HE 145/2017 vp Hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (myöhemmin LMJ) keskittyy lausunnossaan arvioimaan lakiesityksen vaikutuksia alan innovaatioiden kehittymiseen, muutosten tekniseen toteutettavuuteen sekä lakiesityksen sisällön selkeyteen ja kirjausten tulkittavuuteen.

Pakottava lainsäädäntö heikentää innovaatiotoimintaa

LMJ näkee laajentuvan pakottavan lainsäädännön ei toivottuna kehityssuuntana, koska pakottava lainsäädäntö useimmiten heikentää innovaatioiden syntymistä, tasapuolistaa toimintaa ja ohjaa toimialan toimijoita usein vain täyttämään lainsäädännön asettamat minimivaateet.

Liikennekaaren vaiheen II osalta on nähtävissä tämän kaltaista ei toivottua kehittymistä erityisesti puolesta-asioinnin ja laajan lakiin perustuvan velvoitteen tiettyjen lipputuotteiden myynnin avaamisesta 3. osapuolelle.

Kirjattujen velvoitteiden sijaan tulisi lain ohjata uusien yhteistyömallien kehittymiseen sopimuspohjaisina. LMJ näkee, että tulevat MaaS palvelut eivät tule laajamittaisesti perustumaan vain nykyisiin tuoterakenteisiin, vaan toimijoiden tulee kehittää uusia lippu- ja palvelumalleja myös matkaketjujen ja palvelupakettien osatekijöiden osalta, jotta yksityisautoiluun tottuneet kuluttajat muuttaisivat liikkumiskäyttäytymistään. Tätä kehitystä tukee LMJ näkemyksen mukaan parhaiten etenemismalli, jossa Liikennekaaren vaiheen I lainsäädäntökehys voi toimia pohjana ja sen pidemmälle menevissä ratkaisuissa asioista sovitaan toimijoiden välisissä sopimuksissa ja muissa kumppanuusratkaisuissa. Jos halutaan kiihdyttää uusien palveluiden syntymistä ja varmistaa tilaa startup-yrityksille, sekä jos toivotaan myös julkistahojen tuottamien palveluiden sisältyvän tämän kehityksen piiriin, olisi LMJ näkemyksen mukaan paras tapa edistää tätä kehitystä luomalla vieläkin joustavampia ja rahallisesti merkittävämpiä (yli 60.000 €) hankintalainsäädännön hyväksymiä yhteistyö-, pilotointi- ja kumppanuusmalleja ilman raskaita kilpailutusmalleja.

Lakiehdotus sisältää yhä paljon tulkinnanvaraisuutta

Liikennekaaren vaihe I toimeenpanovaiheessa on huomattu, että useat sen sisällöt vaativat paljon tulkintaa ja tarkennuksia, ennen kuin yksikään

toimialan toimija voi toimia uuden lainsäädännön asettamien ehtojen mukaan. Tähän tehtävään perustettu Lippu-projekti on toteuttanut tehtävää aktiivisesti, mutta tarvittavien laajojen keskustelujen myötä, on käynyt ilmi, että erityisesti teknisiä ja laajempia päätöksiä vaativia asioita on lähes mahdotonta toteuttaa asetetuissa aikaraameissa.

Tästä syystä olisi erittäin tärkeää, että riittävän tarkat taustakeskustelut ja linjaukset olisivat käytettävissä jo lain voimaantulosta päätettäessä. Toistaiseksi vaiheen II sisältö ja taustaperustelut eivät LMJ mielestä täytä vielä tarvittavaa tarkkuustasoa. Tulkinnanvaraisuus viivästyttää myös uusien palveluiden kehitystyötä, koska toimijat herkästi odottavat tapausten tulkinnan saamista oikeustapausten kautta.

Toimiala tarvitsee ennustettavan lainsäädäntökehityksen

Liikennekaaren vaihe I ei ole tullut vielä edes voimaan, kun jo nyt vaiheen II kautta muutetaan samoja asioita, joita oli määritetty vaiheessa I. Tämä ei tuo yritysten toivomaa ennustettavuutta liiketoimintaympäristöön.

Liikennekaaren tavoitteiden käytäntöön saattaminen vaatii toimialueen yrityksiltä ja julkishallinnon edustajilta merkittäviä investointeja, niin teknisiin asioihin kuin sopimusratkaisuihin, joten liiketoimintaympäristön ennustettavuuden merkitys korostuu entisestään. Investoinnit voivat vaihdella joistain tuhansista jopa useisiin miljooniin toimijan koosta ja roolista riippuen. Yleisesti voi sanoa, että pelkkä rajapinnan luonti tai näkyvän applikaation luonti asiakkaalle ovat kustannuksiltaan usein ne pienimmät kuluerät. Suurimmat investointipaineet kohdistuvat taustaprosesseihin ja -järjestelmiin siten, että koko informaatioketju ja laitekanta saadaan yhteensopiviksi ja tukemaan yhteisiä teknisiä ratkaisuja.

Tällä hetkellä edes vaiheen I tarvitsemien investointien toteuttamista ei ole voitu kaikilta osin aloittaa, koska vaihe II vaikuttaa monilta osin tarvittaviin teknisiin ratkaisuihin, eikä yrityksillä ole mahdollisuutta tehdä investointeja useampaan kertaan. Investointien toteuttamiseen tarvitaan lisäksi aikaa. Näin merkittävissä muutoksissa tulisikin olla riittävät siirtymäajat investointien hallittuun ja kustannustehokkaaseen toteuttamiseen. Investointien vastapainoksi olisi yrityksillä oltava nähtävissä riittävän selvästi uuden lainsäädännön tuoma uusi liiketoimintamahdollisuus ja kasvava kassavirta oman yrityksensä näkökulmasta tai muu rahoitus, joka mahdollistaa investoinnit. Nyt tätä uuden liiketoiminnan syntymistä ei ole vielä riittävästi nähtävillä usean tavallisen liikenne- ja kuljetuspalveluiden tuottajan osalta, jonka vuoksi uudistusten aikaansaanti tarvitsee liikkeelle lähtöön tukevaa rahoitusta. Tästä tulisi päättää samalla kun lain voimaantulosta päätetään.

Asiakaspalvelun näkökulmasta toimivat kokonaisuudet vaativat myös eri toimialueen toimijoiden tiivistä yhteistyötä niin käytännesääntöjen, teknisen yhteentoimivuuden kuin tavoiteltavan asiakaskokemuksenkin

määrittämiseksi. Tällaisia yhteistyöfoorumeita ei toistaiseksi ole Suomessa. Tällaisen foorumin synnyttäminen, sekä toiminnan vakiinnuttaminen olisikin tärkeä osa tulevaisuuden liikennepalveluiden luomisprosessia. Lippu-projekti on ottanut ensi askeleita tähän suuntaan, mutta sen työn pysyvä jatkaja olisi tärkeää määrittää ja asiasta sopia osana Liikennekaaren vaiheen II valmistelua.

Kehityssuunta on oikea, keinoja kannattaa vielä pohtia

LMJ näkee kehityssuunnan yleisesti oikeaksi, sillä myös useat pienet kotimaiset kuin suuremmat kansainvälisetkin liikennemarkkinan toimijat pyrkivät kehityksessä hyvinkin samaan suuntaan.

Täten liikennekaaren II vaiheen isot linjaukset tukevatkin pääosin hyvin myös yritystoimijoiden tunnistamaa mahdollista kehityssuuntaa. Koska kehityssuunnassa on kuitenkin yhä monia avoimia yksityiskohtia, tulisi lainsäädännönkin osalta tässä vaiheessa antaa tilaa erilaisille kehitysmahdollisuuksille, sekä antaa kehityksen tapahtua liiketoiminta ja kahden väliset sopimukset edellä, eikä edetä pakottavalla lainsäädännöllä vain tiettyihin liiketoimintamalleihin tukeutuen. Vielä tuntematon murros voi syntyä joko alan liiketoimintamallien muuttuessa, esim. erilaisten revenue sharing -mallien kehittyessä, kaupunkien kokonaispalveluintegraation edistyessä Smart City -tavoitteiden mukaisesti tai vaikka vielä Suomessa suhteellisen rajatun käyttäjäjoukon käyttämien jaettujenresurssien ja kimppakyytipalveluiden yleistyessä, hotellialan Airbnb:n käytön kaltaisen kehityksen myötä.

TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy

Jari Paasikivi

Toimitusjohtaja