



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Katsaus lippu- ja maksujärjestelmäselvityksiin

Hallitusohjelman henkilöjuna-
liikenteen toimenpiteiden valmistelua
tukeva työryhmä 6.5.2025

RAREn lippu- ja maksujärjestelmäselvitykset

- ▶ Comparative review of ticketing and sales (Vectura Advisory Ltd)
- ▶ Selvitys lippujärjestelmästä markkinoille pääsyn esteenä (professori Petri Kuoppamäki, OTT)
- ▶ Selvitys lippu- ja maksujärjestelmävaihtoehtoista valtion ostopöytäliikenteessä (WSP Finland Oy)
- ▶ Selvitys lippu- ja maksujärjestelmistä sekä matkustajainformaation tulevaisuuden vaihtoehtoista

Comparative review of ticketing and sales 1/2

- Selvitys viiden eri Euroopan maan (Ruotsi, Norja, Saksa, Iso-Britannia ja Tsekki) lippu- ja maksujärjestelmätoteutuksista osoitti, että käytössä on erilaisia malleja ja lähestymistapoja:

There are a wide range of different models observed. The future model for Finland needs to be aligned with policy objectives for rail, and with clear responsibilities for delivery and funding.

Responsibility for central back office infrastructure has been established with an independent business in three of the countries

PSO (contracted) services and commercial services have very different requirements for their ticketing and sales model

The need for an operator neutral sales platform to enable fair competition needs assessing, along with supporting regulation and governance requirements

Funding models need to consider separately: Cost of sales; back office infrastructure; data file provision; system investment and upgrades

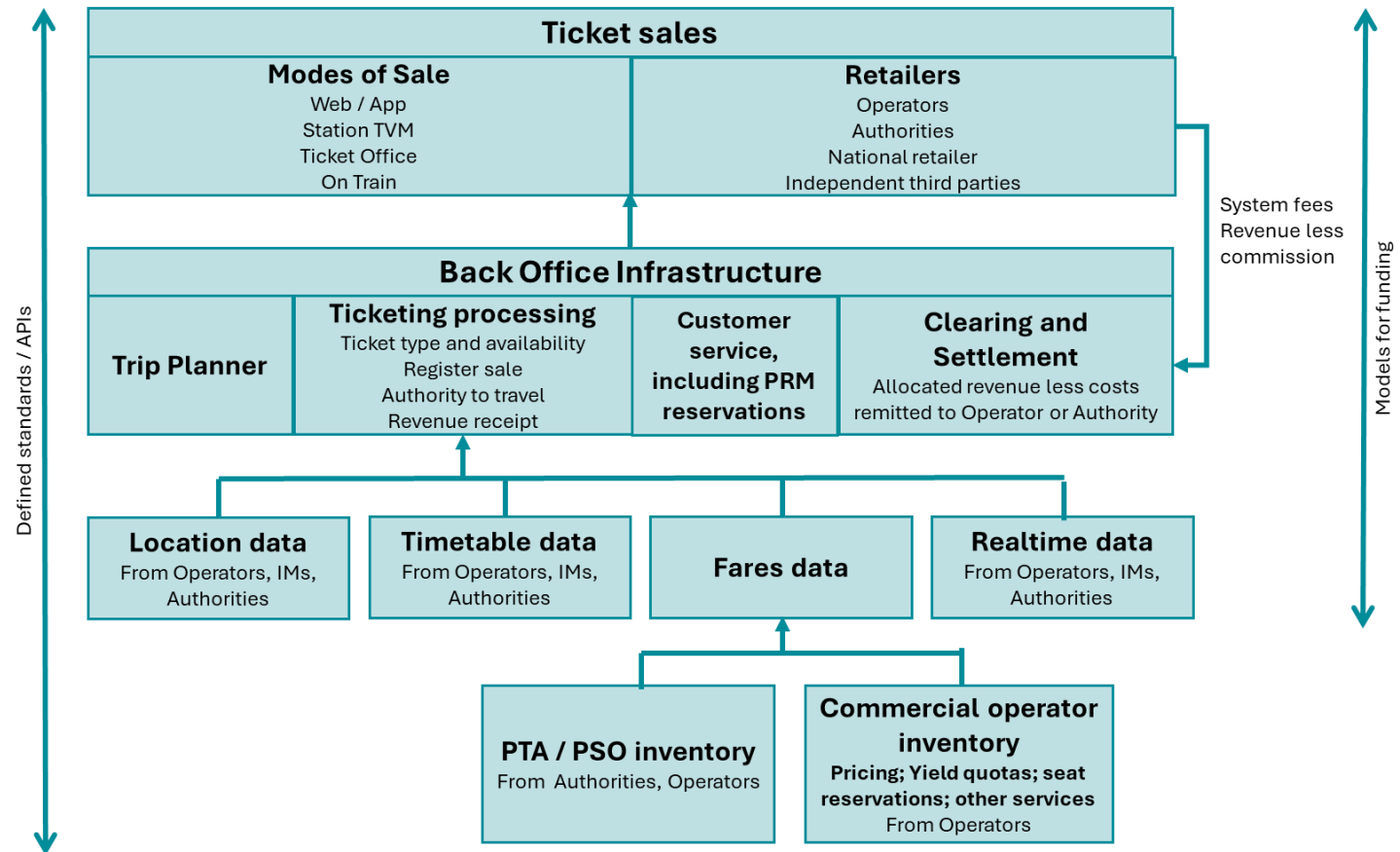
Responsibility for defining (e.g.) ticket availability, data standards, and multi-modal integration needs to be clearly set out

In most instances there remains an ongoing requirement for the Authority to fund certain investments in new system requirements

- Lippu- ja maksujärjestelmämalli tulisi huomioida ostojunaliikenteen palveluista ja rahoituksesta päätettäessä: Viranomaisella vastuuta lippu- ja maksujärjestelmään liittyvien palvelujen ja asiakaspalvelun määrittelyssä, rahoitusmalli, integraatio laajemmin joukkoliikennejärjestelmään (matkaketjut)
- Lippu- ja maksujärjestelmän tulisi helpottaa kilpailua ja markkinoiden avaamista, joko erottamalla tämä toiminta puolueettomaksi organisaatioksi tai selkeällä sääntelyllä puolueettomuuden varmistamiseksi

Comparative review of ticketing and sales 2/2

- ▶ Responsibility for central back office infrastructure has been established with an independent business in Sweden, Norway and the UK. In each country, there has been a **clear policy decision to organise the rail sector to create these independent central back offices.**
- ▶ The separation of core components of back office infrastructure away from the legacy operator, through the **establishment of a separate business to manage this activity, has created a (broadly) operator neutral model**, however there are important differences in the scope and responsibilities of each of the organisations.



Kuva. Yksinkertaistettu esimerkki operaattorineutraalin lippu- ja maksujärjestelmän ydinosista

Selvitys lippujärjestelmästä markkinoille pääsyn esteenä (1/3) – juridinen selvitys

Teknisten vaatimusten ja vaadittavien muutosten kannalta on olennaista, että

- ▶ Lippu- ja maksujärjestelmän vaatiminen ei luo estettä rautatieliikenteen operoinnin markkinoille tulolle ja kilpailulle; ratkaisuiden tulisi pikemminkin edesauttaa kilpailua ja asiakaskokemuksen kehittämistä.
- ▶ Lippu- ja maksujärjestelmä on teknisesti modulaarinen, jossa asiakkaalle näkyvä käyttöliittymä on vain pintakerros. Toimiva lippu- ja maksujärjestelmä on kokonaisuus, joka vaatii paljon taustajärjestelmiä ja laitteita, jotka ovat maantieteellisesti kaukana toisistaan.
- ▶ Toimivat ja esteettömät matkaketjut vaativat tekniikan lisäksi laajoja neuvotteluja ja yhteistyösopimuksia muiden eri lippu- ja maksujärjestelmätoimijoiden kanssa.

Muodostaako kilpailutusmalli, jossa valittavan rautateiden henkilöliikenteen operaattorin odotetaan vastaavan myös lippu- ja maksujärjestelmän toimittamisesta, markkinoille tulon esteen? (2/3)

- ▶ Erityisesti jos liikennöintipalveluiden ja lippujärjestelmän sisällyttäminen samaan hankintaan operoinnin kanssa suosii kotimaista operaattoria, voidaan siihen puuttua hankintalainsäädännön perusteella.
- ▶ Vaikka hankintalainsäädäntö sallii hankintojen yhdistämisen, saattaisi se olla tekijä, joka ei edesauttaisi tehokkaan kilpailun syntymistä Suomen rautatiemarkkinoille.
- ▶ Suomen rautatiemarkkinoille tulon esteet ovat korkeat, ja kilpailuttamisessa kannattaa välttää toimenpiteitä, jotka saattaisivat tehdä alalle tulosta vähemmän houkuttelevaa. Lippujärjestelmän operaattorihallinnasta saattaisi aiheutua komplikaatioita seuraavilla tarjouskierroksilla. Jos kilpailuttamisessa keskitytään operointiin ja tukipalveluihin, marginaalit niissä ovat pieniä.
- ▶ Myös bruttomallin valitseminen kilpailuttamismalliksi (mikäli tähän lopulta päädytään) tukee sitä, että lippu- ja maksujärjestelmä hankitaan erikseen.
- ▶ Riski syrjinnästä on erityisen suuri, jos hankintatapa suosii kansallista toimijaa.
- ▶ Kansallisia markkinoita hallitsevilla rautatieyrityksillä on yleinen kannustin pyrkiä estämään kilpailun lisääntyminen entisillä monopolitoimialoilla, koska kilpailun lisääntyminen leikkaa katteita. Tästä näkökulmasta lippu- ja maksujärjestelmät kannattaisi järjestää siten, että pääsy niihin olisi oikeudellisesti ja tosiasiallisesti mahdollisimman vapaata.

Johtopäätös lippu- ja maksujärjestelmän osalta (3/3)

*”Analyysin ja tähän mennessä saadun aineiston perusteella **selvityksen laatija suosittaa lippu- ja maksujärjestelmän hankkimista erikseen.** Näin saadaan turvattua selkeämpi kilpailuasetelma. Tällä turvattaisiin mahdollisimman yhdenmukaiset kilpailuolosuhteet eri tarjouskierroksilla.”*

”Johtopäätöstä on syytä tarkastella uudestaan siinä vaiheessa, kun on tehty päätös kilpailuttamistavasta (brutto- vai nettomalli), kun on selvillä mitä reittejä tullaan kilpailuttamaan ja kun tarjouskilpailulle asetettavat konkreettiset ehdot alkavat hahmottua.”

”Kilpailuoikeus on hyvin spesifinen oikeudenala, jossa yksityiskohdat ratkaisevat analyysin lopputuloksen. Tämän vuoksi kilpailuttamismallit on syytä käydä läpi konkreettisemmin siinä vaiheessa, kun valmistelussa ollaan pidemmällä.”

Selvitys lippu- ja maksujärjestelmävaihtoehtoista valtion ostojunaliikenteessä *(työ kesken)* 1/2

- ▶ Työn aikana toteutettiin markkinavuoropuhelu (ei virallinen hankintaan tähtäävä) lippu- ja maksujärjestelmätoimittajille sekä rautatieliikenteen operaattoreille toimijoiden näkemyksien tunnistamiseksi.
 - ▶ Asiakaslähtöisyys ja tunnistepohjaisuus korostuivat
 - ▶ Helppokäyttöiset digitaaliset myyntikanavat tärkeitä kehittää - perinteisten maksutapojen käyttö on vähentynyt, mutta kaikkien asiakasryhmien palvelu on tärkeää. Poikkeus- ja häiriötilanteiden hallinnassa korostuvat digitaaliset kanavat, joissakin tilanteissa tarvitaan asiakaspalvelua.
 - ▶ Keskeisiksi toimintaperiaatteiksi tunnistettiin modulaarisuus, standardien ja open sourcen soveltaminen
 - ▶ Suomen ostojunaliikenteen markkina-alueet tunnistettiin hyvin erilaisiksi, minkä vuoksi välttämättä yksi ratkaisu ei sovi kaikkiin ostojunaliikenteen palveluihin

Selvitys lippu- ja maksujärjestelmävaihtoehtoista valtion ostojunaliikenteessä *(työ kesken)* 2/2

- ▶ Työssä muodostettu kolme toteutusskenaariota lippu- ja maksujärjestelmän toteuttamiseksi valtion ostojunaliikenteessä:
 - ▶ Skenaario 1: Valtio hankkii valtion kilpailuttamaan junaliikenteeseen lippu- ja maksujärjestelmän
 - ▶ Skenaario 2: Valtio hankkii yläkerroksen lippu- ja maksujärjestelmän, jonka kautta on ostettavissa operaattoreiden ja alueellisten viranomaisten lipputuotteet.
 - ▶ Skenaario 3: Alueellisten viranomaisten lippu- ja maksujärjestelmät lähijunaliikenteessä sekä operaattorin lippu- ja maksujärjestelmä kauko- ja yöjunaliikenteessä.
 - ▶ a) Waltin lippu- ja maksujärjestelmää laajennettaisiin varsinkin alueilla, joissa Waltilla on nykyisin toimintaa tai b) esim. HSL:n ja Nyssen lippu- ja maksujärjestelmää laajennettaisiin lähijunaliikenteeseen
- ▶ Lippu- ja maksujärjestelmäinvestoinniksi on arvioitu noin 10–20 milj. euroa ja ylläpitokustannuksiksi 0,5–2,0 milj. euroa/vuosi. Kustannuksiin vaikuttaa myös, millä tavoin esimerkiksi asiakaspalvelu järjestetään ja minkä laajuinen järjestelmä hankitaan.
- ▶ Skenaarion valinnalla on vaikutus myös tuleviin kilpailutuskierroksiin

Selvitys lippu- ja maksujärjestelmistä sekä matkustajainformaation tulevaisuuden vaihtoehtoista

- ▶ Selvityksen tarkoituksena koostaa selkeään muotoon aikaisempien selvityksien tuotokset nykytilasta sekä muodostaa 2-5 vaihtoehtoista pidemmän aikavälin ratkaisua tukemaan valtion päätöksentekoa valtion roolista
 - ▶ Selvitys kattaa rautatieliikenteen lisäksi valtion hankkiman bussiliikenteen
- ▶ Aikaisemmissa selvityksissä on tunnistettu kolme vaihtoehtoa, joita jatkojalostetaan:
 - ▶ Valtion hankkii lippu- ja maksujärjestelmä
 - ▶ Lippu- ja maksujärjestelmä on aina operaattorin vastuulla
 - ▶ Välimallin ratkaisu (tähän tuotetaan vähintään 2 vaihtoehtoa)
- ▶ Selvityksessä kuullaan laajalti sidosryhmiä ja kuullaan heidän näkemyksiä ja toiveita valtion roolista sekä matkaketjujen kehittämisestä Suomessa

Kiitos!