12.02.2024

LiV@eduskunta.fi

Viite
Lausuntopyyntönne U90/2023 vp

LAUSUNTO KOMISSION EHDOTUKSESTA EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSESTA MATKUSTAJAN OIKEUKSISTA MULTIMODAALISTEN MATKOJEN YHTEYDESSÄ

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) kiittää otsikossa mainitusta lausuntopyynnöstä ja ilmoittaa lausuntonaan, että HSL toistaa aiemmassa 8.1.2024 lähettämässään lausunnossaan esittämänsä näkökohdat.

Lisätietoja: juristi Janne Solala, puh. 040 621 5554, sähköposti etunimi.sukunimi(at)hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Jussi Saarinen
vt. toimitusjohtaja

Mari Flink
tulosalueen johtaja

LIITE HSL:n lausunto 8.1.2024

TIEDOKSI HSL:n kirjaamo

Asia: Kuuleminen 9.1.2024 EU-komission ehdotuksesta COM(2023) 752, asetus matkustajan oikeuksista multimodaalisilla matkoilla, ja U-kirjelmäluonnoksesta

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän huomiot:

HSL kiittää mahdollisuudesta esittää näkemyksensä ehdotuksen kansalliseen käsittelyyn. Ehdotus matkustajan oikeuksien turvaamisesta ja siihen liittyvien velvoitteiden selkeyttämisestä on tavoitteiltaan kannatettava. On kuitenkin parannusten toimeenpanon kannalta tärkeää huolehtia, etteivät hyvät tavoitteet johda kohtuuttomiin, epäselviin tai mahdottomiin velvoitteisiin liikennepalvelujen tuottajille ja erityisesti julkisen kaupunkijoukkoliikenteen järjestäjille.

Multimodaaleihin matkaketjuihin liittyy usein liityntä- ja vaihtomatkaosuuksia paikallisessa tai seudullisessa joukkoliikenteessä. Asetusaloitteen lähtökohta on, että se velvoittaa ainoastaan niitä liikennemuotoja, joita koskee jo erillinen matkustajan oikeuksien sääntely. Kuitenkin solmukohtia ja rautatieliikennettä koskeviin velvoitteisiin liittyy riskejä, jotka voisivat vaikuttaa ehdotuksen tarkoituksen vastaisesti myös paikalliseen joukkoliikenteeseen.

On tärkeää, että ehdotuksen soveltamisalasta rajataan selkeästi pois rautatievastuuasetuksen mukaiseen kansalliseen poikkeukseen kuuluva kaupunkiseutujen lähijunaliikenne sekä muu kaupunkiraideliikenne ja lyhytmatkainen bussiliikenne. Julkisesti järjestetyllä ja rahoitetulla joukkoliikenteellä ei ole teknisiä, toiminnallisia tai taloudellisia edellytyksiä toteuttaa kaikkia matkustajan oikeuksiin liittyviä velvoitteita, jotka on määritelty kaupallisen pitkämatkaisen liikenteen liiketoimintamallien perusteella, alun perin lentoliikenteessä sovellettaviksi.

Kaupunkijoukkoliikenteen lippujärjestelmät eivät tunne mahdollisuutta henkilökohtaisiin tietyn reitin ja vuoron lippu- ja matkavarauksiin, eikä näihin liittyviä tietoja voida ottaa vastaan jälleenmyyjiltä tavalla, joka mahdollistaisi matkustajien henkilökohtaisen informoimisen, uudelleen reitityksen ja huolenpidon. Sen sijaan joukkoliikenteen tarjoajat panostavat reaaliaikaisen tiedon saatavuuteen ja käytettävyyteen digipalveluissa, joista matkustaja voi oma-aloitteisesti hankkia tarvitsemansa räätälöidyn ja ajantasaisen informaation myös muutostilanteissa.

Kaupunkijoukkoliikenteessä yhden matkan tuottama lipputulo liikennepalvelun tarjoajalle on tyypillisesti 1 – 2 euroa. Siksi on välttämätöntä varmistaa, että matkustajan palvelun velvoitteista aiheutuvat kustannukset ovat kohtuullisia eikä julkisen liikenteen tarjoajalle siirry koko multimodaalisen matkan arvoon suhteutettuja riskejä henkilökohtaisesta huolenpidosta, hinnan palautuksista tai muista korvauksista ja hyvityksistä. Ehdotuksen mukaisesti vastuun näistä tulee kohdistua ensisijaisesti yhdistetyn matkan myyjälle.

Suurimmat potentiaaliset kustannukset ja toimeenpanon vaikeudet liittyvät uusiin velvoitteisiin multimodaalisten solmukohtien terminaalinpitäjille. Näiden tarkempi määrittely ja alueellinen rajaaminen on ratkaisevaa realististen toteutusmahdollisuuksien kannalta. Pelkkä kaupunkien mainitseminen liitteen luettelossa ei anna mitään selvyyttä siitä, kuinka näiden solmukohtien tunnistaminen ja määrittely tapahtuisi. Multimodaalisiin terminaaleihin liittyy yleensä aina myös paikallisen joukkoliikenteen pysäkkejä ja vaihtoyhteyksiä, jolloin sovellettavan terminaalialueen rajaaminen on haastavaa. Usein Suomessa on vaikea tunnistaa sellaista kokonaisvastuullista terminaalinpitäjää, jolla olisi riittävä hallinta ja toimintavalta huolehtia kaikista vaihtopysäkeistä ja

niiden kulkuyhteyksistä. Pääkaupunkiseudulla Helsinki-Vantaan lentoasema on käytännössä ainoa multimodaali solmukohta, jossa on selkeästi kokonaisvastuullinen terminaalioperaattori.

Valtaosa terminaaleista ja vaihtopysäkeistä on miehittämättömiä, minkä takia avustusvelvoitteen toteuttaminen miehitettyjä asiakaspalvelupisteitä perustamalla olisi kohtuuttoman kallista. Siksi asetuksen tulisi mahdollistaa digipalvelujen avulla joustavasti toteutettavat avustusmahdollisuudet. Toisaalta velvoitteen soveltaminen tulee rajata selkeästi vain tärkeimpiin ja vilkkaimpiin vaihtoterminaaleihin.

Yhteenvetona HSL toteaa, että paikallisen joukkoliikenteen harjoittajat ja toimivaltaiset viranomaiset kehittävät liikennepalvelujen ja multimodaalisten matkaketjujen saavutettavuutta, esteettömyyttä, luotettavuutta ja matkustamista tukevia ajantasaisia informaatiopalveluja oman perustehtävänsä mukaisesti ja kaupunkijoukkoliikenteen toimintaedellytyksiin soveltuvalla tavalla. Tätä ei tule vaarantaa asettamalla sellaisia kohtuuttomia toiminnallisia ja taloudellisia vaatimuksia, jotka perustuvat aivan toisenlaiseen kaupallisen kaukoliikenteen liiketoimintamalliin. Siksi uudesta matkustajan oikeuksien asetuksesta multimodaalisilla matkoilla tulee selkeästi rajata pois sitovien velvoitteiden soveltaminen kaupunkiseutujen julkiseen joukkoliikenteeseen ja siitä vastaaviin viranomaisiin.