

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia.

Esityksen tarkoituksena on mahdollistaa Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle annettava rautatieasemien esteettömyystiedon keräämisen ja siihen liittyvän tietopalvelun hankkiminen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:lta ja siten edistää kestävien ja oikeudenmukaisten liikenteen tietopalveluiden kehittämistä.

Lisäksi tehtäisiin rautateiden ja maanteiden julkisia henkilöliikennepalveluja koskevassa Euroopan unionin asetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevia muutoksia.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
2.1 Esteettömyystieto	3
3 Tavoitteet	8
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	8
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	10
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	10
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	12
6 Lausuntopalaute	13
7 Säännöskohtaiset perustelut	13
8 Voimaantulo	15
9 Toimeenpano ja seuranta	15
10 Suhde muihin esityksiin.....	15
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	15
11.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle.....	15
11.2 Esteettömyystietopalvelun hankkiminen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:ltä yleisen tietosuoja-asetuksen näkökulmasta	18
11.3 Säätämisyjärjestys	18
LAKIEHDOTUS	19
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	19
LIITE	21
RINNAKKAISTEKSTI	21
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	21

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Euroopan unionin rautatievirasto (European Union Agency for Railways, *jatkossa ERA*) on rakentamassa Euroopan rautatieasemien uutta esteettömyystietokantaa (European Railway Station Accessibility Database, *jatkossa ERSAD*), johon kerätään kaikkien ETA-alueen rautatieasemien esteettömyystiedot. ERSAD-tietokannasta säädetään EU:n komission asetuksessa 1300/2014, joka tunnetaan myös lyhenteellä ”PRM-YTE” (asetus vammaisten ja liikkumiseesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä, *jatkossa PRM-YTE*). Asetuksessa veloitetaan myös suorittamaan kertaluontoinen esteettömyysinventaari tietokannan lähtötietojen kokoamiseksi. Lisäksi Suomen tulee päättää komissiolle ilmoitettavasta kansallisesta yhteyspisteestä, joka on vastuussa tiedonvaihdosta ja tarvittavien tietojen keräämisestä. EU-asetuksena PRM-YTE on suoraan jäsenvaltioissa sovellettavaa sääntelyä. Uutta lainsäädäntöä tarvitaan, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia asetuksen veloitteiden täyttämistä varten tarvittavan tietopalvelun ja tiedonkeruun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana on pyydetty näkemyksiä Liikenne- ja viestintävirastosta, Väylävirastosta ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:stä.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntopalvelu.fi –sivustolla avoimessa lausuntomennettelyssä 2.5. – 22.6.2023.

Lausuntoja saatiin yhteensä 15. Saadut lausunnot on otettu jatkovalmistelussa huomioon.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Esteettömyystieto

Asemien esteettömyystiedot

Euroopan rautatieviraston ERSAD-tietokantaan kerättävät tiedot ovat rautatieasemien esteettömyystietoa. Kerättävät tiedot koskevat esimerkiksi laiturialueiden, aseman palveluiden, wc-tilojen ja pysäköintialueiden fyysistä esteettömyyttä, mutta myös palveluiden saatavuutta. Tiedot koskevat muun muassa asemien palvelujen aukioloaikoja, opastuksen esteettömyyttä ja laiturialuelle ja liityntäyhteyksiin pääsyä. Osa tiedoista on jo ennestään olemassa digitaalisessa muodossa. Esimerkiksi Väylävirastolla on hallinnassaan vaadittavat, laiturialueita koskevat tiedot. Kaikkea ERSAD-tietokantaan kerättävää esteettömyystietoa ei kuitenkaan ole vielä kenenkään toimijan hallussa, vaan tietokantaa varten tulee kerätä myös täysin uusia tietoja.

ERSAD-esteettömyystietojen formatointiin ja vaihtoon sovelletaan NeTeX- ja Transmodel-standardeja. Yhtenäisten standardien käytön tarkoituksena on varmistaa tiedon yhteentoimivuus ja sopivuus EU:n tasolla lopullista ERSAD-tietokantaa ajatellen.

ERSAD-tiedot liittyvät laajempaan henkilöliikenteen matkatietojen kokonaisuuteen, josta säädetään muun muassa komission delegoidussa asetuksessa N:o 2017/1926 EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisesta ja liikennepalvelulain 154 §:ssä erityisesti tiedon hyödyntämisen ja tietopalvelujen loppukäyttäjänäkökulmasta.

ERA käynnisti syksyllä 2020 matkustajille tarkoitettua tietokannan kehittämisen. ERSAD-tietokannasta on tällä hetkellä käytössä prototyyppi. Tuotantoversion arvioidaan valmistuvan vuoden 2023 kuluessa. Tuotantoversion valmistuttua komissio edellyttäneen jäsenmailta ilmoituksia kansallisen yhteyspisteen nimeämisestä sekä odottaneen jäsenmaiden toimittavan esteettömyysinventaarien tulokset ERSAD-tietokantaan.

Esteettömyystietojen tuomisen saataville aiempaa laajemmin ETA-alueen laajuisen ERSAD-tietokannan kautta on tarkoitus edistää vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia matkustaa ETA-alueella. Tieto aseman eri toimintojen ja sen ympäristön esteettömyydestä on matkustajalle tärkeää niin matkan suunnittelun, kuin toteuttamisen kannalta.

Vastuutahon määrittelystä

Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/772 7 a artiklassa säädetään asemien esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta. Artiklan mukaan jokaista asemaa varten on oltava yksikkö, joka vastaa esteettömyystietojen vaihdosta. Toisin sanoen kansallisesti on nimettävä yksikkö, joka vastaa tietojen toimittamisesta ERSAD-tietokantaan. Nimettävä yksikkö voi olla asemakohtainen tai sama kaikkien asemien kohdalla. Täytäntöönpanoasetuksen mukaan jäsenmaiden olisi tullut nimetä vastuutaho ERSAD-tietokannan ylläpitäjäksi viimeistään 16.3.2020. Suomi pyysi tuolloin lisäaikaa vastuutahon nimeämiseen. Lisäaika vastuuyksikön nimeämiseksi on päättynyt syksyllä 2021. Suomessa ei ole voitu selkeästi määrittää yhtä tahoa, jolle asemanhaltijan velvoitteet tulisi asettaa, mikä on hankaloittanut vastuukysymyksen ratkaisua. Asemilla on useita eri toimijoita, joiden omistukseen asemien eri rakenteet ja toiminnot kuuluvat. Väylävirasto omistaa laiturialueet, mutta asemakiinteistön omistaja voi olla esimerkiksi liikenneoperaattori tai kunta.

Esteettömyysinventaaari

PRM-YTE-asetuksen 7 artikla velvoittaa kansallisen esteettömyysinventaarin toteuttamiseen. Artiklan mukaan kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että toteutetaan esteettömyysinventaaari, jotta voidaan yksilöidä esteet, antaa tietoja käyttäjille sekä seurata ja arvioida esteettömyyden edistymistä. Käytännössä esteettömyysinventaarissa kerätään ns. alkutieto ERA:n tietokantaa varten. Tarkemmat tiedot esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta julkaitaan ERA:n soveltamisoppaassa. Soveltamisoppaassa kuvataan tiedot, jotka täytäntöönpanoasetuksen esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta vastaavan yksikön on kerättävä.

Esteettömyysinventaaaria koskevan 7 artiklan mukaan esteettömyysinventaaaria on päivitettävä uutta infrastruktuuria ja liikkuvaa kalustoa sekä olemassa olevan infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston uudistamista ja parantamista koskevien tietojen sisällyttämiseksi. Tiedon päivittämisen malli jää jäsenmaiden itsensä päätettäväksi. ERSAD-tietokantaan kerättävät tiedot ovat valtaosin ns. staattista tietoa eli niiden sisällössä tapahtuu muutoksia pääasiassa esimerkiksi remonttien yhteydessä. Kansallisesti on katsottu, että tietoa voidaan kerätä joko suorittamalla tasaisin väliajoin inventaari tai velvoittamalla tietoa omistavat tahot, kuten esimerkiksi asemien toimijat, toimittamaan tietoa tietokantaan.

Tehtävän järjestäminen ja vastuutahot

Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) on säädetty Liikenne- ja viestintäviraston asemasta ja tehtävistä. Lain 2 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan viraston tehtäviin kuuluu huolehtia liikenteen ja sähköisen viestinnän sääntely-, lupa-, hyväksyntä-, rekisteri- ja valvontatehtävistä. 5 kohdan mukaan viraston tehtävä on kehittää ja edistää liikenteen ja viestinnän palveluita ja niiden tarjontaa sekä liikenteen ja viestinnän markkinoiden toimivuutta. Virasto huolehtii myös käyttäjien ja matkustajien oikeuksiin liittyvistä tehtävistä. Näin ollen liikenteen esteettömyyden edistämisen sekä liikenteen matkatietokokonaisuuden kehittämisen voidaan katsoa kuuluvan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväkenttään. Lisäksi liikennepalvelulain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on liikennepalvelulain yleinen valvontaviranomainen.

Liikkumisen tiedonvaihdon kehitystyötä ollaan Euroopan laajuisesti viemässä suuntaan, jossa toimijoiden tietotarpeita hallinnoidaan yhä yhtenäisemmillä malleilla. Liikkumisen tieto on vahvasti mukana myös Euroopan komission kestävän ja älykkään liikenteen strategiassa. Siksi on tärkeää, että asiasta vastaa sellainen toimija, jolla erityistä osaamista tiedonvaihdon kokonaisuudesta.

Valtion erityistehtävayhtiönä vuoden 2019 alusta alkaen toimineen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n toimialana on meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä niihin liittyvän tiedonkeruu, hallinta ja hyödyntäminen. Tässä roolissa Fintraffic on vuoden 2021 alusta alkaen vetänyt nk. liikenteen dataekosysteemihanketta. Fintraffic tarjoaa ajantasaista, avointa liikennetietoa sovelluskehitykseen Suomen tie-, rautatie- ja vesiliikenteestä. Fintrafficin palvelut tukevat kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia. Yhtiö kerää, hallinnoi ja avaa tietoa sekä luo mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle. Yhtiö tarjoaa ja kehittää edistyskellisiä, uusia palveluita ja edesauttaa liikenteen ekosysteemien kasvua (<https://www.fintraffic.fi/fi/fintraffic/liikenteen-dataekosysteemi-lyhyesti>). ERSAD-tietojen kokoaminen ja siihen liittyvä tietopalvelu ja tiedonvaihto tukevat ja täydentävät yhtiön perustehtävää ja liikenteen dataekosysteemihanketta, jossa toimijat ovat aktiivisesti mukana. Ehdotetun muutoksen myötä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voisi tuottaa, ylläpitää ja kehittää ERSAD-tietopalvelua osana laajempaa liikennetietojen kokonaisuutta.

Liikenne- ja viestintävirasto olisi komissiolle tiedonvaihdosta vastaavaksi yksiköksi ilmoitettu tahon. Tiedonkeruu sekä tietokannan perustaminen ja sen ylläpito olisi tarkoituksenmukaisinta järjestää Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toimesta. Fintraffic huolehtisi myös esteettömyysinventaarin toteuttamisesta. Valtion omistamalla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä on jo nykyisin samankaltaisia tehtäviä. Yhtiö muun muassa huolehtii EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 mukaisen kansallisen yhteyspisteen (National Access Point, NAP) tietopalvelun tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävistä. Lisäksi Fintrafficilla on käynnissä matkatiedon koonnin ja datan kehittämisen projekti, jonka tarkoituksena on selvittää muun muassa matkatiedon koonnin ja datan kehittämisen prosessit, tiedonsaanti ja tuotanto sekä EU-asetusten täytäminen (mukaan lukien matkatietoon sisältyvät esteettömyystiedot). Fintraffic kehittää liittyn-täpisterekisteriä, jonka osaksi ERSAD-esteettömyystietokantaan vaadittavat tiedot tulisivat.

Liikenne- ja viestintävirasto on sekä yhteentoimivuusdirektiivin ja sen nojalla komission asetuksella annettujen yhteentoimivuusvaatimusten valvova viranomainen että rautatieturvallisuusvaatimusten valvova viranomainen. Tehtävä on osoitettu Liikenne- ja viestintävirasto rai-

deliikennelain (1302/2018) 13 §:ssä. Kansallisena turvallisuusviranomaisena Liikenne- ja viestintävirastolla on käytettävissään myös raideliikennelain 23 luvussa tarkoitetut seuraamukset, jos lakia tai suoraan sovellettavia EU-asetuksia ei noudateta. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että jos tehtävä osoitetaan sille ja jos se siirtää tehtävän hoitamisen Fintrafficille, Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi Fintrafficia perustuen hankintasopimukseen ja itseään ERSAD:ista vastaavana tahona.

Hallinnonalalla on myös muita tehtäviä, joissa Liikenne- ja viestintävirastolla on ns. kaksoisrooli valvovana viranomaisena sekä viranomaistehtävää hoitavana tahona. Liikenne- ja viestintävirasto tuotti aikaisemmin itse Liikkumiskatalogin, joka on yksi sen valvomista NAP-palveluista. Tilannetta selkeytettiin muuttamalla liikenteen palveluista annettua lakia (320/2017) niin, että Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollistettiin palvelun hankkiminen Fintrafficilta (HE 202/2020). Tarkoitus on ollut, että virasto voisi keskittyä valvovan ja markkinoita seuraavan viranomaisen rooliin ilman operatiivisia järjestelmävastuita.

Pysäkki- ja terminaalitietoja koskeva muu lainsäädäntö

Liikkumispalveluiden tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuudesta säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa, jäljempänä *liikennepalvelulaki*. Lain 154 §:n asettaa liikkumispalvelun tarjoajalle veloitteen huolehtia siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantaisaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi. Pykälässä säädetään myös Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta tarjota tekninen palvelu, jolla tietojen toimittaminen voidaan toteuttaa ja viraston oikeudesta hankkia tarvittava palvelu Fintrafficilta.

Pykälässä tarkoitettujen olennaisien tietojen sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta-, ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot. Olennaisista tiedoista on tarkemmin säädetty Valtioneuvoston asetuksessa liikkumispalvelua koskevista olennaisista tiedoista (643/2017). Asetuksen 3 §:ssä säädetään asemien, satamien ja terminaalien osalta liikkumispalvelun tiedoista. Osa asemien osalta vaaditusta tiedosta on esteettömyystietoa.

Liikennepalvelulain 154 §:n sääntely liittyy tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/40/EU (ITS-direktiivi) ja EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta täydentävään komission delegeoituun asetukseen (EU) 2017/1926 (multimodaaliasetus), joka velvoittaa liikkumispalveluiden tietojen avaamiseen. Multimodaaliasetuksen kolmas artikla velvoittaa jäsenvaltion perustamaan kansallisen yhteispisteen, josta datan käyttäjät saavat vähintään asetuksen kohteena olevaa dataa, jota liikenneviranomaiset, liikenteenharjoittajat, infrastruktuurin haltijat sekä kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajat antavat.

Liikennepalvelulain 154 § on asemien esteettömyystietojen kannalta relevantein säädös. Liikennepalvelulain 30 luvussa on myös säädetty Väyläviraston oikeudesta saada muilta viranomaisilta ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalta salassapitosäännösten estämättä tiedot, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tämä sisältää 236 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaan mukaisesti myös pysäkit. Lisäksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädetään tie- ja katuverkon tietojärjestelmistä, joiden tulee sisältää saatavilla olevat tiedot yleisten ja yksityisten teiden sekä katujen sijainnista osana liikennejärjestelmää, tiedot teiden ja katujen nimistä, pituudesta, leveydestä, päällystetyypistä, nopeus- ja kulkurajoituksista ja linja-autopysäkeistä sekä näitä väyliä koskevista muista tärkeimmistä

ominaisuuksista. Tarkemmat säännökset järjestelmään tallennettavista muista ominaisuustiedoista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Tietojen päivittämisestä ovat vastuussa kunnat ja ELY-keskukset.

Fintraffic koordinoi useita liikenteen dataekosysteemiä koskevia työryhmiä. *Joukkoliikenteen matkatietopalveluiden digitaalinen infrastruktuuri* –selvityksen pohjalta perustetussa matkatietotyöryhmässä on tehty arviointia pysäkkejä koskevan tietosäätelyn tilasta ja kehittämistarpeista. Työryhmän raportissa on tarkasteltu nykyiseen tietosäätelyyn liittyviä ongelmia. Ongelmana on ollut tietojen epäyhtenäisyys niin pysäkeissä, tieverkossa ja myös liikennetiedon standarditiedoissa, kuten reitti- ja aikataulutiedoissa. Epäyhtenäiset ja usean lähteen takana olevat tiedot aiheuttavat ongelmia kuluttajapalveluille ja toisaalta tuovat kustannustaakkaa viranomaisille, joukkoliikennealan yrityksille ja matkaketjupalveluiden rakentajille. Asemien ja terminaalien osalta on myös koettu ongelmalliseksi, että keskeisten tietojen ylläpito on ollut ainoastaan liikenneoperaattorin vastuulla. Työryhmässä on katsottu, että nykyinen pysäkkitiedon hallinta- ja ylläpitoprosessi ei tuota riittävästi riittävän laadukasta pysäkkidataa. Raportissa kannustetaan terminaalitietojen keräämisen ja toimittamisen vastuuden tarkkaa määrittelyyn ja tarvittaessa tekemään lakimuutoksia. ERSAD-esteettömyystiedot tuotettaisiin ainakin aluksi keskitetysti inventaarilla.

Liityntäpisterekisteri

Fintraffic on laatinut selvityksen liityntäpisterekisteristä, jonka osaksi ERSAD-tietojen kansallinen toteutus voitaisiin viedä. Ajatuksena on, että multimodaalisten matkatietojen liityntäpisterekisteri muodostaisi kattavan perusaineiston multimodaalisten liikennepalveluiden digitaalisesta pysäkki- ja asematiedosta attribuuttitietoineen. Suunnitelmien mukaan liityntäpisterekisteri sisältäisi sijainnin lisäksi merkittävän määrän kulkuväyliin, palveluihin ja esteettömyyteen liittyvää attribuuttitietoa, joka on sidottu pysäkkitoimintoihin liittyvään toiminnalliseen kokonaisuuteen, kuten esimerkiksi yksittäiseen maantiepysäkkiin, matkustajasatamaan tai rautatieasemaan. Matkatietojen liityntäpisterekisteri täydentäisi nykyisiä ja tulevia infratiedon hallintajärjestelmiä. Lisäksi liityntäpisterekisterin datan on tarkoitus olla saatavilla ajantasaisesti ja EU:n vaatimissa standardeissa. Suunnitelmien mukaan tulevaisuudessa data-aineistoa tulisi erityisesti olla saatavilla sellaisista kohteista ja alueilta, joiden liikennepalveluiden tarjonnan tiheys on suurta. Valtakunnallisesta liityntäpisterekisteristä aineistoja tuotaisiin keskitetysti osaksi infratiedon hallintaa ja Digiroad-tietoa.

Yhdenvertaisuuden ja vammaisten oikeuksien edistäminen

Esityksellä pyritään edistämään vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuutta. Yhdenvertaisuus on keskeinen perusoikeus. Suomen perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat lain edessä yhdenvertaisia. Tämä on yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva keskeinen periaate. Perustuslain 6 §:n 2 momentissa säädetään syrjintäkiellosta. Sen mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vammaisuuden, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.

Myös kansainvälisillä ihmisoikeussopimuksilla pyritään turvaamaan vammaisten henkilöiden yhdenvertaiset oikeudet sekä mahdollisuudet niiden toteuttamiseen. Keskeisin näistä on vammaissopimus, joka tuli kansainvälisesti voimaan 2008. Suomessa vammaissopimus ja sen valinnainen pöytäkirja sai eduskunnan hyväksynnän maaliskuussa 2015. Suomi ratifioi vammaissopimuksen ja sen valinnaisen pöytäkirjan 11.5.2016, ja ne tulivat Suomessa voimaan

10.6.2016. Suomeen perustettiin sopimuksen vaatimusten mukaiset yhteystahot, valtion koordinaatiojärjestelmä ja riippumaton mekanismi. Suomi raportoi sopimuksen täytäntöönpanosta sopimuksen täytäntöönpanoa valvovalle vammaisten henkilöiden oikeuksien komitealle ensikerran vuonna 2019. Myös EU on liittynyt sopimukseen.

Sopimuksen tarkoituksena on edistää, suojella ja taata kaikille vammaisille henkilöille täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti kaikki ihmisoikeudet ja perusvapaudet. Yhdenvertaisuutta edistävät esteettömyys, syrjinnän kieltäminen, kohtuullinen mukauttaminen sekä tarvittavat palvelut, tukitoimet ja apuvälineet. Näiden seikkojen toteutumiseksi sopimusvaltiot ovat sitoutuneet muun muassa toteuttamaan kaikki asianmukaiset lainsäädännölliset, hallinnolliset ja muut toimet yleissopimuksessa tunnustettujen oikeuksien täytäntöönpanemiseksi ja toteuttamaan kaikki asianmukaiset, myös lainsäädännölliset, toimet vammaisia henkilöitä syrjiviä säädösten, määräysten, tapojen ja käytäntöjen muuttamiseksi tai poistamiseksi.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on lisätä saatavilla olevan esteettömyystiedon määrää ja edistää esteettömiä matkaketjuja ja siten myös yhdenvertaisuutta. Lisäksi tarkoitus on lisätä kerättävän infrastruktuuritiedon määrää ja vahvistaa kansallista matkatietokesysteemiä.

Nyt tehtävä ehdotus mahdollistaisi ERSAD-esteettömyystietojen keräämisen ensin Fintrafficin hallinnoimaan kansalliseen tietokantaan, josta ne edelleen toimitettaisiin Euroopan rautatieviraston hallinnoimaan ERSAD-tietokantaan. Fintraffic on parhaillaan valmistelemassa kansallista liityntäpisterekisteriä, jota on käsitelty tarkemmin luvussa 2. ERSAD-tiedot olisivat osa liityntäpisterekisteriin rautatieasemista kerättyä tietoa.

Tietoja voitaisiin hyödyntää kansallisesti multimodaalisten esteettömien matkaketjujen suunnittelussa ja ne voitaisiin viedä avoimien rajapintojen kautta saataville esimerkiksi reittioppaisiin. Lisäksi on tarkoitus mahdollistaa se, että tulevaisuudessa voitaisiin tarvittaessa kerätä muutakin rautatieasemiin liittyvää tietoa kansalliseen käyttöön.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Liikennepalvelulakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiin lisättäisiin uusi 154 a §, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastaamasta esteettömyystietopalvelusta sekä oikeudesta hankkia tietopalvelu Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:ltä.

Lisäksi lakiin ehdotetaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen viranomaisia koskevia muutoksia, joiden myötä Paimio lisättäisiin Turun kaupungin toimivalta-alueeseen ja Hankasalmen, Petäjaveden, Toivakan sekä Äänekosken kunnat liitettäisiin Jyväskylän kaupungin toimivalta-alueeseen. Lisäksi ehdotetaan muutoksia, joiden myötä Lappeenrannan kaupunki voisi jatkossa toimia joukkoliikenteessä toimivaltaisena viranomaisena Imatran ja Lappeenrannan kaupunkien alueella.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettujen muutosten vaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä. Liikenne- ja viestintävirasto hankkisi kaikki ERSAD-kokonaisuuteen liittyvät operatiiviset toiminnot Fintrafficilta. Liikenne- ja viestintäministeriön esivalmistelussa esteettömyystietojen koostamisen, ylläpidon ja ERA:an toimittamisen kustannukseksi on arvioitu 100 000 euroa. Lisäksi kertaluontoisen esteettömyysinventaarin kustannukseksi on arvioitu 100 000 - 200 000 euroa. Tietokannan ylläpidon vuosikustannus olisi 20 000 – 50 000 euroa. Asiasta tehtyjen jatkoselvitysten perusteella kustannukset olisivat kuitenkin todennäköisesti alhaisemmat, sillä inventaariin vaadituista tiedoista merkittävä osa on jo Väylävirastolla hallussa. Lisäksi tietokannan koostamisen ja ylläpidon kustannuksen arvioidaan olevan aikaisempaa arviointia matalampi. Lopullinen kustannus riippuu kuitenkin inventaarin laajuudesta ja valitusta toteutustavasta. Ennakoidut kustannukset vuodelle 2024 olisivat 50 000 euroa tietokannan koostamiseen ja 100 000 euroa inventaarin kustannuksiin, eli yhteensä 150 000 euroa. Jatkossa tietokannan ylläpidon vuosikustannus olisi noin 25 000 euroa.

Esteettömyystietopalvelu olisi osa liikkumisen tietopalveluiden järjestelmäkokonaisuutta, jota Liikenne- ja viestintävirasto rahoittaa jo nykyisin. Esteettömyystietopalvelun kustannukset rahoitettaisiin osana samaa kokonaisuutta. Palveluiden tuottamiseen tarvittava rahoitus hoidettaisiin sopimusjärjestelyin laissa nimetyn tietopalvelun tarjoajan kanssa. Virasto käyttäisi tietopalveluihin osoitettuja määrärahoja hankkiessaan palveluita Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:ltä palveluostoina. Määräraha pysyisi muutoksen myötä edelleen viraston budjetissa. Ehdotettu esitys ei vaadi uutta määrärahaa valtion talousarvioon tai julkisen talouden suunnitelmaan eivätkä määrärahan käyttöperusteet muutu.

Ehdotetuilla esteettömyystietopalvelua koskevilla muutoksilla ei arvioida olevan välittömiä toimintakustannuksia lisääviä vaikutuksia joukkoliikennettä tarjoaville yrityksille. Mikäli esteettömyystiedon saatavuus paranee jatkossa, se voi osaltaan edistää yritysten mahdollisuuksia kehittää kaikille matkustajille sopivia palveluita sekä saada lisää asiakkaita ja asiakastuloja.

Tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten laajentuminen Turun ja Jyväskylän seuduilla, sekä uuden Lappeenrannan seudullisen viranomaisen muodostamisen myötä joukkoliikenteen järjestämisestä kunnille aiheutuvat kustannukset voivat lisääntyä kohdealueilla, mikäli joukkoliikenteen palvelutasoa nostetaan. Toimivalta-alueen kunnat vastaavat edelleen itse kunnan sisäisen liikenteen kustannuksista ja seudullisen, kuntien välisen liikenteen kustannukset jaetaan kunta-kohtaisen matkustuksen suhteessa. Muutosten arvioidaan myös lisäävän joukkoliikenteen käyttöä ja siten lipputuloja. Kunnille muutoksista aiheutuvat nettokustannukset olisivat kohdealueilla pienet. Muutoksista aiheutuvat hyödyt olisivat parempi palvelutarjonta kuntalaisille, parempi sisäinen saavutettavuus ja siten parantuva elinvoima ja vetovoima.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi palvelun toteuttamista ja tietojen toimittamista ERA:lle raideliikennelain nojalla. Lisäksi myös palvelun hankintaan liittyvä tehtävä olisi sille uusi. Sopimushallintaan, valvontaan ja neuvontaan liittyviin tehtäviin arvioidaan resursoitavaksi 0,5-1 htv. Tehtävän hoitaminen ei edellytä uusia resursseja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Lain 181 §:n ehdotettujen muutosten myötä Paimio siirtyisi Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueelta osaksi Turun seudullista joukkoliikennettä ja Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka sekä Äänekoski siirtyisivät Keski-Suomen ELY-keskuksen alueelta osaksi Jyväskylän seudullista joukkoliikennettä. Lisäksi ehdotetuilla muutoksilla mahdollistettaisiin Lappeenrannan kaupun-

gin toimiminen joukkoliikenneviranomaisena Lappeenrannan ja Imatran alueella. Joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta tehostuvat, kun hankintakokonaisuus on nykyistä laajempi. Liikenteen palveluita voidaan kehittää ja ottaa käyttöön alueellisesti.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esitys kytkeytyy perustuslain 6 §:n 1 momentissa tarkoitettuun yhdenvertaisuuteen. Sen voidaan nähdä omalta osaltaan myös edistävän vammaissopimuksen periaatteiden toteutumista Suomessa. Joukkoliikenteen esteettömyyden kehittäminen on laaja ja moninainen kokonaisuus, jolla voidaan saavuttaa useita hyötyjä käyttäjille, yhteiskunnalle kuin alan toimijoillekin. Aseman infrastukruuria ja palveluita koskeva esteettömyystieto on pieni osa tätä kokonaisuutta ja ehdotetuilla muutoksilla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia. Suomessa on yli 180 rautatieasemaa, joiden osalta esteettömyystietojen saatavuutta nyt parannettaisiin.

Esteettömyystietojen kerääminen asemilta ja sen tuominen rajapintoihin ja sitä kautta esimerkiksi reittioppaisiin lisää käyttäjien saatavilla olevan matkatiedon määrää. Monille matkustajille ennakkoon saatava tieto matkan esteettömyydestä on olennaisen tärkeä ja vaikuttaa päätökseen siitä, tehdäänkö tietty matka. Lisäämällä tietoa matkan esteettömyydestä voidaan parantaa kaikkien käyttäjien mahdollisuuksia käyttää liikennejärjestelmää ja joukkoliikennepalveluita. Vaikka esteettömyystiedon määrän kasvu edistää erityisesti liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä, se kuitenkin yleisesti parantaa liikennejärjestelmän houkuttelevuutta kaikille käyttäjille. Ikääntyvä väestö tarvitsee esteettömiä palveluita. Niistä on hyötyä myös esimerkiksi perheille tai raskaiden matkatavaroiden kanssa liikkuville.

Kun yhä useammalla on paremman esteettömyystiedon myötä aiempaa alhaisempi kynnys käyttää itsenäisesti joukkoliikennettä, eri käyttäjäryhmien, kuten vammaisten ja ikääntyneiden, mahdollisuudet toteuttaa tarpeitaan ja osallistua yhteiskunnan toimintaan parantuvat. Se voi mahdollistaa esimerkiksi työssäkäynnin ja muihin aktiviteetteihin osallistumisen nykyistä laajemmin. Tällä voi olla positiivisia vaikutuksia niin yksittäisten kansalaisten hyvinvointiin kuin kansantalouteenkin. Määrällisten vaikutusten arviointi ei ollut tältä osin mahdollista.

Valtio-omisteisen yhtiön koordinaatirooli tiedonhallintajärjestelmässä ja palveluissa edelleen mahdollistaa tiedon tasapuolisen saannin kaikille. Yhdistämällä esteettömyystiedot jo Fintrafficin nykyisin hallinnoimaan reitti- ja aikataulutietoon, matkaketjuista saatavilla olevien tietojen määrä kasvaa entisestään.

Tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueisiin ehdotettujen muutosten arvioidaan tuovan samankaltaisia hyötyjä niin Turun ja Jyväskylän seuduilla kuin Lappeenrannan seudullisen viranomaisen muodostamisen osalta. Toimivalta-alueilla kuntien asukkaat pääsevät kulkemaan sujuvammin nykyistä laajemmalla yhtenäisellä alueella, minkä arvioidaan lisäävän joukkoliikenteen käyttöä ja sen myötä asukkaiden toimintamahdollisuuksia. Toimivalta-alueiden laajentamisen myötä joukkoliikennettä voidaan suunnitella alueellisesti laajempaan kokonaisuutena, mikä vastaa seudullisen liikumisen tarpeita ja parantaa seudun palvelujen, työpaikkojen ja matkailukohteiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Vaihtoehtoisten toteuttamismallien arviointi

Hankkeen esivalmistelussa arvioitiin vaihtoehtoisia toteuttamismalleja ERSAD-esteettömyys-tietoa koskevan tiedonkeruun ja –tuotannon malleille. Vaihtoehtoisissa arvioituissa malleissa vastuutahona toimimisesta olisi vastannut joko Väylävirasto, joka olisi hankkinut vaadittavan palvelun Fintrafficilta tai Fintraffic, joka olisi itse suoraan järjestänyt ja rahoittanut palvelun. Lisäksi luvussa tarkastellaan tietoa omistavien tahojen velvoittamista tiedontuotantoon ja tietojen toimittamiseen.

Väylävirasto vastuutahona

Useimmissa Euroopan maissa ERSAD-tietokantaan tarvittavien tietojen toimittamisesta ERA:lle vastaa infrastruktuurin haltija, joka usein hoitaa myös ns. asemanhaltijan tehtävää (kts. luku 5). Suomessa raitininfrastruktuurin haltija on Väylävirasto. Näin ollen velvoitteen asettaminen Väylävirastolle olisi ollut linjassa kansainvälisen käytännön kanssa. Väylävirastolla on merkittävä rooli esteettömyyden edistämässä koskien liikenneväylien ja –infran suunnittelua, kehittämistä ja kunnossapitoa. Kansallisesti Väyläviraston perustehtäväksi on kuitenkin katsottu raitininfrastruktuurin kehittäminen ja siihen suoraan kytköksissä olevat tehtävät. Esteettömyystiedon keräämiseen liittyvien tehtävien tai liikennepalvelujen yleisen kehittämisen ei ole katsottu kuuluvan Väyläviraston tehtäväkenttään.

Fintraffic vastuutahona

Toisessa vaihtoehtoisessa mallissa viranomainen ei hankkisi palvelua, vaan tehtävä osoitettaisiin suoraan laissa erityistehtäväyhtiö Fintrafficille. Tässä vaihtoehdossa jatkoselvitystä vaatisi erityisesti Fintrafficille tehtävistä syntyvien kustannusten kattaminen.

Rahoituksen ohjaaminen erityistehtäväyhtiö Fintrafficille suoraan valtion budjetista ei välttämättä olisi mahdollista EU:n valtiotukisääntösten puitteissa. Rahoituksen osalta jatkossa olisi arvioitava, voisiko Fintraffic voisi periä inventaarin tai muun tiedonkeruun toteuttamisesta maksuja tiedon omistajilta. Tämä olisi kuitenkin uusi toimintamalli, jonka toteuttaminen vaatisi lisäselvityksiä.

Ratkaisun etuna olisi se, että ristiriitaa valvonnan ja palvelun hankinnan välillä ei olisi. Jos tehtävä osoitettaisiin suoraan lain nojalla erityistehtäväyhtiö Fintrafficille, Traficom kansallisena turvallisuusviranomaisena valvoisi Fintrafficia suoraan. Lisäksi tätä vaihtoehtoa olisi tukenut se, että virastouudistuksen yhteydessä Liikenne- ja viestintäviraston rooliksi on katsottu sääntely- ja valvovaviranomaisena toimiminen. Väyläviraston on taas katsottu olevan operatiivisempi toimia, joka myös hankkii palveluita Fintrafficilta, mm. useita eri NAP-palveluita.

Kansallisen liikenteen tietokosysteemin sekä EU-sääntelyn kehittyminen vaikuttavat tulevaisuuden toimintamallin muodostumiseen. Mahdolliset selvitykset tulisi kytkeä osaksi laajempaa hallinnonalalla tehtävää arviointia liikenteen tietokosysteemin ja liikkumiseen liittyvien tietojen hyödynnettävyyden kansallisesta tahtotilasta sekä Fintrafficin roolista sen toteuttajana. Tehtävien osoittamista suoraan Fintrafficille ja järjestämismallia voidaan tulevaisuudessa tarkastella uudestaan muun tietosääntelyn uudistamisen yhteydessä, mikäli vastaavia tehtäviä aiottaisiin osoittaa Fintrafficille vielä laajemminkin.

Tiedon omistajien velvoittaminen tiedontuotantoon

Luvussa 2 on tarkemmin käsitelty liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä säädettyä liikkumispalvelun tarjoajalle asetettua velvoitetta tuoda liikkumispalvelua koskevat olennaiset

ajantasaiset tiedot saataville tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helpposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi avoimeen rajapintaan. Nyt ehdotettava sääntely eroaisi tästä mallista, sillä Fintraffic ja viime kädessä Liikenne- ja viestintävirasto olisi vastuussa siitä, että ERA:lle vietävä esteettömyystieto on oikein.

Tiedon keräämisen tehokkuuden ja hyödynnettävyyden kannalta tulevaisuudessa olisi arvioitava, voitaisiinko tiedon omistajille osoittaa velvoite kerätä oman vastuualueensa esteettömyystiedot. Tiedon omistajilla tarkoitetaan tässä yhteydessä asemien eri toimijoita, jotka omistavat ja/tai hallinovat asemien kiinteää infrastruktuuria, asemarakennuksia ja asema-alueita ympäröiviä katualueita. Tunnistettuja tiedon omistajia ovat Väylävirasto, liikenneoperaattori (VR), Senaatin asema-alueet Oy ja kunnat.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Rautatieasemien esteettömyystieto

Useissa Euroopan maissa PRM-YTE –asetuksen 7 a artiklan tiedonvaihdosta vastaavan tahon on katsottu olevan asemanhaltija, jolle on asetettu myös muita velvoitteita EU-lainsäädännössä.

Sveitsissä PRM-YTE –asetuksen 7 a artiklan tiedonvaihdosta vastaavia tahoja ovat asemanhaltijoina toimivat infrastruktuuriyhtiöt. Sveitsissä on kuitenkin pyritty kokonaisvaltaiseen matkaketjuajatteluun esteettömyystiedon osalta. Näin ollen kaikki rautatieinfrastruktuuriyritykset, linja-auto-, raitiotie-, laiva- ja köysiratayritykset on veloitettu keräämään tiedot asemiansa ja pysäkkiensä esteettömyydestä Swiss Federal Railwaysin hallinnoimaan Didok-tietokantaan. Toimijoiden on vietävä tiedot Didok-kantaan ja pidettävä ne ajantasaisina. Didok on toteutettu niin, että tiedon vieminen ERA:n ERSAD-tietokantaan on mahdollista. Kaikki Didok-tietokantaan tallennettu tieto on yleisölle saatavilla ns. raakatatana ja sitä hyödynnetään myös esimerkiksi Google Mapsissa ja muissa reittioppaissa.

Ruotsissa liikennevirasto (Trafikverket) vastaa PRM-YTE –asetuksessa tarkoitettua esteettömyystiedon keruusta, ylläpidosta ja vaihdosta.

Saksassa asemanhaltija on vastuussa PRM-YTE 7 a artiklassa tarkoitettua tiedonvaihdosta. Saksalaisen tulkinnan mukaan asemanhaltijalla tarkoitetaan tahoja, joka on vastuussa aseman laitureista. Useimmilla asemilla vastuutaho on Deutsche Bahn AG:n tytäryhtiö DB Station&Service AG, joka omistaa valtaosan saksalaisista rautatieasemista.

Espanjassa vastuutaho on määrätty asemanhaltija, joka on joko infrastruktuurin haltija ADIF, joka omistaa kaikki asemat, tai liikenneoperaattori (Renje Viajeros). Renje Viajeros on asemanhaltija sellaisilla asemilla, jotka ovat yksinomaan työmatkaliikenteen käytössä.

Italiassa asetuksessa tarkoitettua tiedonvaihdosta vastaa asemanhaltija, jolla Italiassa tarkoitetaan infrastruktuurinhaltijaa Rete Ferroviaria Italianaa (RFI). Myös Sloveniassa asemanhaltijuudesta ja tiedonvaihdosta vastaava taho on infrastruktuurin haltija (Slovenske železnice Infrastruktura).

Puolassa infrastruktuurin haltija kerää ensin asemien esteettömyystiedon, jonka jälkeen se vie-dään palvelurekisteriin, jota ylläpitää rautatieliikenneviranomaisen (President of the Railway Transport Authority).

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot yhteensä 62 taholta ajalla 2.5.2023 – 23.6.2023. Lisäksi esitys oli vapaasti lausuttavana lausuntopalvelu.fi –sivustolla. Lausuntoja annettiin yhteensä 15. Lausunnon antoivat Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Kuuloliitto ry, Suomen Kuntaliitto ry, SAMS – Samarbetsförbudetkring funktionshinder rf, Vammaisfoorumi ry, Pro rautatie ry, Kuopion kaupunki, sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE, Suomen Paikallisliikenneliitto ry, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Invalidiliitto ry, oikeusministeriö, valtionvarainministeriö sekä Väylävirasto.

Lausunnonantajat pitivät esityksen tavoitteita pääasiassa hyvinä. Lausuntojen mukaan uusi esteettömyystietopalvelu lisää esteettömyystiedon määrää, yhdenvertaisuutta ja vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia käyttää julkisia liikennevälineitä. Lausunnonantajat pitivät myös tärkeänä, että esteettömyystietopalvelu toisi esteettömyystietoja yhteen samaan tietokantaan. Lausunnoissa kuitenkin toivottiin toistuvasti selvennystä siihen, mikä taho vastaa esteettömyystietojen keräämisestä esimerkiksi rautatieasemilla. Useat lausunnonantajat toivovat, että esteettömyystiedon keräämisestä vastaisi asemanhaltija tai infrastruktuurin omistaja, jolla nähdään usein olevan parhaat edellytykset myös lisätä ajantasaisia ja oikeellisia tietoja tietokantaan. Myös esityksen mukaista asemanhaltijan määrittelyä toivottiin selvennettävän. Oikeusministeriön mukaan esityksessä tulisi arvioida, ovatko tietopalvelun ylläpito sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät kokonaisuudessaan tai osittain perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä. Lisäksi oikeusministeriö toivoi laajempia perusteluja liittyen siihen, miten esitys edistää yhdenvertaisuutta.

Luonnoksessa ehdotettua muutosta, jolla olisi lisätty asetuksenantovaltuus tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten määrittelystä pidettiin tarkoituksenmukaisena. Oikeusministeriö totesi lausunnossaan, että ehdotus on ongelmallinen perustuslain 2 §:n 3 momentin kannalta. Oikeusministeriö pitää sääntelyn perustuslainmukaisuuden kannalta välttämättömänä, että laista ilmenee yksiselitteisesti tai muuten täsmällisesti kulloinenkin toimivaltainen viranomainen. Voimassa olevan sääntelyn mukaan kaikki kunnat voivat hankkia alueelleen joukkoliikennettä riippumatta siitä, onko kunta liikennepalvelulaissa määritelty tieliikenteen toimivaltainen viranomainen. Useissa kunnissa on järjestetty paikallisliikennettä, vaikka ne eivät ole toimivaltaisia viranomaisia. Joukkoliikenteen järjestäminen palvelevan julkisen vallan merkityksessä ei ole rajattu vain tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille. Kuitenkin vain tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisia yksinoikeuksia. Yksinoikeuspäätöksellä suljetaan erikseen valittua julkisen liikenteen harjoittajaa lukuun ottamatta muut mahdolliset liikenteenharjoittajat tietyltä reitiltä, verkosta, tai alueelta. Yksinoikeuspäätökset ovat sellaista julkisen vallan käyttöä, mihin kaikilla kunnilla ei ole mahdollisuutta. Lausuntopalautteen johdosta on poistettu lain 181 §:ään ehdotettu asetuksenantovaltuus.

7 Säännöskohtaiset perustelut

154 a §. Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu. Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastaamasta esteettömyystietopalvelusta sekä oikeudesta hankkia tietopalvelu Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:ltä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpidosta tiedonvaihdosta (sekä tietopalvelusta ja sen hankkimisesta). Liikenne- ja viestintävirasto vastaa momentissa tarkoitettua tietopalvelusta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Fintraffic Oy:ltä.

Esteettömyystietopalvelulla tarkoitetaan ERSAD-tietokantaan tehtävää kansallista toteutusta, jossa tiedot tuotaisiin toimijoiden ja käyttäjien saataville avoimien rajapintojen kautta. Fintraffic tekisi myös järjestelmäsovelluksen, jota kautta asemien esteettömyystietoja tai niissä tapahtuvia muutoksia voisi ilmoittaa. Lailla mahdollistettaisiin se, että jatkossa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi tietopalvelua. Tietopalveluun voitaisiin jatkossa niin haluttaessa sisällyttää muitakin tietoja asemilta, kuin ERSAD-esteettömyystiedot. Fintraffic vastaisi myös kertaluontoisen esteettömyysinventaarin toteuttamisesta. Esteettömyysinventari tehtäisiin arvioiden mukaan suurilta osin analysoimalla ja yhdistelemällä olevia digitaalisessa muodossa olevia tietoja, mutta joiltain osin se saattaisi vaatia myös käyntejä rautatieasemilla puuttuvien tietojen keräämiseksi. Sellaista tietoa, joka on jo Liikkumisen tietopalvelussa tai muutoin saatavilla, ei ole tarkoitus enää kerätä inventaarilla. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voi kerätä olemassa olevat tiedot avoimista rajapinnoista ja viedä ne suoraan kansalliseen tietopalveluun ja toisaalta edelleen ERA:n ERSAD-tietokantaan.

Tietopalvelun ja sen vaatiman tietojärjestelmän tuottamiseen kuuluu tietojen kerääminen kertaluontoisen esteettömyysinventaarin muodossa sekä tietojen toimittaminen Euroopan rautatievirastoon. Lisäksi Fintraffic toteuttaisi kansallisen tietojärjestelmän, jonka kautta tarvittavia tietoja voitaisiin ilmoittaa Fintrafficin järjestelmään. Liikenne- ja viestintävirastolle ei jäisi mitään esteettömyystietopalvelua tai tiedon toimittamista koskevia operatiivisia järjestelmävastuita. Ehdotetun muutoksen myötä yhtiö tulisi tarjoamaan tietopalvelun sekä hoitamaan siihen liittyvät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät. Yhtiö tuottaisi esteettömyystiedot saataville alan toimijoille sekä käyttäjille Digitransit –yhteyden kautta. Ehdotetun lain myötä esteettömyystiedot tulisivat osaksi laajempaa liikenteen tietoaalustaa, jota Fintraffic jo ennestään koordinoi.

Esteettömyystietopalvelun ja esteettömyysinventaarin sekä niihin liittyvien välittömien tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävien hankkiminen toteutettaisiin sopimusjärjestelyn kautta. Tietopalveluiden tuottamiseksi tarvittava rahoitus järjestettäisiin yhtiölle sopimuksen kautta. Liikenne- ja viestintävirasto ostaisi palvelun ja maksaisi hankinnan sille tehtävään osoitetuista määrärahoista.

Ehdotettu sääntely mahdollistaisi tietopalvelun tuottamisen ainoastaan Liikenne- ja viestintävirastolle sekä valtion täysin omistaman Fintraffic-konsernin emoyhtiö Fintraffic Liikenteenohjaus Oy:lle. Tehtävän siirtäminen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:lle katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, koska yhtiö voisi virastoa joustavammin järjestää ja kehittää tietopalvelun ja tiedonkeruun. Lisäksi järjestelyllä saataisiin kansallisia synergiahyötyjä, sillä yhtiö jo nykyisin hoitaa useita vastaavia tehtäviä, esimerkiksi Liikkumisen tietopalvelua, jota on käsitelty tämän hallituksen esityksen luvussa 2.

Fintrafficille ehdotettava esteettömyystietopalvelun koordinaatirooli vauhdittaisi myös yleistä liikenteen tietöekosysteemin kehitystä. Ehdotetun muutoksen myötä myös rautatieasemien esteettömyystiedot saatettaisiin osaksi aiemmin mainittua laajempaa Fintrafficin koontitietokantaa. Ehdotettu muutos edistäisi esteettömyystiedon saatavuutta käyttäjille myös kansallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen valvontaviranomainen PRM-YTE –asetuksen valvonnassa. Se valvoisi tietojen toimittamista ERA:an sekä olisi viime kädessä vastuussa tietojen oikeellisuudesta.

181 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin Paimio Turun kaupungin toimivalta-alueeseen ja Hankasalmen, Petäjäveden, Toivakan sekä Äänekosken kunnat liitettäisiin Jyväskylän kaupungin toimivalta-alueeseen. Lisäksi 181 §:n 2 ja 3 momenttia muutettaisiin siten, että seudullisten viranomaisten

luetteloon lisättäisiin uutena kohtana 14 Lappeenrannan kaupunki, joka olisi toimivaltainen viranomaisena Imatran ja Lappeenrannan kaupunkien alueella. Alueiden kunnat ovat lähettäneet liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotukset toimivalta-alueiden muutoksista keväällä 2023. Muutokset tukisivat joukkoliikenteen seudullista kehittämistä ja luovat edellytyksiä henkilökuljetusten tehokkaammalle järjestämiselle.

Pykälään tehtäisiin myös teknisiä päivityksiä kuntaliitokset huomioiden siten, että 3 momentista poistettaisiin Hämeenkoski, joka on liittynyt Hollolan kuntaan ja Nastola, joka on liittynyt Lahden kaupunkiin. Tekninen päivitys ei muuta joukkoliikenteen tosiasiallista järjestämisen tapaa, sillä seudun toimivaltainen viranomaisena on Lahden kaupunki.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2024.

9 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa muutosten toimivuutta yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Tehtävien osoittamista suoraan Fintrafficille ja siihen liittyvää järjestämismallia voidaan tulevaisuudessa tarkastella uudestaan muun tietosääntelyn uudistamisen yhteydessä. Myös asemanhaltijan velvoittamista asemilla tapahtuvaan tiedontuotantoon arvioidaan muun sääntelyn kehittämisen yhteydessä.

10 Suhde muihin esityksiin

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmistelussa hallituksen esitys, jolla liikenteen palveluista annetun lain 53§:ää ja 57§:ää muutettaisiin rautatieyrityksen toimilupasääntelyn osalta. Kyseisellä esityksellä ei ole suoranaista yhteyttä tässä hallituksen esityksessä esitettyihin muutoksiin. Hallituksen esityksen mukaisella sääntelyllä ei ole vaikutuksia valtion talousarvioesitykseen.

11 Suhde perustuslakiin ja sääntämisyhteistyö

11.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä väärin perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Perustuslain esitöiden mukaan ”julkisella hallintotehtävällä viitataan tässä yhteydessä verraten laajaan hallinnollisten tehtävien kokonaisuuteen, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä”¹.

Koska asiassa on kyse Liikenne- ja viestintäviraston suoritettavaksi tarkoitettujen tehtäväkokonaisuuden siirtämisestä suoritettavaksi yhtiömuodossa valtion kokonaan omistamaan erityistehtävayhtiöön, asiaa arvioidaan perustuslain 124 §:n nojalla. Tehtäväkokonaisuus kytkeytyy olennaisesti liikkumisen tietopalveluun ja siihen liittyviin tehtäviin, jotka ovat jo nykyisin siir-

¹ HE 1/1998 vp, sivu 179.

retty yhtiöön vastaavalla järjestelyllä. Liikkumisen tietopalvelun osalta julkisen hallintotehtävän siirtämistä Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n hoidettavaksi on käsitelty aiemman liikennepalvelulain muutosesityksen yhteydessä². Myös asemien esteettömyystietopalvelun osalta arvioidaan, että tehtävässä olisi kyse julkisesta hallintotehtävästä ja sen siirtämisestä yhtiön hoidettavaksi.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut julkisten hallintotehtävien osakeyhtiöön tapahtuvaa siirtoa aiemmin lausunnossaan³. Lausunnon mukaan perustuslain 124 §:n esitöiden mukaan lähtökohdiana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle voidaan kuitenkin säätää tai päättää myös lain nojalla, joskin tehtävän antamiseen oikeuttavan toimivallan on tällöinkin perustuttava lakiin⁴. Perustuslakivaliokunta on todennut, että julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella⁵.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulla uudella 154 a §:llä ehdotetaan säädettäväksi siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa tuottaa ja kerätä ERSAD-tietokantaan vaadittavat asemien esteettömyystiedot itse tai hankkia palvelun tuottamisen sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:lta liikenteen palveluista annetun lain 213 §:n (Julkisen hallintotehtävän siirrosta tehtävä sopimus) mukaisesti. Esityksen tarkoituksena on mahdollistaa se, että jatkossa Fintraffic Oy tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi asemien esteettömyystietokantaa. Ehdotetun lain tarkoituksena on saattaa asemien esteettömyystieto osaksi laajempaa liikenteen tietoaalustaa, jota Fintraffic jo nykyisin koordinoi.

Tässä lakiesityksessä ei siirtyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä koskevia tehtäviä yhtiölle. Siltä osin kuin kysymys on julkisen hallintotehtävän antamisesta yhtiölle, se tehtäisiin lailla tai lain nojalla ja sellaisilla edellytyksillä, että hyvän hallinnon takeet, perusoikeudet ja eri tahojen oikeusturvan toteutuminen voidaan varmistaa. Asemilta kerättäviin esteettömyystietoihin ei kuulu henkilötietoja tai arkaluonteisia tietoja. Kerättävät tiedot ovat luonteeltaan sellaisia, että ne voidaan julkisesti ja avoimesti todeta asemilta. Jatkossa on kuitenkin mahdollista, että esteettömyystietoja tai muuta asemien infrastruktuuriin liittyviä tietoja kerättäisiin tietopalveluun nyt ehdotettua laajemmin. Henkilötietoja ei ole kuitenkaan tarkoitus jatkossakaan kerätä.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain siinä tapauksessa, että se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin⁶, palvelutarpeen lisääntymiseen⁷, palveluiden alueelliseen saatavuuteen⁸ ja joustavuuteen⁹ sekä toiminnan tehokkuuteen¹⁰. Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimuksessa ei ole kysymys vain taloudellisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaikka järjestelyn taloudellisiin

² HE 202/2020 vp, s. 84-89; LiVM 18/2020 vp.

³ PeVL 16/2018 vp

⁴ HE 1/1998 vp, s. 179/I

⁵ PeVL 11/2004 vp, s. 2/I ja PeVL 11/2002 vp, s. 5/I.

⁶ PeVL 29/2013 vp, s. 2 ja PeVL 37/2010 vp, s. 5/I.

⁷ PeVL 6/2013 vp, s. 2/II ja PeVL 16/2016 vp, s. 3.

⁸ 36 PeVL 11/2004 vp, s. 2/I.

⁹ PeVL 6/2013 vp, s. 2/II

¹⁰ PeVL 3/2009 vp, s. 4/II.

vaikutuksiin onkin asianmukaisesti kiinnitettävä riittävästi huomiota.¹¹ Merkitystä on voitu myös antaa viranomaisen henkilöstöresurssien riittävyydelle¹².

On katsottu, että ehdotetun rautatieasemien esteettömyyspalvelun järjestäminen Liiketeenohjaus Fintraffic Oy:n toimesta olisi tarkoituksenmukaista ja johdonmukaista. Esityksen tarkoituksena on mahdollistaa tiedon välittäminen sidosryhmille sekä edistää tietoekosysteemin koordinaatiota. Jo aikaisemmin liikennepalvelulakiin tehdyillä muutoksilla¹³ on pyritty mahdollistamaan se, että yhtiö voisi kehittää parempia ja joustavampia palveluita erilaiset asiakastarpeet huomioon ottaen sekä toimimaan ketterästi markkinatoimijoiden joukossa. On tarkoituksenmukaista, että erilaisen matkustajille tuotettavan informaation koordinointi on yhden toimijan vastuulla.

Tietopalveluiden tuottaminen viraston itsensä toimesta ei kuulu Liikenne- ja viestintäviraston ydintoimintoihin, eikä virastolla ole tarvittavaa erityisosaamista, joka tarvittaisiin esteettömyys-tietopalvelun tuottamiseen ja kehittämiseen. Virasto on raideliikennelain (1302/2018) 13 §:ssä tarkoitettu raideliikenteen valvova viranomaisena. Tehtävät on perusteltua järjestää niin, että virasto voi keskittyä ydintehtäväänsä valvona viranomaisena palvelunkehityksen sijasta. Palvelun hallinnointi ja kehittäminen viraston itsensä taholta johtaisi samankaltaisen informaation sirpaloitumiseen usealle eri palveluntuottajalle sekä lisäksi mahdollisten puutteellisten ja virheellisten tietojen määrää. Tällöin myös poikettaisiin nyt jo vakiintuneesta työnjaosta viraston ja yhtiön välillä. Esteettömyystietopalvelun on tarkoitus olla osa liikenteen suurempaa tietoekosysteemiä itsenäisen toimintonsa lisäksi. Nyt esitetyllä muutoksella vahvistetaan Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n edellytyksiä kehittää liikenteen tietopalveluita kokonaisvaltaisesti.

Edellytyksenä julkisen hallintotehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle on perustuslain 124 §:n mukaan lisäksi se, ettei hallintotehtävän antaminen saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Säännös korostaa sen perustelujen mukaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkisen valvonnan on oltava asianmukaista¹⁴. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät henkilöt toimivat virkavastuulla¹⁵.

Tietopalvelun palveluntarjoajaan ja sen henkilöstöön sovellettaisiin liikennepalvelulain 210 §:n nojalla rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 154 a §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa. Hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä. Yhtiöön sekä siirrettäväksi ehdotetun palvelun tuottamiseen kohdistuvasta viranomaisvalvonnasta säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetun lain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo liikenteen palveluista annetun lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkitykselliset ovat myös liikenteen palveluista annetun lain

¹¹ PeVL 11/2006 vp, s. 2-3 ja PeVL 26/2017 s. 49

¹² PeVL 23/2013 vp, s. 3/II ja PeVL 6/2013 vp, s. 2/II.

¹³ HE 202/2020

¹⁴ HE 1/1998 vp, s. 179/II.

¹⁵ PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10

138 §:n mukaiset tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset, jotka kohdistuvat erityisesti tarjoajan luotettavuuteen, toimintaedellytyksiin sekä henkilöstön osaamiseen.

Edellä esitetyin perustein säännöksen ei katsota olevan perustuslain 124 §:n näkökulmasta ongelmallinen.

11.2 Esteettömyystietopalvelun hankkiminen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:ltä yleisen tietosuoja-asetuksen näkökulmasta

Perustuslain 10 §:n mukaan henkilötietojen suojasta säädetään lailla. Asemilta kerättäviin esteettömyystietoihin ei sisältyisi henkilötietoja. Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n kerätessä asemien esteettömyystietoja kertyy tietojärjestelmään kuitenkin lokitietoja, joihin voi sisältyä myös henkilötietoja. Henkilötietojen käsittely perustuisi tietosuoja koskevaan yleissääntelyyn eli EU:n yleiseen tietosuoja-asetukseen (EU) 2016/679 ja sitä täsmentävään ja täydentävään tietosuojalakiin (1050/2018). Tehtävän siirtyessä virastolta Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:lle, sopisivat virasto ja yhtiö tietosuojaan liittyvästä vastuunjaosta sen mukaisesti, mitä tietosuoja-asetuksessa säädetään. Henkilötietojen käsittelyä koskevan kansallisen erityissääntelyn antamista esteettömyystietopalvelun osalta ei pidetä tarpeellisena.

11.3 Säättämisjärjestys

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Koska vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1300/2014 on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n 2 ja 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 60/2022, sekä
lisätään lakiin uusi 154 a § seuraavasti:

154 a §

Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdosta. Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia edellä tarkoitetun esteettömyystietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta.

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Hyvinkää, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna ja Seinäjoki ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, ja Keravan kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella;

2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan kunnan, Hämeenlinnan kaupungin ja Janakkalan kunnan muodostamalla alueella;

3) Joensuun kaupunki Joensuun kaupungin sekä Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;

4) Jyväskylän kaupunki Hankasalmen kunnan, Jyväskylän kaupungin, Laukaan, Muuramen, Petäjäveden ja Toivakan kuntien sekä Äänekosken kaupungin muodostamalla alueella;

5) Kotkan kaupunki Haminan ja Kotkan kaupunkien, sekä Pyhtään kunnan muodostamalla alueella;

6) Kuopion kaupunki Kuopion kaupungin ja Siilinjärven kunnan muodostamalla alueella;

7) Lahden kaupunki Asikkalan ja Hartolan kuntien, Heinolan kaupungin, Hollolan, Iitin ja Kärkölän kuntien, Lahden ja Orimattilan kaupunkien sekä Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

8) Meri-Lapin seudullinen joukkoliikenneviranomaisen Kemin kaupungin, Keminmaan, Simon ja Tervolan kuntien sekä Tornion kaupungin muodostamalla alueella;

9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen kuntien, Oulun kaupungin ja Tyrnävän kunnan muodostamalla alueella;

10) Porin kaupunki Harjavallan ja Kokemäen kaupunkien, Nakkilan kunnan, sekä Porin ja Ulvilan kaupunkien muodostamalla alueella;

11) Tampereen kaupunki Kangasalan kaupungin, Lempäälän kunnan, Nokian ja Oriveden kaupunkien, Pirkkalan kunnan, Tampereen kaupungin, Vesilahden kunnan ja Ylöjärven kaupungin muodostamalla alueella;

12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Paimion ja Raision kaupunkien, Ruskon kunnan ja Turun kaupungin muodostamalla alueella;

13) Vaasan kaupunki Mustasaaren kunnan ja Vaasan kaupungin muodostamalla alueella;

14) Lappeenrannan kaupunki Imatran ja Lappeenrannan kaupunkien muodostamalla alueella.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

Helsingissä 5.10.2023

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n 2 ja 3 momentti, sellaisina
kuin ne ovat laissa 60/2022, sekä
lisätään lakiin uusi 154 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

154 a §

Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdosta. Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia edellä tarkoitetun esteettömyystietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta.

181 §

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Hyvinkää, *Imatra*, Kajaani, Kokkola, Kouvola, *Lappeenranta*, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna ja Seinäjoki ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;

Hyvinkää, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna ja Seinäjoki ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, ja Keravan

2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;

3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;

4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;

5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;

6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;

7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

8) Meri-Lapin seudullinen *kunnallinen* joukkoliikenneviranomaisen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;

9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän kuntien muodostamalla alueella;

10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;

11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;

12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella;

13) Vaasan kaupunki Mustasaaren ja Vaasan kuntien muodostamalla alueella.

kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella;

2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan *kunnan*, Hämeenlinnan *kaupungin* ja Janakkalan *kunnan* muodostamalla alueella;

3) Joensuun kaupunki Joensuun *kaupungin* sekä Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;

4) Jyväskylän kaupunki *Hankasalmen kunnan*, Jyväskylän *kaupungin*, Laukaan, Muuramen, *Petäjaveden ja Toivakan kuntien* sekä *Äänekosken kaupungin* muodostamalla alueella;

5) Kotkan kaupunki Haminan *ja* Kotkan *kaupunkien, sekä* Pyhtään *kunnan* muodostamalla alueella;

6) Kuopion kaupunki Kuopion *kaupungin* ja Siilinjärven *kunnan* muodostamalla alueella;

7) Lahden kaupunki Asikkalan *ja* Hartolan *kuntien*, Heinolan *kaupungin*, Hollolan, Iitin *ja* Kärkölän *kuntien*, Lahden *ja* Orimattilan *kaupunkien* sekä Padasjoen *ja* Sysmän *kuntien* muodostamalla alueella;

8) Meri-Lapin seudullinen joukkoliikenneviranomaisen Kemin *kaupungin*, Keminmaan, Simon *ja* Tervolan *kuntien* sekä Tornion *kaupungin* muodostamalla alueella;

9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen *kuntien*, Oulun *kaupungin* ja Tyrnävän *kunnan* muodostamalla alueella;

10) Porin kaupunki Harjavallan *ja* Kokemäen *kaupunkien*, Nakkilan *kunnan, sekä* Porin *ja* Ulvilan *kaupunkien* muodostamalla alueella;

11) Tampereen kaupunki Kangasalan *kaupungin*, Lempäälän *kunnan*, Nokian *ja* Oriveden *kaupunkien*, Pirkkalan *kunnan*, Tampereen *kaupungin*, Vesilahden *kunnan* ja Ylöjärven *kaupungin* muodostamalla alueella;

12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, *Paimion ja* Raision *kaupunkien*, Ruskon *kunnan* ja Turun *kaupungin* muodostamalla alueella;

13) Vaasan kaupunki Mustasaaren *kunnan* ja Vaasan *kaupungin* muodostamalla alueella;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*14) Lappeenrannan kaupunki Imatran ja
Lappeenrannan kaupunkien muodostamalla
alueella*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 ..