

**LUONNOS
TYÖPAJAYHTEENVETO**

Liikennekaaren tieto –alatyöryhmä

Kokous 25.1.2016

Lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen sääntelyn vaihtoehdot; työpajatyöskentely

0-vaihtoehto (Kari)	1-vaihtoehto (Pyry)	2-vaihtoehto (Maria)	3-vaihtoehto (Kirsi)
Kuvaus: laissa ei ole lainkaan säännöksiä rajapintojen avaamisesta	Kuvaus: lailla varmistetaan syrjimätön pääsy toimijoille vapaaehtoisesti avattuihin rajapintoihin	Kuvaus: lailla velvoitetaan keskeiset toimijat avaamaan rajanpintansa kaikkien saataville	Kuvaus: Lailla velvoitetaan kaikki liikennepalveluiden tarjoajat avaamaan rajapintansa kaikkien saataville
<p>Swot-analyysi</p> <p><u>Vahvuudet:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ei byrokratiaa - Toimintavapautta, ei rajoitteita - Tuttu, turvallinen, selkeä ketju - Perinteiset matkatoimistot /netissä <p><u>Heikkoudet:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ylläpitää toimijoiden/palvelujen siiloja (harvojen monopoli) - Ei palvelujen kilpailua - Ei avointa dataa, aikatauluja, matkatietoja - Ei avointa dataa uusille sovelluksille - Matkasuunnittelu osaoptimoitua 	<p>Swot-analyysi</p> <p>Vahvuudet</p> <p>Avoimia rajapintoja sääntelemällä taataan se, että ne ovat aidosti avoinna eikä ketään toimijaa suljeta ulos esimerkiksi teknisillä ratkaisulla.</p> <p>Heikkoudet</p> <p>Toistaiseksi yhteiskäyttöisyys ei ole kehittynyt toivotulla vauhdilla. Jos rajapintojen avaaminen säilyy vapaaehtoisena, eri järjestelmien välinen yhteiskäyttöisyys ei ehkä etene nykyistä nopeammin.</p>	<p>Swot-analyysi</p> <p>Vahvuudet: Sitouttaa isot toimijat. Isojen saaminen mukaan riittää/kriittinen massa. Pienet tulevat mukaan siksi kun isojen asiakasrajapinta luo mahdollisuuksia myynnin kasvattamiseen. Kustannusten periminen volyymin mukaan kohtuullisin perustein antaa mahdollisuuden saada investointikustannukset takaisin, rajapintojen pitää toimia molempiin suuntiin (ei voi vain ottaa, vaan pitää myös jakaa)</p> <p>Heikkoudet: Tuleeko liian kapea markkina, jos yhteistyö harvojen</p>	<p>Swot-analyysi</p> <p>Vahvuudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Mahdollisuus liiketoimintaan -Suurilla toimijoilla jo tekniset mahdollisuudet olemassa -Varmistaisi valtakunnallisten matkaketjujen synnyn -Lisäisi joukkoliikenteen käyttöä <p>Heikkoudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sopiminen tehokkaampaa -Paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen erot <p>Mahdollisuudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ihanne

<p>- Tiedonhaku pirstaleista -> vaivaa palvelujen käyttäjille</p> <p><u>Mahdollisuudet:</u></p> <p>- Voisivatko muut toimet kuin lainsäädäntö (esim. porkkanat) johtaa avoimiin rajapintoihin</p> <p>- Poistamalla lainsäädännöllisiä kilpailurajoituksia kuljetusalalta voitaisiin mahdollisesti edistää vapaaehtoista rajapintojen avautumista.</p> <p><u>Uhat:</u></p> <p>- MaaS operaattoreiden ja uusien innovaatioiden hidas kehitys</p> <p>- Matkatiedot ja tarjonta ei tehokkaasti saatavilla</p> <p>- Maksujärjestelmät eriytyvät, ei yhtenäistä tiedonvälitysmuotoa</p> <p>- Kaupalliset siilot operaattoreiden kesken</p> <p>- Toiminnan KV-kartellisoitumisvaara</p>	<p>Vapaaehtoisuus voi myös johtaa siihen, että liikenneyritykset avaavat rajapinnat vain valitsemilleen kumppaneille. Tällöin yhteiskäyttöisyys jää valtakunnallisesti rajalliseksi.</p> <p>Mahdollisuudet</p> <p>Jos rajapintojen avaaminen pidetään vapaaehtoisena jatkossakin, kannustaa se yrityksiä innovoimaan ja etsimään lisäarvoa itselleen ja kumppaniyrityksille.</p> <p>Uhat</p> <p>Jos rajapinnat vapaaehtoisesti avanneelle yritykselle asetetaan monia vaatimuksia, voi tämä ennalta vähentää niiden halukkuutta rajapintojen avaamiseen ja matkaketjujen kehittämiseen.</p>	<p>käsissä, tunnistautumisen eri myyntikanavia pitkin tulee tehdä helpoksi (kertatunnistautuminen) (google-riski=yksi vie kaiken). Ei odoteta kaikkia eli ei hitaimman mukaan.</p> <p>Mahdollisuudet: Suomi (/Scandic/Baltic)- versio ohittaa googlen= tulee standardiksi. Saadaan etunojaa markkinoilla, uusia ratkaisuja ja matkustajatuotteita asiakaskanavien kautta,</p> <p>Uhat: viranomaisvetoisuus, jääkö tilaa innovaatioille, välittimen/alustan oltava laajemmassa käytössä, pelkona lukitut ratkaisuja ja hankalia järjestelmiä (yritysvetoisuutta /markkinapohjaista ratkaisua preferoitiin)</p>	<p>Uhat:</p> <p>- Täytäntöönpanon ongelmat</p> <p>- Tarpeetonta pienille toimijoille</p> <p>- Sääntelyn laatu (betonoi asioita)</p> <p>- Pelkona, että johtaa yhteen valtiojohtoiseen järjestelmään</p> <p>- Toiminnan KV-kartellisoitumisvaara</p>
<p>Tavoitetila:</p> <p>- Jos ei mitään lainsäädäntövelvoitetta rajapintojen avaamiseen, tulisi</p>	<p>Tavoitetila:</p> <p>Tavoitteena on toimiva, edullinen, kilpailtu ja asiakaslähtöinen</p>	<p>Tavoitetila:</p> <p>Vaiheistus voitaisiin tehdä etenemällä sopimusteitse keskeisten toimijoiden kanssa, jos</p>	<p>Tavoitetila:</p> <p>Ketä ovat kaikki? 80/20%, 90 % markkinasta (liikennepalveluntarjoajat). Pienet</p>

<p>etsiä vapaaehtoisia keinoja rajapintojen avaamiselle: - b2b välillä rajapintojen avaaminen sopimuskumppanien kesken - ostoliikenteen tarjouspyynnöissä ehtona rajapintojen avaaminen koneluettavassa muodossa - synnyttää markkinaehtoinen (-sia) toimija (-oita), joka ostaa ja myy liikenneoperaattoreiden massadataa</p>	<p>markkina. Tämä tavoite ei välttämättä toteudu nykysäädöksillä.</p>	<p>sopimuksin ei päästä tavoitteeseen voidaan sääntelyä hyödyntää seuraavassa vaiheessa; maksujen perimisen periaatteet olisi hyvä olla laissa;</p>	<p>nyrkkipajat sääntelyn ulkopuolella. -> Kaikki ei ole realistinen.</p>
<p>Avattavat rajapinnat: - vapaaehtoisuuden periaatteella: reittiä, aikatauluja, kuljetusvälinetietoja varausjärjestelmää, hintoja, ja maksujärjestelmää koskevat rajapinnat.</p>	<p>Avattavat rajapinnat:</p>	<p>Avattavat rajapinnat: Myyntirajapinnat eli maksaminen, varaaminen, hinta, reitti ja muut taustatiedot, jotka tarvitaan maksun välitykseen; tarkentuvat kun toimintatapa tarkentuu.</p>	<p>Avattavat rajapinnat: Ei ole kyse asiakastiedosta. Tarjontarajapinta/ myyntirajapinta (tämä minimi), vaihtelee toimijakohtaisesti, mahdollistettava myös vaihtuva hinnoittelu</p>
		<p>Mitä ovat keskeiset toimijat? Koettiin määrittelemisen laissa hankalaksi, koska tilanteet muuttuvat. Onko tänään iso tekijä sitä enää huomenna ja voiko keinotekoisesti pilkkoa osiin ja vaihtaa statusta. Keskeisten toimijoiden osalta helpompi esittää avaamista niille joita</p>	

		<p>rahoitetaan julkisin varoin. Tällöin vastineeksi rahasta asia voidaan hoitaa myös sopimuksilla. Isot markkinaehtoiset toimijat tulisi saada mukaan neuvottelemalla. 20/80 sääntö toimii tässä eli pieni ydinjoukko kattaa yli 90 % matkoista. Nämä olisivat keskeiset toimijat myös väitin/alustatason muodostamisessa.</p>	
<p>Bonus –tehtävä: Tarvitaanko vaiheistusta ja miten se voitaisiin toteuttaa? - vuoden 2016 MaaS-operaattori kokeiluiden perusteella voitaisiin katsoa onko laajempi rajapintojen avaamisvelvoite tarpeellinen</p>	<p>Bonus –tehtävä: Tarvitaanko vaiheistusta ja miten se voitaisiin toteuttaa?</p>	<p>Bonus –tehtävä: Tarvitaanko vaiheistusta ja miten se voitaisiin toteuttaa?</p>	<p>Bonus –tehtävä: Tarvitaanko vaiheistusta ja miten se voitaisiin toteuttaa?</p> <p>Ensin kertalippu, ei ”tukkuhintainen”</p>