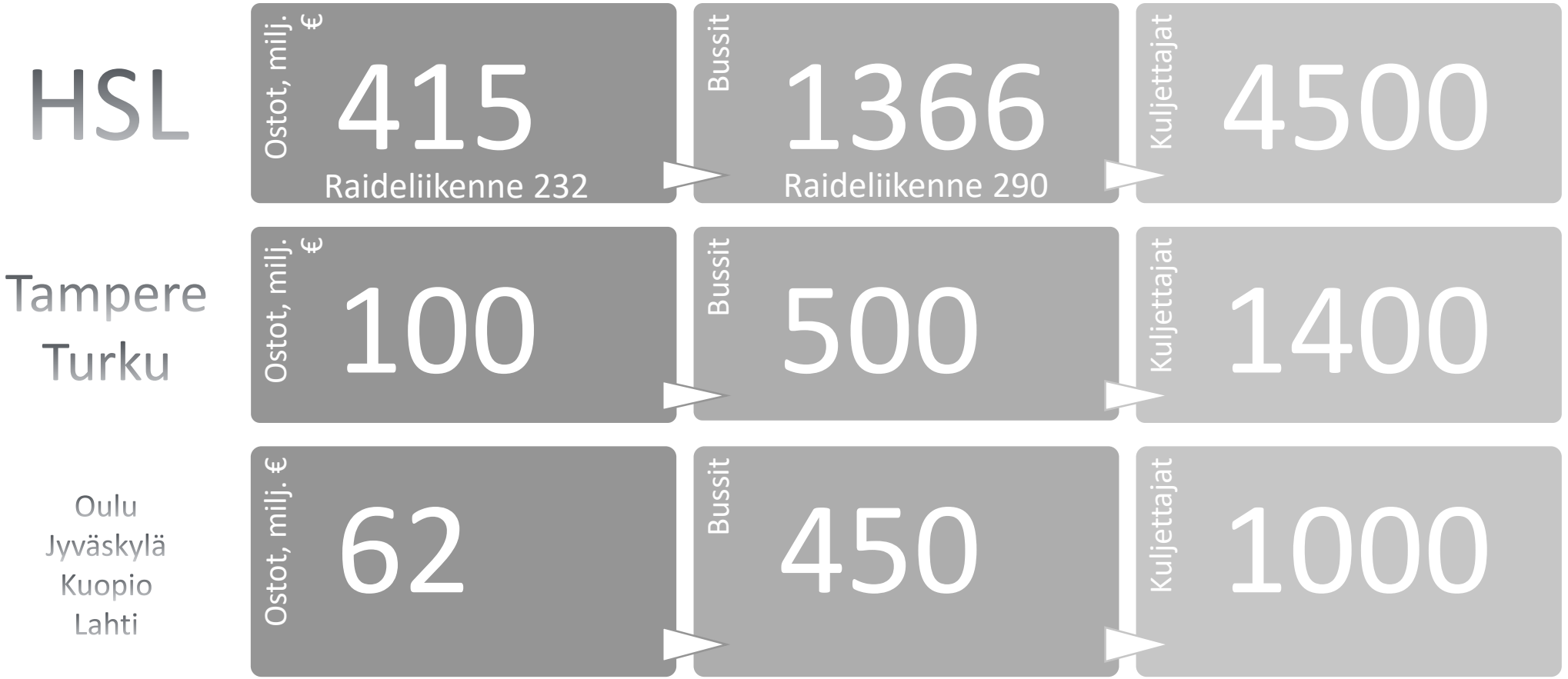


Kuva: Jyväskylän Linkki

- 1 200 000 asiakaskäyntiä kaupunki- ja kaupunkiseutuliikenteen joukkoliikennevälineissä joka päivä!
- Suurilla kaupunkiseuduilla tehdään noin 400 miljoonaa matkaa ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla noin 60 miljoonaa matkaa vuodessa.
- HSL –alueella kilpalutusta 1990-luvulta, myös Tampereella ja Turussa kilpailutettua kaupunkiliikennettä jo pitkään, keskisuuret 1.7.2014 alkaen.
- Kaupunkien ovat tehneet määrätietoista kehittämistyötä joukkoliikenteen palvelutason, lippujärjestelmän, lippujen ostamisen helppouden sekä matkustajien tiedonsaannin kehittämiseksi yhteistyökumppaniensa kanssa.

- Vuotuiset matkamäärät
  - HSL, 353 miljoonaa joukkoliikennematkaa vuodessa
  - Tampere, Nysse, 35 milj.
  - Turku, Föli, 24 milj.
  - Oulun joukkoliikenne, 7 milj.
  - Lahden LSL 6,7 milj.
  - Jyväskylän Linkki 6,0 milj.
  - Kuopio 5,5, milj.
  - Joensuussa 2,1 milj.
- Joukkoliikennematkustuksen kasvulukuja, alkuvuosi 2016 verrattuna alkuvuoteen 2015: **Tampere n. 4 %, Turku 6 %, Kuopio + 17 %, Oulu + 11,5 %, Jyväskylä + 9 %, Joensuu 7 %, Lahti + 6 %**

Sopimusliikennemarkkinan kokoa



Toimintakenttä nykylakien mukaan, kaksi vaihtoehtoa järjestää joukkoliikenne

- Joukkoliikenne voidaan järjestää joko **markkinaehtoisesti** tai **palvelusopimusasetuksen** (1370/2007) mukaisesti.
- Liikenne on järjestettävä palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti, kun toimivaltainen viranomainen on päättänyt varmistaa sellaisten joukkoliikennepalveluiden tarjoamisen, jotka ovat mm. **monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia** palveluita kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.
- Joukkoliikenne on **markkinaehtoista silloin, kun liikennettä ei tueta julkisesti**. Julkinen tuki tarkoittaa niin liikennepalvelun hankintaa julkisena hankintana, kuin myös välillistä tukea markkinaehtoiselle liikenteelle lippujen asiakashintojen alentamiseksi.
- Kun liikennettä tuetaan julkisin varoin, on liikenne pääsääntöisesti kilpailutettava. Poikkeuksena tästä on raskas raideliikenne ja viranomaisen oma tuotanto, jota sovelletaan Helsingin raitiotie- ja metroliikenteessä sekä osin Tampereen, Turun ja Porin linja-autoliikenteessä.

Uutta toimintaympäristöä pukkaa, edellinen siirtymäaika kesken ja jatkuu

- Joukkoliikennelaki voimaan 2009 pitkillä siirtymäajoilla
  - Siirtymä kymmenen vuotta ….2014 (kaupunkiliikenne)….2019
  - Voimassa vanhoja taksasopimuksia (lipputukea) ja siirtymäajan liikennöintisopimuksia
- Muutos kesken, ei ole nähty mitä kaikkea markkinaehtoisesti voi syntyä, kestää, toimia, lakata
  - Kaukoliikenteessä ensimmäiset Onnibus –reittiliikennelupahakemukset 2012
  - Markkinoiden avautumista hidastavaa toimintaa *
- Maksujärjestelmissä ja rahastuslaitteissa käytännössä ennen muutosta vain yksi toimija (isoilla kaupungeilla kilpailutetut)
- Liikennekaaren myötä odotetaan runsaasti uutta liiketoimintaa syntyväksi

** Kilpailu- ja kuluttajaviraston määräys lopettaa kilpailunrajoitus ja esitys markkinaoikeudelle seuraamusmaksun määräämiseksi, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Päätös ja seuraamusmaksuesitys Dnro 192/14.00.00/2011)*

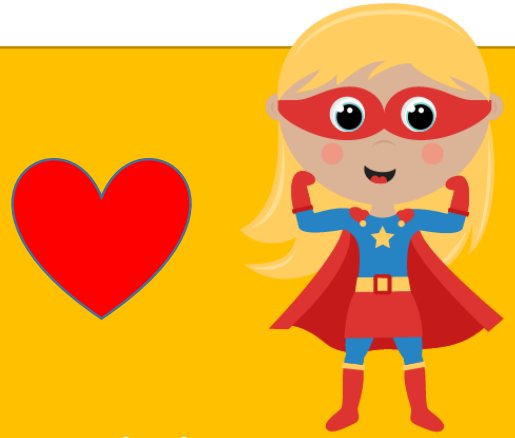
Maksu- ja lippujärjestelmä

- Toiminnanohjausjärjestelmä, jolla liikenteen järjestäjä tai liikennöitsijä voi toteuttaa tavoitteidensa mukaisen asiakashinnoittelun ja lipputyypit, rahaliikenteen ja kysynnän seurannan, mikä edelleen palvelee palvelukokonaisuuden asiakaslähtöistä suunnittelua.
- Matkustajan nousu/maksutapahtumasta laskuksi tai tuloutukseksi – läpinäkyvyysvaatimus.
- Maksujärjestelmät muutoksessa ja markkinat vapautumassa
  - markkinaehtoisilla liikennöitsijöillä on kokonaan omia järjestelmiä
  - Matkahuollon järjestelmä osalla liikennöitsijöistä
  - hinnoittelu liikennepalveluntuottajan määrittelemä vs. valtakunnallinen kertahinta- tai sarjalippuhinnasto
  - kaupunkiseuduilla kilpailuttamalla hankittuja lippujärjestelmiä ja osin Matkahuollon tuotteita
  - markkinoille saisi tulla enemmän rahastuslaitetoimittajia, kaivataan kevytversioita erityyppisiin/maaseutuliikenteisiin käyttöön
- Liikennekaaren voimaantulo ei suoraan muuta kaikkea toimintaa asiakaslipuiltaan yhteensopivaksi kokonaisuudeksi, varsinkaan markkinaehtoista liikennettä, vaan tarvitaan yhteistyöhalukkuutta ja kaikkien osapuolten ponnisteluja yhteistyön onnistumiseksi.

Joukkoliikennekaupungit digitalisaation tekijänä

- Kaupunkiseudut ovat kehittäneet asiakkaiden digitaalista tiedonsaantia ja -palveluja ja ovat mahdollistamassa erilaisten joukkoliikennepalvelutietoihin pohjautuvien digitaalisten palvelujen syntymistä.
- Reittiopas, Digitransit, lippujen nettimyynti
- Avointa dataa ja rajapintoja ollut käytössä jo pitkään. Joukkoliikenneviranomaiset pystyvät Liikennekaaren liikenteen tietoja koskeviin tavoitteisiin.
  - Suurten kaupunkien avoin data/joukkoliikennerekisterit.
  - Waltin kautta Waltin käyttäjätahojen liikennetiedot digitaalisena koontikantaan ja saatavilla myös kaupunkikohtaisesti sovelluskehittäjille.
- Tarve saada asiakkaille joukkoliikenteen reaaliaikatietoja käyttöön useammissa keskisuurissa ja pienemmissä kaupungeissa tulee vaatimaan lisäpanostuksia tietojärjestelmiin ja laitteisiin.
- Digitalisaation edelleen kehittäminen ja tekeminen vaatii resursseja, joten kaupunkiseutujen tukeminen tässä työssä olisi tärkeää.

Waltti



Public Transport Authority Superhero

- Lippujärjestelmä hankittu kilpailuttamalla
- Käytössä 12 kaupunkiseudulla ja 3 ELY:n alueella
- Kaupunkiseutujen matkoja 98 %
- Joensuussa matkustettu Waltilla tammikuusta 2015, Jyväskylässä, Kuopiossa ja Oulussa kesästä 2015, Lahdessa helmikuusta 2016 – vyöhykehinnoittelu ja tuotteet yksi matkustuksen kasvun menestystekijöistä.
- Yhteistyö lippu- ja maksujärjestelmän hankkimisessa tuo kaikille kustannussäästöjä ja mahdollistaa lippujen yhteensopivuuden eri kaupunkiseuduilla.
- Pienillä henkilöresursseilla toimivilla kaupungeilla on yhtiön kautta yhteistä maksujärjestelmä-asiantuntemusta, näin Liikennekaaren tavoitteetkin pystytään toteuttamaan helposti ja yhtä järjestelmää kehittämällä
- Markkinaehtoinen liikenne on tervetullut Waltti –lippujärjestelmään
- Kaupunkiseutujen sisääntuloliikenteessä asiakkaalla olisi näin mahdollisuus joustavasti käyttää ja vaihtaa paikalliseen liikenteeseen ja päästä perille kohteeseen

Liikennekaaren kohtia, joihin kannanottoja

PSA:n mukaan järjestetty liikenne

- EU:n palvelusopimusasetusta ei olisi nykyisen sisältöisenä edes säädetty, jos joukkoliikenteen palvelut voitaisiin kaupunkiseuduillakin tuottaa markkinaehtoisina asiakaslähtöisemmin, paremmin ja edullisemmin sekä matkustajille, että myös kuntatalouden kannalta.
- Liikennekaaren tehdyt muutokset tukevat joukkoliikennepalvelujen kokonaisvaltaista ja pitkäjänteistä kehittämistä.
- On erittäin tärkeää viranomaisten järjestämän joukkoliikenteen kannalta, että yksinoikeus voidaan vahvistaa kaikentyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.
- Miten seurataan, että yksinoikeutta ei vakavasti haitata:
  - Tiedonantovelvollisuus 60 päivää ennen henkilöliikennepalvelun aloittamista on kirjattu Liikenneviraston tehtäviä kuvaavaan osuuteen. *”Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikennevirastolle viimeistään”* – tätä kautta tieto toimivaltaiselle viranomaiselle.
  - Toimivaltainen viranomainen voisi V osan 1 luvun 4 §:n 2 momentin mukaisesti kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle ja asettaa uhkasakon hallintopäätöksen tehosteeksi.
- Käytännön ohjeistuksen tarve
  - Yksinoikeuden vahvistaminen
  - Vakavan ja jatkuvan haitan määrittely
  - Uhkasakkomenettely

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus (III osa, 2 luku, tiedot ja lippu ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus 1 § ja 2 §)

- Liikennekaari vaatii minimivaatimuksena, että viranomaisvetoisen liikenteen kertalippu pystytään hankkimaan osana koko matkaketjun hankintaa.
- Tämä helpottaa asiakkaan matkan/matkojen varaamista ja ostamista.
- Joukkoliikenneviranomaiset pystyvät Liikennekaaren lippuja koskeviin tavoitteisiin (kertalippu koko matkaketjun hankintaan mukaan) ja ovat jo toteuttaneet/toteuttamassa yhteistyötä
    - Tunnistepohjainen maksaminen/Waltti
    - Kertalippumyynti mobiilimaksusovellusten kautta (Föli, HSL)
    - **Lippujen validointi**
    - **Kaupallinen sopimus**
- Joukkoliikennettä järjestävät viranomaiset ovat erilaisten lisäarvoa tuottavien liikkumispalvelujen mahdollistajia. Houkuttelevia ja monipuolisia liikkumispalveluja toivotaan syntyvän.

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus (III osa, 2. luku 3 §)

3 § Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että hankittaessa liikkumispalveluja tämän lain tai julkisista hankinnoista annetun lain mukaisesti on tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa edellytettävä, että:
1) palveluntarjoaja on kuvannut, miten se on täyttänyt 1 §:ssä säädetyt velvollisuutensa
2) palveluntarjoajan lipputuotteisiin perustuvien matkustusoikeuksien on oltava; todennettavissa sähköisen viestintäverkon avulla taustajärjestelmästä, ja todentamisessa on käytettävä yleiskäyttöisiä teknologioita;
3) jos matkustusoikeus todennetaan toisen palveluntarjoajan taustajärjestelmästä, taustajärjestelmien välisen viestinnän on oltava mahdollista rajapinnan kautta.

***Toimivaltainen viranomainen ei edellytä kohtien 1-3 täyttymistä liikkumispalvelujen hankintaa koskevissa tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa, mikäli liikkumispalveluja koskevien tietojen ylläpitotehtävä, matkustusoikeuksien todentaminen ja viranomaisen liikkumispalvelujen taustajärjestelmän ylläpito ovat toimivaltaisen viranomaisen itselleen hankintasopimuksissa määrittelemä tehtävä**.

Toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä kaikki sellaiset palveluntarjoajien käyttämät järjestelmät, jotka täyttävät 1 momentin 2 kohdan vaatimukset, ***mikäli se ei itse hoida kyseisten liikennepalvelujensa taustajärjestelmää ja matkustusoikeuksien todentamista.*** *Toimivaltaisen viranomaisen on myös huolehdittava siitä, että sen toiminta muutoinkin edistää lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta*

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus (III osa, 2. luku, 5 §)

2 luku Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

5 § Palveluita ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuus

Tässä luvussa säädettyjä avoimia rajapintoja teknisesti yhdistävien palveluntarjoajien ja matkustusoikeuden todentamiseen liittyvien taustajärjestelmien ylläpitäjien tai ylläpidosta vastaavien toimijoiden on omia palveluitaan ja järjestelmiään kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Edellä tarkoitettujen palveluntarjoajien on muutoinkin tehtävä yhteistyötä matkaketjujen muodostamiseksi tarvittavan teknisen yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

*Yhdistämispalvelun ja **liikkumispalvelujen tarjoajien** on avattava matkustusoikeuden todentamisessa tarvittavat rajapinnat ja huolehdittava siitä, että matkustusoikeuden todentaminen voidaan tehdä yleiskäyttöisten teknologioiden avulla.*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitetun yhteentoimivuuden varmistamisesta.

Palveluseteli Liikennekaaressa valtiontuen käyttötarkoituksissa, miksi? - Ei tukimuotoja markkinaehtoiselle!

- Kertaus nykytilanteesta
  - Markkinaehtoistuminen vielä kesken, edellisen lain siirtymäaika menossa
  - Liikennekaaren myötä odotetaan runsaasti uutta markkinaehtoista liiketoimintaa syntyväksi
  - Joukkoliikenne on **markkinaehtoista silloin, kun liikennettä ei tueta julkisesti**. Julkinen tuki tarkoittaa niin liikennepalvelun hankintaa julkisena hankintana, kuin myös välillistä tukea markkinaehtoiselle liikenteelle lippujen asiakashintojen alentamiseksi.
- **Lakiluonnoksesta tulee poistaa palvelusteli liikenteen tukimuotona,** 4 luku. Liikennepalvelujen julkinen tuki 1 § Valtionrahoituksen käyttökohteet ~~*” 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;”*~~
- EU:n palvelusopimusasetuksen vastaista tukea vaikka välillistä
- Johtaa epätasa-arvoiseen asukkaiden ja yritysten kohteluun
- Vääristää kilpailua paikallisesti/alueellisesti
- Julkisen rahoituksen taso ei ole nousemassa!
- Tehoton kohdentuminen, kun joukkoliikenteeseen käytettävät resurssit nytkin vähäisiä
- Ei perusteluita, viitataan hallitusohjelmaan, jossa palvelusetelit sosiaali- ja tarveyspalvelujen yhteydessä – niistä löytyy erillislainsäädäntö.

Esimerkki Sysmä

- Noin 4000 asukasta, 70 km Lahdesta
- Kenelle palveluseteli?
  - Lahti-Sysmä –työmatkaliikenteeseen? Miksi vain tähän?
- Markkinaehtoista tarjontaa on syntynyt
  - Järvisen Liikenne Oy (kunnan sisäisiä koululaisvuoroja ja vuoroja Lahteen)
  - Koiviston Auto Oy (Sysmä-Lahti-Helsinki)
- Kuuluu Lahden seudun joukkoliikenteen viranomaisalueeseen
  - Vuoroja PSA-käyttöoikeussopimushankintana Lahti-Sysmä välillä
- Muutama vuoro siirtymäajan sopimuksia jäljellä
- Kutsutaksiliikennettä kunnan sisäisesti

Kaupunkijoukkoliikenteellä kohti kestävää tulevaisuutta

Minna Soininen, toiminnanjohtaja

minna.soininen(at)pllry.fi

Paikallisliikenneliitto ry

050 4344514



Kuva: Oulun joukkoliikenne