

Asia: LVM/147/03/2018

Lausuntopyyntö liikennepalveluhankkeen kolmannesta vaiheesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VR Group kiittää mahdollisuudesta lausua liikennepalveluhankkeen kolmannesta vaiheesta ja lausuu siitä seuraavaa:

1. Paikannus

Lakiluonnoksessa ehdotetaan paikannusvelvoitteen asettamista tieliikenteessä tavara- ja henkilöluvan nojalla toimiville, rautatieliikenteessä toimiluvan nojalla toimiville sekä kaupunkiraideliikenteessä rekisteröintivelvollisille toimijoille.

VR Group ymmärtää paikannuksen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvät tavoitteet. Paikannus on monelta osin hyödyllistä yrityksille itselleen ja VR Groupinkin juna- ja ajoneuvokalusto, ml. Pohjolan Liikenteen bussit on käytännössä jo varustettu paikannustekniikalla. VR Group ei kuitenkaan ymmärrä perustetta paikannusta koskevalle lakivelvoitteelle. Se on sen sijaan hyvä, että paikannuksen voisi toteuttaa teknologianeutraalisti, eikä esimerkiksi tiettyä tekniikkaa tai standardia edellytetä.

Tässä vaiheessa säädettäisiin vain paikantamisvelvoite, mutta vielä ei määriteltäisi kenelle tietoja tulisi lähettää, missä muodossa tai mitä käyttötarkoitusta varten. Lakiehdotuksen perusteluiden mukaan tällaisten määritysten teko on vielä ennenaikaista. Tämä havainto pitää täysin paikkansa, minkä vuoksi paikannusvelvoite kokonaisuudessaan on tällä hetkellä tarpeeton ja perusteeton.

Lakiluonnoksen perusteluissa on todettu aivan oikein, että tavaraliikenteen tietojen avaamiseen liittyy haasteita. Tavaraliikenteen kuljetusvirrat ovat liikesalaisuuksia ja niiden on avaamista ei ole

perusteltua edellyttää. Myös turvallisuusnäkökohdat voivat estää tietojen avaamisen. Lainsäätäjä onkin tältä osin päätenyt oikeaan johtopäätöksen siitä, että tietoja voidaan avata vain sellaisessa muodossa ja laajuudessa, että ne eivät vaaranna liikenne- tai ammattisalaisuuksien tai henkilötietojen suojaa.

Eryteisesti kiinnitämme huomiota siihen, että lakiehdotuksen paikannusvelvoitteen muotoilun voi tulkita rajoittavan sitä, miten ja mihin tarkoituksiin toiminnanharjoittajat voisivat käyttää keräämiään paikannustietoja. Ehdotettujen pykälien mukaan tietoja saisi käsitellä liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Tietoja olisi käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saisi säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat. Lakiehdotusta voisi siis tulkita niin, että jatkossa yritykset voisivat käsitellä paikannustietojaan vain viranomaistarkoituksia varten. Tätä tuskin on tarkoitettu, vaan yrityksillä tulee jatkossakin olla mahdollisuus käyttää, käsitellä ja jalostaa paikannustietojaan omiin kaupallisiin tarkoituksiinsa.

Ehdotettu velvoitteen asettaminen yrityksille on varsin tiukka velvoite ja edellyttäisi selkeät perustelut. Ehdotetut lakimuotoilut ovat lisäksi epäselviä ja ilmeisesti jopa virheellisesti muotoiltuja. Paikannusvelvoitteita ei mielestämme ole perusteltua saattaa voimaan ehdotetussa muodossa.

2. Varautuminen

Liikennepalvelulakiin ehdotetaan säädettäväksi uusi varautumisvelvollisuus luvanvaraisen maantieliikenteen henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajille. Rautatieliikenteessä jo olemassa olevaa varautumisvelvollisuutta ehdotetaan selkeytettäväksi. VR kannattaa sinänsä pyrkimystä varmistaa yhteiskunnan toimivuus, ihmisten arjen sujuvuus ja elinkeinoelämän toimivuuden edellyttämien liikennepalveluiden tarjonta sekä niiden käytettävyys ja saatavuus myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriöissä.

Rautatieyrityksellä on tällä hetkellä velvollisuus varautua poikkeusoloihin ja huolehtia siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Lain sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että varautumisvelvollisuus koskisi poikkeusoloihin rinnastettavien normaaliolojen häiriötilanteiden sijaan yleisesti kaikkia normaaliolojen häiriötilanteita.

On hyvä, että perusteluissa todetaan, ettei muutoksella ole tarkoitus ”laajentaa varautumisvelvoitetta, vaan selkeyttää sitä”. Emme kuitenkaan pidä ehdotettua muutosta selkeyttävänä, vaan pikemminkin epävarmuutta lisäävänä. Rautaliikenteen häiriötilanteita ja rautatieyritysten vastuita säännellään jo yksityiskohtaisesti sekä kotimaisessa (esim. rautatiekuljetuslaissa) että EU-lainsäädännössä. Tältä osin on huomioitava mm. parhaillaan

muutettavana olevan EU:n rautatievastuuasetuksen säännökset. Tulee huolehtia, ettei kansallisen ja EU-lainsäädännön suhteen tule ristiriitoja tai päällekkäisiä velvoitteita.

Linja-autoliikenteessä puolestaan tällä hetkellä suurimmilla liikenteenharjoittajilla on käytössä sertifioitu laatujärjestelmä, johon liittyy myös ympäristöjärjestelmä. Tämän laatujärjestelmän tarkoituksena on ollut rakentaa mittarit ja prosessit, joilla toimintaa seurataan ja ohjataan. Yleensä tämä jo käytössä oleva laatujärjestelmä sisältää myös riskienhallintaa koskevan osan. Tällä hetkellä laatu- ja ympäristöjärjestelmän sertifiointi on esimerkiksi pääkaupunkiseudun kilpailutusten ehto. Tästä johtuen suurilla linja-autoyhtiöillä on tällainen järjestelmä jo olemassa.

Kuten lakiluonnoksen perusteluissa todetaan, häiriöihin varautuminen on toimijoiden omassa intressissä ja toiminnan tehokas, sujuva ja kaupallisesti kannattava harjoittaminen edellyttää varautumista häiriöihin ja uhkiin ilman lainsäädäntöäkin. Lakivelvoite ei tältä osin tuo välttämättä lisäarvoa. Päinvastoin riskinä on, että järjestely lisäisi byrokratiaa ja jäykistäisi toimintamalleja. Tämä tulisi huomioida myös Trafín määräyksenantovaltuuden käytännön toteuttamisen osalta.

Koska rautatieliikenteen toimintamalleja ei ole tarkoitus muuttaa ja koska tieliikenteessä on jo olemassa edellä kuvatun kaltainen laatujärjestelmään sisältyvä varautumisjärjestelmä, suhtautuu VR Group ehdotukseen positiivisesti, mikäli se voidaan toteuttaa käyttäen hyväksi nykyisiä jo käytössä olevia riskienhallintavälinteitä. Tällä välttyttäisiin kustannuksilta niiltä osin kuin käytössä jo on laatujärjestelmä ja velvollisuudelta ylläpitää kahta rinnakkaista järjestelmää. Rautatieliikenteen varautumiseen ehdotettua selvennystä emme pidä tarpeellisena.

3. Ammattipätevyys

Ammattipätevyyden osoittamisen käytännönläheistäminen on kannatettavaa. Kirjalliseen materiaaliin perustuvan kokeen osalta on syytä huomioida maahanmuuttajataustaiset kuljettajat, jotka eivät välttämättä hallitse kirjallista materiaalia kovin vahvasti, mutta joilla kuitenkin on vahva teoria- ja käytännönosaaminen. Näyttöperusteinen todentaminen antaisikin konkreettisemmän kuvan kokelaan taidoista.

VR Group haluaa nostaa tässä yhteydessä esille myös kuljettajien jatkokoulutuksen. Kannatamme kuljettajien historiatietojen huomiointia jatkoluvan myöntämisen yhteydessä. Tällä pystyttäisiin parantamaan palvelun turvallisuutta ja laatua, kun huomioon otettaisiin esim. kuljettajan aiheuttaneet useat liikennevahingot, huomattavat puutteet asiakaspalvelutaidoissa sekä päihdeongelmat. Historiatietojen huomiointi olisi mahdollista toteuttaa esim. pyytämällä liikenteenharjoittajilta lausuntoa kuljettajista.

Keisanen Leena
VR Group