Kuntaliitto
Kommunförbundet

Lausunto

Dnro 1075/03/2016

10.11.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
LiV@eduskunta.fi

Lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikennekaaren tavoitteet ja tuomat näkymät

Kuntaliiton pitää kannatettavana liikennekaaren tavoitteita digitaalisten palveluratkaisujen edistämisestä, eri liikennemuotojen rajapintojen avaamisesta, kuljetusten joustavammista yhdistelymahdollisuuksista ja uudenlaisten välityspalvelujen edistämisestä.

Erilaisten kuljetuspalveluiden sekä välitys- ja yhdistelypalveluiden tarjonta lisääntynee Liikennekaaren myötä. Myös lähilogistiikan järjestäminen tulee joustavammaksi. Julkishallinto on iso kuljetuspalveluiden hankkija. Kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten (sosiaali- ja terveyssektorin kuljetukset, koulukuljetukset) kannalta lakiesityksessä ehdotetut muutokset ovat todennäköisesti kokonaisuutena myönteisiä. Tavara- ja henkilökuljetustarpeiden parantuvat yhdistelymahdollisuudet voivat tehostaa hankintoja.

Viranomaisten järjestämän joukkoliikenteen kannalta on erittäin tärkeää, että yksinoikeuden asettaminen (PSA-suoja) on mahdollista kaiken tyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä. Kaupunkiseutujen joukkoliikenne kattaa 80 % Suomen joukkoliikennematkoista. Kaupunkiseudut rahoittavat joukkoliikenteen pääosin itse. Vuonna 2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain yhteydessä kannustettiin kaupunkiseutuja kehittämään joukkoliikennettä kokonaisuutena ja perustamaan joukkoliikenteeseen kaupunkiseutuviranomaisia. Työn tuloksena muun muassa keskisuurten kaupunkien joukkoliikennematkustus on ollut voimakkaassa kasvussa (kasvua 6-17 %). HSL-alueella linja-autoliikenne on järjestetty kilpailuttamalla jo 1990-luvulta saakka. Tuloksena on ollut kansainvälisestikin korkeatasoinen usean kulkumuodon joukkoliikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla uusien MAAS-palveluiden ja digitaalisten palveluratkaisujen tukijalkana on joukkoliikennejärjestelmä, joka on yhteensovitettu maankäytön ja palveluverkon kanssa.

Lakiesityksen selkeytystarpeita

Liikennekaaren tavoitteissa onnistuminen edellyttää, että liikennekaaren säännökset ovat selkeät ja loogiset sekä markkinaehtoiselle toiminnalle että viranomaisten järjestämille palveluille ja hankinnoille. Myös lain voimaantuloon valmistautumisessa tulee onnistua. Lakiesitykseen on tehty lausuntokierroksen jälkeen monia hyviä muutoksia ja täydennyksiä, mutta lakiesityksessä on edelleen eräitä selkeytystarpeita.

<u>Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus sekä yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa</u>

Liikennekaaren tavoitteena on digitaalisten palveluratkaisujen kehittäminen ja joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaaminen. Liikennemuotoja yhdistävien matkaketjujen syntyminen edellyttää viestintämahdollisuutta matkaketjun eri osien järjestelmien kesken. Nämä tavoitteet ovat kannatettavia. Liikennekaari asettaa toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille suurempia vaatimuksia kuin markkinaehtoisille toimijoille.

www.kunnat.net
www.kommunerna.net

Suomen Kuntaliitto
Toinen linja 14,00530 Helsinki
PL 200, 00101 Helsinki
Puh. 09 7711,faksi 09 771 2291
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
Andra linjen 14,00530 Helsingfors
PB 200, 00101 Helsingfors
Tfn 09 7711, fax 09 771 2291
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset tekevät yhteistyötä ja käyttävät resursseja lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaamiseksi, tunnistepohjaisuuteen pääsemiseksi ja informaatiopalvelujen kehittämiseksi esimerkiksi Waltti-yhteistyön puitteissa. Tavoitteena on tunnistepohjaisuus ja yhteensopivuus myös markkinaehtoisten toimijoiden lippu- ja maksujärjestelmien kanssa. Tällaisen yhteistyön avulla on mahdollista saada aikaan toimivia usean kulkumuodon matkaketjuja valtakunnallisesti ja liittää niihin mukaan myös maaseudun matkaosuuksia. Kuntaliitto toteaa, että kuntien ja kaupunkiseutujen tukeminen joukkoliikenteen digitalisoimisessa sekä yhteentoimivien lippu- ja maksujärjestelmien kehittämisessä on tärkeää, jotta Liikennekaaren tavoitteet voidaan saavuttaa ja varmistaa sujuvat matkaketjut.

Liikennekaari-esitys asettaa vaatimuksia julkisin varoin rahoitettavalle liikenteen tieto- ja lippujärjestelmäinfrastruktuurille julkisissa hankinnoissa. Esityksen mukaan julkisia varoja ei jatkossa saisi enää ohjata sellaisten palveluiden hankintoihin, jotka eivät ole yhteentoimivia ja kytkettävissä osaksi matkaketjuja. Toimivaltainen viranomainen ei voisi rajoittaa hyväksyttäviä lippujärjestelmiä esimerkiksi yhteen tai edes muutamaan järjestelmään, vaan lähtökohtaisesti kaikki vaatimukset täyttävät lippu- ja maksujärjestelmät olisi hyväksyttävä. Tämä vaatimus on kohtuuton, mikäli se tarkoittaa sitä, että jokaisen hankinnan yhteydessä on hyväksyttävä kaikki tunnistepohjaisuuden toteuttavat lippujärjestelmät tuotteineen. Lakiesityksessä on jätetty huomiotta se, että joukkoliikenneviranomaisten tehtävänä on määritellä omassa liikennepalvelussaan käyvät hinnat, lipputuotteet ja lippujärjestelmät. Tämä on olennainen osa joukkoliikennekokonaisuuden suunnittelua ja toteutusta. Viranomaisten tehtävänä on myös määritellä, miten niiden lipputuotteiden myyntirajapintoja voidaan avata ja matkustusoikeudet asianmukaisesti todentaa.

Kuntaliitto toteaa, että lakiesityksen kohta Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa (2 luku, 3 §) on kirjattu epäselvästi, eikä kirjaus ole tarkoituksenmukainen. Kirjausta tulee täsmentää ja täydentää siten, että toimivaltaisen viranomaisen ei tarvitse edellyttää 1. momentin kohtien 1-3 täyttymistä liikkumispalvelujen hankintaa koskevassa tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa, mikäli viranomainen itse vastaa liikkumispalvelujensa taustajärjestelmästä ja matkustusoikeuksien todentamisesta.

Kaupungit ovat vuosien mittaan tehneet mittavia investointeja lippu- ja maksujärjestelmiinsä. Liikennekaaren voimaantulon ei tule merkitä sitä, että tehtyjä investointeja hukataan ja joudutaan mittaviin uusinvestointeihin epätarkoituksenmukaisten vaatimusten tähden. Kuntaliitto pitää erittäin tärkeänä, että joukkoliikenneviranomaisilla on mahdollisuus käyttää Liikennekaaren voimaantultua nykyisiä, olemassa olevia lippu- ja maksujärjestelmiään hankintoja ja sopimuksia tehdessään, ja tämä asia todetaan myös laissa. Nykyisillä lippu- ja maksujärjestelmillä pystytään toteuttamaan Liikennekaaren edellyttämä yhteistoiminnallisuus ilman, että nykyisiä lippu- ja maksujärjestelmiä täytyy merkittävästi muuttaa. Tunnistepohjaisuuteen siirtyminen on kannatettava tavoite, kun järjestelmiä uusitaan tai kehitetään.

Julkisen henkilöliikenteen palveluseteli

Hallituksen esityksessä liikennekaareksi säädetään palvelusetelistä, joka on lisätty valtionrahoituksen käyttötarkoituksiin. Lakiesityksessä ja sen perusteluissa palveluseteliä on avattu hyvin niukasti. Kuntaliitto totesi lakiluonnoksesta antamassaan lausunnossa, että lakiluonnoksesta tulee poistaa tämä liikennepalvelun käyttäjälle tarkoitettu tuki EU:n palvelusopimusasetuksen vastaisena.

Kuntaliitto katsoo, että palvelusetelin käyttöön liittyy julkisessa, ei-lakisääteisessä liikenteessä monia ongelmia ja epäselvyyttä. Joukkoliikenteen määrärahat ovat sekä valtion että kuntien osalta niukat, jolloin ne tulee kohdentaa mahdollisimman kustannustehokkaasti ja vaikuttavasti. Tällöin liikkumistarpeisiin pyritään vastaamaan käytettävissä olevilla resursseilla mahdollisimman kustannustehokkaasti ja huolehtimaan liikkumispalvelujen elinkelpoisuudesta. Palvelusetelin käyttöönotto ei todennäköisesti tukisi tätä tavoitetta, vaan hajauttaisi kysyntää ja rahoitusta ja heikentäisi siten resurssien käytön vaikuttavuutta. Lisäksi tulisi ratkaista, miten erilaisia asiakasryhmiä kohdeltaisiin tasa-arvoisesti päätettäessä palvelusetelin jakamisen kriteereistä.

Palvelusetelimallia on esitetty ja arvioitu aikaisemminkin muun muassa vuonna 2013 maaseudun lippujärjestelmän selvittämisen yhteydessä. Liikenneviraston julkaisemaan loppuraporttiin on kirjattu:

”Kunnat voivat järjestää palvelusetelilain (Laki sosiaali- ja terveydenhuollon palvelusetelistä) tarkoittamia sosiaali- ja terveyspalveluja palvelusetelillä. Setelillä on ennalta määrätty arvo ja setelin saaja voi maksaa sillä tietyistä sosiaali- ja terveyspalveluista. Palvelusetelin käyttö rajautuu kuntien lainsäädännöllisiin velvoitteisiin kuuluviin sosiaali- ja terveyspalveluihin. Tarkoituksena on lisätä asiakkaan ja potilaan valinnan mahdollisuuksia, parantaa palvelujen saatavuutta ja edistää kuntien sosiaali- ja terveystoimen sekä elinkeinotoimen ja yksityisten palvelujen tuottajien yhteistyötä. Palveluseteliä ei voida käyttää markkinaehtoisessa joukkoliikenteessä, koska se ei kuulu kuntia velvoittavaan lakisääteiseen palvelutarjontaan. Palvelusetelin arvo olisi lainsäädännön vastaista valtiontukea joukkoliikenneyrityksille. Käyttäjälle vastikkeeton osa setelin arvosta olisi tuloverolain alaista tuloa.”

Muita lainsäädännön muutostarpeita

Liikennekaaren myötä tulee myös ajantasaistaa koulu-ja päivähoitokuljetuksia koskevat turvallisuusmääräykset. Näitä sisältyy Liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä (553/2006) sekä Alkolukkolakiin (730/2016). Näissä määriteltyjä turvallisuusmääräyksiä sovelletaan nykyisin tilausliikenteessä. Tilausliikenteen määritelmä poistuu Liikennekaaresta.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna
liikenneasiantuntija