

Lausunto

31.01.2022

Asia: VN/11443/2021

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista annetun direktiivin täytäntöönpanoa koskevaksi lainsäädännöksi**

Lausunnonantajan lausunto

Millaisia vaikutuksia näette ehdotettujen muutosten aiheuttavan?

-

Kysymyksiä lausunnonantajille

Lakiuudistuksen valmistelun aikana on keskusteltu valvontakokonaisuuden järjestämisestä.

Valvontakokonaisuus on kuitenkin tässä vaiheessa osin avoin.

Lausunnonantajia pyydetään ottamaan kantaa valvontaan kokonaisuudessaan.

Miten tuotteiden ja palvelujen esteettömyyden valvonta olisi tarkoituksenmukaista järjestää?

-

Lausunnonantajia pyydetään kommentoimaan erityisesti palvelujen valvontaa (esitysluonnoksen luku 4.2.6, sivut 83, 85 – 87), kun digitaalisten palvelujen valvonta on tarkoitus keskittää edelleen Etelä-Suomen aluehallintoviraston saavutettavuusvalvonnan yksikköön. Lisäksi pyydetään ottamaan kantaa sähköisen viestinnän palvelujen ja audiovisuaaliseen mediaan pääsyn valvontaan sekä liikennettä koskevien esteettömyystietojen esittämisen valvontaan (laki liikenteen palveluista).

-

Erityisesti tuotteiden markkinavalvonnan järjestäminen on esityksessä vielä avoin. Lausunnonantajia pyydetään esittämään näkemyksenä alla esitettyihin (esitysluonnoksen luku 4.2.6.3, sivut 84-85) vaihtoehtoihin markkinavalvonnan järjestämisestä.

-

Valmistelussa on ollut esillä erilaisia vaihtoehtoja:

-

## Rakennettu ympäristö

**Esteettömyysdirektiivin vaatimukset rakennetulle ympäristölle on esitetty esteettömyysdirektiivin liitteessä III. Jäsenvaltiot voivat päättää kansallisesti, onko rakennetun ympäristön täytettävä liitteessä III vahvistetut esteettömyysvaatimukset. Tässä vaiheessa esitetään, että rakennettua ympäristöä koskevia vaatimuksia ei otettaisi mukaan tähän esitykseen vaan sen soveltamisesta päätettäisiin myöhemmin (ehdotus esitysluonnoksen sivuilla 92-94). Lausunnonantaja pyydetään lausumaan erityisesti siitä:**

- Miten esteettömyysdirektiivin soveltaminen palvelun tarjoajan vastuulla olevaan rakennettuun ympäristöön konkreettisesti edistäisi esteettömyyttä ja kuinka laajamittaiseksi arvioitte vaikutukset rakennetun ympäristön esteettömyyteen?**
- Minkälaisia taloudellisia vaikutuksia arvioitte esteettömyysdirektiivin soveltamisella rakennettuun ympäristöön olevan palvelun tarjoajalle? Kuinka suuren osuuden esteettömyysdirektiivistä aiheutuvista kokonaiskustannuksista ne muodostaisivat?**

## Muita huomioita esityksestä

### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Digipalvelulain soveltamisalan laajentaminen koskemaan julkisen sektorin ohella yksityisiä toimijoita henkilöliikennepalveluissa tukee kansalaisten tasa-arvoa, mutta edellyttää henkilöliikennealan yksityisiltä toimijoilta investointeja digitaalisten palvelujen saavutettavuusvaatimusten täyttämiseen. Lisäksi merkittävä osa henkilöliikennepalveluiden esteettömyyteen liittyvistä tiedoista on ns. infratason tietoa, joka on hajautunut useille toimijoille valtio- ja kuntasektorille ja lisäksi esimerkiksi kiinteistöjen haltijoille. Liikenteen fyysiseen esteettömyyteen liittyvien tietojen hajanaisuus saattaa käytännössä vaikeuttaa lain tavoitteiden järkevää täytäntöönpanoa.

Henkilöliikennepalvelut on Suomessa hyvin hajautunut kokonaisuus. Digitaalisten palveluiden saavutettavuuteen liittyvät investointikustannukset voivat joillekin toimijoille olla merkittäviä suhteessa liiketoiminnan kokoon. Toki on todennäköistä, että lisääntyvät vaatimukset saavutettavista verkkopalveluista käytännössä kohdistuvat pk-toimijoiden sijaan muutamille lain 150 a §:n mukaisille, keskeisille alan palvelutuottajille. Sivulla 53 lausuntoaineistossa olevat kustannusarviot palveluiden kehittämisestä tulevaa lainsäädäntöä vastaavaksi ovat hyvin maltillisia.

Julkinen sektori on jo pyrkinyt Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n kautta saattamaan liikennetietoja ja matkoihin liittyvää tietoa avoimesti yleisön saataville merkittäville investoinneilla. Osa tehdystä kehitystyöstä esimerkiksi valtakunnallisen reittiopasteknologian Digitransitin ympärillä on avointa lähdekoodia ja myös yksityisten toimijoiden hyödynnettävissä. Fintraffic toivoo, että tulevan ITS-direktiivin muutostyön yhteydessä pohdittaisiin tarkemmin Fintrafficin roolia ns. liikennetiedon kansallisena solmupisteenä sekä mahdollisuutta kirjata Fintrafficin lakisääteiseksi tehtäväksi (julkinen hallintotehtävä) tarkoituksenmukaisessa laajuudessa kansallisesti keskitetyn liikennettä koskevan tiedon avaamisen liikenteen toimijoille sekä yleisön saataville saattamisen saavutettavassa muodossa.

Rakennetun ympäristön esteettömyystiedon syntymiseen ja sen hyödyntämiseen henkilöliikennepalveluissa tulisi investoida jatkossa enemmän. Lisäksi tulisi määritellä selkeät vastuut rakenteellisen esteettömyystiedon muodostamisessa ja saattamisessa henkilöliikennepalveluiden tarjoajien käyttöön (toimijoille yhteiset tiedot) kansallisella tasolla. Keskeistä olisi, että jokainen henkilöliikenteen palveluiden tuottaja ja digitaalisten palvelukanavien omistaja, joka vastaa itse ns. oman tuotannon saavutettavien ja esteettömien palveluiden tuotannosta, pystyisi yhteisissä resursseissa tukeutumaan kansallisesti saatavilla olevaan ja yhtenäiseen esteettömyystietoon.

Nykytilanteessa haasteena on kansallisesti puutteelliset yhteiset esteettömyystiedon tietomallit henkilöliikennepalveluissa ja tietojen saatavuus yhtenäisesti asemista, terminaaleista ja pysäkeistä. Lisäksi alalla ei kategorisesti kyetä toistaiseksi mallintamaan yksittäisten ajovuorossa olevien kulkuneuvojen esteettömyyttä juna- ja lentoliikennettä lukuun ottamatta.

Korvenoja Riikka  
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy