

23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Pyydettyinä lausuntona luonnoksesta liikennekaareksi VR-Yhtymä Oy lausuu seuraavaa:

VR – kehittyviä joukkoliikenteen palveluja

VR on keskeinen joukkoliikenteen toimija Suomessa. VR:n matkustajaliikenne palveli 2015 yli 110 miljoonaa asiakasta raiteilla, asemilla ja bussiliikenteessä. Kaukoliikenteen palveluja käytti vuonna 2015 yli 11 miljoonaa matkustajaa ja lähiliikenteen junissa kulki vuonna 2015 yli 63 miljoonaa matkustajaa. Pohjolan Liikenteen linja-autoilla matkusti vuonna 2015 yli 35 miljoonaa matkustajaa. Pääkaupunkiseudun sopimusliikenteen osuus siitä oli yli 28 miljoonaa matkustajaa.

VR panostaa matkaverkkoihin ja digitaalisten palveluiden kehittämiseen. Niiden avulla VR haluaa helpottaa matkustamista ja tuodaan siihen uusia ulottuvuuksia. VR:llä on erittäin kattava jakeluverkosto sekä kotimaassa että kansainvälisesti. Verkkokauppa vr.fi houkuttelee noin 100 000 kävijää päivittäin ja VR Mobiili -sovellusta on ladattu noin 700 000 kertaa. Lippuja voi ostaa myös palveluasemilta, automaateista, junista, puhelinmyynnistä ja yhteistyökumppaneilta. Kaikki Suomen yli 600 R-kioskia myyvät VR:n junalippuja. VR:n digitaalisessa asiakkuusohjelmassa Veturissa on yli miljoona asiakasta. Veturilaisille on tarjolla erilaisia etuja sekä junissa että yhteistyökumppaneilta – lähiajan tavoitteena on tarjota entistä henkilökohtaisempia palveluita asiakkaiden käyttöön.

VR:n keskeiset näkemykset

VR kannattaa liikennekaaren pyrkimystä edistää liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Digitalisaation, automaation ja uusien innovaatioiden käyttöönoton tukeminen ovat kannatettavia tavoitteita. VR suhtautuu myönteisesti joukkoliikenteen lupien yksinkertaistamiseen ja sääntelyyn helpotuksiin.

VR pitää reitti-, aikataulu- ja kulkutietojen avaamista erittäin positiivisena. Tietojen avoin saatavuus hyödyttää sekä alan toimijoita että joukkoliikenteen asiakkaita. Samoin VR pitää matkaketjujen syntymistä tärkeänä ja haluaa itse aktiivisena toimijana olla mukana synnyttämässä uudenlaista joukkoliikennettä, jossa asiakas voi valita haluamansa reitin ja aikataulun lisäksi toimivan, eri liikennemuodoista syntyvän ketjun. VR:n mielestä matkaverkkojen kehittäminen ja ovelta ovelle -palvelut edistävät joukkoliikenteen toimivuutta – syntyessään markkinaehtoisesti.

VR pitää kuitenkin epäonnistuneena liikennekaariluonnoksen lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevia ehdotuksia. Lippu- ja maksujärjestelmien avaamisen ei tule perustua lain velvoitteisiin, vaan

23.5.2016

aina kaupallisiin sopimuksiin. Lakiluonnos on tältä osin puutteellisesti valmisteltu ja sen vaikutuksia ei ole riittävästi selvitetty.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

VR ehdottaa, että liikennekaaren III osan 2 luvun 2 §:ää muutetaan vähintään siten, että lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapinnan avaaminen perustuisi kaupalliseen sopimiseen. Velvoite lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta tulee poistaa.

Ehdotus vastaisi rautatieliikenteen EU-sääntelyä. EU-asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 1371/2007 (ja sitä koskeva komission tiedoksianto 2015/C 220/01) edellyttävät lippujen saataavuutta silloin, kun kaupalliset sopimukset sen mahdollistavat.

Siltä osin kuin liikennekaari edellyttää muutoksia lippu- ja maksujärjestelmiin, on joka tapauksessa huolehdittava esitettyä *pidemmän siirtymäajan* avulla siitä, että toimijoilla on mahdollisuus varautua ehdotettuihin muutoksiin.

Markkinaehtoiset matkaketjut

Lakiluonnoksen perustelujen mukaan tie- ja raideliikenteen toimijoille asetettava velvoite lippu- ja maksujärjestelmä myyntirajapinnan avaamiseen kertalipun ostamiseksi olisi välttämätöntä ehjien matkaketjujen muodostamisen mahdollistamiseksi. Tämä ei pidä paikkaansa, vaan lippu- ja maksujärjestelmiin liittyvän yhteistyön tulee perustua markkinaehtoiisiin, kaupallisesti perusteltuihin ratkaisuihin. Näitä on jo olemassa ja syntyy koko ajan lisää. VR:llä ja alan monella muullakin toimijalla on toimiva ja aktiivisesti kehittyvä lipunmyynti-, matkaverkko- ja kumppanuusverkosto, jonka kaupallisen kehittämisen tulee olla mahdollista myös tulevaisuudessa.

Esimerkkejä toimivista matkaketjuista löytyy paljon. VR:n kaukoliikenteen junalippuihin sisältyy mahdollisuus käyttää HSL:n lähiliikenteen junia osana lipun hintaa. Mistä tahansa Suomesta on junalla suora yhteys lentokentälle – yhdellä lipulla ilman lisämaksua. Jo joka neljäs Kehärataa lentokentän terminaaliin tulevasta matkustaa kaukoliikenteen lipuilla. Vastavasti Tampereen seudun paikallisliikenteessä on yhteistyötä. Toinen esimerkki on VR:n ja Finnairin yhteistyö Allegro-junien lipunmyynnissä. Finnairin lentolippuun on mahdollista yhdistää junajatkoyhteys Helsingistä Pietariin. Kolmas esimerkki on Matkahuollon kanssa tehtävään yhteistyöhön perustuva junabussi -palvelu. Sen avulla kaukoliikenteen yhdellä junalipulla voi kulkea juna- ja bussiyhteyden yhdistävän matkan. Soneran kanssa pilotoidaan parhaillaan taksi- ja junamatkan yhdistävää Reissu-sovellusta.

VR selvittää koko ajan uusia vastaavanlaisia ja laajempiakin yhteistyön muotoja kansainvälisestikin sekä on käynnistänyt teknisen rajapinnan avaamisen uusien matkaverkkoratkaisujen mahdollistamiseksi. Tavoitteena on laajentaa matkaverkkoja erilaisten kumppanien kanssa sekä olla

23.5.2016

mukana kehittämässä innovatiivisia liikenneverkkoratkaisuja esimerkiksi erilaisten matkustamisen kokonaispalvelun toimijoiden kanssa. Uusia kumppanuuksia syntyy lisää jo kuluvan vuoden aikana.

Kansainvälisesti toimivista matkaketjuista on useita esimerkkejä, esimerkiksi Qixxit Saksasta, Bileto Tsekistä ja iDpass Ranskasta. Kuten lakiluonnoksen perusteluissa todetaan, missään muissa maissa ei ole luotu ehdotetun kaltaista säädännöllistä velvoitetta rajapintojen avaamiseen, vaan yhteistyö perustuu kaupalliseen yhteistyöhön.

Nämä olemassa olevat, toimivat ja asiakkaille tärkeät järjestelyt perustuvat kaikki vapaaehtoiseen rajapintojen avaamiseen. Ne osoittavat, että toimivat matkaketjut ovat mahdollisia ilman lainsäädännöllistä velvoitetta. Tällainen vapaaehtoisuuteen perustuva yhteistyö tulee ottaa lähtökohdaksi myös liikennekaareissa.

Liikennekaaren perusteluissakin todetaan, että velvoite rajapintojen avaamiseen tarkoittaisi puuttumista perustuslailliseen omaisuuden suojaan. VR:n mielestä tällaiselle puuttumiselle ei ole perusteita eikä edes tarvetta. Lakiluonnoksessa esitetyt perustelut tällaiselle poikkeukselliselle menettelylle eivät pidä paikkaansa.

Kaupalliset sopimukset

Käytännössä järjestelmien yhteentoimivuus edellyttää aina kaupallista sopimuksia, joissa on sovittu yhteistyön periaatteet. Näin on kaikissa yllä kuvatuissa esimerkeissäkin: VR:n ja HSL:n lippuyhteistyö perustuu VR:n ja HSL:n väliseen sopimukseen, jossa on sovittu menettelytavoista juna-lippujen, matkustajalaskentojen toteutuksen ja tilitysmenettelyjen suhteen. Samoin VR:n ja Finnairin välinen Allegro-lippuyhteistyö vaatii sopimista yhteisestä prosessista – lippujen myyntimenettelyistä, hinnoittelusta, tilityksistä jne. – sekä asiakaspalvelun ja –vastuiden toteutuksesta mm. häiriötilanteissa. Vastaavasti VR on Matkahuollon kanssa tehtävän yhteistyön osalta sopimussuhteessa ja sopinut rahallisista korvauksista sekä matkustajan oikeudet turvaavista prosesseista.

Vaikka yllä kuvatut kaupalliset sopimukset eivät käytännössä näy asiakkaalle mitenkään, ovat ne välttämättömiä. VR huolehtii omassa liiketoiminnassaan kymmenistä tuhansista asiakkaiden yhteydenotoista, muutoksista, peruutuksista ja erilaisista korvauksista. Ne työllistävät ison joukon asiakaspalveluhenkilöstöä junissa, puhelinkeskuksessa ja palautepalvelussakin. Peruutustapauksissa hoidamme paikalle korvaavat kuljetukset, huolehdimme asiakkaan oikeuksista – ja tuomme hänet perille tavalla tai toisella – omalla kustannuksellamme. Miten tämä palvelu toteutetaan, jos operaattorilla ja matkaketjukumppanilla ei ole tästä keskinäistä sopimusta, ja kenen kustannuksella se tehdään? Raideliikenteessä lainsäädäntö edellyttää kattavaa asiakasinformaatiota ja sen toteutus ja laiminlyönnit vaikuttavat rautatieyrityksen vastuuseen.

23.5.2016

Samoin esimerkiksi verkkosivuston ja mobiilipalvelun ylläpito sekä kehittäminen ovat kallista, mutta sitä tehdään jatkuvasti. VR:n tavoitteena on esimerkiksi liikennehäiriöitä koskeva viestintä suoraan Veturi-asiakkaiden matkapuhelimeen jo syksyllä – sekä lisäpalvelut mobiiliin personoituna matkakohteen mukaan. Kuka osallistuu näiden palvelujen ja esimerkiksi mobiilimaksamisen kehittämiseen? Jo maksuliikenteen integrointi on oma haasteensa ja vaatii sopimista. Lainsäädännöllinen velvoite rajapinnan avaamiseen ei ratkaise näitä kysymyksiä.

Käytännössä velvoite lippu- ja myyntirajapinnan avaamiseen tarkoittaa velvoitetta rajoituksettomaan jälleenmyyntisuhteeseen kertalippujen osalta. Tällainen velvoite olisi varsin poikkeuksellinen ja suomalaiselle oikeusjärjestelmälle vieras. Ajatuksena on kerrottu olleen liikennepalveluiden Booking.comin luominen. Samalla on unohdettu, että Booking.com on markkinaehtoinen, kaupallisiin sopimuksiin perustuva järjestely (jonka kanssa VR:kin on kaupallisesti yhteistyössä). Liikennekaaren perusteluissa suunniteltua muutosta verrataan myös telemarkkinan avautumiseen. On selvää, että kukaan ei ole vaatinut tai edes voisi vaatia teleoperaattoreita tarjoamaan omia tuotteitaan jälleenmyyntiin kenen tahansa toimesta. Näin ei tule tapahtua liikennemarkkinallakaan. Se ei olisi kenenkään etu, ei varsinkaan asiakkaan.

Liikennepalvelujen tarjoajalla tulee säilyttää oikeus päättää jälleenmyynti- ja yhteistyöverkostostaan itsenäisesti. Siltä osin kuin kyse on määrävässä markkina-asemassa olevasta toimijasta, toimijoiden tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu huomioidaan kilpailuoikeudellisilla säännöksillä.

Järjestelmiin liittyvät immateriaalioikeudelliset kysymykset on jätetty lakiluonnoksessa huomiotta. Myyntirajapintaan pääsyn avaaminen edellyttää mm. asianmukaisia käyttöoikeuksia ja lisensointia. Tyypillisesti järjestelmien toimittajat rajaavat pois mahdollisuuden edelleen lisensointiin eli järjestelmän käyttöoikeuden myöntämiseen kaupallisille toimijoille. Toimijat eivät järjestelmiä hankkiessaan ole voineet huomioida ehdotettua muutosta. Käyttöoikeuksien laajentaminen ei välttämättä onnistu tai aiheuttaa vähintäänkin merkittäviä kustannuksia.

Yhteistyöverkoston laajentaminen on mielestämme aina markkinaehtoisesti tapahtuvaa yhteistyötä, jossa eri toimijat verkottuvat keskenään sopimusteitse. Lipunmyynnin osalta integroituminen tarkoittaa myös yhteisiä, usein merkittäviä panostuksia teknisiin ratkaisuihin, asiakasviestintään, palveluprosessiin sekä esimerkiksi vastuista ja palkkiosta sopimista. Lippu- ja maksujärjestelmien avaamiseen liittyy mm. asiakaspalveluun ja osapuolten vastuisiin liittyviä asiakkaan kannalta olennaisia kysymyksiä, jotka on jätetty liikennekaareissa huomiotta.

Uusi toimijakerros

Liikennekaaren perusteluiden mukaan lippu- ja myyntijärjestelmien yhteentoimivuudella halutaan edistää uuden toimijakerroksen syntymistä.

23.5.2016

VR ei pidä perusteltuna, että nimenomaisesti tavoitellaan uutta välikerrosta asiakkaiden ja liikennöitsijöiden väliin.

Käytännössä jokainen uusi välikäsi jakeluketjussa tarkoittaa uusia kustannuksia. Lisääntyneet kustannukset tarkoittavat käytännössä lisäkustannuksia asiakkaalle. Kustannusten nousu tarkoittaa väistämättä lippujen hintapainetta. VR vastustaa tällaiseen kehitykseen johtavia lainsäädännöllisiä toimenpiteitä.

Ehdotuksessa ei ole huomioitu tämän uuden kerroksen aiheuttamia lisäkustannuksia. VR:n mielestä lippujen hintatason ei tule nousta jakelukanavakustannusten kautta.

Eri liikennemuotojen asema

Luonnoksessa velvoite rajapintojen avaukseen koskee ainoastaan tie- ja raideliikennettä. Siten esimerkiksi lento- ja laivaliikenne on jätetty ehdotuksen ulkopuolelle lippu- ja myyntirajapintojen avaamisen osalta, vaikka toisaalta liikkumispalvelun olennaisia tietoja koskeva avaamisvelvoite koskee kaikkia liikennemuotoja.

Lakiehdotuksessa lippu- ja myyntirajapintojen avaamisvelvoitetta on perusteltu sillä, että se on välttämätöntä ehjän matkakaketjun luomiseksi. Liikennekaaren velvoitteella ei kuitenkaan olla luomassa ehjää matkaketjua, jos vain osa liikennemuodoista on mukana.

VR:n käsityksen mukaan ei ole perusteltua, että raideliikenteeseen kohdistuu sellaisia velvoitteita, joita ei ole asetettu esimerkiksi lentoliikenteelle. Suunnitelma saattaisi toteutuessaan raideliikenteen eriarvoiseen asemaan lentoliikenteen kanssa. Tällä on olennainen merkitys, kun otetaan huomioon, että kyse on keskenään kilpailevista liikennemuodoista.

Yleiskäyttöinen teknologia

Liikennekaareissa lähtökohtana on yleiskäyttöisen teknologian käyttäminen järjestelmissä. Alalla ei kuitenkaan ole olemassa mitään yleiskäyttöistä teknologiaa. Kuten lakiehdotuksessa todetaan, palvelut ovat vielä varsin uusia ja kehittyvät edelleen. Mikään teknologia ei ole muodostunut yleiskäyttöiseksi. Jonkin tietyn teknologian vaatiminen ei edistä matkaketjujen kehittymistä, vaan saattaa johtaa hidastamaan innovaatioiden syntymistä ja kahlitsee toimintamallit tilanteessa, jossa tekniset ratkaisut eivät ole vielä vakiintuneet saati kehittyneet riittävästi.

Lisäksi on syytä huomioida, että järjestelmien kehitys- ja ylläpitokustannukset ovat merkittäviä, käytännössä useita miljooniakin euroja. Jotta järjestelmät kehittyisivät, tarvitaan jatkossakin investointeja, jotka toimijoiden tulee olla mahdollisuus tehdä omien kaupallisten intressiensä mukaisesti. Esitetty velvoite saattaa johtaa investointihalukkuuden vähenemiseen, jos toimijoilla on riskinä investointien valuminen hukkaan tai muiden kuin yrityksensä itsensä hyödynnettäviksi. Tämä olisi omiaan jarruttamaan

23.5.2016

teknistä kehitystä ja haittaisi lailla tavoiteltujen hyötyjen toteutumista. La-kiluonnoksesta ei selvästi käy ilmi, miten on varmistuttu toimijoiden mahdollisuudesta periä järjestelmäinvestointien kustannuksia täysimääräisesti järjestelmän muilta käyttäjiltä.

Matkaketjut

VR haluaa kiinnittää huomiota lainsäätäjän käsitykseen matkaketjuista. Vaarana on, että lailla ollaan luomassa tarpeettoman monimutkaista, kal-lista ja jäykkää järjestelmää, jonka toteutuminen saattaisi johtaa suoma-laisten toimijoiden jäämiseen jälkeen kansainvälisestä kehityksestä.

Matkaketjulla tarkoitetaan yksinkertaisimmillaan sitä, että matkustaja voi helposti selvittää vaihtoehtoiset kulkuvälineet, reitit, aikataulut ja hinnat. Esimerkiksi: yhdistelmä bussi – juna – taksi, "multimodal travel chains". Olennainen asia matkaketjussa on se, myydäänkö koko matkaketju a) yh-dellä lipulla vai b) erillisillä lipuilla eri kulkuvälineisiin. Vaihtoehto a) on käytännössä vaikea toteuttaa. Eri operaattoreilla on perustellusti erilaisia vaatimuksia matkustusoikeuden todentamiseen. Ei ole myöskään ole-massa bussi- ja raideliikenteen yhteistä tilitysjärjestelmää, eikä sen kehittä-miseen pakottaminen ole liiketaloudellisesti järkevää.

Lentoyhtiöillä tällainen yhteistyö on syntynyt markkinaehtoisesti, koska lentoyhtiöt harjoittavat maantieteellisesti paljon laajempaa liiketoimintaa ja lentomatkustuksen luonne edellyttää säännöllisesti useamman lentoyhtiön käyttämistä. Tämä on mahdollista ns. codeshare- tai interline-myy-nin avulla, jotka molemmat edellyttävät kahdenvälisiä sopimuksia lento-yhtiöiden välillä, mittavaa toimialan hintojen ja aikataulujen jakelua sekä lipunkirjoitusta ja tilityksiä koskevaa standardointia.

Järkevämpi ja moderni vaihtoehto on kehittää matkaketjuja siten, että asiakas voi helposti hakea itselleen sopivimmat kulkuvälineet, aikataulut, reitit ja hinnat ja ostaa tarvitsemansa liput mahdollisimman helposti. Täl-laisia "multimodal journey planner" -palveluita on jo olemassa, esimerkiksi perille.fi, joka esittää useamman joukkoliikenteen toimijan aikataulut, rei-tit ja hintatiedot. Tulevaisuudessa asiakas voisi lisäksi etsiä todellisen ovelta-ovelle reitityksen, mikä vaatii joukkoliikenteen aikataulutietojen li-säksi myös esimerkiksi taksien lisäämistä palveluntarjoajien valikoimaan, jotta matkaketju voisi muodostua tarvittaessa ovelta-ovelle.

Lipunmyyntiä ja toimitustapoja on mahdollista kehittää myös vaihtoeh-dossa b). Lipunostovaiheessa olisi mahdollista yhdistää liput yhdeksi os-tokseksi, joka generoisi taustalla erilliset liput eri operaattoreiden kanssa. Liput voisi kerätä asiakkaalle helposti digitaaliseen omat lippuni -kansioon. Tällainen ratkaisu ei lisäisi jakeluun ja tilitykseen liittyviä kustannuksia (jotka viime kädessä nostaisivat lippujen hintoja), eikä aiheuttaisi lisäkus-tannuksia lippujen lukemiseen liittyen, koska jokaisen operaattorin lippu sisältäisi juuri kyseisen operaattorin käyttämän tunnusteen. Lisäksi asiak-kaalle voitaisiin tällaisessa vaihtoehdossa tarjota mahdollisuus valita,

23.5.2016

mitkä liput hän ostaa. Esimerkiksi jos asiakkaalla on jo voimassa olevaa kautta HSL:n matkakortilla, ei hän halua maksaa HSL:n kertalippua, vaan voi maksaa ainoastaan tarvitsemansa kaukoliikenteen junalipun.

VR:n mielestä liikennekaaren valmistelussa tulisi perehtyä tarkemmin matkaketjuratkaisuihin. Lainsäädännön tulee tukea asiakkaan kannalta parhaiden matkaketjujen syntymistä.

Liikkumispalvelua koskeva olennainen tieto

VR kannattaa vahvasti matkustajainformaation avaamista. VR:n käsityksen mukaan reitti-, aikataulu- ja kulkutietojen avaaminen hyödyttää sekä alan toimijoita että joukkoliikenteen asiakkaita. Tieto on jo nyt pääsääntöisesti saatavilla (raideliikenteessä Liikenneviraston avoimen rajapinnan kautta), ja sitä syntyy lisää. Mikäli liikkumispalvelua koskevalla olennaisella tiedolla tarkoitetaan näitä tietoja, toteutuu niiden avaaminen ilman pakottavaa lainsäädäntöä jo nykyisellään. Tiedon käyttämiseksi on jo syntynyt useita palveluja, kuten Junat.net, Julia ja kansainvälinen Moovit.

Avattavaksi veloitettavaa liikkumispalvelua koskevaa olennaista tietoa ei ole määritelty luonnoksessa, vaan tiedot olisi tarkoitus määritellä erillisessä valtioneuvoston asetuksessa. Tämä jättää tilanteen epäselväksi. *Ehdotamme, että liikennekaareissa määritellään tarkemmin toimitettavan tiedon sisältö, eikä jätetä sitä kokonaan asetustasolle.*

Ainakin avattavina tietoina lakiehdotuksessa mainitaan reitti-, pysäkki- ja aikataulutietojen lisäksi myös hinta- ja saatavuustiedot. Hinta- ja saatavuustietoja ei tällä hetkellä toimiteta Liikenneviraston rajapintaan. Laki- luonnoksessa jää epäselväksi mitä tällä veloitteella tarkoitetaan, erityisesti ottaen huomioon, että tiedot tulisi ehdotuksen mukaan luovuttaa ajantasaisesti. Käytännössä tällaisen vaatimuksen noudattaminen ei välttämättä olisi edes teknisesti mahdollista. *Ehdotamme, että maininnat saatavuus- ja hintatietojen saatavuudesta poistettaisiin liikennekaaren 2 luvun 1 §:stä epäselvyytensä vuoksi.*

Liikennepalvelut ja luvat

Luonnoksessa ehdotetaan joukkoliikenteen lupiin muutoksia. Taksiliikenteen sääntelyä helpotettaisiin. VR suhtautuu ehdotettuihin muutoksiin positiivisesti. Sääntelyn on kuitenkin kohdeltava kaikkia toimijoita tasapuolisesti ja harmaan talouden torjunnasta huolehtien.

Tämä tulee huomioida mm. taksisääntelyn muutoksen osalta: Jos tarkoituksena on edesauttaa matkaketjujen syntymistä, tulee kaikkien matkaketjun toimijoiden vastuut ja veloitteet olla tasapainossa. Esimerkiksi raideliikenteessä asiakasvastuut viivästys- ja vahinkotilanteissa sekä erityisryhmien palvelun suhteen ovat yksityiskohtaisesti säännelty. Näin on oltava myös mahdollisten uusien, sääntelyn muutosten myötä alalle tulevien kohdalla. Vastaavasti linja-autoliikenne ei saa joutua tilanteeseen, jossa

23.5.2016

sille asetetut vaatimukset lisääntyvät tai ovat tiukemmat suhteessa uusiin toimintamalleihin.

Tulee varmistua myös siitä, että hankintasopimusten kilpailukieltorajoituksilla ei luoda rajoituksia liikenteenharjoittajien markkinaehtoisen liikenteen harjoittamiseen. Sellaiset toimijat, jotka harjoittavat sekä markkinaehtoista liikennettä että viranomaisen kanssa tehtyyn hankintasopimukseen perustuvaa liikennettä, eivät saa joutua heikompaan asemaan kuin pelkästään markkinaehtoista liikennettä harjoittavat. *Ehdotamme, että liikennekaareen otettaisiin säännös, jolla viranomaisia kielletäisiin asettamasta liikenteenharjoittajalle kilpailukieltota hankintasopimuksen yhteydessä.*

Liikennemarkkinat ja hankintamenettelyt

Liikennekaareissa ja sen valmistelussa tulee huomioida liikennejärjestelmä kokonaisuutena. Joukkoliikenteen palveluita tulisi arvioida markkinaehtoisen liikenteen ja viranomaisten järjestämän liikenteen kokonaisuutena. Joukkoliikenteen palveluiden tulee perustua ratkaisuihin, jotka edistävät joukkoliikenteen toimivuutta ottaen huomioon liikenteen luotettavuuden sekä palvelujen saatavuuden. Erityistä huomiota on syytä kiinnittää ympäristövaikutuksiin sekä joukkoliikenteen yhteiskunnallisiin tavoitteisiin mm. raideliikenteen suhteen.

Luonnoksessa ehdotetaan, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat asettaa yksinoikeuksia rautateiden ja maanteiden julkisessa henkilöliikenteessä. Toimivaltainen viranomainen voisi kieltää yksinoikeuden vastaisen toiminnan ja asettaa uhkasakon. Tältä osin menettelytavat ja suhde hankintamenettelyyn jäävät epäselviksi ja olisivat syytä määritellä tarkemmin.

Liikennekaaren siirtymäsäännöksissä tulisi selvemmin todeta se, että kaikki nykyainsäädännön aikana viranomaisten kanssa tehdyt sopimukset säilyvät voimassa sellaisenaan eikä uudella lainsäädännöllä tehdä muutoksia niiden voimassaoloon. Liikennekaari ei myöskään välillisesti saisi vaikuttaa näiden sopimusten perusedellytyksiin.

Viranomaiset ja valvonta

Ehdotuksessa säädettäisiin palveluntarjoajien velvollisuudesta toimittaa Liikennevirastolle määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot. Tietojenantovelvollisuuden sisältö on laaja. Ei ole "norminpurkutalkoiden" hengen mukaista luoda säännöllisiä raportointivelvoitteita yrityksille varsinkaan ilman, että kerrotaan tarkasti, mitä tietoa voidaan kerätä ja mihin tarkoitukseen. *Toimitettavan tiedon sisältö ja käyttö tulee määritellä tarkemmin.* Kerättävän tiedon tulee olla perusteltua eikä sen tule sisältää esimerkiksi hinnoittelun perusteisiin tai palvelun yksityiskohtaiseen toteutukseen liittyviä tietoja. Koska tiedot voivat sisältää liike- ja ammattisalaisuuksia, tulee laissa nimenomaisesti viitata viranomaisen salassapitovelvollisuuteen näiden tietojen osalta.

23.5.2016

Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeutta koskevaan pykälään tulee lisätä rajoitus, jonka mukaan turvallisuusvirastolla ei ole oikeutta saada haltuunsa yrityksen ja ulkopuolisen asianajajan välistä luottamuksellista materiaalia. Oikeudellisen neuvonantajan ja hänen asiakkaansa välisen yhteydenpidon luottamuksellisuuden periaate on luonnollisesti voimassa ja soveltuu myös liikenteen turvallisuusvirastoon riippumatta siitä, kirjataanko se liikennekaareen. Epäselvyyksien välttämiseksi on kuitenkin perusteltua kirjata rajoitus selkeästi lakiin ja hallituksen esitykseen. Vastaava säännös on kilpailulain 38 §:ssä. Kilpailulain säännöstä mukaillen ehdotamme, että liikennekaaren IV osan 3 luvun 1 §:ään otetaan lisäys, jonka mukaan *liikenteen turvallisuusvirastolle ei ole velvollisuutta toimittaa sellaista aineistoa, joka sisältää ulkopuolisen oikeudellisen neuvonantajan ja asiakkaan välisiä luottamuksellisia pidettäviä tietoja.*

Lopuksi

Digitaalisten palveluiden edistäminen on VR:n mielestä ehdottomasti kannatettavaa. Kuten liikennekaareissa todetaan, uusien innovaatioiden ja kilpailukykyisten toimintamallien luominen on ensisijaisesti yritysten tehtävä. Liikennekaaren sääntelyn on keskityttävä tämän mahdollistamiseen.

Kannustamme lainsäätäjää edistämään avoimien rajapintojen vapaata käyttöä reittisuunnitelmissa sekä lippujärjestelmien ja matkaketjujen syntymistä markkinaehtoisesti yritysten välillä. Tähän on kaikki edellytykset – mutta vain yhteistyössä toimijoiden kesken. On perusteltua noudattaa samaa mallia kuin muissakin Euroopan maissa.

Liikennekaarta kehitettäessä tulee lisäksi huomioida jo olemassa olevan lainsäädännön vaatimukset, mm. kuluttajansuoja, tietosuoja ja kilpailuoikeus, samoin kuin EU-sääntely ja siellä vireillä olevat uudistushankkeet. Raideliikenteessä on varsin kattavaa ja yksityiskohtaista pakottavaa lainsäädäntöä, joka täytyy huomioida kansallisessa lainsäädännössä. Päällekkäistä ja helposti yliregulaatioon johtavaa sääntelyä tulee välttää.

VR osallistuu mielellään mukaan liikennekaaren jatkovalmisteluun ja jakaa näkemyksiään mm. matkaketjuista ja digitaalisten palveluiden kehittämisestä.

VR-Yhtymä Oy



Maisa Romanainen
matkustajaliikenteen johtaja