20.10.2016 501/00.02.020/2015

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Viite
Lausuntopyyntö 14.10.2016

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE (HSL) -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNALLE KOSKIEN HALLITUKSEN ESITYSTÄ 161/2016 VP LIIKENNEKAAREKSI

Helsingin seudun liikenne (HSL) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle ja lausuu seuraavaa:

HSL on kuntayhtymä, jonka jäseniä ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo. Joukkoliikenteen järjestäminen ei ole kuntien lakisääteinen tehtävä, vaan kunnat ovat todenneet sen tarkoituksenmukaiseksi maankäytön ja liikennejärjestelmän pitkäjänteisessä kehittämisessä.

HSL suunnittelee ja järjestää jäsenkuntiensa alueen joukkoliikenteen ja vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. HSL:n järjestämässä liikenteessä tehdään arkisin yli miljoona matkaa, eli noin puoli miljoonaa matkustajaa on valinnut joukkoliikenteen ensisijaiseksi liikkumistavaksi säännöllisille matkoilleen.

EU:n palvelusopimusasetuksen soveltaminen

EU:n palvelusopimusasetus (ns. PSA) ja nyt annettu liikennekaaren lakiesitys suojaavat viranomaisen tilaamaa liikennettä ulkopuoliselta liikenteeltä, joka keskittyisi viemään lipputuloja vain parhailta alueilta parhaaseen aikaan. HSL-alueella linja-autoliikenne on järjestetty PSA:n mukaisesti kilpailuttamalla 1990-luvulta asti, ja tulokset ovat olleet jatkuvasti hyviä sekä kustannussäästöjen että joukkoliikenteen palvelutason ja kulkumuoto-osuuden kehittämisen kannalta.

Suojan säilyminen takaa sen, että liikennejärjestelmää voidaan edelleen suunnitella pitkäjänteisesti, joukkoliikenteen palvelutaso voidaan turvata kustannustehokkaasti, liikenteen päästöt pysyvät hallinnassa, kun viranomaisilla on mahdollisuus vaikuttaa bussikalustoon, ja raideliikenteen ja siihen tehtyjen investointien merkitys ei rapaudu. Lisäksi kaupunkiseuduilla säilyy mahdollisuus hillitä liikenteen haittoja ja säädellä tilankäyttöä. PSA-suojan säilyminen tuo vakautta myös Helsingin seudulla toimiville yrityksille,

jotka ovat voittaneet kilpailutuksissa liikennöinnin reiteillään. On tärkeää, että PSA:n mukaista yksinoikeutta voidaan soveltaa kaikkeen toimivaltaisen viranomaisen tilaamaan liikenteeseen sopimusmallista riippumatta, jotta liikennepalvelujen hankinnoissa voidaan käyttää tehokkaasti aina tarkoituksenmukaisinta sopimusmallia.

Toisaalta liikennekaari tuo mukanaan toimivaltaisille viranomaisille uusia menettelytapoja, kun siirrytään etukäteen käsiteltävistä luvista jälkikäteiskontrolliin. Yksinoikeudella suojatun liikenteen kanssa kilpailevan liikenteen kieltäminen ja sen tehosteeksi asetettava uhkasakko ovat uusia menettelyjä. Uhkasakon määrään ja siihen, milloin kyse on "jatkuvaa ja vakavaa haittaa" aiheuttavasta toiminnasta, on toivottavaa saada tarkempaa ohjeistusta lakia alemman tasoisilla säännöksillä tai määräyksillä.

III OSA

2 luku, Tietojen ja tietojärjestelmien yhteensopivuus

1 § Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot

Avointen rajapintojen käytettävyys ja hyödynnettävyys edellyttävät aina niiden selkeää dokumentointia ja dokumenttien on oltava vapaasti saatavissa. Muuten vaatimus avoimista rajapinnoista saattaa jäädä nk. kuolleeksi kirjaimeksi.

Lakitekstiä on siksi täydennettävä siten, että ensimmäisen momentin toiseksi viimeisen virkkeen loppu täydennetään muotoon"...vapaasti käytettäväksi (avoin ja avoimesti dokumentoitu rajapinta)."

Vaihtoehtoisesti edellä mainittu lisäys voidaan tehdä 4 §:ään lisäämällä ensimmäisen momentin vaatimuslistaan "avoin dokumentaatio".

2 § Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus; ja

3 § Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

On hyvä, että myyntirajapintavaatimus on laissa rajattu kertalippuihin. HSL:n jatkossa tarjoama myyntirajapintaratkaisu on lähtökohtaisesti kaikille kolmansille osapuolille yhdenmukainen. Sen käyttö kuitenkin edellyttää aina kaupallista sopimusta lipputuotteiden ja niistä saatavien lipputulojen välittämiseen liittyen.

Laista on käytävä ilmi, että lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija voi aina edellyttää sopimusta kaupallisista ehdoista.

2 §:n ensimmäisen momentin kohdassa 1) mainittu matkustusoikeuden todentamiseen käytettävä teknologia voi olla yleiskäyttöinen, toisin sanoen

kolmansille osapuolille on tarvittaessa voitava luovuttaa matkustusoikeuden varmentamisessa käytettävä teknologia, mutta todentamiseen käytettävän teknologian valinta on oltava aina liikennepalvelun tarjoajan itse päätettävissä. Riippuen liiketoiminnan luonteesta teknologiavalinnalla on suuri merkitys mm. transaktioiden nopeuteen ja toisaalta varmennustavan turvallisuuteen.

Yhteentoimivuuden toteutuksen tekninen määrittely 3 §:n kohdassa 2) on liian rajoittava ja määräävä suhteessa lain tavoitteeseen. Yhteentoimivuus yleiskäyttöisellä teknologialla voidaan toteuttaa nykyisiä lippujärjestelmiä kehittämällä eri tavoin, eikä toisaalta tulevaisuuden innovaatioita tule rajoittaa lukitsemalla lainsäädäntö tiettyyn tekniseen ratkaisutapaan.

Laista on käytävä ilmi, että matkustusoikeuden todentamiseen käytettävän yleiskäyttöisen teknologian valinta on liikennepalvelun tarjoajan itse päätettävissä.

Liikkumispalvelujen hankintaa koskevassa 3 §:ssä ei ole myöskään selkeästi huomioitu, että valtaosassa viranomaisten tilaamaa liikennettä käytetään olemassa olevia, viranomaisten omalla kustannuksellaan toteuttamia lippujärjestelmiä eikä velvoiteta palveluntarjoajaa (liikennöitsijää) huolehtimaan lippujärjestelmästä. Tämä toimintamalli edistää kilpailua vähentämällä liikennöitsijöiden riskejä ja investointitarpeita ja helpottaa lippujen käyttöä sekä matkustajille että MaaS-palveluntarjoajille. On tärkeää myös julkiselle taloudelle, että nykyiset toimivat järjestelmät, jotka täyttävät lain tavoitteen yhteentoimivuudesta, ja niihin tehnyt merkittävät investoinnit voidaan hyödyntää täysimääräisesti.

Laista on käytävä ilmi, että toimivaltainen viranomainen voi järjestäessään liikennepalveluja julkisilla hankinnoilla hyödyntää omaa olemassa olevaa lippujärjestelmäänsä, joka täyttää yhteentoimivuuden vaatimukset teknologisesta ratkaisutavasta riippumatta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

TIEDOKSI HSL:n kirjaamo