Y 29928/031/17

21.11.2017 **LAUSUNTO**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ EDUSKUNNALLE LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISEKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI HE 145/2017 vp

1. YLEISTÄ

VR-Yhtymä Oy (**VR**) kiittää mahdollisuudesta lausua liikennepalvelulain muuttamista koskevasta lakiesityksestä ja esittää tässä asiakirjassa olennaisimmat huomionsa esityksestä. VR on esittänyt osittain samoja huomioita jo aiemmin lainvalmistelun aikana.

2. PUOLESTA-ASIOINTI

VR kannattaa liikennepalvelulain pyrkimystä edistää liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Digitalisaation, automaation ja uusien innovaatioiden käyttöönoton tukeminen sekä liikenne palveluna -konseptin toteuttaminen ovat tärkeitä tavoitteita. VR suhtautuu myönteisesti sääntelyn helpotuksiin ja sen sujuvoittamiseen. VR kannattaa MyData-ajattelun keskeisiä periaatteita – yksilöiden oikeutta ja mahdollisuutta hallita omaa dataansa, henkilötiedon kattavaa ja käytännöllistä saatavuutta sekä henkilötiedon hallinnan hajauttamista ja yhteentoimivuutta. Lakiesityksessä käytetään osuvasti termiä luottamusverkosto ja korostetaan toimijoiden yhteistyötä. VR:n käsityksen mukaan toimivat matkaverkot ja liikenne palveluna syntyvät vain aidosta yhteistyöstä – ja markkinaehtoisesti.

Käsityksemme mukaan puolesta-asiointia koskeva III osan 2 luvun 2a § on muotoilultaan ja perusteluiltaan muotoutunut lakivalmistelun edetessä yksityiskohtaisemmaksi ja selkeämmäksi. On myös perusteltua, että puolesta-asiointia koskevan velvoitteen voimaantulo tapahtuisi vasta 2019, tosin siirtymäaika olisi perustelua mm. järjestelmämuutosten vuoksi olla vielä pidempi. On niin ikään positiivista, että erityisesti tietosuojaan on kiinnitetty huomiota. EU:n tiukentuvien tietosuojavaatimusten kannalta on tärkeää korostaa sitä, että henkilötiedot eivät valtuutuksen perusteella siirtyisi ja tämä on lakiesityksessä todettukin.

Puolesta-asioinnilla mahdollistettaisiin henkilön liikkumispalvelussa olevan käyttäjätilin kytkeminen osaksi toisen liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan palveluiden kokonaisuutta avaamalla lippu- ja maksujärjestelmän

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13) 00101 Helsinki | P. 0307 10 F. 0307 21 700 | etunimi.sukunimi@vr.fi www.vrgroup.fi | Y-tunnus 1003521-5 | VR-Yhtymä Oy, Helsinki Vilhonkatu 13, 00100 Hki

myyntirajapinta tai tarvittaessa muun sähköisen asiointikanavan kautta. Lakiesityksessä ei kuitenkaan tarkemmin määritellä käyttäjätiliä tai sitä, missä tilanteissa ehdotettu puolesta-asioinnin velvoite syntyy. Lakiesityksessä tulisi määritellä selkeästi, millaisia asiakkuuksia puolesta-asiointivelvoite koskee. Puolesta-asiointia koskevan velvoitteen sisältö ja käytännön toteutus jäävät näin ollen vielä epäselviksi ja alan tulevan kehityksen varaan.

Lakiesityksen mukaan liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalla on oikeus arvioida pääsyyn oikeutetun liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan luotettavuus ennalta asetettujen arviointikriteerien ja ehtojen mukaan. Tällainen oikeus on perusteltua olla olemassa. Käytännön määrittely jää kuitenkin epäselväksi, vaikka valmistelun yhteydessä määrittelyä onkin tarkennettu. Lakiesityksen mukaan puolesta-asiointia ei saa evätä, jos pääsyä hakevalla on viranomaisen lupa, hyväksyntä, audiointi tai sertifiointi. Tämäkin kohta jää sisällöltään epäselväksi. Lupia voi olla varsin erilaisia ja toisaalta auditoinnin suorittaminen ei kerro mitään sen tuloksesta.

On tärkeää, että mahdollisen puolesta-asioinnin kustannuksia ei sälytetä liikenteen harjoittajien vastuulle. Se veisi kustannukset lipun hintoihin ja uhkaisi siten joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Esimerkiksi puolesta-asiointisuhteen perustamiseen edellytettävää vahvaa tunnistamista ei tule velvoittaa liikenteen harjoittajan järjestettäväksi, vaan sen on kuuluttava puolesta-asiointia haluavan välitys- tai yhdistämispalvelun tarjoajan vastuulle.

Kuten olemme todenneet lakihankkeen aiemmissa vaiheissa, VR ei pidä perusteltuna, että lailla säädetään yksityiskohtaisesti kehittyviä toimintamalleja. Jo tällä hetkellä on olemassa toimivia ja asiakkaille tärkeitä järjestelyitä, jotka perustuvat kaikki vapaaehtoiseen rajapintojen avaamiseen. Ne osoittavat, että toimivat matkaketjut ovat mahdollisia ilman lainsäädännöllisiä velvoitteita. Tällainen vapaaehtoisuuteen perustuva yhteistyö tulee ottaa lähtökohdaksi myös liikennepalvelulaissa. Sen vuoksi emme pidä *liikennepalvelulain III osan 2 luvun 2a §:n velvoitetta puolesta-asioinnista tarpeellisena.*

3. MATKUSTAJANOIKEUDET

VR kannattaa lakiesityksen III osan 5 luvun 1 §:n ehdotusta siitä, että välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajien olisi tehtävä ilmoitus toiminnastaan ja tarjoamistaan palveluista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Lakiesityksen III osan 5 luvun 2 §:n mukaan välitys- ja yhdistämispalvelujen tarjoajan olisi annettava matkustajalle matkaketjun eri osiin kohdistuva tieto siitä, kenen puoleen matkustaja voi palvelun eri vaiheissa kääntyä. Tämän tavoitteena on selkeyttää yhdistämisen ja välittämisen vaikutusta sekä näiden palvelujen tarjoajien epäselvää roolia. Käsityksemme mukaan ehdotettu palvelun tarjoajan itsensä määrittämä, yksipuolinen ilmoitus ei vastaa riittävästi tähän tarpeeseen. Eri toimijoiden roolit jäävät edelleen epäselviksi ja matkaketjun muodostajan vastuuta ei todeta selkeästi. Selvää on, että yhdistämis- ja välityspalvelun tarjoaja ei ilmoituksellaan voi yksipuolisesti määritellä rooleja ja vastuista suhteessa asiakkaisiin. VR ehdottaa, että *tiedottamisvelvoitetta tarkennetaan ja välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajan vastuu matkaketjun muodostamisesta ja sen toimivuudesta kirjataan lakiin.*

Lakiesityksen IV osan 1 luvun 9 § 3 momentissa eritellään kuluttaja-asiamiehen ja Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät kuluttaja- ja liikematkustajien osalta. Ehdotettu jako kuluttaja- ja liikematkustajien etujen valvojista saattaa aiheuttaa sen, että viranomaiset tulkitsevat esim. EU-asetuksen samaa ehtoa keskenään eri tavalla. Esimerkiksi EU:n rautatievastuuasetus 1371/2007 ei erottele kuluttaja- ja liikematkustajia, joten soveltaminen pitäisi olla kummankin matkustajaryhmän osalta yhteneväinen. Ehdotamme, että *viranomaisten toimivaltaa selvennetään näiltä osin*.

4. LIIKE- JA AMMATTISALAISUUDET

Lakiesityksen IV osan 1 luvun 2 § 4 momentissa ehdotetaan, että palveluntarjoajien Liikennevirastolle toimittamat harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot tulisivat julkisiksi.

Jos tieto halutaan julkiseksi, on *toimitettavan tiedon sisältö määriteltävä tarkemmin*. Kerättävän tiedon tulee olla perusteltua eikä sen tule sisältää esimerkiksi hinnoittelun perusteisiin tai palvelun yksityiskohtaiseen toteutukseen liittyviä tietoja. Liike- ja ammattisalaisuuksien säilymisestä tulee huolehtia tarkemmin. Lakiesityksessä viitataan liike- ja ammattisalaisuuksiin ja niitä koskevan suojan tulee selkeästi todeta koskevan myös palveluntarjoajia.

Myös yhteisen liikenneasioiden rekisterin osalta on perusteltua korostaa liikesalaisuuksien suojaa. Esimerkiksi tavaraliikenteen kuljetuksiin liittyy paljon asiakkaiden luottamuksellisia, liikesalaisuuksiksi katsottavia tietoja, joiden julkitulo olisi Suomen kilpailukyvyn kannalta kriittistä. Liikenneasioiden rekisterin ja koko liikennepalvelulain osalta on taattava luottamuksellisen asiakastiedon säilyminen salassa. Liikenneasioiden rekisterin osalta on *varmistuttava, että rekisteri toteutetaan käytännöllisesti, ilman lisäkustannuksia ja luottamuksellisten tietojen suojasta huolehtien.*

5. RAUTATEIDEN KELPOISUUSSÄÄNTELYN MUUTOS

5.1 Yleistä

Sääntelyn keventämistä ja siirtymistä kohti toiminnanharjoittajien itsesääntelyä voidaan pitää yksittäisten toimijoiden ja rautatiemarkkinoiden kannalta kannatettavana tavoitteena. Tämä antaa myös VR:lle mahdollisuuden tarkastella kriittisesti nykyisiin toimintamalleihinsa liittyviä, mahdollisesti tarpeettomia tai ylimitoitettuja kelpoisuus- yms. vaatimuksia. Vaatimusten järkevöittäminen ja niiden joustavampi muuttaminen voivat mahdollistaa myös kustannussäästöjen syntymisen.

Sääntelyn purkamisen kohdistuessa turvallisuuskriittiseen lainsäädäntöön, lainsäädäntömuutosten vaikutuksia tulee kuitenkin tarkastella erityisellä huolellisuudella. Esimerkiksi yksittäisten toiminnanharjoittajien saavuttamat taloudellis-toiminnalliset hyödyt taikka kilpailun avautumiseen liittyvät tavoitteet eivät saa missään olosuhteissa syrjäyttää turvallisuuteen liittyviä näkö-

kohtia. Kuten jäljempänä tarkemmin eritellään, liikennejärjestelmään kohdistuvien lainsäädäntömuutosten yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota muutosten turvallisuusvaikutuksiin koko kyseisen *järjestelmän* kannalta.

5.2 Lakimuutoksen turvallisuusvaikutusten arviointi

Liikennepalvelulailla on tarkoitus kumota voimassa oleva *rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009; "kelpoisuuslaki").* Muutos olisi rautatiejärjestelmän kokonaisturvallisuuden kannalta erittäin merkittävä, kun liikkuvan kaluston kuljettamista lukuun ottamatta kaikki muut nykyisen kelpoisuuslain mukaiset liikenneturvallisuustehtävät jätettäisiin lakitasoisen sääntelyn ulkopuolelle.

Kelpoisuuslaki on keskeinen rautatietiejärjestelmän *turvallisuutta* koskeva laki. *VR katsoo, että hallituksen esityksessä pitäisi arvioida seikkaperäisemmin lakimuutoksen turvallisuusvaikutuksia*. Esitys jättää varsin vähälle huomiolle sen em. tosiasian, että lakimuutoksen myötä useat nykyisen kelpoisuuslain mukaiset liikenneturvallisuustehtävät jäävät kokonaan lakitasoisen sääntelyn ulkopuolelle (mm. liikenteenohjaus ja ratatyöstä vastaavan tehtävät). Esityksessä toki todetaan yleisellä tasolla, että jatkossa toiminnanharjoittajat vastaavat itse kelpoisuuksien hallinnasta osana omia turvallisuusjohtamisjärjestelmiään.

Liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelmat rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamiseksi nopeutetussa aikataulussa ja mm. siihen liittyvä kolmen yhtiön eriyttäminen VR:stä ovat omiaan lisäämään tarvetta arvioida huolellisesti muutosten yhteisvaikutuksia rautatiejärjestelmälle.

Lakimuutoksen vaikutuksia turvallisuuteen tulisi arvioida mm. seuraavien keskeisten asiakokonaisuuksien osalta:

- onko kaikilla rautatiealan toimijoilla edellytykset ottaa käyttöön turvallisuuden takaavat kelpoisuuden hallintajärjestelmät ja arvioida muutoksiin liittyvät riskit (ml. mahdolliset vaatimustason laskut)?
- kuinka varmistetaan, että kaikki toimijat ottavat myös tosiasiallisesti käyttöön turvallisuuden kannalta riittävät menettelyt?
- mitä riskejä rautatiejärjestelmälle voi aiheutua siitä, että eri toimijoilla voi jatkossa olla keskenään vertailukelpoisissa turvallisuuskriittisissä tehtävissä osaamis- yms. tasoltaan hyvinkin eritasoisia henkilöitä?
- onko Trafilla riittävät toimivaltuudet, resurssit ja muut toimintaedellytykset valvoa tehokkaasti kaikkien rautatiejärjestelmässä toimivien toiminnanharjoittajien kelpoisuuden hallintajärjestelmiä (ml. niitä toimijoita, joilla ei ole rautatielain mukaista velvollisuutta olla erillisiä johtamisjärjestelmiä; ks. jäljempänä)? Trafin Ennakoivan valvonnan merkitys korostuu uudessa järjestelmässä merkittävästi.
- aiheuttaako asiantuntijalääkäritoiminnasta, erivapausjärjestelmästä ja pakollisesta rautatielääkärien ja psykologien kouluttamisesta luopuminen turvallisuusvaikutuksia? Miten varmistetaan, että

toimintamallien muutos ei aiheuta turvallisuusriskejä siirtymävaiheessa?
- Merkittävästä lakimuutoksesta sekä henkilöliikenteen kilpailun avautumisesta ja toimijakentän pirstaloitumisesta turvallisuudelle aiheutuvat yhteisvaikutukset (ottaen huomioon muutosten ajallisen läheisyyden)?

5.3 Vaikutukset rautatiejärjestelmän kokonaisturvallisuutteen

Edellä mainitulla tavalla lakimuutoksen yhteydessä on varmistettava, että rautatiejärjestelmän kokonaisturvallisuus voidaan taata kaikissa olosuhteissa, eikä nykyinen turvallisuustaso saa heikentyä. Rautatieliikenne ei ole vain yksittäisten toimijoiden toimintaa rataverkolla, vaan kokonaisuus, jota voidaan kuvata nimellä ”liikennejärjestelmä”. Tähän kokonaisuuteen vaikuttaa keskeisesti mm. Suomen pääasiassa yksiraiteinen rataverkko ja liikenteen toiminta liikenteenohjauksen alaisena. Kilpailun avautuminen ja sen myötä lisääntyvä toimijoiden määrä juna- ja vaihtotyöliikenteessä, sekä radanpidon erityyppisissä tehtävissä korostavat edelleen vaatimuksia siitä, että kaikki toimijat ovat ottaneet käyttöön riittävät ja järjestelmän kannalta tasalaatuiset turvallisuusmenettelyt. Liikennejärjestelmä on lopulta ”yhtä vahva kuin sen heikoin lenkki” ja jokainen onnettomuus koituu lopulta koko rautatiealan vahingoksi.

<u>Liikenteenohjaustehtävät</u>

VR toistaa näkemyksensä siitä, että *liikenteenohjaustehtävät tulisi jättää lakitasoisen kelpoisuussääntelyn piiriin*. Liikenteenohjaustehtävien jättäminen lain ulkopuolelle olisi rautatiejärjestelmän kokonaisturvallisuuden kannalta merkittävä riski (erityisesti lakisääteisten psykologisten vaatimusten poistumisen vuoksi). Kuljettajat ja liikenteenohjaajat ovat tältä osin vertailukelpoisissa turvallisuuskriittisissä tehtävissä. Monitoimijaympäristössä myös ammattitaitoisen liikenteenohjauksen rooli tulee tulevaisuudessa kasvamaan. Veturinkuljettajadirektiivi tai muu EU-lainsäädäntö eivät VR:n käsityksen mukaan edellytä kansallisen sääntelyn purkamista liikenteenohjauksen kelpoisuusvaatimusten osalta. Päinvastoin, EU:ssa on käyty keskustelua siitä, pitäisikö esim. liikenteenohjaustehtävät ja muut junahenkilökunnan tehtävät ottaa osaksi yksityiskohtaista EU-tasoista kelpoisuussääntelyä.

Myöskään lainsäädäntömuutokselle asetetut sääntelyn purun ja kilpailun avaamisen tavoitteet eivät edellytä liikenteenohjauksen rajaamista lainsäädännön ulkopuolelle. VR:n ymmärryksen mukaan valtakunnallisen liikenteenohjauksen osalta ei ole tulevaisuudessa odotettavissa kilpailua nykyiselle toimijalle.

<u>Trafi rautatiejärjestelmän kokonaisturvallisuuden varmistajana</u>

Rautatiejärjestelmän turvallisuus ei saa olla riippuvainen siitä, minkälaiset edellytykset yksittäisillä toiminnanharjoittajilla on varmistaa ja hallita turvallisuutta omissa johtamisjärjestelmissään ja päivittäisessä toiminnassaan. Turvallisuuden (johtamisjärjestelmien) yhteensovittamista ja tasalaatuisuutta ei voida myöskään jättää pelkästään, tai edes pääasiassa, toiminnanharjoittajien

keskinäisen kanssakäymisen varaan. *Rautatiejärjestelmän kokonaisturvallisuuden varmistamisen tulee olla yksiselitteisesti Trafin virkavastuulla.* Toimijoiden välisen toiminnan yhteensovittamisesta, alan toimijoiden organisoitumisesta ja riittävistä ohjeistuksista tulee huolehtia lainsäädännössä ja/tai Trafin aktiivisella ohjauksella.

Koska merkittävä osa nykyisistä liikenneturvallisuustehtävistä jäävät lakimuutoksen jälkeen lain soveltamisalan ulkopuolelle, Trafin rooli johtamisjärjestelmiä auditoivana ja rautatieturvallisuutta valvovana viranomaisena korostuu entisestään. *Trafin tosiasiallista valvontaa ja siihen käytettäviä resursseja on lisättävä.* Valvonnan ei tule kohdistua vain siihen, että toiminnanharjoittajat täyttävät muodollisesti turvallisuusjohtamisjärjestelmiltä edellytettävät EU-tasoiset ja kansalliset vaatimukset. *Trafin tulee varmistaa, että toimijoiden kelpoisuuksien hallintamenettelyt ovat myös tosiasiallisesti riittäviä ja tehokkaasti jalkautettuja*. Tämä on tärkeää sen vuoksi, että lakimuutoksen jälkeen toiminnanharjoittajille jää huomattavasti enemmän turvallisuusasioihin liittyvää omaa harkintaa ja liikkumavaraa. Trafin valvonnan tulee perustua tehokkaaseen ja tasapuoliseen *ennakoivaan* valvontaan. Jos turvallisuuspuutteisiin havahdutaan vasta jälkikäteisesti (esim. onnettomuustutkintojen yhteydessä), lakimuutoksen toimivuus ja koko järjestelmän luotettavuus joutuvat vakavien epäilyksien kohteeksi.

Lisäksi lainsäädännössä on varmistettava, että *Trafilla on lakimuutoksen jälkeen riittävät juridiset toimivaltuudet valvoa suoraan kaikkia niitä toiminnanharjoittajia, joiden organisaatiossa toimii rautatieturvallisuuskriittisissä tehtävissä työskenteleviä henkilöitä.* Erityistä huomiota on kiinnitettävä sellaisiin rautatiejärjestelmässä toimiviin yrityksiin (esim. paikalliseen liikenteenohjaukseen liittyvä vaihdemiestoiminta, jota tarjotaan jo nykyisin henkilöstövuokrausyritysten kautta sekä turvalaitetyöt), joilla ei rautatielain mukaan ole tällä hetkellä välttämättä velvollisuutta ylläpitää erillistä johtamisjärjestelmää (rautatielain 40 § on rajoitettu koskemaan ainoastaan rautatieliikenteen harjoittajia ja rataverkon haltijoita; vrt. turvallisuustodistus ja -lupamenettelyt). Turvallisuuden varmistamiseksi ei ole riittävää, että Trafin valvonta ja toimivaltuudet kohdistuvat esim. vain Liikennevirastoon ja sen kelpoisuuksien hallintajärjestelmiin (joka toimii radanpidon töissä alihankintaketjusta vastaavana ”tilaajana”).

5.4 Soveltamisalarajaus (OSA II, 7 luku 1 § 2. mom. 1-kohta)

VR:n näkemyksen mukaan *seuraava hallituksen esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa oleva kohta tulee poistaa kokonaisuudessaan* (s. 134):

> "*Pienimuotoista kuljettajatoimintaa voisi suorittaa samanaikaisesti vain yhden rautatieliikenteen harjoittajan toimesta. Rataverkonhaltijan tulee liikennöintimenettelyissään varmistaa, että rajoitetulla alueella voi toimia vain yksi toimia kerrallaan*".

Kyseisen edellytyksen poistaminen on välttämätöntä, jotta VR:llä ja muilla toimijoilla on myös tosiasiallinen mahdollisuus ottaa käyttöön soveltamisalarajauksessa tarkoitettuja joustoja. Esimerkiksi suurilla ratapihoilla ja varikoilla pienimuotoiseen kuljettajatoimintaan liittyvät toiminnalliset kokonaisuudet

(rajoitettu alue/rataverkon osa) on voitava määritellä riittävän laajoiksi. Tämä johtaa väistämättä siihen, että ko. alueella toimii samanaikaisesti useampia toimijoita. Lisäksi eri toimijoiden määrä tulee tulevaisuudessa lisääntymään. Kaikki toisistaan riippumattomat toimijat eivät voi toimia saman turvallisuusjohtamisjärjestelmän alaisuudessa. Kaikki toimijat eivät ole myöskään säännöksessä tarkoitettuja ”rautatieliikenteen harjoittajia”. Useamman toimijan toiminta samalla rajoitetulla alueella ei itsessään muodosta sellaista riskiä, joka ei olisi hallittavissa (ja jonka vuoksi kaikilta alueella toimivilta kuljettajilta olisi edellytettävä lupakirjatasoista osaamista).

Edellä mainituista syistä on välttämätöntä, että pienimuotoinen kuljettajatoiminta mahdollistetaan myös silloin, kun rajoitetulla alueella toimisi/liikkuisi samanaikaisesti useampi kuin yksi rautatieliikenteen harjoittaja tai muu toimija (ja vaikka ne toimisivat muodollisesti eri turvallisuusjohtamisjärjestelmien alaisuudessa). Näissä tapauksissa rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden tulee luonnollisesti kiinnittää erityistä huomiota riskiarviointeihin ja sopia tarkasti alueella noudatettavista liikennöintimenettelyistä- ja säännöistä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viestintään.

5.5 Toimintakyvyn heikkenemistä koskeva sääntely

Lakimuutoksiin on sisällytetty rautatieturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä työskentelevien päihteiden ja huumeiden käytön nollatoleranssi-periaate ja muun toimintakyvyn heikkenemistä koskeva sääntely (laki rautatielain muuttamisesta 94 b §), mikä on VR:n mielestä tärkeää. Liikenteen turvallisuusviraston tulee tehdä tämän pykälän perusteella velvoittavat määräykset tai ohjeet rautatieturvallisuustehtäviin tulevien ja ko. tehtävissä olevien terveydentilasta, mahdollisista psykologisista vaatimuksista ja niiden selvittämisestä. Tältä osin rautatielain 94 b §:ään tulisi lisätä esimerkiksi seuraavan sisältöinen 3. momentti:

> *”Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä tässä lainkohdassa tarkoitetuista rautatieturvallisuuteen vaikuttavista tehtävistä, aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta 1—2 momentin mukaisten tehtävien hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä.”*

5.6 Rautatielääkärien hyväksyntä, ammattitaidon ylläpitäminen ja erivapausjärjestelmästä luopuminen

Lakiesityksen mukaan kuljettajien riittävät terveydelliset toimintaedellytykset osoitetaan rautatielääkärin antamalla lääkärintodistuksella (II osa, 7 luku, 6 § ja 8 §). Psykologinen soveltuvuus osoitetaan rautatiepsykologin lausunnolla (II OSA, 7 luku, 7 ja 9 §). Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa molemmissa tapauksissa tarkemmat määräykset. Lääkärijärjestelmää yksinkertaistetaan, eikä asiantuntijalääkärin lausuntoa enää tarvita. Psykologijärjestelmään ei tule muutoksia. Rautatielääkäri ja -psykologi hyväksytään lakiesityksen IV OSA, 3. luku, 1 ja 2 §:n mukaisesti.

VR huomauttaa, että rautatiealalle nyt suunnitteilla oleva, aikaisempaa yksikertaisempi ja kevennetympi terveyden seurannan ja rautatielääkärien toimintamalli poikkeaa nykyisen kelpoisuuslain ja esimerkiksi ilmailutoiminnassa sovelletusta monella tavoin ja saattaa aiheuttaa turvallisuusriskejä ainakin siirtymävaiheessa:

- VR:n käsityksen mukaan ammattilentäjän ensimmäinen terveystarkastus tehdään ilmailulääketieteeseen erikoistuneessa keskuksessa (Aero medical center) ja alkutarkastuksessa on mm. erikoislääkärien tarkastuksia ja on siis selkeästi perusteellisempi. Myös merenkulussa ulkomaiseen liikenteeseen tulevan tulee käydä merimiesterveyskeskuksen merimieslääkärin tarkastuksessa, jossa on enemmän kokemusta ja asiantuntemusta.
- Ilmailussa määräaikaisten terveystarkastusten frekvenssi on selvästi tiheämpi kuin rautatieliikenteessä. Myös meriliikenteessä se on jonkin verran tiheämpi. Rautatieliikenteessä määräaikaisten terveystarkastusten harvajaksoisempi tahti perustuu siihen aikaisempaan tapaan, jossa terveyden seuranta määräaikaisten terveystarkastusten välillä tapahtui työterveyshuollossa ja asiantuntijalääkärin tekemänä. Nykyiset rautatieliikenteen toimintamallit oli luotu niin, että sairaustapaus määräaikaisten terveystarkastusten välillä tuli pääsääntöisesti esille. Lakiesityksessä esitetään toimintamallia, jossa hoitaville lääkäreille ja henkilölle itselleen jää ilmoitusvelvollisuus sairaustapauksista terveystarkastusten välillä. Tämä malli vastaa nykyistä maantieliikenteen mallia, eikä ole osoittautunut kovin tehokkaaksi.
- Ilmailussa terveydentilatiedot tallennetaan Trafin rekisteriin, ja Trafin asiantuntijat tarkastavat kelpoisuuslausunnot. Ilmailussa on merkittävää se, että ilmailulääkärillä on aina mahdollisuus konsultoida Trafin asiantuntijalääkäriä ja tietyissä tilanteissa päätös terveydellisestä kelpoisuudesta on siirrettävä Trafin asiantuntijalääkärille. Jos ilmailijalle on annettu kielteinen kelpoisuuslausunto, sen voi muuttaa myönteiseksi vain Trafin asiantuntijalääkäri. Tässä lakiehdotuksessa rautatieliikenteestä poistettaisiin mm. erivapausjärjestelmä.

Rautatielääkärin olisi oltava mm. soveltuvan alan erikoislääkäri, mutta perustelujen mukaan rautatielääkäriltä ei vaadittaisi varsinaista liikennelääketieteen osaamista. Osaamisella viitataan liikennelääketieteen erityispätevyyteen. Lääkärien ja psykologien koulutuksesta ei säädettäisi lailla, mutta Trafi voisi tarvittaessa järjestää täydennyskoulutusta ja edellyttää hakijalta lisäselvitystä ammattitaidosta.

Erivapautta tai vastaavaa järjestelmää ei enää olisi, vaan lääkäri ja psykologi antaisivat lausuntonsa oman liikennelääketieteellisen/liikennepsykologisen kokemuksensa, ammattitaitonsa ja Trafin määrittelemien määräysten ja ohjeiden tulkinnan perusteella. Toisaalta kuljettajan tehtäviin hakevalla ja kuljettajana toimivalla olisi mahdollisuus hakea Trafilta muutosta lääkärin ja psykologin lausuntoon.

VR:n huomauttaa, että kuljettajien terveydellisen ja psykologisen soveltuvuuden arviointi voi olla tietyissä tilanteissa vaikeaa. Soveltuvuuden arviointi rautatieliikenteeseen on vaativaa ja se edellyttää kokemusta ja korkeaa ammattitaitoa. Kun hoitava ja tutkiva lääkäri tai tutkiva psykologi antaa sopivuuslausunnon, hän voi joutua ristiriitaisten paineiden kohteeksi. Tilanne voi olla erityisen haastava esimerkiksi silloin, kun rautatielääkäri on samalla ns. hoitava lääkäri tai kun ratkaisu vaikuttaisi toiminnanharjoittajan (tai kuljettajan) taloudellisiin etuihin.

Hallituksen esityksen perustelujen mukaan (s. 250) lääkärien täydennyskoulutus ei ole viime vuosina toiminut tarkoitetulla tavalla. Esityksessä viitataan myös rautatieyritysten työterveyshuoltojen kilpailuttamiseen, jolloin lääkäreiden vaihtuvuus on ollut suurta. VR huomauttaa (alan selvästi suurimpana toimijana), että merkittävä osa hyväksytyistä työterveyshuollon ammattihenkilöistä on VR:n työterveyshuollon palvelutuottajien palveluksessa. Vaikka VR on kilpailuttanut työterveyshuollon palvelutuottajia, niin palvelutuottajat eivät ole viime vuosina vaihtuneet eikä kasvanut täydennyskoulutustarve johdu palvelutuottajien kilpailutuksesta.

Koska kelpoisuuden arviointi on vaativaa ja ammattitaito on säilytettävä koko hyväksynnän voimassaoloajan, on rautatielääkäreiden ja -psykologien perus- ja täydennyskoulutus varmistettava. Lakiesityksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi hyväksyttävien lääkärien pätevyyttä pätevyysvaatimusten pohjalta ja voisi järjestää koulutusta. Ilmailulääkäreille ja merimieslääkäreille järjestetään säännöllistä koulutusta. VR esittää, että lakiin kirjataan *Trafille velvoite antaa rautatielääkäreille ja -psykologeille koulutusta ja lisätään heille vaatimus osallistua järjestettyyn koulutukseen.* Muuten kouluttautuminen esimerkiksi viiden vuoden hyväksynnän aikana jää vapaaehtoiseksi ja saattaa jäädä puutteelliseksi.

Rautatielääkärien ja -psykologien kouluttaminen vaatii resursseja, jonka vuoksi lakimuutoksen yhteydessä on *varmistettava Trafin resurssit koulutusten järjestämiseen.*

Osa ammattitaidon ylläpitämistä on käytännön työn tekeminen. Lääkärintarkastuksien ja psykologisten soveltuvuusarviointien tekeminen on kirjattava perusteluihin tarkemmin. VR esittää, että *rautatielääkäreille ja -psykologeille asetetaan hallituksen esityksen perusteluissa esimerkinomaiset vähimmäislukumäärät lääkärintarkastuksien ja psykologisten soveltuvuusarviointien tekemiselle, joilla riittävä osaaminen ja kelpoisuus ko. tehtäviin voidaan osoittaa* (vähintään 20 kpl terveystarkastuksia ja 10 kpl psykologisia soveltuvuusarviointeja vuodessa).

Mikäli erivapausjärjestelmä poistettaisiin, rautatielääkärille jäisi vaikeissa tapauksissa liian iso vastuu antaa sopivuuslausuntoa. Tilannetta ei korjaa tilalle tuleva muutoksenhakumahdollisuus, sillä rautatielääkärin myönteisistä lausunnoista hakijat eivät käytännössä valittaisi, vaikka myönteinen lausunto saattaisi perustua lääkärin väärään tulkintaan (ja olla siten virheellinen). Lausuntojen laatua voidaan kohentaa koulutuksella ja seurannalla, mutta esimerkiksi lausunnon siirtomahdollisuuksia asiantuntevammalle taholle tai viranomaiselle ei enää olisi.

VR ei kannata nykyisenkaltaisesta, hyvin toimivasta erivapausjärjestelmästä luopumista. Lakiin on jätettävä jonkinlainen mahdollisuus viranomaisen (Trafin) harkitsemaan ja myöntämään erivapauteen terveydentilavaatimuksista, taikka mahdollisuus siirtää ratkaisu viranomaiselle (kuten ilmailussa tehdään. Terveydentilavaatimuksissa on oltava tietynlainen raja-arvo sairauksiin tai oireisiin, jonka ylittämisen jälkeen kuljettaja ei olisi kelpoinen tehtävään. Käytäntö on osoittanut, että tällaisten raja-arvojen määrittäminen on vaikeaa, ja joskus tulkinnanvaraista. Kuljettajat tekevät erityyppisiä töitä, eikä samat raja-arvot ole päteviä kaikissa kuljettajan työtehtävissä.

Täydellinen erivapausmahdollisuuksien poistuminen aiheuttaisi merkittäviä ongelmia toiminnanharjoittajille ja kuljettajille, sillä esimerkiksi aistimuutoksen kehittyminen yli raja-arvon tilanteessa, missä se ei vaikuttaisi turvalliseen työskentelyyn, aiheuttaisi automaattisen esteen tehdä työtä. Toiminnanharjoittajan mahdollisuudet työllistää kyseinen henkilö näissä tilanteissa ovat rajalliset ja työsuhde voidaan päättää. Aikaisemmin myönnetyn määräaikaisen erivapauden päättyminen siirtymäkauden jälkeen saattaa johtaa kuljettajan ja toiminnanharjoittajan kannalta kohtuuttomiin ratkaisuihin, jopa lukuisiin irtisanomisiin.

Mikäli terveydentilavaatimuksiin jätetään (erivapausmahdollisuuden puuttumisen takia) tulkinnan varaa kohtuullisuuden takaamiseksi, se johtaa tulkintojen epätasaisuuteen ja lisää siten mahdollisesti turvallisuusriskejä. Erityisesti jos asia jätetään, edes osittain, myös toiminnanharjoittajan vastuulle. Nykyinen erivapaus järjestelmä on taannut myös kuljettajien ja toiminnanharjoittajien tasapuolisen kohtelun.

Trafissa tulee olla lisäksi oma, tai sen osoittama, rautatieliikenteen asiantuntijalääkäri, jota rautatielääkärit voivat konsultoida ja joka antaisi tarvittaessa oman soveltuvuuslausuntonsa (esim. rajatapauksissa, vaikeissa tulkinnoissa, tai silloin kun rautatielääkäri on epävarma ratkaisustaan). Trafi valtuutettaisiin kirjaamaan terveydentilamääräykseen/ohjeisiin tarkemmat säännöt siitä, missä tapauksissa ratkaisu siirrettäisiin asiantuntijalle. Lakiin tulisi kirjata ratkaisujen siirtomahdollisuus Trafille ilmailun tapaan, sillä se parantaisi sopivuuslausuntojen laatua, parantaisi turvallisuutta ja vähentäisi valituksia.

5.7 Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat vaatimukset, lääkärintarkastukset sekä psykologinen soveltuvuus

Terveydentilaa koskevat vaatimukset ja lääkärintarkastukset on määritelty lakiesityksen II osan 7 luvussa. Lain 4 §:ssä on määritelty myös se, millaisten rikosten jälkeen hakijalle ei myönnettäisi lupakirjaa. Perusteluissa on varsin kattava määritelmä.

Hyvin usein alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttö liikennetehtävissä johtuu sairaudesta (päihderiippuvuudesta). VR katsoo, että perusteluissa pitäisi edellyttää, että *terveydentila selvitetään ja hoidon tarve arvioidaan viipymättä rikkomuksen jälkeen (ja viimeistään ennen työtehtäviin palaamista)*. Perusteluissa (s. 196) päihteiden ongelmakäytön mainitaan olevan nimenomaan lääketieteellinen este. Tällöin edesautettaisiin henkilön mahdollisen

riippuvuussairauden hoitamista ja estettäisiin se, että hakija hakeutuisi ilman tarvittavaa hoitoa viiden (5) vuoden kuluttua rikkomuksesta kuljettajaksi.

Lain 6 §:ssä ja sen perusteluissa on esitetty kattavasti ne lääketieteelliset syyt, jotka estävät kuljettajana toimimisen. Trafi valtuutettaisiin antamaan tarkemmat määräykset vaatimuksista.

Yleisperustelujen ja 8 §:n perustelujen mukaan rautatielääkärin tekemä terveystarkastus on erotettava työterveyshuoltolain mukaisesta terveystarkastuksesta. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että jos rautatielääkäri ei ole samalla työterveyslääkäri, tulee henkilölle tehdä päällekkäisiä terveystarkastuksia. Rautatiealalla tehdään yötyötä ja tapaturmavaarallista työtä, jolloin terveystarkastukset ovat välttämättömiä työturvallisuus- ja työterveyshuoltolakien perusteella. Tämä voi myös johtaa kustannusten nousuun sitäkin kautta, että yritys ei välttämättä voi saada Kansaneläkelaitokselta sairausvakuutuslain mukaista (työterveyshuollon) korvausta rautatielääkäritoiminnasta.

Tällä hetkellä noin 60 % vuosittaisista määräaikaistarkastuksista tehdään vain työterveyshoitajan toimesta. Työterveyslääkäri tekee terveystarkastuksen vain silloin, kun kuljettajalla on jokin oire tai sairaus. Suurella toimijalla, kuten VR, kustannukset voivat nousta kymmeniä-jopa satoja tuhansia euroja vuodessa, jos tehdään päällekkäisiä terveystarkastuksia, siirrytään vain lääkärin tekemiin liikennekelpoisuusterveystarkastuksiin ja menetetään Kelan korvaukset.

Turvallisuuden varmistamiseksi on erittäin tärkeää seurata terveyttä seuranta määräaikaistarkastusten välillä. Tarve tehdä muita kuin määräaikaistarkastuksia on kuvattu perusteluissa (s. 200). VR ehdottaa, että 8 §:n perustelujen kolmannen kappaleen alku muutetaan kuitenkin selvyyden vuoksi seuraavaksi: *”Lääkärintarkastus olisi 2 momentin mukaan tehtävä myös silloin, jos on syytä epäillä, että kuljettajan terveydentila ei täytä terveydentilavaatimuksia TAI henkilön terveydentila sitä vaatii”.*

Rautatielääkäri antaisi kirjallisen lääkärintodistuksen siitä, täyttääkö kuljettajan terveydentila asetetut terveydentilavaatimukset. Siinä määritellään, onko henkilö sopiva, sopimaton vai tietyin rajoituksin sopiva tehtäviinsä. Joskus voi tulla tilanne, että rautatielääkäri ei pysty arvioimaan sopivuutta tietojen puutteen, tutkimustulosten puutteen tai vaikean rajatapauksen takia. Nykyisen kelpoisuuslain mukaisesti ja Trafin antaman terveystarkastusohjeen mukaan on lääkärin mahdollista ottaa myös kanta ”sopivuutta ei voi arvioida”. VR:n mielestä tämä neljäs mahdollisuus olisi otettava yhdeksi vaihtoehdoksi.

III luvun 5 § säännellään soveltuvuutta koskevista ilmoituksista. Ilmoitusvelvollisuus koskisi kaikkia terveydenhuollon ammattihenkilöitä. Ilmoitusvelvollisuus on kannatettava asia (erityisesti perusteluissa s. 254 korostettu aktiivinen ilmoittaminen), mutta lakiehdotuksen voimaantullessa on varmistettava, että Liikenteenturvallisuusvirastolla on resursseja kyseisen ilmoitusvelvollisuuden tiedottamiseksi, kouluttamiseksi sekä ilmoitusten vastaanottamiseksi.

5.8 Rekisteriasiat

Lakiesityksen V osan, 1. ja 2. luvun mukaan Trafilla on tiedonsaanti- ja rekisteröintioikeus mm. henkilöluvan terveydentilatietoihin sekä lääkärin ja psykologin tarkastuksia koskeviin tietoihin. Tämä on turvallisuuden kannalta erityisen tärkeää kuljettajaksi hakevien sopimattomuuslausuntojen osalta.

Ristiriitatapaus on esimerkiksi sellainen, jossa ensimmäinen rautatielääkäri tai -psykologi on todennut hakijan sopimattomaksi tehtävään, mutta toinen rautatielääkäri tai psykologi toteaa hänet myöhemmin sopivaksi. Tällä tavalla hallittaisiin riskiä ns. lausuntojen ”shoppailusta”. Toimintamalli lähestyisi silloin tämän hetkistä ilmailualan toimintamallia.

Ilmailussa ilmailulääkäri näkee Trafin tietojärjestelmästä aikaisemmat terveydellisen kelpoisuuden (ns. medikaalit). VR esittää, että lakiin kirjattaisiin vastaava tiedonsaantioikeus myös rautatielääkärille.

5.9 Koulutussisältöjen riittävän laatutason ja yhdenmukaisuuden varmistaminen

VR esittää huolensa rautatiealan koulutuksen kokonaiskehityksen, laatutason ja yhdenmukaisuuden heikkenemisen riskistä. Osaltaan tätä riskitasoa nostaa se, että lakiesityksen mukaan Trafi ei enää jatkossa hyväksyisi kuljettajakoulutuksen koulutusohjelmia, eikä määrittäisi osaltaan niiden sisältöjä.

Ehdotettua menettelyä perustellaan sääntelyn ja hallinnollisen taakan kevenemisellä. Seurauksena voi kuitenkin olla, että oppilaitoksien ja kouluttajien järjestämien koulutuksien kestot ja sisällöt pirstoutuvat ja muutos voi johtaa koulutuksien laadulliseen eritasoisuuteen turvallisuusvaikutuksien kustannuksella.

Keskeisenä puutteena on se, että esityksestä puuttuu koulutusasioiden kokonaisuuteen viittaava koordinointi/ohjaus. VR esittää lakiin kirjattavaksi, että *Trafilla on jatkossakin valvova rooli oppilaitoksien ja kouluttajien järjestämiin koulutussisältöihin ja -ohjelmiin.*

Vähimmäisvaatimuksena Trafilla tulisi olla velvoite tarjota ja organisoida koulutustoimijoille yhteistyöfoorumi, missä yhteisesti määritettäisiin koulutuksen riittävät laadulliset ja yhdenmukaiset toimintamallit.

5.10 Muut yksittäiset huomiot

Hallituksen esityksen yksityiskohtaisista perusteluista on poistettu II OSAN 7 luvun 8 §:n osalta seuraava kohta: *”Rautatieliikenteen harjoittajalla olisi myös oikeus ohjata kuljettaja valitsemalleen rautatielääkärille*”. Rautatiepsykologien osalta (9 §) vastaava teksti on jätetty perusteluihin.

- Kyseinen teksti on palautettava myös rautatielääkäreiden osalta. Toiminnanharjoittajan kannalta on välttämätöntä, että työnantajan direktio-oikeus käy yksiselitteisesti ilmi vähintään hallituksen esi-

tyksen perusteluista. Mahdollisuus osoittaa kuljettajat tietyille toiminnanharjoittajien itsensä valitsemille rautatielääkäreille (joiden osalta on voitu varmistaa myös riittävä osaamistaso toiminnanharjoittajan erityisvaatimukset huomioiden) on tärkeä osa tulevaa turvallisuusjohtamista.

VI OSA 1 luku 3 c §: Säännöksessä tulee käyttää vastaavaa termiä kuin muualla lainsäädöksessä – ”veturinkuljettaja” on korvattava termillä ”kuljettaja” tai ”liikkuvan kaluston kuljettaja”.

6. RAUTATIEVASTUUASETUKSEN SOVELTAMINEN

VR kannattaa esitystä rautatiekuljetuslain 8 a §:n 2 ja 3 momenttien muuttamisesta ehdotetulla tavalla. VR:n käsityksen mukaan pykälän 2 ja 3 momenttia on syytä muuttaa nykylaista ehdotetulla tavalla siten, että 2 momenttiin täsmennetään Suomen ja Venäjän välinen kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehty uusi sopimus ja 3 momenttiin taajamajunaliikenteen rataosuuksien luetteloon lisätään Kehärata sekä Tampereelle ulottuva taajamaliikenne.

Kuten hallituksen esityksen perusteluissa todetaan Riihimäen ja Tampereen välinen taajamajunaliikenne kuuluu VR:n lähiliikenteeseen, eli matkustus tapahtuu lähiliikenteen junakalustolla, lähiliikenteen junalipulla ja junavuorot liikennöidään lähijunaliikenteen kirjaintunnuksin. Ei ole perusteltua, että Helsingistä Riihimäelle liikenne kuuluu poikkeuksen piiriin, mutta Riihimäeltä Tampereelle enää ei. Soveltaminen vaihtuisi siis saman junan reitillä kesken matkan, vaikka liikenne on koko matkan ajan taajamajunaliikennettä: matkustetaan taajamajunakalustolla, taajamaliikenteen junalipulla tiheästi pysähtyvässä taajamaliikenteen junavuorossa, jolla on suuret matkustajamäärät ja tehdään keskimäärin lyhyitä työ-, opiskelu- ym. liikenteen matkoja kaupunkikeskukseen. Taajamajunaliikenne eroaa selkeästi rataosuuden muusta, poikkeuksen alaan kuulumattomasta kaukoliikenteenä liikennöitävästä junaliikenteestä.

7. LAIN VOIMAANTULO JA SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSET

<u>Lain hyväksyntä ja voimaantuloajankohta</u>

Erityisesti kelpoisuussääntelyyn kohdistuva muutos on toimijoiden kannalta merkittävä. Lakimuutos edellyttää huomattavia muutoksia mm. toimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmiin ja panostuksia uusien toimintamallien täytäntöönpanoon ja kouluttamiseen. Muutosten lopullinen implementointi on mahdollista vasta kun lakimuutoksen lopullinen sisältö on hyväksytty eduskunnassa ja mm. kaikki Liikenteen turvallisuusviraston uudet määräykset ja ohjeet on vahvistettu. Muutosten täytäntöönpano edellyttää VR:n näkemyksen mukaan vähintään kuuden (6) kuukauden valmistautumisajan siitä lukien, kun lainsäädännön, määräysten ja ohjeiden lopullinen sisältö on vahvistettu. *Edellä mainituista syistä lakimuutoksen ja sen nojalla annettavien määräysten ja ohjeiden lopullinen sisältö tulisi vahvistaa viimeistään 31.12.2017 mikäli liiken-*

nepalvelulain kelpoisuussääntelyyn kohdistuvat muutokset halutaan ottaa hallitusti ja turvallisuuden takaavalla tavalla käyttöön suunnitellussa aikataulussa (1.7.2018).

Puolesta-asiointivelvoitteen osalta esityksessä ehdotetaan, että III osan 2 luvun 2 a §:ää ja siihen liittyvää 4 §:n muutosta sovellettaisiin vasta 1.1.2019 lähtien. Esityksen perustelut ovat tältä osin oikeat: Rajapintojen avaaminen edellyttää järjestelmämuutoksia. Toimijoita velvoittavat liikennepalvelulain I vaiheen tietorajapintojen ja lippu- ja maksujärjestelmärajapintojen avaamisvelvoitteet, joiden toteuttamisen aikataulu on todella tiukka. Näin ollen siirtymäaika uusien velvoitteiden toteuttamiseksi on toimijoiden kannalta välttämätön, ja sen olisi perusteltua olla pidempikin.

Lääkärijärjestelmää koskevat siirtymäsäännökset

Kuljettajia lukuun ottamatta muut kelpoisuuslain mukaiset nykyiset liikenneturvallisuustehtävät jäävät lain ulkopuolelle liikennepalvelulain voimaantulessa (1.7.2018). Tästä syystä on aikataulullisesti keskeisintä, että Trafi, rataverkon haltijat ja toiminnanharjoittajat rakentavat yhdessä kelpoisuutta koskevat terveydentilaa koskevat ohjeet ja menettelytavat muille kuin lainsäädännön piiriin edelleen jääville kuljettajille. VR:n erityisenä huolena ovat myös työterveyshoitajien, -lääkäreiden ja psykologien riittävä kouluttaminen muiden rautatieturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä toimivien henkilöiden sopivuuden ja kelpoisuuden arviointiin.

Kuljettajien terveydentilan arvioinnin osalta siirtymäsäännös tarkoittaa sitä, että rautatielääkärit tulisi olla koulutettuna ja hyväksyttynä uuteen tehtäväänsä ennen 31.12.2018. Tällä hetkellä koko Suomessa on vain viisi aktiivisesti kentällä toimivaa lääkäriä, jotka ovat asianmukaisesti pätevöityneet terveydellisen kelpoisuuden arviointiin (nykyiset Trafin hyväksymät rautatiealan asiantuntijalääkärit). Nykyiset rautatiealan työterveyslääkärit (noin 120 kpl) on koulutettu tekemään lääkärin osuus terveystarkastuksista, mutta ei arvioimaan terveydellistä kelpoisuutta ja nimenomaan rautatieliikenteeseen liittyviä riskejä. Vaikka osa heistä on hyvin kokeneita työterveyshuollon ammattihenkilöitä, niin heille aikanaan järjestetty kuuden tunnin peruskoulutus ja mahdollinen saman pituinen jatkokoulutus eivät anna valmiuksia toimia itsenäisenä rautatielääkärinä. Rautatieläkäreiden koulutustarve on siten merkittävä.

Edellä mainituin perusteluin ja huomioiden sen, että nykyinen asiantuntijalääkärijärjestelmä olisi täysin toimiva myös siirtymäaikana, VR esittää, että *lääkärijärjestelmän osalta siirtymäaikaa pidennetään 31.12.2020 saakka*.

VR-YHTYMÄ OY

Timo Koskinen
henkilöstöjohtaja

Maisa Romanainen
matkustajaliikenteen johtaja