Vastaanottaja: Liikenne- ja viestintävaliokunta, U 90/2023 vp

Paikallisliikenneliiton lausunto valtioneuvoston kirjelmään eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi matkustajien oikeuksista multimodaalisten matkojen yhteydessä

Paikallisliikenneliitto pitää tärkeänä, että **soveltamisala koskee niitä palveluja, jotka sisältyvät olemassa olevaan matkustajanoikeussääntelyyn.** Tämä tarkoittaa sitä, että paikalliset liikennepalvelut jäävät soveltamisalan ulkopuolelle.

Lainsäädännön vastuiden tulee olla selkeät eri toimijoiden velvollisuuksien suhteen ja määritelmien on oltava selviä. **Liikenteenharjoittajien tulee voida vapaaehtoisesti valita tarjoavatko ne matkojaan yksittäisinä vai multimodaalimatkojen yhdistelminä, eikä voi syntyä velvoitetta tarjota yhtenäisiä multimodaalisopimuksia.** Itsenäisen omasta aloitteestaan yhdistelevän liiketoiminnan (välittäjien) tulee olla vastuussa asiakkailleen.

Tulee varmistaa, että jäsenvaltio voi halutessaan säätää ehdotetun asetuksen soveltamisalaan vastaavat kansalliset poikkeukset kuin nykyisiin asetuksiin esimerkiksi paikallisliikenteessä. Tämä tarkoittaa, että kaupunkijoukkoliikenne eli toimivaltaisten viranomaisten hankkimat kaupunki-, esikaupunki- ja seudullisen liikenteen palvelut jäävät soveltamisalan ulkopuolelle.

Multimodaalien matkustajanoikeuksien selkiyttäminen ja matkustajan tiedon lisääminen oikeuksistaan ja palveluehdoista on erittäin tarpeellista. Asetus velvoittaa jatkossa multimodaaleja lippuja myyvää tahoa antamaan tietoa, millaisena ja millaisin oikeuksin multimodaali matkaketju on myyty.

Lainsäädäntöä sovellettaisiin esimerkiksi kahden eri liikennemuodon myynnissä asiakkaan matkatarvetta varten, esim. kaukoliikenteen junalla ja bussilla ja matkayhdistelmää koskevissa informaatiopalveluissa, korvauksissa ja toimissa matkojen viivästymis- tai peruuntumistilanteissa, sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten avustamispalveluissa matkan aikana multimodaaleissa terminaaleissa.

Suomessa ehdotettu asetus koskenee siten tahoja, jotka yhdistelevät bussien kaukoliikennettä ja pitkämatkaisia junavuoroja. Paikallisliikenteen yhdistämisessä pitkän matkan ketjuun ei tulisi lisävelvoitteita.

Matkaketjumyynti on kehittyvää liiketoimintaa, missä myyjän riskien ja velvoitteiden lisääntyminen voi hidastaa tarjonnan kehitystä, varsinkin sääntelyn tarkoittamassa yhdellä kuljetussopimuksella myydyillä multimodaalilla matkaketjuilla. Toisaalta tämä ehdotus tuottanee ensisijaisesti matkustusehtojen tarkentumista ja reaaliaikaisen tilannetiedottamisen velvoitteen viivästymisissä ja peruutuksissa.

Rajaukset yrityksen työntekijämäärän ja liikevaihdon perusteella ja kaukoliikennekonteksti rajannevat MaaS-toimijoita asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Häiriötiedottamisen osalta asetus nojaa hyvään ja laadukkaaseen tiedon tuotantoon ja saatavuuteen.

Suomessa on velvoite antaa liikennepalveluiden liput kolmansien osapuolten myyntiin matkaketjuihin tai muihin liikkumisen yhdistelmiin. Vastuista ja työnjaosta sovitaan osittain lipunmyynnin rajapintojen käyttöön liittyvissä sopimuksissa. Lisääntyvä EU-regulaation multimodaalisuutta koskien edellyttänee liikennepalvelulain terminologian tarkistamista, eli vastaavatko ”välittäjä” ja ”yhdistämispalvelu” EU-lainsäädäntöä.

Matkapakettien osalta asetusta sovellettaisiin silloin, jos matkapaketteihin sisältyy multimodaaleja matkoja.

Mitä asetus tarkoittaa asemaverkon osalta Suomessa ja ketä se koskee?

Lainsäädännön oikeasuhtaisuuden arvioimiseksi ja julkisten resurssien tehokkaan käytön suunnittelemiseksi olisi tärkeä ymmärtää, minne syntyisi velvoite järjestää miehitettyjä

multimodaalimatkojen avustamispalveluja ja kenellä tämä velvoite Suomessa olisi. Meillä ei liene selkeää kuka on **multimodaaliterminaalin pitäjä.**

Samalla kun Suomessa on niin esteettömyysstrategiassa kuin aiemmassa Liikenne12 -suunnitelmassa tunnistettu tarve kehittää matkaketjuja, tiedonsaantia, esteettömyyttä ja saavutettavuutta, on tilanne haasteellinen.

Kaukoliikenteen eri kulkumuodot yhdistäviä multimodaaliterminaaleja ei ole montaa ja henkilökohtaisen palvelun saanti lipunmyynnissä ja asemapalvelut ovat vähenemässä, kun yksityiset operaattorit luopuvat asemien miehitetyistä palveluista ja odotustiloistakin. Osa terminaaleista on hybridejä yhdistäen yksityisen palvelutarjonnan ja kaukoliikenteen terminaalitoimintoja. On monta alueen tai rakennuksen hallinnoijaa, tehtävää ja vastuuta.

U-kirjeessä selostetaan, että lainsäädännön liitteessä I esitetään luettelo kaupungeista, joihin multimodaaliset matkustajaliikenteen solmukohdat ja vastaavat keskitetyt asiointipisteet on perustettava. Listaus vastaa ehdotetussa uudessa neuvoston asetuksessa unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi1 (jäljempänä TEN-T –asetus) mainittuja kaupunkisolmukohtia, joissa tulisi olla multimodaalinen matkustajaterminaali. Suomessa tällaisia solmukohtia olisivat **Helsinki, Turku, Oulu, Kuopio, Jyväskylä, Lahti ja Tampere**. Multimodaaliset matkustajaterminaalit määriteltäisiin myöhemmin tarkemmin kansallisesti.

Olisi tärkeä muodostaa selkeämpi kansallisen tason ymmärrys siitä, mitä TEN-T verkon solmupisteissä odotetaan eri kulkumuotojen yhteenkytkennältä. Paikallisliikenneliiton käsityksen mukaan **multimodaaleja lentoyhteydet sekä kaukoliikenteen juna- ja/tai linja-autoliikenteen solmupisteet fyysisesti yhdistäviä terminaaleja Suomessa ei juurikaan ole.** Monissa mainituista kaupungeista ei käytännössä ole kaukoliikenteen terminaalien yhdistelmää, niin sanottua matkakeskusta, missä terminaalissa voitaisiin saattaa kulkumuodosta toiseen. Multimodaalimatka edellyttäisi pidempää siirtymää, paikallisliikenteen matkaa tai taksimatkaa toiseen terminaaliin.

Paikallisliikenneliiton tulkinnan mukaan käsillä oleva asetus ei voine tuoda erillisille asemille uusia velvoitteita avustamispalveluun. Osalla keskisuuria kaupunkeja juna-asema ja kaukoliikenteen linja-autoyhteydet ovat samassa matkakeskuksessa tai terminaalissa.

TEN-T kaupunkisolmukohdissa tavoitellaan sitä koskevan asetusluonnoksen mukaan parempaa multimodaalisuutta ja toteutusta on mietittävä kestävän liikenteen suunnitelmissa. Kaukoliikenteen multimodaalisuus parantunee parhaiten terminaalien välisen paikallisen liikenteen yhteyksiä kehittämällä.

Lausunnon kirjoitti, Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto

---

Suomen Paikallisliikenneliitto ry edustaa 15 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kouvolan, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt.

Yhteistyöjäseniämme ovat kolme ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy