

Asia: VN/27663/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikenteen ja logistiikan tietosäätelyn päivityksestä (data-avaruus osa 1)

Huomiot lakiehdotukseen

Jakeluinfra-asetusta koskevat ehdotukset 154 b § ja 188 a §

-

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva ehdotus 154 c §

-

Henkilöliikenteen liikkumispalveluiden olennaisia tietoja, multimodaaliasetusta ja liityntäpisteitä ja niiden esteettömyystietoa koskeva ehdotus 154 §

Pidämme erittäin tärkeänä tavoitteena parantaa henkilöliikenteen liikkumispalveluiden esteettömyyden, ajantasaisten ja laadukkaiden tietojen saatavuutta. Todettakoon, että Liikkumispalveluita koskevien tietojen osalta noudatetaan mitä multimodaaliasetuksessa on säädetty ja teknisten vaatimusten osalta noudatettaisiin jatkossa multimodaaliasetusta. Suomen olisi hyvä hyödyntää ja käyttää multimodaaliasetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaista kansallista liikkumisvaraa, eikä veloitettaisi toimivaltaisten viranomaisten dynaamisen ajoneuvon täyttöastetta koskevan datan tuottamista ja toimittamista avoimen rajapintaan kansallisen yhteyspisteen kautta.

Uusia tietolajeja voitaisiin tuoda osaksi liikkumispalveluita sitä mukaan kuin ne ovat teknisesti mahdollisia ilman veloitetta, kuten paikka lastenvaunuille, polkupyörien kuljetusmahdollisuus ja -ehdot sekä liityntäpysäköintimahdollisuudet. Liityntäpisteitä koskevat esteettömyystiedot ovat osa matkaketjua ja näiden osalta joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ei tulisi vastuutta tietojen ylläpitämistä.

On hyvä tiedostaa, että samalla liikenneinfrastruktuurin osalla ja toimivalta-alueella voi liikennöidä sekä markkinaehtoista liikennettä että eri joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten liikennettä. Infran omistajien kanssa tehdään jo yhteistyötä palvelun ja infrastruktuurin kokonaisuuden kehittämiseksi. Toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisen ei ole kuitenkaan infran

omistaja, eikä hallinnoija, joten oikea tiedon vastuutaho ei olisi siten joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen. Asetuksessa olisi hyvä säätää tarkasti tietojen tuottajasta ja vastuutahosta. Infra koskevan ominaisuustiedon tuottamisesta tulisi vastata aina infrastruktuurin omistaja, eikä tehtävää ja tiedon ylläpitämistä voida vastuuttaa kolmansille osapuolille. Palveluja järjestävät viranomaiset eivät työskentele infran suunnittelussa, rakentamisessa ja hoitoon liittyvissä tehtävissä. Joukkoliikenteen viranomaisilla ei ole kunnallisen päätöksenteon tai lain liikennejärjestelmästä maanteista antamaa valtuutusta ja määrärahoja päättää maanteiden, katujen sekä niiden liityntäpisteiden palvelutasosta ja esteettömyydestä. Yhteyspisteeseen voivat toimittaa tietoja useat eri tahot ja asutuksella tulisi varmistaa, että kaikille eri vastuutahoilla ja tiedon omistajilla on mahdollisuus ylläpitää rajapintojen kautta tarvittavaa dataa.

Multimodaaleilla matkoilla matkustajalla on oikeuksia saada tietoa matkastaan. Häiriötieto koskien katu- ja tieverkkoa ja samalla liityntäpisteitä ei tule minkään lain mukaan ensimmäiseksi toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille. Vastuulliseksi matkustajan oikeuksien edellyttämistä infratiedoista ja väylien ajantasaisesta häiriötiedosta tulisi säätää tahot, joille väylien ja katujen elinkaaren aikainen liikennöitävyys kuuluu. Tiedon tuottamisen ja hyödyntämisen tulee perustua infran omistajan vastuuseen elinkaaren aikaisesta tiedonhallinnasta.

Tampereen yliopiston ProDigital -tutkimusohjelmassa infra-alan tuottavuudesta digitalisaation avulla (Omistaja, omaisuudenhallinta ja elinkaari ProDigital-tutkimusohjelman päätulokset Kalle Vaismaa, 25.11.2023) päätuloksia ovat tiedon jakamisen ja virtaamisen parantaminen sekä ohjeistuksen kehittäminen. Sama pätee myös väylä- ja katuomaisuuden sisältävien liityntäpisteiden tiedon laatuun. Infran omistajat tekevät päätöksiä teiden ja katujen geometriasta, poikkileikkauksista sekä väyliin liittyvistä rakenteiden palvelutasoista, mukaan lukien liityntäpisteet.

Liityntäpistetiedon ominaisuuksia ja sisältöä nykyisessä kotimaisessa tietoarkkitehtuuria (Digistop) tulee kehittää vastaamaan asiakkaiden tarvetta. Kuluttajasuojan toteutumisen vuoksi liityntäpisteen esteettömyys tulee määritellä tai vähintään kansallisesti ohjeistaa tarkemmin.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevat ehdotukset 155 § ja 157 §

155 §. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus.

Pykälän 1 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että siinä säädettyyn kertamatkaan oikeuttavaan lipputuotteeseen sisältyisi jatkossa myös kyseistä lipputuotetta koskevat peruutus- ja muutosehdot sellaisina, kuin ne sisältyvät 1 momentissa tarkoitetun palvelun tarjoajan lippuvalikoimaan. Velvoite laajenisi siten koskemaan kaikkia kertamatkaan oikeuttavia lipputuotteita.

Joukkoliikenneviranomaiset ovat avanneet jo rajapinnat kertalippujen osalta. Rajapinnan käytöstä on jo nyt mahdollisuus ostaa kolmansien osapuolten kertalippuja. Muiden lipputuotteiden osalta

perushintaisista lipuista saatava asiakashinta ei ole ollut riittävän houkutteleva ja liiketoimintaa edistävä vaihtoehto kolmansille osapuolille eikä markkinaehtoisille palveluntuottajille. Asiakas näkökulmasta on hyvä, jos mahdollistetaan monipuolisempi lippuvalikoima olisi osana matkaketjua säännöllisessä liikkumisessa. On kuitenkin hyvä huomioida, että kaupunkiliikenteessä ei pääsääntöisesti ole ostettujen lippujen peruutusmahdollisuutta. Muutoinkaan peruutusta ja muutosta asiakkaan tekemänä ei voitaisi tietää tai syystä vahvistua, kun lippu on ostettu kolmannen osapuolen alustalta. Erilaisia tarjouskampanjoita lippujen hinnoittelussa paikallis- ja seutuliikenteessäkin on mahdollista toteuttaa.

157 §. Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa.

Perustelumuiotiossa viitataan liikennepalvelulain arviointiin ja toivomuksiin paremmista kaupallisista ehdoista. Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin laissa tarkoitetuille toimivaltaisille viranomaisille velvoite julkaista lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot. Velvoite koskisi sekä 181 §:ssä tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia, että 182 §:ssä tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Lippuyhteistyötä koskevien sopimusehtojen tulisi olla oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

Jokainen laadittava sopimus on kuitenkin yksilöllinen. Sopimusehdoissa voi olla yksilöllisiä erityispiirteitä, joita ei ole tarkoituksenmukaista julkaista sellaisenaan. Mikäli sopimusehtoja tulee julkaista toimivaltaisen omilla verkkosivuilla, asetukseen olisi hyvä tarkentaa, että kyseessä on yleiset sopimusehdot. Yleisten sopimusehtojen julkaiseminen tulisi sisältää ainakin keskeisimmät ehdot, joilla toimivaltainen viranomainen voi ryhtyä lippuyhteistyöhön.

Kilpailulainsäädäntö kieltää kilpailevien yritysten väliset keskinäiset sopimukset ja menettelytavat, jotka voivat rajoittaa yritysten välistä kilpailua eikä määräävää markkina-asemaa saa käyttää väärin. Julkisten toimijoiden osalta on olemassa hallinto- ja hankintasäädännössä määritellyt velvoitteet, millä ehdoin palveluja voidaan hankkia markkinoilta ja että kaikkia julkisen hallinnon kanssa asioivia on kohdeltava tasapuolisesti ja syrjimättömästi. Joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskee hankintalainsäädännön lisäksi palvelusopimusasetuksen määrittämät ehdot julkisen rahan käytöstä markkinaan puuttumisessa.

Siten hallituksen esitykseen tehdyt kirjaukset velvoitteista toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille ovat päällekkäisiä esimerkiksi hallintolain, palvelusopimusasetuksen, hankintalain ja julkisuuslain kanssa ja siten tarpeettomia. Selvityksissä ei ole tunnistettu viranomaisten jo tekemää yhteistyötä sopimusehtojen yhtenäistämiseksi ja selvityksistä on nostettu esille yksityisten toimijoiden toiveet ja vaatimukset paremmista kaupallisista ehdoista. On hyvä tunnistaa, että tehdyt kirjaukset ovat ristiriidassa muiden julkista toimintaa ja julkisen rahan käyttöä koskevan sääntelyn kanssa.

Nousukorvaussopimuksia säätelee palvelusopimusasetuksen säännöt julkisen rahan käytöstä. Toimivaltaisilla joukkoliikenneviranomaisilla on ymmärrystä yritysten toiveille, mutta käytännössä liikutaan toiminnan sääntöjen harmailla alueilla, eikä avoimuus ja julkaisuvelvoite tältä osin lisää

viranomaisten liikkumavaraa ja rohkeutta yhteistyössä. Nousukorvaussopimusten tekemiseen tarvittaisiin joukkoliikenneviranomaisen kokemusten mukaan lainopillista neuvontaa ja kertausta valtion viranomaisten sekä julkisen tuen käytön asiantuntijoiden antamana.

Sopimusvapauden periaatteen mukaan oikeustoimikelpoiset henkilöt voivat vapaasti tehdä keskenään toisiaan velvoittavia sopimuksia. Sopimusvapauteen sisältyy sopimusten sisältövapaus, muotovapaus ja päätäntävapaus. Liikennepalvelulain eri vaiheissa säädettiin henkilöliikennepalveluihin kaikille sopimuspakko, minkä oikeutus perustui siihen, että kaikkia toimijoita koskee samat ehdot ja jokaisella yhtäläinen mahdollisuus myydä toisten lippuja.

Liikenneasioiden rekisteriä ja muuta tietojenluovuttamista koskevat ehdotukset 197 §, 203 a §, 227 §, 228 § ja 231 §

-

Muut huomiot

Muut mahdolliset huomionne

-

Matinniemi Kaisu
Kuopion kaupunki

Venesjärvi Kim
Kuopion kaupunki / Kuopion seudun joukkoliikenne - Henkilökuljetus- ja
joukkoliikennesikkö