

Lausunto hallituksen esityksestä laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**Yleistä**

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitys on toinen osa nk. liikennekaarihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi ja säästöjen sujuvoittamiseksi. Lausuntoa on pyydetty 1.6.2017 mennessä, mutta kaupunki on saanut lausunnon laatimiseksi jatkoaikaa aina 15.6. saakka. Tosin ministeriön toivomus on, että lausunto-luonnos on ministeriössä jo 8.6.2017.

Liikennepalvelulakia valmistellaan erittäin kireällä aikataululla, kun ministeriön tavoitteena on antaa hallituksen esitys jo kesäkuussa. Lainvalmistelun laatutason kannalta kiireinen aikataulu on riski, koska lakiluonnos sisältää ehdotuksia, jotka muuttaisivat markkinoita ja toimijoiden velvollisuuksia olennaisella tavalla.

Edelleen valmistelun osalta jää epäselväksi eräitä keskeisiä aiheita, kuten kenen vastuulle jää tiedon kerääminen ja kerätyn tiedon jakelu edelleen liikenteen palvelujen tuottajille (esim. MaaS- operaattoreille). Jääkö esimerkiksi digitaalisten alustojen rakentaminen ja ylläpito kuntien tai niiden pitämien yhtiöiden harteille, kun mm. liikennevirasto on vetäytynyt yhteisistä tietojärjestelmistä.

Tämä osa pureutuu erityisesti liikenneasioiden rekistereihin, jossa säädetään mm. toiminnanharjoittajaluvista, liikennevälineistä ja liikenteen henkilöluvista. Edelleen valmistelulla yritetään parantaa yhdistettyjen palvelujen tarjoamismahdollisuuksia. Tässä puolessa-asioinnissa on myös heikot puolensa, jotka erityisesti Kuopion kaupunki haluaa nostaa esille.

Kustannusvaikutusten perusteellinen selvitys on oleellinen osa lainvalmistelua. Lausuntopyyntöissä toimijoilta itseltään toivotaan palautetta kustannuksista ilman, että ministeriö selvittää kokonaiskuvaa. Lainvalmistelun aikataulu antaa viitteitä siitä, että vaikutuksien ja kustannusten selvittäminen jääkin puutteelliseksi. Näin kokonaiskuvaa ei muodostu myöskään kuntien joukkoliikennepalvelulain (liikennekaari) ensimmäisen vaiheen 1.1.2018 voimaan astuvista velvoitteista ja lopullisista kustannuksista. Ensimmäisen vaiheen toimeenpanon ohjeistus tietorajapintojen avaamisen osalta valmistuu vasta syksyllä.

Kunnat ja niiden joukkoliikennepalveluomaiset tekevät jo nykyisellään laajaa vapaaehtoisuuteen perustuvaa yhteistyötä alan toimijoiden kanssa lippu- ja maksujärjestelmiin sekä muuhun matkaketju- ja palveluyhteistyöhön liittyen. Myös kehitystyöhön panostetaan paljon. Tämän tulee jatkossakin tapahtua sopimus pohjaisesti sopimusosapuolia hyödyttäviä ratkaisuja hakien, jolloin roolit ja vastuut ovat selkeät. Lakiluonnoksessa ei ole otettu huomioon eri

19.06.2017

toimijoiden mahdollisuuksia ja resursseja täyttää uusia vaatimuksia. Huomioiden on jäänyt myös toimien kustannustehokkuus. Ei ole tarkoituksenmukaista luoda pakottavaa lainsäädäntöä, koska se voi johtaa resurssien kannalta epätarkoituksenmukaisiin ja kalliisiin ratkaisuihin.

Erityisenä ongelmakohtana nähdään lain III osan toisen luvun puolesta-asiointi- kohta (2a §).

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan yksi lähtökohta koko liikennekaarihankkeelle oli purkaa normeja ja päästä eroon sääntelystä, joka ylittää EU:sta tulevan sääntelyn (ns. Suomi-lisät). Nykyinen henkilötietolaki ei salli lainkaan asiamiehen käyttöä edes tavanomaisen tarkastusoikeuden käyttämisessä. Ehdotettu puolesta-asiointi menee pidemmälle kuin EU:n tietosuoja-asetuksen siirrettävyyssääntely, joten lähtökohtana ollut periaate ei tältä osin toteudu.

Mallia puolesta-asiointiin on haettu maksupalveludirektiivistä (ns. PSD2), joka koskee pankkialaa. Joukkoliikenne on hyvin vahvasti julkisen sektorin tukemaa, ei kovin kilpailtua eikä julkisen sektorin toimijoiden osalta voittoa tavoittelevaa. Markkinaehtoisien, kilpaillun ja liiketaloudellista voittoa tavoittelevan toimialan malli ei sovi malliksi joukkoliikenteeseen.

Suomessa on sopimusvapaus, jonka mukaan joukkoliikennepalvelujen järjestäjät saavat itse valita lipunmyynnin tai MaaS – palvelujen yhteistyökumppanit. Esitetyllä ei-sopimuksenvaraisella pääsillä joukkoliikennetoimijan järjestelmiin tuettaisiin hyvin voimakkaasti julkisin varoin luodulla ja tuetulla joukkoliikenteellä yksityisen elinkeinoelämän toimintaa pääosin maksutta. Yhtenäisten matkaketjujen ja yhdistettyjen palvelujen hyvätasoiseen tarjontaan riittävät lippuyhteistyöhön solmitut sopimukset, eikä nyt esitettyä säädöstä puolesta-asioinnista tarvita.

Kaupungit tukevat vapaaehtoisesti joukkoliikennettä, koska joukkoliikenne on välttämätön yhdyskunnan toimivuuden ja kuntalaisten tasa-arvoisuuden kannalta. Joukkoliikenne on osa maankäytön, elinkeinojen ja asuntotuotannon kehittämistä. Kaupunkiseudulla tulee olla oikeus määritellä, kuka on oikeutettu verovaroilla tuettuihin lippuihin. Puolesta-asiointi ei siten voi ulottua tuettuihin lipputuotteisiin. Esitys avaisi myös tuettujen lippujen myymisen kenen kautta vaan, joka tekisi järjestelmän mahdolltomaksi hallita. Pääosa joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisien tehtävistä on avoimen joukkoliikennepalvelujen järjestämistä toimivalta-alueelle ja joukkoliikennematkoista suurin osa tehdään kaupunkiseuduilla. Matkaketjujen ja yhdistettyjen palvelujen tarve syntyy pääasiassa maaseutualueilla. Tarve tulee olemaan vähäinen, joten kokonaisjärjestelmää hajottava sääntely ei ole tarkoituksenmukainen.

Pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa on esitetty, että rajapinnan kautta puolesta-asioinnissa ei siirtyisi henkilötietoja, koska sekä rajapinnan avaimisveloitteen kohteena olevalla toimijalla että palveluita yhdistävällä toimijalla on jo olemassa palvelun käyttäjää koskevat tarpeelliset tiedot. Kirjauksen oikeellisuus henkilötietolain ja etenkin EU:n tietosuoja-asetuksen velvoitteiden kannalta tulee selvittää. Mikäli rajapintaa käytetään asiakkaan palvelun tuottamiseen, siirtyy siinä käytännössä myös henkilötietoja. Henkilötietolaki/tietosuoja-asetus velvoittaa rekisterinpitäjää (toimivaltainen viranomainen) sopimaan henkilötietojen käsittelystä, silloin kun joku toinen osapuoli käsittelee rekisterinpitäjän hallussa olevia henkilötietoja. Tietosuoja-asetus asettaa vielä suhteellisen tarkkoja ehtoja sille, mitä tällaisen sopimuksen tulee sisältää (asetuksen 28 artiklan 3 kohta).

19.06.2017

Ehdotus ei sisällä ratkaisua vastuunjaosta virhetilanteissa eikä sitä, antaako puolesta-asiointi oikeuden avata puolesta-asioinnin myös alihankkijalle. Jos toisen liikennepalveluiden tarjoajan tietojen käsittelyn tarkoitukset ovat paljon laajemmat kuin alkuperäisen palveluntarjoajan, saako toinen palveluntarjoaja tällaisessa tilanteessa muilta yrityksiltä veloitusetta henkilötietopääomaa muuhunkin kuin liikennepalveluiden tarjoamiseen?

Auki jää myös se, mitä järjestelyjä tarvitaan ja mitä kustannuksia syntyy, kun kuluttajan henkilötietoihin tulee ulkopuolinen valtuutettu käsittelijä. Kenellä on tilivelvollisuus ja kuka hoitaa tietojen siirtämisen eri tiedonsiirtäjiin?

Lausunto

Kuopion kaupunki katsoo, että liikennekaarihankkeen osalta kuntien tosiasialliseen vastuuseen jää vielä merkittäviä aukkoja mm. tietojen keräämisen ja siirron vastuun osalta. Tätä vastuuta ei voi siirtää ainakaan kokonaan kunnille hankkeen jatkuessa.

Lisäksi kaupunki esittää, että lakiesityksen III osan, 2 luvun 2a §:ään (Puolesta-asiointi) liittyy liian paljon vielä epäselviä asioita eikä sille ole kokonaisuuden kannalta todellista tarvetta. Pykälä tulee siten poistaa esityksestä.

Esitysluonnos on saatavilla liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla osoitteessa www.lvm.fi/lausuntopyynnot

Liitteet

1 3985/2017 Lausuntopyyntö

Valmistelija

Ismo Heikkinen

etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

puh. +358 44 718 5656

Päätösehdotus

Vs. kaupunginjohtaja Jarmo Pirhonen

Kaupunginhallitus hyväksyy edellä olevan lausunnon.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

