

Liiton puheenjohtaja Matti Vainion puhe liittokokouksen avajaistilaisuudessa, Holiday Club Saimaa 21.6 klo 12

Hyvät jäsenyritysten edustajat, hyvät kuulijat!

Liikennemarkkinat ovat juuri nyt laaja-alaisen keskustelun kohteena.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkisti huhtikuun 18. päivänä liikennekaari-lakihankkeen, joka oli julkistamisen jälkeen noin kuukauden ajan laajalla sidosryhmien lausuntokierroksella. Jos liikennekaareen sisältyvät lakiehdotukset etenevät edes olennaisilta osin eduskuntakäsittelyyn ja edelleen lainsäädännöksi, ovat muutokset markkinasääntelyssä isoja.

Linja-autoliitto on koko liikennekaaren valmistelun ajan viestittänyt lakiin sisällytettävistä edunvalvontatavoitteistaan ministeriön avainvirkamiehille ja poliittisille päättäjille. Lakiehdotuksen sisällön tultua tietoon voimme todeta, että avainviestimme ovat tulleet kuulluksi. Tyytyväisyyteen on monelta osin aihetta.

Muutamia myönteisiä asioita nostan esiin liikennekaaren lainsäädäntöehdotuksesta.

Siinä esitetään markkinoiden avautumista pienemmissä ajoneuvoluokissa, jolloin myös bussipuolen toimijoille on mahdollisuus päästä kilpailemaan laajasti yhteiskunnan ostamista kuljetuksista, KELA-kuljetukset mukaan lukien. Nykyistä joukkoliikennelupaa vastaavalla henkilöliikenneluvalla saisi vapaasti ajaa nykyistä pienemmän ajoneuvokaluston liikennettä. Samalla taksamittaria koskevat rajoitukset esitetään poistettaviksi. Markkinoiden avautuminen olisi iso asia, sillä se toisi bussiyrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia.

Reittiliikenneluvistakin ehdotetaan luovuttavan. Markkinaehtoisessa liikenteessä sallittaisiin palveluseleiden käyttö julkisen tuen muotona. Palveluseleillä voitaisiin monella alueella ylläpitää siirtymäajansopimusten päättymisen jälkeen yhä kiihtyvällä tahdilla katoavia vuoroja. Julkisen rahoituksen kanavoiminen palvelusetelien kautta synnyttäisi varmasti myös uutta markkinaehtoista vuorotarjontaa.

Lippu- ja maksujärjestelmiltä vaadittaisiin yhteentoimivuutta keskenään. Julkiselle sektorille säädettäisiin erikseen velvoite avata lippu- ja maksujärjestelmiensä rajapinnat. Rajapintojen avaaminen yhdessä kehittyvän digitaalisen maailman kanssa synnyttäisi tulevaisuudessa uudenlaista liiketoimintaa ja esimerkiksi asiakasta entistä paremmin palvelevia lippuratkaisuja.

Linja-autoliitto on omassa lausunnossaan myös kritisoinut lakiehdotusta. Niin Linja-autoliiton kuin monen muunkin tahon keskeinen vastustus on kohdistunut pienimuotoisen, alle 10 000 euron liiketoiminnan vapauttamiseen lupasääntelystä. Jakamistalouden kaavun alla tehty esitys lupasääntelyn vapauttamisesta toisi monia valvontaongelmia ja lisäisi varmasti myös harmaata taloutta.

Liikennekaaren eteneminen poliittisesti ei ole tässä vaiheessa vielä selvillä.

Liikennekaaren yhteenvetona on kuitenkin ilo todeta, että siinä tehdyt linjaukset ovat rohkeita ja hyviä. Ne ovat aivan omassa mittakaavassaan siihen nähden, miten vaivalloisesti Liikenneviraston kanssa joukkoliikennelain korjaavat toimenpiteet ovat tähän asti edenneet.

Hyvät kuulijat!

Valtakunnallisiin mediaotsikoihin on taas viime päivinä noussut Waltti-lippujärjestelmä ja sen toimimattomuus mm. Pohjois-Savon ELY-keskuksen eri alueilla sekä Kajaanissa.

Näillä alueilla on kesäkuussa otettu käyttöön keskeneräinen Waltti-järjestelmä, josta on tullut runsaasti asiakasvalituksia. ELY-keskukset tiedottivat aiemmin, että Matkahuollon lipputuotteet kävisivät Waltti-lippujen rinnalla siirtymäajan. Vastoin aiempaa lupaustaan viranomaisen kuitenkin kielsi Matkahuollon lipputuotteiden käytön Waltti-lippujärjestelmään siirryttäessä. Tieto tuli suurena yllätyksenä sekä Matkahuollolle että matkustajille.

Kesäkuun 15. päivänä Sanomalehti Karjalainen totesi pääkirjoituksessaan Waltti ongelmista mm. seuraavaa: ”Linja-autoliikenteen lippujärjestelmä maakunnassa on sekava ja asiakkaalle kohtuuton. ELY-keskus myöntää keskeneräisyyden ja selittää soppaa kiireellä. Kiukkuista asiakasta, jonka parhaaksi palvelu on tarkoitettu, ei juuri lohduta ELY-keskuksen vakuutus nettisivuillaan, että matkustajat kuljetetaan vaikka lippu ei toimisi. ”

Kun ELY-keskukset ovat ryhtyneet laajentamaan Waltti-järjestelmän käyttöaluetta, rajoittuvat samalla muiden, Waltti-järjestelmän kanssa kilpailevien, vaihtoehtoisten lippu- ja maksujärjestelmien toimintamahdollisuudet. Matkustajien käytössä olevat lipputuotteet vähenevät ja matkustaminen vaikeutuu. Myös bussiyritysten omat, markkinaehtoiset liiketoimintamahdollisuudet heikentyvät.

Kilpailuasetelmaa hankaloittaa merkittävästi se, että siinä missä Matkahuolto on toteuttanut ja kehittänyt omaa maksujärjestelmää markkinaehtoisesti, on Waltti-järjestelmä rahoitettu mahdollisesti kielletyllä valtion tuella. Hankkeeseen on jo tähän mennessä käytetty valtion rahaa noin neljä miljoonaa euroa ja loppua julkiselle rahoitukselle ei ole näkyvissä.

Tämän vuoksi Matkahuolto haluaa EU-komission selvittävän, onko TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy:lle ohjattu tuki EU:n valtioneuvoston vastainen.

Liikenne- ja viestintäministeriö vaatii Liikennekaari-lainsäädäntöhankkeessa avoimia lippujärjestelmiä, mutta alueelliset joukkoliikenneviranomaiset Liikenneviraston ohjauksessa tekevät aivan toista.

Viimeisimpien Waltti-ongelmien tultua julkisuuteen olisi LVM:n kiireesti ryhdyttävä toimiin lisävahinkojen estämiseksi ja vanhojen vaurioiden korjaamiseksi. On hämmästyttävää, että asiakkaiden annetaan näin kärsiä.

Jos komentoketju ministeriöstä Liikennevirastoon ei toimi nykyistä paremmin, liikennekaaren tavoitteet menettävät uskottavuutensa. Kehitys ja suljettujen lippujärjestelmien toteutus näyttääkin kulkevan aivan päinvastaiseen suuntaan kuin mitä ministeriössä tavoitellaan. Sijaiskärsijänä on matkustaja.

Hyvät jäsenyritysten edustajat!

Joukkoliikenteen soveltamiseen on haettu koko toimintavuoden ajan ns. korjaavia toimenpiteitä.

Hyviä avauksia ratkaisuiksi saatiin huhtikuun alussa, jolloin liikenneministeriö lähetti ohjauskirjeen toimivaltaisille viranomaisille. Ohjauskirjeen mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat hankkia asiakkailleen matkustusoikeuksia olemassa olevasta markkinaehtoisesta liikennepalvelusta eli ostaa esimerkiksi penkkipaikkoja.

Huhtikuussa tullut ohjauskirje antaa laajasti ja itsenäisesti harkintavaltaa liikennettä ostavalle viranomaiselle. Toivoo sopii, että viranomaiset hyödyntäisivät rohkeasti ohjauskirjeen linjauksia ja markkinaehtoiselle liikenteelle syntyisi elintilaa.

Hyvä esimerkki viranomaisen mahdollistamasta toiminnasta on reitti Jyväskylä-Keuruu. Siellä on aloitettu markkinaehtoinen liikenne, jossa kaupunkiseutuviranomainen hyötyy markkinaehtoisesta liikenteestä saadessaan edullisesti lisää palvelutasoa.

Uutta markkinaehtoista liikennettä oli syntymässä loppuvuonna myös junaliikennettä korvaavana. Mediassa uutisoitiin näyttävästi valtion ostamien junavuorojen supistuksista. Lakkauttamisia oli määrä tehdä usealla yhteysväliällä, kun joukkoliikenteen rahoituksesta säästettiin 15 miljoonaa euroa. Monet bussiyrietykset tekivät reittilupahakemuksia junilta lakkautettavan ostoliikenteen tilalle ja olivat valmiita tarjoamaan vähintään saman palvelutason markkinaehtoisesti. Lopputulokset tiedämme. Poliittiset päätökset vesittivät junavuorojen lakkautukset ja bussiyrietykset vetivät reittilupahakemuksensa pois.

Hyvät kuulijat!

Liitto on käynyt kevään aikana läpi laajan strategiatyön, johon myös osastot on osallistettu. Strategiaprosessin lähtökohtana on ollut tarkastella Linja-autoliiton roolia tulevaisuudessa paitsi linja-autoliikennettä harjoittavien myös muita henkilökuljetuspalveluita tarjoavien yritysten edunvalvontaorganisaationa. Pääkohdat strategiatyöstä käydään läpi hetken kuluttua alkavassa liittokokouksessa.

Liiton toiminta perustuu jatkossakin kolmen peruspilarin varaan: markkinaehtoinen liikenne, sopimusliikenne ja matkailuliikenne.

Liitto on edistämässä markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytyksiä mm. palvelusetelin, nousukorvausten ja vastaavin keinoin yhdistämällä julkisen rahoituksen mahdollisuuksia markkinaehtoiseen liikenteeseen.

Liitto on mukana kehittämässä sopimusliikenteen eri järjestämistapamalleja edistäen sopimusliikenteen toimintaedellytyksiä. Tärkeää on edistää tilaajaorganisaatioiden tuntemusta toimivista markkinoista ja sopimusliikenneyritysten toiminnasta.

Liitto on mukana edistämässä matkailuliikenteen edellytysten parantamista. Kaupunkien liikenneympäristössä tulisi ottaa nykyistä paremmin huomioon tilausajo- ja matkailuliikenteen tarpeet. Hyviä uusia yhteistyömahdollisuuksia on toimintavuoden aikana rakennettu jo monien kaupunkien matkailuorganisaatioiden kanssa. Keskeisenä ja konkreettisimpana asiana on ollut tilausbussien pysäköintimahdollisuuksien parantaminen kaupungeissa.

Kevään jäsenkyselyssä harmaan talouden torjuntaan panostaminen nousi liiton avaintehtäviksi. Siihen tarvittavia toimenpiteitä ratkotaan yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön ja valvovien viranomaisten kanssa. Parhaillaan on käynnissä jäsenkysely, jossa pyydetään mahdollisimman konkreettisia esimerkkejä jäsenyrityksiltä siitä, millaisia harmaan talouden muotoja ilmenee. Tiedot toimitetaan liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämään liikennesektorin harmaan talouden arviointityöhön. Arvioinnin pohjalta haetaan keinoja harmaan talouden torjumiseksi.

Liiton jäsenpalvelut ovat vuoden aikana kehittyneet. Liitto on solminut uusia yhteistyösopimuksia sellaisten tahojen kanssa, jotka tarjoavat taloudellista tai muuta etua liiton jäsenistölle. Extranet-tietopankki, johon pääsevät vain jäsenet, sisältää ajankohtaista ja hyödyllistä tietoa yrityksille.

Linja-autoliiton noin 300 jäsenyrityksellä on monenlaista liiketoimintaa. Siksi on tärkeää, että liitto edunvalvonnallaan ja jäsenpalveluillaan pystyy palvelemaan eri kokoisten ja eri liiketoimintaa harjoittavien jäsenyritystensä tarpeita mahdollisimman kattavasti. Jäsenistön strategiassa hyväksymillä edunvalvontatavoitteilla ja yhtenäisyydellä – liiketoiminnan erilaisuudesta huolimatta – olemme vahvoja!

Toimintaympäristö muuttuu kovaa vauhtia ja koskettaa kaikenkokoisia yrityksiä. Menneeseen ei voi jäädä kiinni. Muutos pakottaa aina arvioimaan omaa liiketoimintaa ja kehittämään sitä yhä nopeamassa tahdissa. Uudistumista on tapahduttava koko ajan, jotta voimme vastata muuttuviin asiakatarpeisiin, digitalisaation tuomaan kehitykseen ja sen tuomiin uusiin mahdollisuuksiin.

Hyvät jäsenyritysten edustajat!

Vuoden takaisessa liittokokouksessa kannoin huolta siitä, että liiton pitkään ajamat ja jäsenistölle tärkeät asiat eivät ole riittävästi edenneet. Vuoden aikana on tapahtunut paljon myönteistä. Vuoropuhelu poliittisten päättäjien ja avainvirkamiesten kanssa on sujunut hyvin ja kehittynyt positiivisesti. Täytyy vain toivoa, että asiat etenevät suotuisasti – maaliin saakka. Silloin, kun asioille saadaan sellaista konkretiaa, mikä näkyy yrityksen liiketoiminnassa, voimme sanoa vasta onnistuneemme.

Hyvät liittokokousedustajat!

Haluan lausua kiitokset tämän vuoden liittokokoustaapahtumasta vastaavalle isäntäosastolle, Kaakkois-Suomelle. Osaston isännyydestä olemme saaneet jo nauttia eilisen laivaristeilyn ja ohjelmallisen iltajuhlan muodossa.

Liittokokousta ja näyttelyä tässä muodossa -eri osastojen alueilla kiertävänä -järjestetään viimeistä kertaa Lappeenrannassa. Ensi vuonna näyttely siirtyy sisätiloihin Jyväskylän Paviljonkiin. Siellä olosuhteet ovat nykyisiä kiertäviä näyttelyitä paremmat, eivätkä sääsidonnaiset. Muutoksista huolimatta on toivottavaa, että yhdistetyllä liittokokous- ja näyttelytapahtumalla säilyy tärkeä rooli. Liittokokous- ja näyttely on alan toimijoiden tärkeä ammatillinen ja sosiaalinen yhdessäolomuoto, joka kerran vuodessa kokoaa yritykset ja yhteistyökumppanit verkostoitumaan ja kokemaan yhteenkuuluvuuden tunnetta.

Toivotan antoisaa kokous- ja näyttelypäivän jatkoa!