|  |  |
| --- | --- |
| Liikenne- ja viestintäministeriö PAO/ Markkinayksikkökirjaamo@lvm.filiikennekaari@lvm.fi  |  |

LVM/905/03/2017

**Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

Liikenne- ja viestintäministeriö on 27.4.2017 pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Ministeriö pyysi kiinnittämään erityistä huomiota esityksen arvioituihin vaikutuksiin. OP Ryhmä kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja esittää huomioinaan seuraavaa:

Pidämme hyvänä ehdotuksena sitä, että siirrytään useasta erillisestä rekisteristä tietovarantomalliin, jossa tiedot ovat kootusti yhden rekisterin pitäjän vastuulla. Samalla Liikennevirastolle asetetaan velvoite avata saamansa tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä käyttäjiä, eikä liike- tai ammattisalaisuutta vaaranneta. Tämä edesauttaa digitaalisten lisäpalveluiden syntymistä massadatan päälle.

Laki liikenteen palveluista pyrkii edistämään Liikkuminen palveluna (MaaS) –palveluekosysteemin toimintaedellytyksiä. Koko MaaS-ajattelu perustuu avoimille rajapinnoille ja tämä kehitys on sinänsä kannatettavaa.

Lain perusteluissa on kuvattu lähinnä datan avaamisen hyötyjä, kuten uusia toimintaedellytyksiä uusille toimijoille. On kuitenkin pidettävä mielessä ja arvioitava myös datan avaamisesta mahdollisesti aiheutuvia haittoja. Avoin data mahdollistaa täysin uusien digitaalisten toimijoiden toimintaedellytykset, kun he voivat hyödyntää fyysisten liikkumispalveluiden tuottajien tarjontaa (mm. taksit ja yhteiskäyttöautot). Datan avaaminen vie samalla yksinoikeuden sen hyödyntämiseen datan tuottajana toimivalta palvelun tuottajalta. On hyvä huomioida, että juuri liikkumispalveluiden data saattaa olla osa uuden liikkumispalvelun liiketoimintamallia. Tämä on todennäköistä etenkin Suomessa, jossa uusien liikkumispalvelujen markkina on vielä pieni. Uudella lainsäädännöllä ei saa lisätä markkinan epävarmuutta ennestään ja heikentää investointihalukkuutta.

Esityksen mukaisesti uudella lainsäädännöllä pyritään lisäämään liikennemarkkinoiden kilpailua ja sitä, että markkinoilla toimisi useampia liikkumispalveluita yhdistäviä MaaS-operaattoreita. Kannatamme tätä pyrkimystä. Samalla on kuitenkin estettävä tilanne, jossa digitaalisena välittäjäpalveluna toimiva MaaS-operaattori pystyisi merkittävän markkina-asemansa avulla vaikuttamaan fyysisen liikennepalvelun tarjoajan hinnoitteluun ja tätä kautta liiketoimintamahdollisuuksiin niitä heikentävästi. Fyysisen liikennepalvelun tuottaja tarvitsee kannattavan tuloksen investointien ja operatiivisten kulujen kattamiseksi. Kannattavan liiketoiminnan edellytysten varmistaminen on kaikkien etu, myös MaaS-operaattoreiden, jotka käyttävät näitä palveluita raaka-aineenaan.

MaaS-kehityksen pyrkimyksenä on tehdä Suomesta globaali liikkumisen edelläkävijä. Suomen tulee siis varmistua siitä, että suomalaiset liikennemarkkinaolosuhteet luovat kiinnostavan toimintaympäristön myös globaaleille toimijoille, sillä Suomi ei muutoin pienuutensa vuoksi ole globaaleille toimijoille kiinnostavimpia laajentumiskohteita. On siis huolehdittava, ettei esimerkiksi liiallisilla datan avaamisvaatimuksilla heikennetä suomalaisen liikennemarkkinan houkuttelevuutta globaalissa vertailussa.

Lisäksi muistutamme, että lain valmistelussa pitää ottaa huomioon kaikenlaiset tulevaisuuden liikkumisen palvelut ja liiketoimintamallit. Näitä voivat olla esimerkiksi modernit kimppakyydit, muut vertaispalvelut, ihmisten ja tavaroiden kuljettaminen, erilaiset pysäköinnin ratkaisut sekä monet muut liikkumisen palvelut. Lain soveltamisen tulee olla ymmärrettävää ja tarkoituksenmukaista myös näitä edellä mainittuja palveluita kohtaan.

**OP Osuuskunta**

Jukka Ruuskanen Terhi Valtonen

Senioriasiantuntija, edunvalvonta Edunvalvontapäällikkö, vahinkovakuutus