



AJANTASAISEN LIIKENNEINFORMAATION T&K-OHJELMA

LAINSÄÄDÄNNÖN PULLONKAULAT JA KEHITTÄMISTARPEET

Palvelupuitteet –alaohjelman työpaja

Aika: tiistai 24.10.2006 klo 9:00-11:40
Paikka: Liikenne- ja viestintäministeriö, Neuvotteluhuone KAISTA
Etelä-Esplanadi 16, Helsinki

Osallistujat

Öörni Seppo, pj. kohdat 5- 7	Liikenne- ja viestintäministeriö (ryhmätyö)
Hiltunen Kari	Tiehallinto
Nygård Magnus	”
Jokinen Pasi	TeliaSonera
Aalto Pekka	Paikallisliikenneliitto
Kanerva Olli	Tampereen kaupunki
Sarja Tommy	Tietotalo
Terhi Vainioviisted	YTV
Ryhänen Riitta	Kilpailuvirasto
Svento Reijo, kohta 4	Ficom
Kulmala Risto, pj. kohdat 1-4	VTT
Anttila Virpi	”
Vehviläinen Juhani, siht.	Jussa Consulting

Jakelu

Osallistujat
Liikenneverkon tilainformaatio –alaohjelman johtoryhmän jäsenet
AINO www-sivut

Käsitellyt asiat

1. Tilaisuuden tavoitteet

Kulmala avasi työpajan sekä esitteli pajan tavoitteet ja ohjelman. Pajassa haetaan vastauksia/mielipiteitä mm. seuraaviin kysymyksiin:

- Mitkä ovat pahimmat lainsäädännön pullonkaulat ajantasaisen liikenneinformaation palveluissa?
- Miten yksilönsuoja tulee ottaa huomioon palveluja toteutettaessa?
- Miten kilpailua koskevat säädökset vaikuttavat palvelujen organisoinnissa ja hankinnassa?
- Miten lainsäädäntöä tulisi kehittää?

2. Tietosuojakysymykset liikenteen palveluissa

Alustus jäi pois ohjelmasta alustajalle tulleen esteen takia.

3. Kilpailuun ja julkisen/yksityisen sektorin rajapintoihin liittyvät kysymykset

Riitta Ryhänen kertoi lyhyesti kilpailuviraston roolista ja tehtävistä.

Kilpailulaki uudistettiin 1.5.2004, jolloin se yhdenmukaistettiin EU-säännösten kanssa. Rajojen ylittävät kaupat tehdään EU-sääntöjen mukaan, kotimaassa kotimaisen lainsäädännön mukaisesti.

Kilpailun edistämispuolella painopiste on aluksi ollut valtionlaitoksissa, nyt siirrytään kuntapuolen hankintoihin.

Telematiikkapalvelut on uusi alue jossa kilpailutuksen organisoimiseen saattaa liittyä ongelmia (hankintalainsäädännön asettamat rajoitukset etc.). Kilpailuvirastolla ei ole toimivaltaa julkisia hankintoja koskevissa asioista (päätoisvalta KTM:ssä, lisätietoa julkisten hankintojen neuvontayksikkö (KTM + kunnat)).

Yhtenä ongelmana voidaan nähdä tilaaja-tuottaja osapuolten eriyttäminen (esim. jako Tieliikelaitos / Tiehallinto). Jatkossakin tilaajatehtävät ja tuotantotehtävät tulevat eriytymään. Laitoksen suorittaessa julkista palvelutehtävää on huolehdittava siitä, että tiedot eivät valu ao. laitoksen liiketoimintayksikölle. Avainsanoja ovat eriyttäminen ja organisaation läpinäkyvyys.

Antitrustisäännöstö säätelee määräävää markkina-aseman käyttöä. Kilpailutuksessa on varottava ettei esiinny eturistiriitoja ja/tai alihinnoittelua. Tietoa jaettaessa ei saa suosia omia yksiköitä vaan kaikki tulee kohdella tasavertaisesti..

Samoin tulisi selvittää onko liikelaitoksilla tiedon hallintatehtäviä, joiden itse asiassa tulisi olla asiasta vastaavalla väylävirastolla.

Käytännön kilpailutilanteessa, hankkeita aloitettaessa / palveluja ostettaessa tulee huomioida kilpailun edistäminen (esimerkiksi hankinnan pilkkominen pienempiin osiin, konsortiot etc.).

Innovatiivisuuden säilyttämiseksi on ostajan osaaminen avainasemassa – uusi hankintalainsäädäntö tuo uusia keinoja, joilla pyritään huolehtimaan kilpailun säilymisestä / innovaatioiden suojaamisesta.

Keskustelu/kysymykset

- Tyypillinen tilanne esim. Tieliikelaitos kehittää kaupallisia palveluja, joissa liikeidea perustuu tuottojen tulemiseen markkinoilta. Kuitenkin kehitysvaiheessa haetaan tukea viranomaisilta – mikä on kilpailuttamisproblematiikka tällaisessa tilanteessa?
 - o Julkisen tuen säännökset, hankintalainsäädännön uudistaminen etc.
 - o Kumppania valittaessa oltava avoin menettely.
- Käytännössä tasapuolisen/syrjimättömän menettelyn toteuttaminen hankalaa silloin kun kilpailutetaan julkishallinnosta eriytettyjä yksiköitä ja yksityismarkkinoilla toimivia yrityksiä (jääviyskysymykset?). Esimerkkinä HKL:n organisaatioon kuulunut bussiyksikkö joka eriytettiin. Tällöin HKL valmisti tarjouspyynnöt ja kilpailutuksesta vastasi Helsingin hankintayksikkö.

- Toinen ongelma on julkishallinnosta eriytettyjen yksiköiden yksityisestä sektorista poikkeavat toimintaperiaatteet (esim. tulostavoitteet voivat olla löysemmät). Jos valtio/kunta ulkoistaa toiminnan toiselle saa ulkoistamisesta vastaava “viranomaisvelvoitteena” tietoa kilpailijoista.
- Kolmas asia on hankintojen pilkkominen; periaatteessa hankintojen pilkkominen on säädöksenalaista asiaa, lisäksi esim. infojärjestelmien hankinnoissa on juridisia pulmia, lisäksi tilaajan kokonaisuuden hallinta tulee vaikeaksi (vastuusuhteiden järjestäminen ongelmallista).
 - o HKL tilanne on ollut kilpailuviraston tiedossa, yhdeksi ratkaisuksi mietitty HKL liikenteen kilpailutuksen siirtoa YTV:lle.
 - o Hankintojen pilkkomiskielolla tähdätään kilpailun edistämiseen (eli ei kierretä kilpailua)
 - o Hankintojen pilkkominen edellyttää avoimia rajapintoja
- Tilaajaosapuolella on pyrkimys ostaa kokonaisuuksia (teknisesti / sopimusteknisesti helpompaa), toinen asia on löytyykö riittävästi tarjoajia. Pitkällä aikajänteellä viranomaisnäkökulmasta katsottuna kilpailun rajoittaminen ei ole hyvä asia. Tienpitoon ja liikenteen ohjaukseen liittyvät asiat ovat hallussa aika hyvin
- Innovatiivisuus on ongelmallista; uudet palvelut / kilpailutus, miten taataan että ei vahingossa myönnetä piilotukea.
- nuorella toimialueella tulee olla tarkkana. Investointien takaisinmaksuaika/palvelumaksut ovat valtion liikelaitoksilla erilaiset kuin yksityisille.
- Kenellekään ei ole hyötyä siitä jos alalle syntyy liian iso toimija – hinnat karkaavat helposti taivaaseen.
- Julkisen sektorin omien palveluiden merkitys kilpailulle – esim. vaatimukset Tiehallinnon omista palveluista luopumiselle jotta jää tilaa kaupallisille palveluille
 - o rajanvetoa siitä mitkä katsotaan viranomais tehtäviksi (viranomaisilla tietty palveluvelvoite), laitosta ohjaavan instanssin on mietittävä tämä tapauskohtaisesti. Tämän yksi syy siihen, että on lähdetty kilpailuttamiseen.
- Keskustelua rajanvedosta on käyty muutama vuosi.

4. Alan toimijoiden kokemia lainsäädännön asettamia esteitä

Reijo Svento totesi alustuksessaan, että lainsäädännöstä ei tule paljoakaan esteitä, ongelmat enemmänkin henkisellä puolella. Keskustelukumppanit levinneet (ennen riitti kun keskusteli lvm:n kanssa, nyt joudutaan keskustelemaan kaikkien tahojen kanssa).

Suurin ongelma tietosuojapuoli, liittyy “isoveli valvoo” keskusteluun, erityisesti RFID:n roolista käydään keskustelua. Tietosuojavaltuutettu varoittanut jo aiemmin että tästä voi tulla ongelma.

Toinen ongelma ns. “putkiorganisaatiot”, jossa yksi ministeriö pyrkii edistämään asioita, toinen taas saattaa jarrutella. Sama asia myös EU-tasolla.

Uusien palveluiden tulee perustua käyttäjän tarpeisiin, käyttöliittymän toimivuus. Esimerkkinä biojäteasiat suur Lontoon alueella, joissa RFID-tagit. Tietullit jne. Pitäisi tehdä myös kuluttajien positiivisena miellyttäviä asioita.

Peruslainsäädäntö OK. Tietoyhteiskuntakehityksen kannalta tietosuoja saattaa vaikuttaa merkittävästi.

Keskustelu

YTV:n matkakorttijärjestelmän kehityksessä törmätty monta kertaa tietosuojaan.

FICOMilla on jatkuva yhteistyö tietosuojavaltuutetun kanssa. Käydään avoimia keskusteluja joiden tavoitteena on ratkaista ongelmat jo edeltä käsin.

“Iso veli valvoo” on iso asia. Vaikuttaa esimerkiksi matka-aikapalvelu / sujuvuustietopalveluun. Jos viestejä tietylle alueelle edellyttää puhelimen paikannusta.

Eri järjestelmien tiedonkeruu ei sinänsä ole ongelma, vaan kertyvät rekisterit ja niiden käyttö (mihin tietoa tarvitaan ja kenellä on oikeus käyttää).

Toteutuksessa lähdettävä käyttäjän näkökulmasta:

- mitä käyttäjä haluaa
- mitä käyttäjä tarvitsee
- millä tavalla saadaan käyttäjä haluamaan tarvitsemiaan tavaroita.

Alan toimijoiden käyttöön tarvitaan yleisiä sääntöjä/ohjeistusta siitä mitä kaikkea toteutuksessa tulee ottaa huomioon (vrt. RT-kortit).

5. Lainsäädännön kehittämistarpeiden tunnistaminen (parityöskentelyinä)

Jakaannuttiin pareihin, kunkin parin tehtävänä pohtia kohdassa 1 mainittuja kysymyksiä.

Liitteissä 1 – 4 on esitetty parityöskentelyssä tuotetut ”ideat” teemoittain.

Kilpailuttaminen (liite 1)

- Keskusteluista kirjatut
 - Patentteihin liittyvät asiat – onko olevia palvelupatentteja ja niiden vaikutukset.
 - Tekijänoikeudet tarkistettava.
 - Tilaajan haluamat oikeudet – tilaajan voitava toimia myös tilanteessa jossa toimittaja vaikeuksissa.
 - Etukäteissuunnittelun merkitys.
 - Tilaajan keskityttävä toiminnallisuuden määrittelyyn, ei tekniseen määrittelyyn

Lainsäädännön pullonkaulat (liite 2)

Lainsäädännön kehittämistarpeet (liite 3)

- Keskusteluista kirjatut
 - Telemaattisten palveluiden kehittäminen koskettaa lainsäädäntöä eri alueilta, nämä eivät välttämättä ole toimijoiden tiedossa.
 - Jos jotain pitää painostaa niin pakollinen ajoneuvopäätteen, jotta saadaan informaatio kaikkiin autoihin. → tulisiko säätää lailla minimitoiminnallisuus, onko lainsäädännössä aukko ?

- Pitääkö Suomen odottaa EU-lainsäädäntöä vai mennä nopeammin eteenpäin?
- Mikä olisi julkishallinnon rooli palvelukehityksessä. Riskin jakamisen periaatteet saattaisivat avata pp-mallia. Lisäksi exit-plan eli miten lähdetään hommasta irti jos todetaan ettei asiasta tule mitään.

Kuluttajansuoja, yksilönsuoja ja tietosuoja (liite 4)

- Kuluttajansuojaa koskeva lainsäädäntö kulkee teknisen kehityksen perässä ja tästä saattaa aiheutua rajoitteita. Kun mennään paikantamisessa eteenpäin niin hyödyn kautta.
- Onko lainsäädännössä pelattu liian varman päälle, pitäisikö tulkintaa lieventää ?
- Onko koneella tietosuojaa ?

6. Yhteenveto

Öörni kiitti työpajan osanottajia ja sulki pajan 11.40.