



31.5.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

[liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)

Viite Lausuntopyyntö LVM/905/03/2017

## VETURIMIESTEN LIITON LAUSUNTO LUONNOKSEEN HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISEKSI

Liikenne- ja viestintäministeriö on 27.4.2017 lähettänyt lausuntokierrokselle luonnoksen liikennepalvelulain toiseksi vaiheeksi. Veturimiesten liitto (VML) kiittää mahdollisuudesta lausua valmisteilla olevasta laista ja haluaa lausua seuraavista kohdista:

### Voimassa olevan Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä (ns. kelpoisuuslain) purku

Marraskuussa 2015 käynnistetyllä liikennekaarihankkeella toteutetaan kahta pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman kärkihanketta eli hankkeita digitaalisen liiketoimintaympäristön rakentamiseksi ja sääntelyn sujuvoittamiseksi.

Suomessa rautatieliikenteeseen kohdistuva kelpoisuussäätely on ollut luonteeltaan yksityiskohtaista. Esimerkiksi voimassa olevaa lakia rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä (1664/2009, ns. kelpoisuuslaki) on täydennetty valtioneuvoston asetuksilla ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

VML:n näkemyksen mukaan yksityiskohtainen säätely on osaltaan taannut rautatieliikenteessämme vallitsevan korkean turvallisuustason ja -kulttuurin. Turvallisuustasomme ja -kulttuurimme ovat maailman parhaita. Sääntelyn voimakas purkaminen (sujuvoittaminen) johtaa väijäämättä turvallisuustason heikkenemiseen. VML:n näkemyksen mukaan korkeaa turvallisuustasoa ja -kulttuuria ei voi eikä saa vaarantaa edes siinä tarkoituksessa, että uusien yrittäjien markkinoille tuleminen helpottuisi.

Nykyisestä kelpoisuuslaista poiketen hallituksen esityksen luonnoksessa esitetään, että säätely koskisi vain kuljettajia. Esimerkiksi liikenteenohjaajat ja vaihtotyönjohtajat on jätetty sääntelyn ulkopuolelle, vaikka heillä on yhtä suuri merkitys junaturvallisuudelle kuin kuljettajillakin.

VML esittää, että hallituksen esityksen luonnosta muutetaan kattavuudeltaan vastaamaan voimassa olevaa kelpoisuuslakia. Sääntelyn on koskettava kaikkia niitä tehtäviä, joita säädellään nyt voimassa olevassa kelpoisuuslaissa.

### 3 luku: Liikenteen lääkärijärjestelmä

Hallituksen esityksen luonnoksessa kohdassa rautatielääkäreiden osaamisen varmistaminen, ei rautatielääkäriltä vaadita erityistä liikennelääketieteen osaamista. Myös-

kään ei ole erillistä koulutusvelvoitetta rautatielääkärille. Hallituksen esityksen luonnoksessa esitetään myös luovuttavan erivapauskäytännöistä.

VML on erityisen huolissaan siitä, miten varmistetaan tasavertainen kohtelu terveydentilaan liittyvissä soveltuvuus arvioinneissa. VML arvioi, että tällä voi olla vaikutusta rautatieturvallisuudelle. Rautatieläkäreiden osaamisen varmistaminen tulee ratkaista paremmin. Osaamisen varmistaminen liittyy olennaisesti nykyisen kelpoisuuslain erivapauskäytäntöjen kaltaisissa soveltuvuus arvioinneissa.

VML esittää, että rautatieläkäreillä tulee olla osaamisen varmistamiseksi koulutusvelvoite, jota TRAFI järjestää ja valvoo. Tällä parannetaan osaamisen tasoa merkittävästi, sillä rautatielääkärille voi tulla käsiteltäväkseen vuoden aikana vain yksittäisiä tapauksia, jolloin kokemuseräinen oppiminen on satunnaista. Lisäksi rautatieläkärrillä tulisi olla siirtomahdollisuus. Siirtomahdollisuus antaa rautatielääkärille lisää työkaluja rajatapauksissa, hankalia ja harkintaa edellyttäviä lääketieteellisiä arvioita tehdessään, soveltuvuutta arvioitaessa. Esitetyllä muutoksella vähennetään muutoksenhaku tarvetta, sekä sillä tehdään terveydentilan arvioinnista tasavertaista. Rautatieläkärrin on helpompi arvioida objektiivisesti tapausta ensimmäisenä, kuin muutoksenhaun kautta tapahtuvana, toisen rautatieläkärrin tekemän arvioinnin jälkeen.

Näiden VML esittämien muutosten avulla varmistetaan yksilön tasavertainen kohtelu terveydentilaa arvioitaessa, sekä riittävä rautatieläkäreiden osaaminen lupakirjaan vaadittavan terveydentilaa arvioitaessa. Tämä on tärkeää, sillä kuljettajan terveydentila vaikuttaa suoraan joukkoliikenteen matkustajien turvallisuuteen.

## **5 §. Luvan voimassaolo ja uusiminen**

Kuljettajan lupakirjan voimassapitämisen edellytyksistä on nykyisin säädetty kelpoisuuslain 9 §:ssä. Lainkohdan mukaan lupakirjan voimassa pysyminen edellyttää muun muassa, että sen haltija osallistuu kertauskoulutukseen sekä lisäksi hoitaa tehtäväkohtaisen pätevyytensä mukaisia tehtäväkokonaisuuksia kalenterivuoden aikana yhteensä vähintään 100 tuntia.

Hallituksen esityksen luonnoksessa esitetään, että kuljettajille yhteiset kertauskoulutusta koskevat säännökset kumottaisiin. Niiden sijasta ehdotetaan, että kukin rautatieliikennettä harjoittava yritys itse huolehtisi kuljettajiensa osaamisen ylläpitämisestä yrityksen oman turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti. Nykyisen 100 tunnin työvelvoitteen on katsottu muun muassa haittaavan elinkeinoitoimintaa sellaisissa pienehköissä yrityksissä, joissa vain harvoin tehdään tässä tarkoitettuja kuljettajan tehtäviä. Tästä syystä velvoite ehdotetaan poistettavaksi.

VML:n näkemyksen mukaan lupakirjaa ei voi verrata tutkintoon. Tutkinnon suorittaminen antaa valmiudet siirtyä työelämään ja sitä kautta ammatin substanssiosaamisen kerryttämiseen. Lupakirja puolestaan osoittaa, että henkilöllä on veturinkuljettajan työn edellyttämä substanssiosaaminen. Substanssiosaaminen ei voi säilyä tarvittavalla tasolla, jollei lupakirjaa edellyttävää työtä tehdä säännöllisesti. Kuitenkin esityksen mukaan lupakirja olisi voimassa 10 vuotta myöntämispäivästä, vaikka henkilö ei työskentelisikään rautatieliikennettä harjoittavassa yrityksessä.

VML esittää, että lakiin kirjataan vaatimus, jonka mukaan kuljettajan lupakirja pysyy voimassa vain, jos hän työskentelee lupakirjaa ja lisätodistusta edellyttävässä tehtävässä kalenterivuoden aikana yhteensä vähintään 40 tuntia. Lisäksi VML esittää, että lupakirjan voimassa pitäminen edellyttää, että kuljettaja kolmen vuoden välein osoittaa simulaattorissa hyväksyttävästi poikkeus- ja vajaatoimintatilanteiden osaamisen.

Jos henkilö haluaa uusia lupakirjan, joka ei ole enää voimassa, on tutkinnon vastaanottajan varmistettava henkilön osaamisen taso.

VML:n esitys on linjassa hallituksen esityksen luonnoksessa esitettyjen liikennelentäjien pätevyysvaatimusten kanssa.

## **Luku 7: Rautatieliikenteen pätevydet**

Hallituksen esityksen luonnoksessa esitetään, että pienimuotoista kuljettajatoimintaa voisi harjoittaa vain rajoitetulla alueella ja vain yksi rautatieliikennettä harjoittava yritys kerrallaan. Rataverkon haltijan tulee liikennöintimenettelyissään varmistaa, että rajoitetulla alueella voi toimia vain yksi toimija kerrallaan. Rataverkon haltijan tulee lisäksi määrittää riskiperusteisesti riittävät alueen rajaamisen menettelyt. Rataverkon osan erottaminen toiminnallisesti tulee tapahtua alueesta vastaavan rataverkon haltijan tai haltijoiden toimesta. Toiminnallinen rajaaminen ei edellytä alueen fyysistä erottamista muusta rataverkosta, mutta rajaus tulee suorittaa siten, että se on selkeä ja kaikkien alueella toimivien toimijoiden tiedossa. Toiminnallisen rajaamisen menetelmiä suunniteltaessa tulee myös huomioida toiminnan laadusta ja laajuudesta aiheutuvat riskit ja mahdolliset poikkeustilanteet. Toiminnallinen erottaminen voi tapahtua muun muassa alueen rajaa osoittavien merkkien tai opasteiden ja vaihteiden tai raiteensulkujen avulla.

VML:n näkemyksen mukaan lainsäätäjän tahto ja tarkoitus toteutuu hallitusohjelman mukaisesti, jos pienimuotoisen kuljettajatoiminnan harjoittaminen edellyttää kuljettajalta vain hyvin suppeaa koulutusta. Tämä on mahdollista turvallisuutta vaarantamatta ainoastaan, jos pienimuotoista kuljettajatoimintaa harjoitetaan selvästi rajatulla alueella.

VML esittää, että hallituksen esityksen luonnoksesta poiketen turvallisuuden takaamiseksi toiminnallinen rajaaminen tulee tehdä fyysisesti, esimerkiksi raiteensulun avulla. Lisäksi VML esittää, että usean yksikön liikkeessä rajatulla alueella samanaikaisesti on kaikilla kuljettajilla oltava sama koulutustaso; ts. rajatulla alueella ei saa liikkua samaan aikaan kuljettajia, joilla on lupakirja ja kuljettajia, joilla ei ole lupakirjaa.

## **Luku 7: Rautatieliikenteen pätevydet, 10 §. Toimintakyvyn heikkeneminen, sivu 142**

Voimassaolevan kelpoisuuslain 22 §:ssä on säädökset kaikkia junaturvallisuustehtävissä toimivia henkilöitä koskevasta nollatoleranssista alkoholin ja muiden huumaintien aineiden osalta. Hallituksen esityksen luonnoksessa esitetään, että nollatoleranssi koskisi tulevaisuudessa ainoastaan kuljettajia.

VML:n näkemyksen mukaan junaturvallisuustehtävissä nollatoleranssi alkoholin ja muiden huumaintien aineiden osalta on yksi turvallisuuden peruselementeistä. VML esittää, että esim. rautatielaisissa tai muussa sopivassa lainsäädännössä säädettäisiin nollatoleranssi koskemaan kaikkia niitä henkilöitä, jotka työskentelevät rautatieyrityksessä junaturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä.

VML edellyttää, että nollatoleranssiin liittyvä merkittävä oikeusturvariski otetaan huomioon niin, ettei ole vaaraa seulonnassa tulevasta väärästä positiivisesta mittaus tuloksesta. Siksi ne tulee aina varmentaa verenalkoholimäärityksellä tai hengitysilman tarkkuusalkometrimittauksella tai muulla vastaavalla luotettavalla menetelmällä.

## 8 luku: Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus, 2 §.

Hallituksen esityksen luonnoksessa esitetään, että kun kuljettaja on suorittanut lupakirjan tai lisätodistuksen edellyttämän koulutuksen, näytön vastaanottajan on vielä varmistuttava kuljettajan osaamisesta teettämällä tällä teoreettista ja käytännön osaamista mittaavat kokeet. Näytön vastaanottajan olisi rataverkolla suoritettavalla ajokokeella arvioitava kuljettajan kykyä toimia kuljettajana. Lisäksi säädettäisiin, että poikkeus- ja vajaatoimintatilanteiden hallintaa voitaisiin näytössä mitata myös simulaattorin avulla.

VML:n kokemuksen mukaan rataverkolla suoritettavassa ajokokeessa ei pidä eikä ole mahdollistakaan luoda kaikkia poikkeus- ja vajaatoimintatilanteita, kuten esim. ajamista ilman toimivaa JKV -järjestelmää. Osaamisen ja turvallisuuden varmistamisen vuoksi VML esittääkin, että kuljettajan taidot poikkeus- ja vajaatoimintatilanteissa on testattava simulaattorin avulla.

VETURIMIESTEN LIITTO ry



Tero Palomäki  
puheenjohtaja