

8.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo.lvm.fi  
liikennekaari@lvm.fi

Lausuntopyyntö LVM/905/03/2017

**Oulun seudullisen joukkoliikenneviranomaisen lausunto; Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitysluonnos on saatavilla ministeriön verkkosivuilla osoitteessa [www.lvm.fi/lausuntopyynnot](http://www.lvm.fi/lausuntopyynnot). Lausuntoa on pyydetty 1.6.2017 mennessä. Oulun seudullinen joukkoliikenneviranomainen on pyytänyt lausunnon valmisteluun lisäaikaa 15.6.2017 saakka. Lisäaikaa on myönnetty 8.6.2017 saakka. Lausunto toimitetaan ministeriölle luonnoksena, koska lausunnon valmisteluun annetun ajan puitteissa ei ole ollut mahdollisuutta toimittaa lausuntoesitystä päätösvaltaisen toimielimen käsiteltäväksi.

Esitys on toinen osa nk. liikennekaarihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Ensimmäisen vaiheen laki on nimetty laiksi liikenteen palveluista.

Ensimmäistä vaihetta laajempi velvoite yhdistämispalvelujen liiketoiminnan toteuttamiseksi tehtäisiin niin, että henkilö voisi sallia sen, että yhdistämispalveluja tarjoava yritys asioisi hänen puolestaan hänen käyttäjätileillään eri liikkumispalveluyritysten palveluissa, jolloin yhdistettyjen palvelujen tarjoajan käytössä olisi asiakkaan käyttäjätileihin liittyvät tuotteet ja alennukset.

Lausuntopyynnössä pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota esityksen arvioituihin vaikutuksiin ja omalta osaltaan täydentämään, korjaamaan tai vahvistamaan arvioita. Lausunto pyydetään toimittamaan sähköisesti osoitteisiin [kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi) sekä [liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi).

Oulun seudullinen joukkoliikenneviranomainen kiinnittää lausunnossaan huomiota puolesta-asiointiin. Lausuntonaan Oulun seudullinen joukkoliikenneviranomainen toteaa kunnioittaen seuraavaa:

8.6.2017

**Lausunto**

Liikennekaarihankkeen yksi johtoajatus on ollut purkaa Suomi-lisiä ja sujuvoittaa säädöksiä. EU palvelusopimusasetuksen mukaan joukkoliikennettä järjestäville viranomaisille on liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa lisätty muusta EU-lainsäädännöstä poikkeavia kansallisia maksujärjestelmävaatimuksia kuten kertalipun myyntivelvoite matkaketjuille ja tunnistepohjainen maksujärjestelmä. Näiden tarkempi määrittely ministeriön käynnistämänä ja käytännössä Viestintävirastolle tehtäväksi annettuna valmistunee vasta lain voimaantuloon 1.1.2018 mennessä.

Matkaketjujen edistäminen on kannatettava tavoite ja ensimmäisen vaiheen kertalipun myyntivelvoite antaa tähän toimijoille riittävän velvoitteen. 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. Oulun seudullisen joukkoliikenneviranomaisen näkemys on, että yhteistyön tulee olla aina sopimusperusteista.

**Lain III osan 2. luvun 2 a Puolesta-asiointi**

Lain III osan 2. "Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus" luvun 2 a § "Puolesta-asiointi" tulee poistaa lakiehdotuksesta.

Uusia "Suomi-lisiä" palvelusopimusasetuksen mukaiselle joukkoliikennepalvelujen järjestämiselle ei tulisi enää säätää. Puolesta-asiointin järjestäminen olisi päällekkäinen järjestelmä ja velvoite sopimusperusteisen yhteistyön kanssa.

MaaS -yhteistyön osalta Oulun seudullisella joukkoliikenneviranomaisella tulee olla mahdollisuus kehittää palvelutarjontaa asiakkaidensa eduksi omista liikennejärjestelmä- ja ympäristötavoitteista lähtien ja valita yhteistyökumppanit siten, että tavoitteet toteutuvat. Kaupallisen yhteistyön tulee tapahtua sopimusperusteisesti kaikkia sopimusosapuolia hyödyttäviä ratkaisuja hakien. Koska lippuyhteistyöhön liittyy rahaliikennettä, on välttämätöntä, että osapuolet ovat sopimussuhteessa keskenään. Julkisen palvelutoiminnan myynnin ja palvelun käytön kirjausketjun pitää olla aukoton liiketapahtuman tapahtumahetken kirjauksesta tilinpäätökseen. Sopimuksissa on mahdollista ottaa kantaa vastuisiin ja tietoturvaan. Henkilörekisterinpitäjien velvollisuuksiin kuuluu henkilötietolain ja tietosuoja-asetuksen mukaan sopia henkilörekisteriin sisältyvien henkilötietojen käsittelystä, mitä käytännössä kolmannen osapuolen päästäminen käyttäjätileille tarkoittaisi.

Kunnat ja niiden joukkoliikenneviranomaiset tekevät yhteistyötä alan toimijoiden kanssa lippu- ja maksujärjestelmiin ja muuhun matkaketju- ja palveluyhteistyöhön liittyen, myös kehitystyöhön panostetaan paljon. Tämän tulee jatkossakin tapahtua sopimusperusteisesti, jolloin roolit ja vastuut ovat selkeät. Ei tule luoda pakottavaa lainsäädäntöä kuten nyt ehdotetaan. Se voi johtaa epätarkoituksenmukaisiin ja kalliisiin ratkaisuihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole tehnyt arviointia erilaisten MaaS -palveluyhdistelmien liikennejärjestelmävaikutuksista säätäessään lakeja MaaS -palveluiden

8.6.2017

liiketoimintaympäristön luomiseksi. Kaikilla yhdistämis- tai liikkumispalveluiden tarjoajilla ei tule olemaan yhteneväiset tavoitteet kaupunkien liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden kanssa. Yhdistämispalvelujen kautta tarjotut palvelut voivat esimerkiksi lisätä ajoneuvojen liikennesuoritetta kaupunkien keskustoissa. Lähtökohtaisesti markkinaehtoisessa toiminnassa edistetään sellaista myyntiä, josta yhdistämispalvelun tarjoaja saa eniten liikevoittoa – ei kaupungin liikennejärjestelmätavoitteista lähtien. Toisaalta MaaS -palveluja ei todennäköisesti kaikkialle Suomeen synnykään, joten pakottaville maksujärjestelmä- ja asiointivaatimuksille ei ole perusteita erilaisissa olosuhteissa.

Suomen joukkoliikennematkoista suurin osa tehdään kaupunkiseuduilla, joissa kaupungit subventoivat joukkoliikenneviranomaisten järjestämää ja kilpailuttamaa joukkoliikennettä, koska joukkoliikenne on olennainen osa kaupunkiseudun päivittäistä toimivuutta ja elinvoimaisuutta. Tulee luottaa siihen, että viranomaiset tunnustavat paikalliseen ja oman paikkakunnan kaukoliikenteen matkustukseen ja seudulliseen liikennepalvelutarjontaan liittyvät synergiat eri kulkumuotojen kanssa. Mikäli samaan aikaan vaikkapa markkinaehtoisesti kaukoliikenteen palveluja tarjoavien yritysten intressit ovat samanlaiset, yhteistyötä syntyy. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen asiakkailla ei ole esityksen mukaista puolesta-asiointiin toivetta. Puolesta-asiointiin järjestämisen hyöty ja arvioitu käyttäjämäärä olisi useimmiten marginaalinen kaupunkiseutuviranomaisten itse tunnistamien liikennepalvelujen kysyntää lisäävien kehittämistoimien rinnalla.

Viime vuosina Oulun joukkoliikenne on omilla kehittämistoimillaan kyennyt merkittävästi vaikuttamaan matkustajamäärien kasvuun. Muun muassa lippujärjestelmän kehittämisen, reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän käyttöönoton sekä asiakaslähtöisen liikennesuunnittelun vaikutuksista matkustajamäärässä on havaittavissa noin kymmenen prosentin luokkaa oleva vuosittainen kasvutrendi, joka näyttäisi jatkuvan edelleen samansuuntaisena.

Oulun joukkoliikenne tarjoaa jo nykyisin hyvät liityntäyhteydet kaukoliikenteeseen ajamalla reittejä keskeisten kaukoliikenteen terminaalien kautta. Suuri osa kaukoliikenteen matkoista on kertaluonteisia, jolloin liikennepalvelulain ensimmäisen vaiheen kertalipun myyntivelvoitetta voidaan pitää asiakkaiden kannalta riittävänä toimena lippujärjestelmäintegraation osalta. Suurin osa säännöllisestä kaukoliikenteen matkustuksesta Oulun seudulla rajoittuu Oulun seudullisen joukkoliikenneviranomaisen toimialueen sisälle. Markkinaehtoisella liikenteellä on nykyisinkin mahdollisuus liittyä seudullisen viranomaisen lippujärjestelmään, jolloin kaukoliikenteen säännöllisten matkustajien käytettävissä on samalla arvo- tai kausilipulla jatko-yhteyksinä kaikki toimivaltaisen viranomaisen järjestämät yhteydet.

Viranomaisten joukkoliikenne on voittoa tavoittelematonta toimintaa. Lakimuutoksilla siitä tehdään kolmansien osapuolten liiketoimintaa. Suomessa on kokonaan pohtimatta, voidaanko verovaroin luotu palvelu alistaa liiketoiminnan välineeksi.

Viranomaisille ei tule asettaa velvoitetta järjestää puolesta-asiointia. Joukkoliikenteen järjestäjillä ei ole myöskään pankkialan kaltaisia resursseja monenlaisten tietosiirto-

8.6.2017

järjestelmien rakentamiseen. Ajatusta pankkialalle kehitetystä maksupalvelu-direktiivistä (PSD2) ei ole mahdollista siirtää suoraan liikennealalle ottamatta huomioon muun muassa valvontaan ja asiakkaiden tietosuojaan liittyviä kysymyksiä. Maksupalveluissakin kyse on vasta valmistelussa olevasta lainsäädännöstä, jota ei ole sovellettu käytäntöön.

Esitys lisäisi hallinnollista taakkaa. Puolesta-asioinnin pystyttämiseen ja ylläpitoon tarvittaisiin merkittävä määrä henkilötyötä. Ei ole varmuutta, millä keinoin tarkistetaan, että puolesta-asioija on aidosti yhdistämispalvelujen tarjoaja, eikä olisi tapaa tai oikeutta valvoa, miten ja mihin tarkoitukseen puolesta-asioija asiakastililtä saamiaan henkilö-, tuoteosto- ja käyttötietoja käyttäisi. Keskitettyä menettelyä, yleistä standardia tai toimijoiden sertifiointia ei ole tieliikennepalvelujen toimialalla. Yhdistämispalvelujen tarjoaminen ei myöskään ole luvanvaraista.

Markkinaehtoisten liikennepalvelujen kehittymisen kannalta ja pienten yritysten näkökulmasta puolesta-asioinnin kaltaiset teknologiavaatimukset tai datan avaamiseen liittyvät vaatimukset saattavat olla este liikennepalvelujen syntymiselle. Uusien liikkumispalvelujen markkina on vielä pieni, MaaS -asiakkaiden määrä pieni ja liikennepalvelulain ensimmäisen vaiheen säädösten sujuvoitumisen vaikutukset uusien liikennepalvelujen syntymiseen vasta aluillaan. Suurimman liiketoimintariskin uusien fyysisten liikkumispalvelujen kehittämisestä ja tarjoamisesta kantaa palvelun perustava taho. Lakiin kirjattavilla puolesta-asioinnin kaltaisilla tietorajapintavaatimuksilla ei tulisi korottaa markkinoille tulon kynnystä.

Liikennepalvelulain toista vaihetta valmistellaan kireällä aikataululla. Lausuntoaika päättyy kesäkuun alussa ja ministeriön on tarkoitus antaa hallituksen esitys jo kesäkuussa. Lainvalmistelun tason kannalta kiireinen aikataulu on riski, sillä lakiluonnos sisältää ehdotuksia, jotka muuttaisivat markkinoita ja toimijoiden velvollisuuksia olennaisella tavalla. Lain vaikutuksia, mukaan lukien eri toimijoille aiheutuvat kustannukset, ei ole selvitetty. Kireässä lausuntoaikataulussa ei myöskään tule antaa vaikutusarvioiden tekemistä lausujien tehtäväksi.

Oulussa 8.6.2017

Edwin 't Lam  
JoukkoliikennepäällikköValmistelija:  
Anu Eloranta  
Joukkoliikennesuunnittelija p. 044 703 2131

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö