

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?

Suomen Paikallisliikenneliitto ry edustaa 14 toimivaltaista joukkoliikenneviranomasta, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat kahdeksan ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy.

Merkittävin laajennus paikallis- ja seutuliikenteen esteettömyysvaatimukseen tämän direktiivin kansallisen toimeenpanon myötä on pysäkeillä, rakennuksissa, terminaaleissa ja ajoneuvoissa olevien itsepalvelulaitteiden ja -päätteiden sisältyminen soveltamisalaan, eli erilaiset automaattit ja lipunlukijat. Tämä vaatimus koskee myös muuta suomalaista alueiden ja kaupunkien välistä markkinaehtoista tai julkisin varoin järjestettyä joukkoliikennepalvelua.

Hallituksen esityksessä ja hankeikkunasta löytyvästä henkilöliikennealan selvityksessä ajoneuvolaitteet ovat jääneet huomioimatta ja arvioimatta. Selvitykset käsittelevät terminaaleissa, pysäkeillä ja raideliikenteen laitureilla sijaitsevia itsepalvelupäätteitä ja lippuautomaatteja. Erillisessä selvityksessä on käsitelty linja-autoliikenne ja raideliikenne nimeten raideliikenteessä yksi toimija. Kansallisen ymmärryksen lisäämiseksi tulisi vielä hallituksen esitykseen täsmentää mihin soveltamisalan kategoriaan kaupunkiraidepalvelut (esim. metrot ja raitikat kuuluvat),

Suurella osalla suomalaisia paikallisliikenteen palveluita asiakas tekee oikean veloituksen varmistamiseksi esimerkiksi vyöhyke- tai maksutapavalintoja autolaitteella. Tämän vuoksi laitteet tulkittaisiin soveltamisalan mukaisiksi kaupunkiliikenteen ajoneuvojen itsepalvelupäätteiksi.

Paikallis- ja seutuliikenteen linja-autoissa varalaitteet mukaan lukien soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvopäätteitä on arviolta 4000-4500 kappaletta. Lisäksi mukaan on luettava kaupunkiraideliikenteen ajoneuvopäätteet sekä ennakkoselvityksissä tarkastellut terminaalien ja laitureiden automaattit.

Matkalippujen käyttämiseen liittyviä ajoneuvolaitteilta edellytetään sopimusten mukaisia toiminnallisuuksia usein 7-10 vuotisissa palvelusopimuksissa joko liikennöitsijän hankkimina tai viranomaisen hallinnoimina laitteina. Laitteistojen kokonaisuudistusta tehdään merkittävien lippujärjestelmämuutosten yhteydessä. Sitä ennen laitteita huolletaan, korvataan vikaantuneita varalaitteilla samanlaisilla ja lisätään samanlaisina sopimuksen mukaisina laitteina uusiin liikennevälineisiin.

Lain vaatimina esteettömyyden muutoskohtina tulisi ymmärtää laitteistojen merkittävät kokonaisuudistukset, ja laitteistovalmistajien omat uudet laiteversiot, mitkä toteutuvat lain voimaantulon ja pykälien mukaisesti.

Joukkoliikennepalvelujen hankkiminen digitalisoituu nopeasti, monikanavaistuu ja maksutapojen määrä on käyttäjälähtöisesti lisääntynyt. Käytännössä itsepalvelu digitalisaation myötä kasvaa ja henkilökohtainen palvelu ja käteismaksun käyttö välineeseen noustessa vähenee ja on poistumassa.

Valintojen lisääntyminen vaikeuttaa käyttöliittymien asiakasystävällistä ja esteetöntä suunnittelua. Näköpiirissä ei vielä sopimusteknisistä ja taloudellisista rajoitteistakaan johtuen ole sellaisia teknisiä harppauksia, että autoon nousu ja ostokset siinä yhteydessä tapahtuisivat ilman matkustajalta vaadittavia toimia. Matkojen rekisteröitymisestä ja maksaneisuudesta halutaan myös huolehtia. Lipun käytöstä ajoneuvossa rekisteröitävä tieto on olennaista tietoa palvelujen kysynnästä, ja edelleen palvelujen suunnittelussa paremmaksi. Matkustustiedon reaaliaikaisuuden vaatimukset ovat korostumassa, myös EU-lainsäädännössä.

Esteettömyysdirektiivin konkretisointi ajoneuvopäätteisiin voi tulla ensimmäisillä toimijoilla ajankohtaiseksi esimerkiksi 5-10 vuoden päästä. Vaatimukset toteutuvat tehokkaasti, mikäli yleinen tarjonta on normaaliin investointitarpeeseen mennessä huolehtinut esteettömyysvaatimuksista.

On kuitenkin huomattava, että Suomi on autolaitteiden osalta pieni markkina ja kuluttajakäyttäytyminen ja palvelujen käyttöön liittyvät valinnat erilaisia Euroopan eri maissa. Sekä

järjestelmät että laitteistot ovat entistä modulaarisempia, ja niihin liittyy eri maksutapojen vaatimia sertifikaatteja. Tämä tuo vaikeutta sekä laitteistojen operatiiviseen että asiakaslähtöiseen suunnitteluun. Erityisesti kahden aistin toteutuksesta tullaan tarvitsemaan neuvontaa ja tarkennuksia. Vaatimuksen toteutus terminaali- ja ajoneuvoympäristössä esteettömänä vaatii huolellista suunnittelua.

Liikennealan eurooppalainen sääntely on sektorikohtaista; mm. raide ja tieliikenne, matkustajan oikeudet eri sektoreilla erilaisia ja tämäkin käsittelyn alainen direktiivi viittauksineen siksi vaikeaselkoinen jo asiantuntijalle.

Hallituksen esitystä tulisi täydentää siinä nyt epäselviksi jäävillä tai kokonaan puuttumaan jääneillä soveltamiskohteilla. Toivomme, että hallituksen esitystä ja lakiehdotusta selkiytetään soveltamisalojensa osalta, jotta kaikenkokoisilla toimijoilla on mahdollisuus ymmärtää vaatimukset helpommin.

Ennen valvontavaihetta tulee henkilöliikenteen toimijoita kyetä opastamaan, antamaan neuvontaa ja jakamaan hyviä esimerkkejä käytännön soveltamisesta, jotta esteettömyyden kehityksessä edelleen onnistutaan.

Suomessa edellytetään julkisten ja markkinaehtoisten liikennepalvelujen avaamista myös yksityisten MaaS-palvelujen käyttöön, ja kuvataan multimodaalien digipalvelujen kehitys saavutettavuuden parantumisenä ja mahdollisuutena yksilöllisiin ratkaisuihin. Kuitenkaan esteettömyysvaatimukset eivät samassa laajuudessa koskisi niitä. Tulisi varmistua siitä, että kaikki liikennepalvelutieto on jostain lähteestä saatavissa esteettömästi kaikille kansalaisille.

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?

Tulee turvata riittävä asiantuntemus. Eri toimialoilla tarvitaan neuvontaa ja opastusta, jotta asiat voivat kehittyä halutulla tavalla. Valtionhallinnon digitaalisuuden kehittämistyöhön (esim. LVM Digikompassi) tulisi sisällyttää käyttöliittymiin ja verkkopalveluihin liittyvää koulutusta, ja antaa toimialakohtaisia esimerkkejä hyvästä toteutuksesta.

Lausunnonantajia pyydetään kommentoimaan erityisesti palvelujen valvontaa (esitysluonnoksen luku 4.2.6, sivut 83, 85 – 87), kun digitaalisten palvelujen valvonta on tarkoitettu keskittämään 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 markkina- ja palvelunvalvonnan järjestäminen on esityksessä vielä avoin. Lausunnonantajia pyydetään esittämään näkemyksensä alla esitettyihin (esitysluonnoksen luku 4.2.6.3, sivut 84-85) vaihtoehtoihin markkina- ja palvelunvalvonnan 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). Lausunnonantajia 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?

Esteettömyys joukkoliikenteessä edellyttää tiedon, maksamisen, fyysisen palvelun ja pysäkki- ja terminaaliympäristön esteettömyyttä. Esteettömyyden kehitys on osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Erityisesti eri liikennemuotojen solmukohdissa vastuut tiedonjakamisesta, rakentamisesta ja ylläpidosta jakaantuvat monelle toimijalle. Tätä esteettömyyskehitystä tulisi ohjelmoida samatahtiseksi palvelujen esteettömyyden kehityksen kanssa.

Muita huomioita esityksestä

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry