

Asia: VN/12230/2024

Hallituksen esityksen luonnos laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Matkahuolto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitysluonnokseen laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyvistä laeista. Matkahuollon lausunto on laadittu Matkapalvelut -liiketoiminnan näkökulmasta, ja koskee multimodaalisia matkatietoja ja liikennejärjestelmän perustietopalvelua joukkoliikenteeseen liittyen.

Lausunto kohdistetaan tarkemmin sitaattien kohtiin lakiehdotuksen arvioiduista vaikutuksista.

”Merkittävimmät vaikutukset arvioidaan olevan valtio-osapuolen toimijoiden roolien kirkastamisella ja kansallisten yhteyspisteen ylläpitäjän tehtävän osoittamisella suoraa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi.

Yhdessä ehdotetut tehtävät tukevat toisiaan ja niillä vaikutetaan erityisesti eri toimijoiden mahdollisuuksiin kehittää ja hyödyntää liikennetiedonhallinnan prosessia kustannustehokkaasti.”

...

”Selvityksen mukaan liiketoimintapotentiaalia on jonkin verran myös multimodaalisissa henkilöliikennepalveluissa.... Toisaalta liiketoiminnan haaste on älykkään liikenteenohjauksen ratkaisujen skaalattavuus. Kannattava liiketoiminta vaatii toimivien ja skaalattavien palvelukokonaisuuksien luomista.”

Matkahuolto on asiasta samaa mieltä, ja toivoo liikennetiedonhallinnan prosessien kehittyvän sille tasolle, että se mahdollistaa liiketoimintakriittisten palveluiden ja prosessien kehittämisen ja operoinnin matkustuksen ja joukkoliikenteen liikennöinnin tarpeisiin.

Fintrafficin alusta käsittää monilta osin päällekkäisiä ja osin kilpailevia toiminnallisuuksia suhteessa Matkahuollon matkatietoalustaan. Julkisesti rahoitettavan maksuttoman toiminnan laajentaminen heikentää entisestään edellytyksiä markkinaehtoisten, maksullisten matkatietopalveluiden tarjoamiseen ja samalla kiristyvät lakivaatimukset edellyttävät investointeja järjestelmien kehitykseen.

Kannattava liiketoiminta todellakin vaatii toimivien ja skaalattavien palvelukokonaisuuksien luomista. Joukkoliikenteen toimialaa, myös liiketoimintakriittisiä liikennöinnin ja matkustuksen tarpeita palvelevia skaalattavia matkatietopalvelukokonaisuuksia olisi selvästi kannattavinta luoda jatkossa Fintrafficin rajattuja tarpeita palvelevan alustan päälle. Tämä edellyttäisi nykyistä merkittävästi syvempää kehitysyhteistyötä ja integroitumista myös yksityisten toimijoiden, kuten Matkahuollon kanssa. Fiksulla julkisen ja yksityisen yhteistyöllä rakentuu varmimmin ja nopeimmin aidosti yhteentoimiva ja laadukas matkatietopalvelukokonaisuus, järkevin investointitasoin ja maksimaalisin synergiaeduin.

”Ehdotuksien arvioidaan kohtelevan erikokoisia yrityksiä samalla tavoin. Ehdotuksilla pyritään selkeyttämään liikenteen tiedonhallintaa ja yhtenäistämään sitä koskevaa markkinaa. Yhtenäisillä markkinoilla ja yhtenäisin standardein pienien ja keskisuurien yritysten voidaan arvioida hyötyvät alhaisemmista toiminnan laajentamisen kynnyksistä ja ne voivat kilpailla suuryritysten kanssa tasavertaiselta pohjalta.”

Matkahuollon Matkapalvelut-liiketoiminta vastaa kokoluokaltaan jokseenkin pientä yritystä (henkilöstöä selvästi alle 50, vuosiliikevaihto hieman yli 10 M€). Matkahuolto palvelee yli 200 tilaajaa (liikennöitsijää, kuntaa ja viranomaista) perusmatkatietopalveluiden (pysäkki-, reitti- ja aikataulutiedot) tuottamisessa. Lakimuutosten, kiristyvän sääntelyn ja maksuttomien julkisesti tuotettujen palveluiden laajentumisen vaikutukset ovat Matkahuollolle lyhyellä jännteellä selvästi negatiivisia. Ne edellyttävät kehitystyötä ja investointeja, mutta heikentävät näkymiä investointien takaisinmaksun kannalta. Toimialaa kurittanut pandemia aiheutti Matkapalvelut liiketoiminnalla n. 10 miljoonan euron tappiot, jonka vuoksi Matkahuollon investointikyky on edelleen hyvin rajallinen.

Fintrafficin perustietopalveluiden kehityksessä ja ehdotettujen lakimuutosten välillisten vaikutusten osalta tulee huomioida Matkahuollon kaltaiset pienet toimijat, ja tukea heidän digitaalista transformaatiota uuteen, entistä säännellympään ja vahvemmin julkishallinnoituun ja -rahoitettuun toimintaympäristöön. Digitalisaation hyötyjen maksimointi edellyttää usein luopumista vanhoista toimintatavoista, prosesseista, tietorakenteista ja järjestelmistä.

Uuden rakentamiseksi tarvitaan aitoa yhteistyötä myös Matkahuollon kaltaisten pienten - vaikkakin kokoaan suurempien - yksityisten toimijoiden kanssa. Muutoksien myötä on mahdollisuutta karsia päällekkäisyyksiä (ja kustannuksia), tehostaa toimintaa ja parantaa tiedon tuottamisen prosesseja sekä tiedon laatua. Nykyinen, hyvin löyhä sidosryhmäyhteistyö nk. ”dataekosysteemin” ja sen

matkatietotyöryhmän kautta ei ole lähellekään riittävää tukeakseen aitoa win-win yhteistyötä ja mahdollistaakseen em. hyötyjen saavuttamisen.

On huomionarvoista, että Fintrafficin kanssa ei voi kilpailla tasavertaiselta pohjalta, ja Fintrafficille ehdotettu lisärahoitus vaikuttaa markkinaehtoisesta toimijan näkökulmasta suurelta. Nykyisessä yhteistyössä mm. matkatietotyöryhmässä asetelma on usein win-lose: yksityisten toimijoiden osaamisen, datan (mm. Matkahuollon tarkat ja validoidut pysäkkien sijaintitiedot) ja työpanoksen osalta vallitseva käytäntö on se, että nämäkin tulee luovuttaa maksutta (toimijan omalla kustannuksella) vapaasti käytettäväksi, tukemaan pääasiallisesti vain Fintrafficin julkisrahoitteista palvelukehitystä. Tämä lienee keskeisimpiä syitä sille, että matkatietotyöryhmän toimintaan on osallistunut hyvin vähän yrityksiä. Insentiivit, tuki ja rahoitus eivät kohdistu yksityisiin yrityksiin, vaikka julkisvetoisen kehityskulun negatiiviset, entisestään kasvavat vaikutukset olisivat liiketoiminnan kokoon nähden merkittävätkin.

”Myös velvoite ohjelmointirajapinnan käyttöönotosta säilyisi ennallaan ja selkeyttäisi tältä osin MMTIS-asetuksen sääntelyä. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä olisi jatkossakin velvollisuus tuottaa työkalua, jonka avulla myös nämä tiedot voitaisiin vaihtoehtoisesti toimittaa. Myös vaatimus siitä, että tietojen on oltava saatavilla vapaasti käytettäväksi pidettäisiin ennallaan. Tältä osin ei tehtäisi poikkeuksia, koska tietojen saatavuus maksutta ja ilman muita käyttörajoituksia on loppukäyttäjille tarjottavien matkaketjujen muodostamiseksi ja matkustuspalveluiden tarjoamiseksi olennaista. Muutokset näissä velvollisuuksissa merkitsisivät Suomessa nykytilassa olevan tilanteen heikentymistä.”

Staattisten MMTIS -tietojen osalta tietojen saatavuus maksutta ja ilman käyttörajoituksia on jo nykytilassaan jokseenkin ongelmaton. Dynaamisten ja reaaliaikaisten tietojen osalta tietojen toimittamisen kustannukset voivat kuitenkin kasvaa merkittävästi käyttömäärien ja rajapintakutsujen lisääntyessä. Näiden osalta linjaus maksuttomuudesta ja käyttörajoituksettomuudesta voi ajan myötä johtaa kohtuuttomaan kulujen kasvamiseen, toiminnallisiin haasteisiin ja tarpeettomaan kuormituksen kasvuun. Näiden rajapintojen ja tietojen osalta tulisi toimijoille antaa mahdollisuus tehdä tarpeenmukaisia määrällisiä rajoitteita rajapintojen käyttöön sekä mahdollisuus hinnoitella rajapintojen käyttö kustannusvastaavasti aiheuttamisperiaatteen mukaisesti. Vaihtoehtoisesti nämä kustannusvaikutukset tulee korvata toimijoilla tai pystyä siirtämään esim. Fintrafficille.

Lindqvist Petri
Oy Matkahuolto Ab

Kinnunen Tuomo
Oy Matkahuolto Ab - Matkapalvelut