

Lausunto	Lausunnon- antaja	Liikenne- ja viestintävirasto
<p>Lausunnossa todetaan määräysluonnoksen ilmoitusvelvollisuuksien tuovan mukanaan byrokratiaa taksiryityksille, vaikka toisaalta liikevaihtoraja rajaa velvoitettujen kohteita. Lisäksi joitain tietoja ei tällä hetkellä käytössä olevin laittein ja sovelluksin ole mahdollista kerätä. Tällaisia tietoja ovat mm. taksimatkojen pääasialliset lähtöpaikat kunnittain, asiakasmäärät, tilaustapojen osuudet, esteettömän auton käyttötarve.</p>	<p>Amik Oy</p>	<p>Määräyksen aiheuttaman hallinnollisen taakan tasaamiseksi tietojen toimitusvelvoitteissa on huomioitu yritysten kyky toimittaa tietoja. Näin ollen velvoitteet ovat erilaisia välityskeskuksille ja pienille taksiliikenneluvan haltijoille. Kuukausiseurantatietojen toimitusvelvollisuutta on määräyspalautteen perusteella tarkennettu ottaen huomioon myös välityskeskusten liiketoimintamallit ja niiden sisältämät tiedot.</p> <p>Taksiryittäjiltä kerran vuodessa kerättävät vuosiseurantatiedot ovat tavanomaiseen liiketoimintaan kuuluvia, joiden kertaluonteinen vuosittainen toimittaminen ei aiheuta merkittävää hallinnollista vaivaa. Tietoja kerätään vuosittaisina koosteina, jolloin tietojen tarkkuustaso on luonnollisesti yksittäistä matkaa karkeampi, mutta kuitenkin riittävä markkinatilannekuvan muodostamiseksi.</p> <p>Kerättäviä tietosisältöjä on lausuntopalautteen perusteella tarkistettu. Asiakasmäärää koskeva tieto koettiin teknisesti haastavaksi kerätä, minkä vuoksi se poistettiin määräyksestä. Taksiryittäjiltä saatava taksimatkojen aluetieto on liikenteen palveluista annetun lain 179§:n perusteluissa (HE 2020/176) nostettu erääksi keskeiseksi saatavuuden seurannassa tarvittavaksi tiedoksi. Määräyksen taksimatkojen pääasiallisia lähtöpaikkoja koskevaa tietosisällön määrittelyä on muutettu siten, että tarkastelun kohteena ovat tyypilliset lähtökunnat. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että määräykseen on tarkennettu, että mikäli tilaustapoja tai tyypillisiä lähtökuntia koskevia vuosiseurantatietoja ei ole saatavissa tarkalla tasolla, niistä voidaan antaa arvio.</p>

<p>Lausunnonantaja toimitti lausunnossaan tietoja taksiliikenteen palveluluista perimistään hinnoista.</p>	<p>Yksityinen lausunnonantaja</p>	<p>Lausunnolla ei ole vaikutusta määräyslunnon sisältöön.</p>
<p>Lausunnossa todetaan ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvien tietojen olevan liikesalaisuuksia, eikä niiden ilmoittamista viranomaiselle tulisi velvoittaa. Lisäksi määräyksessä todettiin, että esitys tulee poistaa valmistelusta.</p>	<p>TaxiMoment.com</p>	<p>Liikenteen palveluista annetun lain 152 ja 179 §:t velvoittavat toimijat toimittamaan liikesalaisuuden estämättä taksiliikenteen kysyntää, tarjontaa ja hinnoittelua koskevia tietoja. Lain 152 §:n 7 momentin nojalla Liikenne- ja viestintäviraston tulee antaa tarkempia määräyksiä toimitettavista hintatiedoista, toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen määräaajoista.</p>
<p>Lausunnonantaja toimitti lausunnossaan tietoja taksiliikenteen palveluluista perimistään hinnoista.</p>	<p>Yksityinen lausunnonantaja</p>	<p>Lausunnolla ei ole vaikutusta määräyslunnon sisältöön.</p>
<p>Lausunnossa kiinnitetään huomiota pyydettävien tietojen sensitiivisyyden. Tietoja tulee käsitellä luottamuksellisesti, eikä tietoja tule julkistetaa, etenkin tavalla, joka voidaan yhdistää tiettyihin osapuoliin.</p> <p>Lisäksi lausunnossa kiinnitetään huomiota tulkinnanvaraisiin määritelmiin, ja toivottiin selkeytystä mm. "toteuttamattoman taksimatkan" määritelmään. Mikäli tavoitteena on tunnistaa ne Suomen alueet ja/tai viikonpäivät, jolloin taksipalvelujen saatavuus on rajallinen, ehdotetaan lausunnossa sisällyttämään määritelmään vain ne tilanteet, joissa i) matkustaja on tilannut matkan, mutta ii) ei voinut aloittaa sitä, koska iii) kuljettajia ei ollut saatavilla tai iv) kuljettaja peruutti matkan eikä kukaan muu kuljettaja ollut saatavilla / halukas hoitamaan kyydin. Muut tilanteet, kuten esimerkiksi matkustajan vain pyytäessä kyytiä koskevia tietoja, mutta ei tilatessa kyytiä (esim. "mitä matka a:sta b:hen maksaisi?") tai kun matkustaja tilaa kyydin, mutta peruuttaa tämän pyynnön ennen matkan alkua, olisi rajattava määritelmän ulkopuolelle.</p>	<p>Uber</p>	<p>Liikenteen palveluista annetun lain 152 §:n perusteluissa (HE 176/2020) todetaan, että hintatiedot tulee toimittaa liikesalaisuuden estämättä, mutta Liikenne- ja viestintäviraston on käsiteltävä tietoja siten, etteivät liikesalaisuudet paljastu tietojen pohjalta laadituista tilastoista tai tietoja muuten julkistettaessa. Tietoja voidaan julkistaa vain siten, että niihin on yhdistelty riittävä määrä eri toimijoiden tietoja, jotteivat yksittäisten toimijoiden tiedot paljastu. Tietojen keräämisessä, varastoinnissa ja mahdollisissa julkaisuissa noudatetaan viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) säännöksiä sekä vakiintuneita viranomaiskäytänteitä. Tietoja ei myöskään julkaista sellaisella tasolla, että yksittäisiä toimijoita olisi niiden perusteella tunnistettavissa.</p> <p>Lausuntopalautteen perusteella toteutumattoman taksimatkan määritelmää taksipalvelujen saatavuusongelmien yhteydessä on selkeytetty koskemaan yksinomaan tilanteita, jossa matkan peruuntuminen johtuu palveluntarjoajasta johtuvasta syystä.</p>
<p>Lausunnonantaja toimitti lausunnossaan tietoja taksiliikenteen palveluluista</p>	<p>Yksityinen</p>	

<p>perimistään hinnoista.</p>	<p>lausunnon- antaja</p>	<p>Lausunnolla ei ole vaikutusta määräysluonnoksen sisältöön.</p>
<p>Lausunnossa toivotaan selkeytystä joidenkin pyydettyjen tietojen määritelmiin, kuten taksimatkan tilausaikaan, jos kyse on ennakkotilauksesta tai lennosta, taksitolpalta tai suoraan kuljettajan kanssa sovitusta kyydistä. Lisäksi toivotaan selkeytystä taksimatkan tilaustavan merkintään tilanteessa, jossa asiakas on sopinut kyydistä kuljettajan kanssa tai kyse on esimerkiksi Kelan korvaamasta vakiotaksitilauksesta, joka tilataan välityskeskuselta. Lisäksi lausunnossa kiinnitettiin huomiota siihen, että taksimatkan maksutapana puuttuu vaihtoehto "laskutus". Tarkennusta pyydettiin edelleen määritelmän "henkilöetus=3" osalta sekä siihen, lasketaanko välitettyjen kyytien määrään myös toteutumattomat tilaukset, esimerkiksi kun asiakasta ei löydy.</p>	<p>Lounais-Suomen Taxidata Oy</p>	<p>Lausuntopalautteen perusteella tietokokonaisuuksien määrittelyjä on tarkennettu. Ennakkotilauksen tilausaika tarkoittaa aikaa, jolloin tilaus on kuitattu järjestelmään. Lennosta, taksitolpalta otettujen tai suoraan kuljettajan kanssa sovitettujen taksimatkojen tilausaika on sama kuin taksimatkan aloitusaika. Mikäli asiakas sopii suoraan kuljettajan kanssa tilauksen merkitään se tilaustavan mukaisesti esimerkiksi lennosta otoksi tai puhelintilaukseksi. Kelan korvaama vakiotaksitilaus, joka tilataan välityskeskuselta merkitään tilaustavaltaan sopimusajoksi. Maksutapavaihtoehtoja on selkeytetty lisäämällä vaihtoehto "laskutus" ja poistamalla vaihtoehto "henkilöetus". Välitetyillä kyydeillä tarkoitetaan toteutuneita tilauksia. Liikenne- ja viestintävirasto tulee ohjeistamaan tietojen toimittamisesta yksityiskohtaisesti sekä antamaan esimerkkejä toimitettavista tiedoista tietojen toimittamisen yhteydessä sekä tätä ennen.</p>
<p>Lausunnossa nostetaan esille määräyksestä yrityksille aiheutuvien kustannusten ja hallinnollisen taakan lisääntymiseen, olemassa olevien tietovarantojen hyödyntämättömyyteen, tietojen keruun tarkoituksen ja käyttötarkoituksen epäselvyyteen sekä määräyksen epätarkkaan terminologiaan ja voimaantuloaikatauluun.</p> <p>Lausunnossa esitetään, että määräysluonnosta tulisi vielä tarkastella ennen sen julkaisemista ja arvioida, mitä tietojen keräämisellä tavoitetaan, ja mitä tietoja tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta tarvitaan. Uusien tiedonkeräämismääräysten sijasta tulisi selvittää, mitä vaadittavia tietoja viranomaisten käytettävissä on jo nykyisellään, sekä lisäksi ottaen huomioon erityisesti taksimatkasta kolmannelle osapuolelle kerättävien tietojen sisältö ja käytettävyys. Lisäksi lausunnossa kiinnitetään huomiota siihen, miten tarvittavat tiedot saadaan kaikilta toimijoilta ja että kaikkien toimijoiden tuottamat tiedot ovat yhteismitallisia ja luotettavia.</p> <p>Taksiliikennettä harjoitetaan Suomessa hyvin monien erilaisten toimijoiden ja toimintamallien avulla ja myös välityspalveluntuottajien toimintamalleissa on eroja siinä, käsitteleeke toimija ainoastaan tilauksia vai sekä tilaus- että matkatietoja. Saman tiedon kerääminen moneen kertaan pitäisi pystyä estämään tehokkaasti ja toisaalta tiedot pitäisi saada hankittua yksinkertaisesti ja tehokkaasti, mahdollisimman vähäisellä lisätyöllä.</p>	<p>Taksiliitto ry</p>	<p>Liikenteen palveluista annetun lain (152 § ja 179 §) mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on lakisääteinen velvollisuus antaa määräys markkinaseurantaa varten taksiliikenteen kysyntää, tarjontaa ja hinnoittelua koskevista tiedoista, jotka taksiliikenneluvan haltijoiden ja välityspalveluiden tuottajien liikesalaisuuden estämättä tulee toimittaa. Määräyksessä on eritelty tarkemmin nämä tiedot, joita tämän tehtävän toteuttamiseksi tarvitaan.</p> <p>Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovelvollisuus markkinaseurannassa ei ulotu muihin viranomaistietoihin, joiden soveltuvuus markkinaseurantaan on mm. tietosisältöjen osalta rajallinen. Lausuntopalautteen pohjalta määräyksen sisältöön on tehty useita muutoksia mm. selventämällä kerättäviä tietosisältöjä ja tiedontoimitusvelvoitteen kohteita. Myös siirtymäaikaa on pidennetty niiden tietojen toimittamisen osalta, jotka ovat selkeästi uusia ja/tai niiden keräämisen ja toimittamisen katsotaan edellyttävän huomattavissa määrin tietojärjestelmäkehitystä.</p>

<p>Lausunnossa esitetään hankkeen edistämiseksi muodostettavaksi laajapohjaista työryhmää, johon lausunnonantaja on valmis osallistumaan määräysluonnoksen jatkovalmistelemiseksi. Lausunnossa esitetään lisäksi riittävän pitkää siirtymäaikaa, joka mahdollistaa valmistautumisen määräyksen edellyttämiin muutoksiin toimintatavoissa sekä todennäköisesti myös tietojärjestelmissä. Lausunnossa nostetaan esille terminologian tulkinnanvaraisuus ja tarve selvittää joitakin määritelmiä, kuten taksimatkan alkuehki erilaisissa tilanteissa sekä maksutapatiedot (mm. henkilöstöetuus ja EMV-maksamisen huomiointi) sekä taksimatkan tilaustapa (mm. taksitolppa tai lennosta). Lisäksi joidenkin tietojen toimittamiseen liittyy myös haasteita, kuten toteutumattomien taksimatkojen määrä ja tarkempi jakauma tai välitettävien tilausten määrä. Myöskään välityspalveluntuottajilla ei välttämättä ole tietoja mm. taksimatkan kokonaishinnasta tai maksutapatiedosta, mutta tiedot löytyvät kolmannen osapuolen palvelimelta. Samoin kolmannen osapuolen palvelimelta löytyvät jo tiedot taksirytyksiltä veloitettujen tietojen osalta puolestaan matkojen kokonaislukumäärästä, ammattiajokilometreistä ja taksiliikenteen liikevaihdosta.</p>		<p>Taksiliitto nosti esille olemassa olevien tietovarantojen ja muiden lakisääteisten veloitteiden perusteella kerättyjen tietojen hyödyntämisen. Määräystä on tältä osin muutettu siten, että lain 154 §:n mukaiset liikkumispalvelukatalogi-NAP:in tietovarannot on kytketty mukaan määräykseen. Taksien hintatietojen kerääminen tällä tavoin vähentää taksiluvan haltijoiden hallinnollista taakkaa, kun hintatietoja ei tarvitse syöttää useaan paikkaan. Kerran vuodessa tapahtuvan taksiliikenneluvan haltijoille suunnatun vuosiseurantatiedonkeruun ei sen sijaan nähdä aiheuttavan tarvetta pidemmälle siirtymäajalle, koska kerättävät tiedot ovat joko tavanomaiseen liiketoimintaan liittyvää vuosikoostetta (kuten liikevaihto ja ammattiajokilometrit) tai niiden muoto, jolla niitä toimijoilta kerätään, mahdollistaa matalamman tarkkuustason tietojen hyödyntämisen tilannekuvan muodostamisessa. Välityspalvelun tuottajien maksutapaa ja toteutumattomia taksikytytejä koskevat tiedot ovat mainittu olennaisina taksipalveluiden saatavuuden seurantaan tarvittavina tietoina liikenteen palveluista annetun lain 179 §:ää koskevilla perusteluissa (HE 176/2020).</p>
<p>Alkuvuoden ja kesän ajokauden kuukausittaisten tietojen kerääminen vaaditulla tasolla vaatii ja on vaatinut todella suuren työpanoksen vähäisillä henkilöresursseilla. Määräyksen vaatiman tason mukaiselle tilastoinnille ei ole tarvetta, joten tiedonkeruu joudutaan tekemään manuaalisesti. Tietoja joudutaan keräämään raporteista, laskuista, sopimuksista jne. Onko tarvetta vaaditun mukaiselle tiedonkeruulle? <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>Kilpailuttamiseen ja liikennöintisopimukseen annettavat tiedot kilpailutuskausittain sekä sopimus- ja optiokausittain on aivan uusi määräys. Määräys tulee lisäämään kuntien työmäärää entisestään. EU - hankintojen osalta tämä on täysin ns. tuplatyötä, koska tiedot annetaan jo jälki-ilmoituksissa. Valtionavustukseen oikeutettujen liikenteiden osalta hankintasopimukset ja kuljetuskustannusvelvitykset toimitetaan ELY:lle. Mihin näitä tietoja tarvitaan? <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>Kuntien veloitteet kasvavat vuosi vuodelta ja työmäärä sen myötä lisääntyy. Eri tahoille annettavat tilastotiedot vaativat manuaalista työskentelyä minkä osuus on vain lisääntynyt. Mielestäni tämä suuntaus on</p>	<p>Savonlinnan kaupunki</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että JUKU-tiedot ovat keskeistä tietoa alueellisesta liikenteestä. Määräykseen on tarkennettu, että mikäli tietoja ei ole saatavissa tarkalla tasolla, niistä voidaan antaa arvio. <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>TVV-liikenteen kilpailuttamiseen ja liikennöintisopimukseen liittyvät tiedot ovat osittain päällekkäiset HILMA-järjestelmän tietojen kanssa. Tiedot palvelevat toimijoita parhaiten kun ne ovat kootusti samassa paikassa. HILMA-integraatiota JUKU-järjestelmään on mahdollista selvittää, mutta ennen sen toteutumista tiedot tulee toimittaa määräyksen mukaisesti JUKU-järjestelmään. Osittain päällekkäisten</p>

<p>huolestuttavaa digiaikana. Pitäisikin tarkkaan miettiä mikä tieto on tarpeellista ja miten eri tahot saisivat tiedot koottua yhdestä paikasta.</p> <p>Selvityksiä vaadittaessa pitäisi ottaa huomioon myös se onko vaadittuja tietoja edes saatavissa. Työmäärä näyttää lisääntyvän myös liikenteenharjoittajien osalta. Taksipuolen tiedonkeruu vaatii ilmeisesti jo erillistä sovellusta, koska ymmärtääkseni tietoja ei vaaditulla tarkkuudella ole tällä hetkellä edes saatavissa. Vaatimusten mukaisten tietojen antaminen voi olla jopa mahdotonta, joten toivottavaa olisikin, että ennen määräysten voimaan tuloa selvitetäisiin onko tietoja mahdollista saada, onko tieto tarpeellista ja mikä tarkkuus on riittävä.</p>		<p>tietojen toimittaminen HILMA-järjestelmän lisäksi JUKU-järjestelmään ei arvioida aiheutavan merkittävää hallinnollista tai taloudellista haittaa tiedon toimittajille.</p>
<p>Määräysluonnoksessa esitetyt linja-autoliikenteen kysyntä- ja tarjontatiedot ovat pääosin saatavissa Kuopion kaupunkiseudun tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen järjestämästä liikenteestä kohtuullisella työmäärällä. Ainoastaan lähtöjen lukumäärä kuukausitasolla poimittuna gtfs-datasta tulee olemaan työlästä. Tähän asti tieto on arvioitu em. datasta vuositason tasolla. Tiedon kerääminen manuaalisesti kuukausitasolla Excel-taulukoista tulee vaatimaan työtä, mutta on tehtävissä.</p>	<p>Kuopion kaupunki</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että määräykseen on tarkennettu, että mikäli tietoja ei ole saatavissa tarkalla tasolla, niistä voidaan antaa arvio.</p>
<p>HSL lausuu kannanottonaan seuraavaa: HSL:n kannalta oleelliset määräykset koskevat suorite-, lipputulo- ja matkustajamäärätietojen toimittamista: Alkuvuoden ja kesän ajokauden kuukausittaiset tiedot tulee toimittaa viimeistään syyskuun 30. päivään mennessä ja edeltävän vuoden tiedot kokonaisuudessaan viimeistään helmikuun 28. päivään mennessä. Matkustajatilastoinnin ja suoritettietojen osalta tietojen toimitus onnistuu esitetyn aikataulun mukaisesti. Myös kaupunkipyöristä tulee jatkossa toimittaa tiedot. HSL ei kuitenkaan ole kaupunkipyöräpalvelun toimittaja eikä omistaja. Helsingin ja Espoon sekä Vantaan kaupunkipyörien raportoinnista vastaavat HKL, Espoo ja Vantaa, joita HSL tarvittaessa auttaa tietojen kokoamisessa.</p>		

<p>Pyydetty tiedot toimitetaan siltä osin kuin niitä on saatavilla tai käytettävissä. Määräysluonnoksessa todetaan, että HSL:n tulisi toimittaa lähijunaliikenteestä ja kaupunkiraideliikenteestä lipputulotiedot. HSL ei kuitenkaan myy lippuja erikseen eri liikennemuotoihin, vaan samalla lipulla voi matkustaa koko järjestelmässä. HSL ei siis pysty toimittamaan lipputulotietoja erikseen raideliikenteen osalta eikä muistakaan liikennemuodoista. Julkisen liikenteen suoritetilastoa varten lipputulot on jaoteltu nousijamäärien suhteessa ja sitä kautta päästään laskennalliseen alijäämän jaotteluun. Alijäämän jaottelu tarkemmalla tasolla liikennemuodoittain ei ole mahdollista. HSL pystyy toimittamaan tiedot lipputuloista ja alijäämästä koko järjestelmän tasolla. Tietoja voidaan edelleen jyvittää esimerkiksi nousijamäärien tai suoritteiden perusteella, mutta tätä tarkempia tietoja raideliikenteen lipputuloista tai alijäämästä ei ole mahdollista toimittaa. Muut määräysluonnoksessa kaupunkiraideliikenteen ja lähijunaliikenteen osalta eroteltavat suorite- ja matkustajamäärätiedot pystytään toimittamaan esitettyjen määräaikojen puitteissa.</p>	<p>HSL</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että kaupunkipyöräjärjestelmään liittyen tiedon toimittajana on HSL-alueen osalta järjestelmän tarjoaja eli kunnat eikä HSL siltä osin ole velvoitettu tietoja toimittamaan.</p> <p>Lisäksi liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että lipputulotietojen ja alijäämän osalta esitetty laskennallinen arvio on riittävä. Määräykseen on tarkennettu, että mikäli tietoja ei ole saatavissa tarkalla tasolla, niistä voidaan antaa arvio.</p>
<p>Linja-autoliikenteestä toimitettavat tiedot <input type="checkbox"/> Määräysluonnoksessa ehdotetaan päällekkäistä tietojen toimittamisvelvollisuutta liikennöitsijöille ja toimivaltaisille viranomaisille. Bruttoliikenteessä toimivaltainen viranomainen seuraa matkustajamääriä ja kerää lipputulot. Päällekkäisen (kaksinkertaisen) tiedon toimittamisessa on riski toimialakohtaiselle tilastovirheelle. <input type="checkbox"/></p> <p>Toimivaltaisten viranomaisten järjestämästä liikenteestä toimitettavat tiedot <input type="checkbox"/> Toimitettaviksi esitetyt tiedot nousuista, lipputuloista ja kilometrisuoritteista ovat pääosin saatavissa Nysen (Tampereen seudun joukkoliikenteen) järjestelmistä. Eri käyttövoimilla ajettujen kilometrisuoritteiden raportointi vaatii tällä hetkellä käsityötä, mutta tiedon tuottamista voitaneen myöhemmin automatisoida kehitystyöllä.</p>	<p>Tampereen kaupunki</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että sopimusliikenteen tiedoissa on osittain päällekkäisyyttä. Linja-autoliikenteen liikennöitsijöiltä kysyttäviä tietoja käytetään julkisen liikenteen suoritetilaston lisäksi myös linja-autoliikenteen kustannusindeksin laatimiseen. Tämän vuoksi sopimusliikenteen tietoja on tarkoituksenmukaista kysyä myös liikennöitsijöiltä. Määräykseen on tarkennettu, että liikennöitsijöiden tulee ilmoittaa bruttoliikenteen matkustajamäärät ja lipputulot mikäli ne ovat saatavissa. <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> Käyttövoimaan liittyen tulee tehdä arvio jos tarkkaa tietoa ei ole saatavissa. Määräykseen on tarkennettu, että mikäli tietoja ei ole saatavissa tarkalla tasolla, niistä voidaan antaa arvio. <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>

Lausuntopyynnössä ei ole esitetty käyttövoimaluokittelua, mutta liian yksityiskohtaiseen luokitteluun ei tule mennä (esim. dieselbussit voivat käyttää sekä perinteistä dieseliä että biodieseliä, joiden erottelu jälkikäteen ajokilometreille olisi laskennallista).

Toimivaltaisen viranomaisen järjestämässä liikenteessä lipputuotteita ja maksutapoja on useita ja niitä myös kehitetään. Myös vyöhykkeitä ja asiakasryhmiä on useita. Määräysluonnoksessa esitetään, että lippuhinnat toimitetaan lipputyypeittäin ja vyöhykkeittäin eriteltynä. Toimitustapana tulisi sallia esim. pdf-tiedosto tai vaihtoehtoisesti tulisi valita vain tietyt lipputyypit ja niiden hinnat, jotka tallennetaan käsityönä JUKU-järjestelmään.

Raitioliikenne tuli 9.8.2021 alkaen osaksi Nyssen joukkoliikennejärjestelmää. Määräysluonnoksesta tulee käsitys, että raitioliikenteen tietoja ei raportoida puolivuositain, vaan se erotetaan kokonaisuudesta ja raportoidaan erillään kerran vuodessa eri järjestelmässä (Excel). Tämä vääristää puolivuositain tilastoinnista saatavaa kokonaiskuvaa Nysse-liikenteestä. Nyssen näkökulmastaärkevin toimintatapa olisi raportoida samalla aikajänteellä ja samaan raportointijärjestelmään linja-autojen ja raitioliikenteen tiedot.

JUKU-järjestelmään ilmoitetaan lippuhinnoista perustiedot vyöhyke- ja lipputyypeittäin, joten kaikkia erillisiä variaatioita ei pyydetä ilmoittamaan. Lippuhintojen perustiedot ovat keskeistä tietoa alueen liikenteestä ja siten tarpeen ilmoittaa sähköisesti myös JUKU-järjestelmään. Ei muutostarvetta määräykseen.

Kuukausittaiset tiedot TVV-alueiden liikenteestä sisältävät kaiken TVV-liikenteen, myös raitioliikenteen. Lisäksi julkisen liikenteen suoritetilastointia varten Tilastokeskus kysyy vuosittain tiedot erikseen raitioliikenteestä, metroluokasta, HSL-alueen lähijunaliikenteestä ja kaupunkilauttaliikenteestä. Ei muutostarvetta määräykseen.

Liikenteen kilpailuttamisesta ja liikennöintisopimuksista esitetään toimitettavaksi useita tietoja. Erityisalojen hankintalaki velvoittaa hankintayksiköitä tekemään jälki-ilmoitukset EU-kynnysarvon ylittävistä hankinnoista, jollaisia lähes kaikki liikennehankinnat myös ovat. Vuosittaiset liikennöintikorvaukset (sopimuskorvaukset) esitetään määräysluonnoksessa raportoitaviksi jatkossakin kysyntä- ja tarjontatietojen yhteydessä. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi selvittää mahdollisuutta näiden tietojen hyödyntämiseen, niin että kaksinkertaiselta tietojen toimittamiselta vältyttäisiin.

Nysse näkee kuitenkin tarpeelliseksi ottaa JUKU-järjestelmä uudelleen käyttöön sopimusten voimassaolon tiedotuskanavana. Erityisesti aikajananäkymä antaa hyvän kokonaiskuvan, milloin sopimuksia päättyy ja uusia tarjouskilpailuja on odotettavissa.

<p>JUKU-järjestelmä ei kuitenkaan korvaa hankintailmoitusten HILMA-järjestelmää, joten JUKU-järjestelmän roolin tulisi keskittyä sopimusten voimassaoloaikojen raportointiin, ei tarjouskilpailujen määräpäiviin eikä tuloksiin.</p> <p>Nysse ehdottaa rajausta siten, että nämä tiedot toimitetaan: sopimustyyppi (bruttomalli / käyttöoikeussopimusmalli), sopimuksen arvo (euroa), kaluston lukumäärä, liikennöinnin aloituspäivä, optiokausien lukumäärä, käyttöön otetun option päättymisen, optioiden päättymisen päivämäärä.</p> <p>Raportoinnin toteutus Liikennöintitietojen raportointi palvelee toimialan eri toimijoita ja on erittäin hyvä, että sitä kehitetään. Nysse on valmis käymään tarvittaessa keskustelua myös raportoinnin yksityiskohdista, kuten lipputuotteista, alv:n huomioimisesta ja käyttövoimista.</p> <p>Kaupunkipyöräpalveluista toimitettavat tiedot</p> <p>Suurin osa toimitettaviksi esitetyistä tiedoista on saatavissa Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmästä, mutta todennäköisesti henkilökilometrejä ja keskimääräistä matkan pituutta ei pystytä täysin luetettavasti saamaan. Tampere ei ole vielä ottanut käyttöön kaupunkipyöräjärjestelmään kuuluvaa Board-järjestelmää ja siltä osin vielä epäselvää mitä kaikkea tietoa pystymme sen kautta samaan. Kaupunkipyöräjärjestelmään liittyvien tietojen kerääminen palvelee sekä nykyisiä että tulevia kaupunkipyöräkaupunkeja ja on erittäin hyvä, että sitä kehitetään.</p>		<p>TVV-liikenteen kilpailuttamiseen ja liikennöintisopimukseen liittyvät tiedot ovat osittain päällekkäiset HILMA-järjestelmän tietojen kanssa. Tiedot palvelevat toimijoita parhaiten kun ne ovat kootusti samassa paikassa. HILMA-integraatiota JUKU-järjestelmään on mahdollista selvittää, mutta ennen sen toteutumista tiedot tulee toimittaa määräyksen mukaisesti JUKU-järjestelmään. Osittain päällekkäisten tietojen toimittaminen HILMA-järjestelmän lisäksi JUKU-järjestelmään ei arvioida aiheuttavan merkittävää hallinnollista tai taloudellista haittaa tiedon toimittajille.</p>
<p>Lausunnonantaja ei harjoita linja-liikennettä ainoastaan tilausajoa ja kaupungin ostoliikennettä. Lausunnonantaja ilmoitti taksiliikenteen palvelujen hinnaston.</p>	<p>Yksityinen lausunnonantaja</p>	<p>Lausunnonalla ei ole vaikutusta määräysluonnoksen sisältöön.</p>
<p>Lausunnonantaja suorittaa tilausajoliikenteenä sopimusliikennettä Joutsan kunnan alueella, sekä muuta tilausajoliikennettä. Sopimusliikenne perustuu kunnan kanssa tekemään sopimukseen. Muut tilausajot sovitaan ja hinnoitellaan tapauskohtaisesti, kuljetuksen matkaan ja aikaan perustuen.</p>	<p>Yksityinen lausunnonantaja</p>	<p>Lausunnonalla ei ole vaikutusta määräysluonnoksen sisältöön.</p>

<p>Lausunnonantaja ilmoitti, että annettavia tietoja ei ole, yhtiö suorittaa vain tilausajoja, jotka hinnoitellaan km,tunti ja henkilöm. mukaan.</p>	<p>Liikennöinti Onni Palo Oy</p>	<p>Lausunnolla ei ole vaikutusta määräyslunnonksen sisältöön.</p>
<p>Kohdassa 5.1 edellytetään ilmoittamaan matkustajamääriä sekä lipputulot. Bruttoliikennettä harjoitettaessa ovat nämä tiedot sellaisia joita liikenteen tilaajataho omistaa ja hallinnoi. Nobinan tapauksessa pääkaupunkiseudulla HSL sekä Turussa Föli. Liikennöitsijät toimivat tilaajien määrittelemillä ja usein omistamilla lipunmyyntijärjestelmillä joihin myös tallentuu matkustajatiedot. Matkustajamäärätiedot rekisteröityvät täten tilaajaan järjestelmiin.</p>	<p>Nobina Oy</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että sopimusliikenteen tietojen toimittamisessa on osittain päällekkäisyyttä tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisilta veloitettavien tietojen kanssa. Linja-autoliikenteen liikennöitsijöiltä kysyttäviä tietoja käytetään julkisen liikenteen suoritetilaston lisäksi myös linja-autoliikenteen kustannusindeksiin laatimiseen. Tämän vuoksi sopimusliikenteen tietoja on tarkoituksenmukaista kysyä myös liikennöitsijöiltä. Määräykseen on tarkennettu, että liikennöitsijöiden tulee toimittaa bruttoliiikenteen matkustajamäärät ja lipputulot mikäli ne ovat saatavissa.</p>
<p>Linja-autoliitto keskittyy lausunnossa kommentoimaan vain linja-autoyrityksiltä kerättäviä tietoja. Pidämme myönteisenä, että linja-autoyrityksiltä ei tässä yhteydessä kuitenkaan järjestetä erillistä tiedonkeruuta, vaan kerättävät tiedot pohjautuvat myyntituotot- ja suoritekyselyyn. Tämä kysely toteutettiin nyky muodossa ensimmäistä kertaa keväällä 2021 vuoden 2020 tietojen pohjalta.</p> <p>Ajoneuvojen tekniset tiedot (mm. esteettömyys, päästöluokat, matalalattiaisuus) tulisi lisätä myös liikenneasioiden rekisteriin sisällytettäviin tietoihin erikseen kerättävän kyselytiedon lisäksi. Jos tieto on rekisteritieto, niin myös tiedon luotettavuus paranee. Käsitksemme mukaan edellä mainitut tiedot olisi saatavissa uusien ajoneuvojen rekisteröinnin yhteydessä. Olemassa olevan kaluston osalta tulisi selvittää mahdollisuudet saada tiedot katsastuksen yhteydessä. Tältä osin tulisi kehittää liikenneasioiden rekisteriä kyseisten tietojen osalta.</p> <p>Markkinaehtoisien ehtoisten liikenteen osalta määräyksen mukaan yritysten tulisi ilmoittaa esteettömällä kalustolla ajettujen vuorojen määrä. Sen sijaan viranomaisten ostaman liikenteen osalta viranomaisten tulee ilmoittaa esteettömällä kalustolla ajettujen vuorojen osuus prosentteina.</p>	<p>Linja-autoliitto ry</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että liikennöitävien vuorojen linja-autojen tekniset tiedot eivät ole yksiselitteisesti ja tarkoitusta vastaavasti saatavilla ajoneuvorekisteristä, jonka vuoksi tiedot sisältyvät myyntituotot ja suoritteet -kyselyyn. Määräykseen on tarkennettu esteettömän kaluston tiedot prosenttiosuudeksi. <input type="checkbox"/></p> <p>Liikenne- ja viestintävirasto on selvittänyt vuonna 2021 suoritettujen myyntituotot ja suoritteet -kyselyn tiedonsaantia ja sen perusteella rajaa määräyksen vastausvelvoitetta. Vastausvelvoite ei koske niitä yrityksiä, joiden linja-autoliikenteen liikevaihto edellisellä päättyneellä tilikaudella on ollut vähemmän kuin 200 000 euroa. <input type="checkbox"/></p>

Olisi perusteltua, että markkinaehtoisen liikenteen osalta tieto kysytään myös esteettömällä kalustolla ajettujen vuorojen osuus prosentteina. Linja-autoliiton saaman palautteen mukaan kysely on ollut erittäin työläs täyttää pienissä ja keskisuurissa monitoimialayrityksissä, joissa kirjanpito on ulkoistettu tilitoimistoille ja tietojen seuraamisen taso ei ole kerättävien tietojen tasolla. Saadun palautteen mukaa tilitoimistot ovat vaatineet erillisiä maksuja lomakkeen täyttämistä ja maksut ovat olleet mittavia suhteessa linja-autoliiketoiminnan laajuuteen. Käsityksemme mukaan saatujen kokemusten tulisi arvioida nyt kerättyjen vuoden 2020 tietojen laatu ja kattavuus ennen kuin uusi määräys saatetaan voimaan. Kaikilla yrityksillä ei ole valmiutta tuottaa kerättäviä tietoja. Tietojen toimittaminen lisää yritysten hallinnollista taakkaa ja myös kustannuksia. Toteamme, että sopimusliikenteen osalta linja-autoyrityksiltä kerättävä tieto on osin päällekkäistä kuin toimivaltaisilta viranomaisilta kerättävä tieto.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että sopimusliikenteen tietojen toimittamisessa on osittain päällekkäisyyttä tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisilta veloitettavien tietojen kanssa. Linja-autoliikenteen liikennöitsijöiltä kysyttäviä tietoja käytetään julkisen liikenteen suoritetilaston lisäksi myös linja-autoliikenteen kustannusindeksiin laatimiseen. Tämän vuoksi sopimusliikenteen tietoja on tarkoituksenmukaista kysyä myös liikennöitsijöiltä.

Liikennepalvelulain 179 §:n mukaan henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista. Tiedot on toimitettava maksutta. Edellä todettuun on säädetty poikkeus lain 179 a §:ssä covid-19-epidemian aikana. Poikkeus on voimassa laissa säädetyn ajan. Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamia tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi.

Määräyksen mukaan muutositmoitukset tulee tehdä jatkossa NAP-palvelussa erillisellä sähköisellä lomakkeella. Lomakkeella ilmoittamisesta ei peritä käsittelymaksua eikä koneluettavan rajapinnan käytöstä saa periä maksua. Muutostietojen ilmoittaminen koskee markkinaehtoista, säännöllistä henkilöliikennettä tarjoavia kuljetuspalveluiden tarjoajia. Muutositmoituksen tekee liikenteenharjoittaja tai hänen valtuuttamansa taho. Lomakkeen käyttöä perusteellaan sillä, että muutostietojen tunnistaminen automaattisesti nykyisistä rajapinnoista ei ole yksiselitteisesti ja luotettavasti mahdollista.

Määräykseen on tarkennettu, että liikennöitsijöiden tulee toimittaa bruttoliiikenteen matkustajamäärät ja lipputulot mikäli ne ovat saatavissa.

<p>Katsomme, että lomakkeen käyttövaatimus lisää yrityksissä hallinnollista työtä ja on askel taaksepäin. Ensisijaisesti tulisi kehittää automaattista tunnistusta nykyisistä rajapinnoista. Pidämme tärkeänä, että myös yrityksillä on mahdollisuus seurata NAP-palvelusta liikenteen muutoksia. Tämä mahdollistaa markkinaehtoisen liikenteen kehittämistä, mikäli tarjonnassa tapahtuu muutoksia.</p> <p>Koronapoikkeusolot ovat osoittaneet, että lyhyempi muutosilmoitusaika poikkeusolojen aikana on mahdollistanut liikenteen kehittämisen vastaamaan kysyntätarvetta. Lainsäädännössä tulisi säilyttää tämä mahdollisuus myös tulevaisuudessa.</p> <p>Määräysluonnoksen mukaan määräys on suunniteltu tulevan voimaan vuoden 2021 aikana eli koskee linja-autoyritysten osalta vuoden 2021 kerättäviä tietoja, samoin muin muiden liikkumispalveluiden osalta. Toteamme, että esitetyn aikataulun mukaan yrityksillä ei ole ollut mahdollisuus valmistautua kerättävien tietojen toimittamiseen.</p>		<p>Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että jatkossa NAP-palvelussa muutosilmoitukset tehdään erillisellä sähköisellä lomakkeella määräyksen mukaisesti. Traficomien tehtävä ei ole julkistaa yritysten muutosilmoituksia. Automaattinen tunnistus olemassa olevista rajapinnoista vaatii järjestelmäkehitystä myös liikennöitsijöiden toimesta.</p>
<p>Yleinen palaute</p> <p>Matkahuolto ei kannata LVM:n määräyksen ulottamista myös terminaalin matkustajamääriä koskeviin tietoihin, koska matkustajamääriä ei pystytä luotettavasti selvittämään ja muutos aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia matkustajamäärien seuraamiseen liittyvän teknologian käyttöönotosta. Matkahuollon näkemyksen mukaan mahdollinen velvoite matkustajamäärien seuraamiseen ja raportointiin tulee ensisijaisesti perustua tietoihin vuorotarjonnasta ja keskimääräisestä terminaaliin kohdistuvasta matkustajamäärästä.</p>	<p>Oy Matkahuolto Ab</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että Matkahuollon kanssa terminaalien matkustajamääristä käydyn keskustelun ja saadun lisätiedon perusteella riittävän tasoista tietoa terminaalien matkustajamäärätiedoista ei ole mahdollista saada linja-autoliikenteen välityspalveluilta. Tämän johdosta määräykseen ei sisällytetä linja-autoliikenteen terminaalien matkustajamäärätietoa.</p>

Toissijaisesti seurannan tulee rajoittua sisätiloihin, jossa matkustajamääriä pystyttäisiin arvioimaan jossain määrin luotettavammin, ja toiseksi kohdistua siihen kuntaan tai kaupunkiin, jonka alueella matkustajaterminaali sijaitsee ja jonka kuntalaisia ja vierailijoita terminaali palvelee. Tarjontatietojen toimittaminen tyyppiviikoilta on mahdollista järjestää, kunhan aineiston käyttöehdoista sovitaan asianmukaisesti.

Matkahuollon kommentit välityspalveluja tarjoavien toimijoiden matkustajamäärätiedot terminaaleissa

Viitaten Määräysluonnoksen kohtaan 5.2 välityspalveluja tarjoavien toimijoiden matkustajamäärätiedot terminaaleissa, Matkahuolto ei nykyisellään kerää eikä koosta terminaalien matkustajamäärätietoja.

Matkustajamääräistä ei ole luotettavaa kuvaa eikä tällaista kuvaa terminaaleista ole kattavasti koostettavissa nykyisin useistakaan syistä:

1) Kampin terminaalia lukuun ottamatta linja-autoasemat ovat avokenttiä, joissa matkustajat hajaantuvat ympäriinsä – matkustajien laskenta esim. laskurien avulla on mahdotonta järjestää luotettavasti ja kustannustehokkaasti. Lisäksi terminaaleissa on paljon erilaisia toimintoja matkustamisen lisäksi, on mahdotonta erotella matkustajia muista syistä terminaaleissa asioivista.

2) Matkahuolto välityspalvelua tarjoavana toimijana ei yleisesti ottaen operoi tai omista terminaaleja eikä linja-autoja. Matkahuolto ei vastaa terminaalien tai linja-autojen infrastruktuurista.

3) Linja-autoista poistuvia asiakkaita ei seurata kattavasti eikä välttämättä kirjata, sillä Suomessa tyyppilliseen tapaan lippu tai matkustusoikeus todennetaan ainoastaan kyytiin noustessa. Lisäksi liikennöitsijöillä on useita lippu- ja maksujärjestelmiä ja maksutapoja yhtä aikaa käytössä.

4) Vuoro- ja liikennöitsijäkohtainen matkustajamäärä on liikennöitsijälle liiketoimintakriittistä tietoa, jota ei luovuteta kattavasti Matkahuollolle.

Oy Matkahuolto
Ab

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että tietojen toimittamisvelvollinen ei voi asettaa ehtoja tietojen luovuttamiseksi. Lisäksi liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi.

<p>Kustannustehokkain tapa terminaalien matkustajamäärätiedon arviointiin olisi terminaalin kautta kulkevaan vuorotarjontaan perustuen selvittää keskimääräisiä terminaaliakohtaisia matkustajamääriä (vuoroihin nousevat ja vuoroilta poistuvat matkustajat).</p>		
--	--	--

Tilastokeskus kiittää mahdollisuudesta kommentoida Henkilöliikenteen palvelujen kysyntä- ja tarjontatiedot ja taksiliikenteen palvelujen hintatiedot -määräysluonnosta. Tilastokeskuksen perustehtävä on tuottaa tilastoja yhteiskunnan tietohuollon tarpeisiin (laki- ja asetusperusta). Tilastokeskus tuottaa tällä hetkellä laajan joukon eri liikenneaiheisia tilastoja, joita hyödynnetään päätöksenteon tukena ja eri arviointien mittareina sekä tarvittavien faktatietojen seurannassa.

Tilastokeskus laatii tilastoja myös tilauksesta ns. toimeksiantosopimuksiin perustuen (mm. tilastointipalvelut). Traficom määräysluonnoksessa (luvut 4-6) nostetaan esiin Tilastokeskuksen roolia liikennealan tietohuollossa julkisen liikenteen suoritetilaston osalta. Tilastokeskus tuottaa tällä hetkellä toimeksiannosta julkisen liikenteen suoritetilaston. Julkisen liikenteen suoritetilasto on kokoomatilasto monia eri tiedonlähteitä, joten on tärkeää, että siihen on käytössä laadukkaita ja ajantasaisia tietoaaineistoja. Tilastoinnin näkökulmasta on hyödyllistä, että tilastotuotantoon liittyvä suora tiedonsaanti ja käytettävyyteen liittyvät ulottuvuudet halutaan varmistaa julkisen liikenteen suoritetilaston osalta tässä määräysluonnoksessa. Kerätyn tiedon osalta on kuitenkin tarpeen huolehtia tiedon omistajuuskysymykset ja rekisterinpitovelvollisuuteen liittyvät asiat. Tilastokeskus on näiltä osin tiedonkäsittelijän roolissa.

Tilastokeskus

Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä laadukkaan ja ajantasaisen tietotuonnon varmistamista. Liikenne- ja viestintäviraston sekä Tilastokeskuksen välisellä puitesopimuksella sovitaan rekisteripitäjän ja tiedonkäsittelijän rooleista. Myös tietojen käytöstä muihin tilastointitarkoituksiin sovitaan puitesopimuksin myös jatkossa.

<p>Tilastokeskus haluaa kiinnittää myös huomiota siihen, että määräysluonnoksessa esitettyjä, Tilastokeskukselle toimitettuja tietoja voidaan hyödyntää tarvittaessa muussakin tietotuotannossa (tiedonantorasiituksen vähentäminen) sekä tiedonsaannin edellytyksien turvaamiseen uusien (digitaalisten) tietoaaineistojen kehittyessä (jatkuvuus). Tilastokeskus tarvitsee jatkossakin uusia aineistolähteitä eri liikkumispalveluista sekä -muodoista tilastotuotannon kattavuuden parantamiseksi. Operatiivinen yhteistyö eri toimijoiden välillä on tärkeää laadukkaan ja ajantasaisen tietotuotannon varmistamiseksi.</p>	<p>Tilastokeskus</p>	
<p>7.1 Maksullisista pysäköintipalveluista toimitettavat tiedot <input type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarjolla olevat eri palvelut ja palvelukokonaisuudet - tämä on toteutettavissa ilman kohtuutonta lisätyötä <input type="checkbox"/> • Pysäköintitapahtumien määrä - tätä tietoa ei ole saatavissa vanhemmista automaateista ilman automaattilla käyntiä. Tiedon kerääminen on todella iso lisätyö, joka saattaa pakottaa toimijoita siirtymään mobiilipysäköintijärjestelmiin, koska sieltä ko. tiedot saadaan helposti. Uusien automaattien investointi maksaa n 10 000 euroa/automaatti <input type="checkbox"/> • Palvelua käyttäneiden asiakkaiden määrä - tätä tietoa ei ole saatavissa vanhemmista automaateista ilman automaattilla käyntiä. Tiedon kerääminen on todella iso lisätyö, joka saattaa pakottaa toimijoita siirtymään mobiilipysäköintijärjestelmiin, koska sieltä ko. tiedot saadaan helposti. • Asiakasprofiili <input type="checkbox"/> • Keskimääräinen pysäköintitapahtuman kesto - tätä tietoa ei ole saatavissa vanhemmista automaateista ilman automaattilla käyntiä. Tiedon kerääminen on todella iso lisätyö, joka saattaa pakottaa toimijoita siirtymään mobiilipysäköintijärjestelmiin, koska sieltä ko. tiedot saadaan helposti. • Liikevaihto <input type="checkbox"/> • Palvelun käytön jakaantuminen alueellisesti - tämä on toteutettavissa ilman kohtuutonta lisätyötä <input type="checkbox"/> • Palvelun käytön jakaantuminen vuodenajoittain - tämä on toteutettavissa ilman kohtuutonta lisätyötä • Käytössä olevien parkkipaikkojen määrä • Esteettömien parkkipaikkojen määrä • Sähköautojen latauspaikkojen määrä • Myyntikanavat • Arvio yhdistämispalveluihin kuuluvien pysäköintitapahtumien määrästä 	<p>Joensuun Pysäköinti Oy</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että kerran vuodessa tapahtuva tiedonkeruu ei aiheuta merkittävää hallinnollista tai taloudellista haittaa.</p>

<p>Kuopion kaupunkipyöräpalveluiden osalta lausunto määräsluonnoksessa 7.4 Kaupunkipyöräpalveluista toimitettavista tiedoista. Palvelua käyttäneiden asiakkaiden määrä on helposti vuodesta 2019 alkaen. Pyöräilykausittain käyttäneiden asiakkaiden määrä vaatii tilastojen käsittelyä enemmän, mutta myös tieto pyöräilykausittain on saatavissa. Asiakasprofiilin määrittäminen ei ole yksiselitteistä. Kuopion kaupunkipyöräjärjestelmää voivat käyttää kaikki yli 15-vuotiaat ja käyttäjistä ei ole saatavilla tarkempia tietoja esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmästä saatavissa, mutta tämä tieto on koko palvelun voimassa olon ajalta eli Kuopion kaupunkipyöräjärjestelmän osalta ikäryhmittäin. Muut määräsluonnoksessa luetellut tiedot kaupunkipyöräpalvelusta ovat saatavissa.</p>	<p>Kuopion kaupunki</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto on lisännyt asiakasprofiilin määritelmän määräykseen. Lisäksi määräystä on muutettu asiakasprofiiliin osalta niin, että tieto on toimitettava, jos se on saatavissa.</p>
--	-------------------------	---