Keisanen Leena, Routti-Hietala Nina

1.12.2017

Julkinen

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
Liv@eduskunta.fi

U 63/2017 vp Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (rautatieliikenteen matkustajien oikeudet ja velvollisuudet)

VR-Yhtymä Oy:n lausunto rautatievastuuasetuksen muutoksesta

Pyydettynä lausuntona VR-Yhtymä Oy toteaa seuraavaa:

Komission ehdotuksen tavoitteena on yhtenäistää asetuksen (1371/2007) soveltamista eri jäsenmaissa ja parantaa muun muassa esteettömyyden huomioon ottamista. VR kannattaa valtioneuvoston tavoitteeksi asettamia pyrkimyksiä säännösten selkeydestä, toimivuudesta, tasapainoisuudesta sekä teknologianeutraaliudesta. Olemme samaa mieltä, että ehdotetut uudistukset ovat monilta osin tarkoituksenmukaisia.

Kuten U-kirjelmässä todetaan, yksittäisiin säännöksiin liittyy kuitenkin selvitettäviä kysymyksiä. Esimerkiksi lipunmyynti-, tiedottamis- ja koulutusvelvoitteisiin liittyy epäselvyyksiä. Koska kyse on asetuksesta, on se suoraan jäsenmaissa sovellettavaa oikeutta. Sen vuoksi on tärkeää, että säännökset ovat riittävän selkeät. Ylisääntelyä ja byrokratiaa on kuitenkin vältettävä.

Soveltamisala

Komission ehdotuksen mukaan rautatievastuuasetuksen mukaisia matkustajanoikeuksia ei voi rajoittaa kansallisessa kaukoliikenteessä lainkaan. VR:n kaukoliikenne on jo tälläkin hetkellä täysin asetuksen soveltamisalan piirissä, joten se ei tuo muutosta nykytilaan. Nykyinen taajamajunaliikennettä koskeva poikkeus asetuksen soveltamisesta voitaisiin säilyttää, koska Suomen taajamajunaliikenne ei ole rajat ylittävää liikennettä. Tämän poikkeusmahdollisuuden säilyttäminen on tärkeää.

Myös toinen VR:lle tärkeä poikkeus, niin sanottu kolmasmaaliikenne (Suomesta Venäjälle ja päinvastoin) voitaisiin edelleenkin jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kuten U-kirjelmässä todetaan, pitää pyrkiä vielä varmistamaan, että Suomen ja Venäjän välisen valtiosopimuksen määräykset riittävällä tavalla turvaavat matkustajien suojan Suomen rataverkolla tapahtuvassa liikenteessä. Kaikkien osapuolten pyrkimyksenä tulisi olla, ettei voimassa olevaa valtiosopimusta tarvitsisi rautatievastuuasetuksen vuoksi muuttaa esimerkiksi asetuksen mittavien koulutusvaatimusten vuoksi.

Syrjintäkielto

Esityksessä ehdotettu uusi säännös syrjimättömyydestä on epäselvä ja sitä tulisi tarkentaa. Epäselvää on, sallitaanko jatkossa hinnoittelujärjestelmä, jossa lipun hinta on tietyille matkustajille alhaisempi kotikunnan antaman tuen johdosta (esim. HSL-alueella).

Matkustajien tiedonsaannin parantaminen

Ehdotuksessa esitetään matkustajien matkaa koskevan tiedottamisvelvollisuuden lisäämistä. Näiden velvoitteiden on perusteltua olla toimivia ja tasapainoisia. Erityisesti kiinnitämme huomiota siihen, että 30 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajien lipuissa olisi jatkossa oltava huomautus siitä, mistä tiedot matkustajan oikeuksista ja velvollisuuksista on saatavissa junavuoron peruuttamisen, jatkoyhteyden menettämisen tai pitkän viivästymisen yhteydessä. Tällainen huomautus kuulostaa varsin byrokraattiselta eikä käytännössä ole asiakasinformaation kannalta hyödyllistä, jos lippuihin (esimerkiksi mobiilissa) lisättäisiin vakiomuotoisia, asiakaskokemusta heikentäviä tekstejä.

Suoriin lippuihin liittyvät uudistukset

Esitys lähtee monessa kohdassa siitä, että matkustaja saa nykyistä enemmän palvelua yhdenluukun -periaatteella, mikä lisäisi operaattorin ja lipunmyyjän vastuuta koko matkaketjusta. Operaattorilla ei välttämättä ole tietoa siitä, miten asiakas on suunnitellut matkaketjunsa, joten vastuun ottaminen koko matkaketjusta on kohtuuton vaatimus. Lisäksi lipunmyyjän olisi pyrittävä tarjoamaan ns. suoria lippuja yli valtiorajojen.

Ehdotus herättää kysymyksiä, erityisesti suhteessa liikennepalvelulakiin: jos liikennepalveluntarjoaja ottaa myyntiin liikennepalvelulain mukaisen avoimen rajapinnan kautta yhden rautatieyrityksen lippuja, olisi sen asetuksen mukaan pyrittävä ottamaan myyntiin lähtökohtaisesti muidenkin rautatieyritysten lippuja. Myyntikanavien olisi oltava palvelusopimusasetuksen mukaisia. Lisäksi junaliikenteen lippuja myydessä vastuu matkaketjusta muodostuisi varsin laajaksi. Tämä olisi liikennepalvelulain ja sitä hyödyntävien toimijoiden kannalta merkittävää.

Uudelleenreititys ja viivästyskorvaukset

Uudelleenreititystä koskevan ehdotuksen artiklan 16 suhdetta rautatiekuljetuslain viivästyssäännöksiin on arvioitava. Viivästyskorvausten osalta kausilippujen hinnan korvaamista koskevan artiklan 17 kohta 2 on tässä suhteessa epäselvä ja asiakkaidenkin kannalta haastava toteuttaa.

On positiivista, että artiklan 17 kohdassa 8 rautatieyritykselle ehdotetaan muiden liikenteen toimijoiden tapaan annettavaksi mahdollisuus jättää maksamatta korvausta niissä tilanteissa, joissa viivästys johtuu ylivoimai-

sen esteen kaltaisista poikkeustilanteista. On perusteltua, että rautatieliikenne olisi tältä osin jatkossa tasavertainen muiden liikennemuotojen kanssa, joiden sääntelyssä jo on vastaava ehto. Ylivoimainen este on kuitenkin määritelty esityksessä hyvin suppeasti. Valmistelun kuluessa pitää miettiä, olisiko määritelmää syytä laajentaa ottamaan huomioon muutkin poikkeukselliset tilanteet kuin luonnonmullistukset.

Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien vahvistaminen

VR kehittää aktiivisesti palveluidensa esteettömyyttä ja saatavuutta. Asetukseen ehdotetut muutokset jäävät kuitenkin monin paikoin epäselväksi. Esimerkiksi vaatimus lippujen myynnistä junasta ilman lisäkustannuksia on epäselvästi muotoiltu, kun toisaalta rautatieyrityksellä on mahdollisuus valita lipunmyyntikanavansa asetuksessa määritellyillä ehdoilla. Samoin avustusvelvoitteen sisältö ja rautatieyritykseltä käytännössä edellytettävät toimenpiteet on muotoiltu epäselvästi. Esimerkiksi avustamista koskevaan artiklaan 22 on lisätty uusi kohta 4, jonka mukaan apua on oltava saatavilla asemilla kaikkina aikoina, kun rautatiepalveluja liikennöidään. Neuvottelujen kuluessa on syytä tarkentaa, mitä kyseisellä kohdalla tarkkaan ottaen tarkoitetaan. Monessa kohdassa viitataan tulevaan esteettömyysdirektiiviin, jota ei ole vielä edes hyväksytty.

Komissio ehdottaa 26 artiklassa, että koko rautatieyrityksellä olisi vammaistietoisuutta koskeva koulutusvelvollisuus koko henkilökuntansa ja kaikkien uusien työntekijöidensä osalta. Koulutusvaatimusten laajentaminen rautatieyrityksen kaikkeen henkilökuntaan tuntuu täysin tarpeettomalta esityksen luonne huomioon ottaen. VR kouluttaa matkustajaliikenteen henkilökuntaansa esteettömyysasioissa jo nykyään, koulutuksen ulottaminen koko VR-Yhtymän muihinkin henkilöstöryhmiin (esimerkiksi tavaraliikenteessä ja kunnossapidossa) olisi perusteetonta ja aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia. On selvää, että ehdotuksen esteettömyyttä, koulutusta ja tiedottamista lisäävät velvollisuudet aiheuttavat lisäkustannuksia rautatieyrityksille ja vaikuttavat asiakkaiden junalippujen hintoihin.

Aseman haltija

Ehdotus edellyttää aseman haltijalta velvoitetta valmiussuunnitelman tekemiseen. Asetuksessa aseman haltijaan kohdistuu paljon muitakin velvoitteita. Asetuksen mukaan aseman haltijalla tarkoitetaan ”jäsenvaltiossa olevaa organisaatioyksikköä, jolle on annettu vastuu rautatieasemien hallinnosta ja joka voi olla rataverkon haltija”. Suomessa Liikennevirasto vastaa asemalaitureista ja rataverkosta. Asemakiinteistöjä omistavat VR, Liikennevirasto, kunnat ja monet yksityiset toimijat. On syytä miettiä, pitäisikö Suomessa selkiyttää aseman haltijan käsitettä, sillä tällä hetkellä mikään taho ei ole selkeästi määritelty siihen asemaan. VR hoitaa nykyään tehtäviä, jotka kuuluisivat aseman haltijan vastuulle, tästä esimerkkinä on valtakunnallinen avustuspalveluiden suunnittelu ja toteutus. VR ei voi olla

Suomessa aseman haltijana pidettävä organisaatioyksikkö. Tämä ei toimi varsinkaan operaattoreiden määrän kasvaessa.

Liikennepalveluja koskevat laatuvaatimukset

Liitettä 3 ehdotetaan muutettavaksi erittäin yksityiskohtaiseksi. Rautatieyrityksen, aseman haltijan ja rataverkon haltijan olisi julkaistava laatukertomuksessaan tietoja, joiden kerääminen on vaivalloista ja joilla ei olisi sanottavaa lisäarvoa asiakkaalle. Esimerkiksi asemakiinteistöjen omistajat joutuisivat raportoimaan julkisesti vessojen siivousvälit, kaikki toimijat joutuisivat tekemään asiakastyytyväisyystutkimuksen, joiden kysymyksenasettelu olisi lyöty lukkoon EU-asetuksella. Rautatieliikenne muuttuisi perusteetta muita liikennemuotoja jäykemmäksi ja yliraportoinnin kustannukset kohdistuisivat lopulta matkustajien lipun hintoihin.

VR-Yhtymä Oy

Leena Keisanen
lakimies

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5