Turun kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Tiivistelmä: Lautakunnalle esitetään, että se lausunnossaan Liikennekaari II –lakiehdotuksesta kiinnittää erityistä huomiota ns. puolesta-asiointiin, joka olisi joukkoliikenneviranomaisille pakottavaa lainsäädäntöä tietojen ja rajapintojen luovuttamiseen käytännössä kelle tahansa toimijalle. Yhteistyön tulee jatkossakin perustua sopimuksiin ja vapaaehtoisuuteen. Muilta osin lakiehdotukseen ei ole erityistä huomautettavaa.

Joukkoliikennejohtaja Sirpa Korte 1.6.2017:

Turun kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomainen kiittää mahdollisuudesta lausua Liikennekaari II –lakiluonnoksesta ja toteaa kunnioittaen seuraavaa:

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 Fölillä 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 Fölillä 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 sopimuspohjaisesti 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. Verovaroilla tuettuihin lippuihin ovat oikeutettuja vain ao. kuntien asukkaat. Näiltä osin vapaa asiointi ei voi ulottua tuettuihin lipputuotteisiin.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen asiakkailla 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 palvelemisen – intressit ovat samanlaiset, yhteistyötä syntyy. Kuten yllä on todettu, Turun seudun joukkoliikenteellä Fölillä on jo laajaa ja koko ajan kehittyvää Maas-yhteistyötä sopimuskumppaniensa kanssa, ja useita neuvotteluja uusista palveluista on käynnissä.

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.

Päätös 7.6.2017:
Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta päättää lähettää liikenne- ja viestintäministeriölle esittelytekstin mukaisen lausunnon.