

8.4.2009

Y 1209/410/09

Oikeusministeriö
Lainvalmisteluosasto
PL 25
00023 VALTIONEUVOSTO

lausuntopyyntö OM27/41/2007 (OM009:00/2009)

EU:N RAUTATIEVASTUUASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO SUOMESSA

1. Aluksi

Oikeusministeriö 13.3.2009 päivätyssä kirjeessään pyytää VR-Yhtymän näkemystä siitä, pitääkö se ministeriön esittämiä alustavia kantoja EU:n rautatievastuuasetuksen toimeenpanosta perusteltuina ja tarkoituksenmukaisina.

Rautatiekuljetuksesta vastaava VR Osakeyhtiö (jäljempänä VRO) on toimittanut Oikeusministeriölle asetuksen soveltamisalan rajoittamista koskevat kirjeet 11.6.2008. Kantanaan VRO esitti, että soveltamisalan ulkopuolelle tulisi asetuksen 2.6. artiklaan viitaten jättää kolmas maa liikenne, 2.5. artiklaan viitaten lähiliikenne, ja 2.4. artiklaan viitaten avunantoa koskevan 18.2. artiklan soveltaminen kaukoliikenteeseen.

Mainittuihin kirjeisiin viitaten VR-Yhtymä Oy (jäljempänä VR) yhtyy Oikeusministeriön alustavaan kantaan myöntää poikkeuslupa Suomen ja Venäjän välisen liikenteen osalta. Asetuksen artiklan 18.2 soveltamisen lykkäämiseen kaukoliikenteessä Oikeusministeriön alustava kanta on kielteinen. VR viittaa uudelleen hakemuksessa esitettyihin käytännön ongelmiin veloitteen täyttämiseksi, mutta voi 18.2. artiklassa esitettyjen olosuhteisiin liittyviin "kohtuusvaatimuksiin" vedoten hyväksyä Oikeusministeriön esittämän alustavan kannan.

Oikeusministeriön kantaan koskien poikkeuslupaa asetuksen soveltamiseksi lähiliikenteessä, sekä kansallisen korvausjärjestelmän säilymiseen, VR esittää alla olevat huomautuksensa.

8.4.2009

Y 1209/410/09

2. Poikkeuslupa kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen osalta (2 artiklan 5 kohta)

2.1. Asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jätettävät artikkelat

Poikkeushakemuksessaan VR esitti, että asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin kaupunki-, esikaupunki- ja alueliikenne (myöhemmänä "lähiliikenne") kuitenkin niin, että asetuksen nk. "pakolliset" artikkelat (artikkelat 9, 11, 12, 19, 20(1) ja 26) jäisivät edelleen sovellettavaksi myös lähiliikenteessä.

Oikeusministeriö alustavassa kannassaan esittää, että lähiliikenne tulisi rajata asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle toistaiseksi myönnettävällä poikkeusluvalla siltä osin kuin on kyse asetuksen artiklasta 10, 17, 18.2. ja 22-24. VR yhtyy tältä osin Oikeusministeriön esittämään alustavaan kantaan seuraavin huomautuksin.

VR pitää välttämättömänä, että lähiliikenteen soveltamisalan ulkopuolelle jätetään lisäksi artikla 16(a). Artiklassa edellytetään, että matkustajalle palautetaan lipun hinta kokonaisuudessaan, mikäli junavuoro saapuu lopulliseen määräpaikkaansa 60 minuuttia myöhästyneenä. Lähiliikenne on luonteeltaan nopearytmistä ja vuorotarjonta on tiheää. Matkustajat eivät voi varata lippua tai paikkaa tiettyyn junaan vaan käyttävät kuukausi- tai määräaikaiseen lippuun perustuvaa matkustusoikeutta. Yhdessä junassa saattaa ruuhka-aikaan olla monta sataa matkustajaa ja vain kaksi lipun-tarkastajaa. Edellä mainitusta johtuen, sen todentaminen, kenellä olisi oikeus hinnan palautukseen, on käytännössä mahdotonta. Lisäksi kausi-lipun- tai muun määräaikaisen lipun pohjalta on erittäin vaikea määritellä matkan todellinen hinta, ja mahdolliset korvaukset olisivat niin pienet, että niistä ei käytännössä olisi matkustajalle merkittävää hyötyä. Myöhästymis-tilanteissa olisi myös käytännössä mahdotonta tarkistaa onko/oliko matkustaja tulossa juuri myöhässä olevaan junaan, ja väärinkäytösten riski olisi erittäin suuri. VR:lle takaisinmaksua varten laadittava järjestelmä - jos sellainen olisi mahdollista luoda - olisi erittäin kallis, resursseja vaativa, ja väärinkäytöksille altis.

22, 23 ja 24 artiklan osalta avunannon velvollisuuden ulottaminen lähiliikenteeseen ei ole perusteltua matkustajamäärien, vuorojen tiheyden, sekä vanhan kaluston johdosta. Palvelun vaatima henkilöstö asemien tiheässä kaupunkiverkostossa vaatisi kohtuuttomasti resursseja ja johtaisi kustannusten nousuun, mikä mahdollisesti näkyisi myös lipun hinnassa. Apua tarvitsevien määrä on myös pieni suhteessa kokonaismatkustajamäärään.

Uuden kaluston hankinnassa noudatetaan myös lähiliikenteessä voimassa olevia teknisiä eritelmiä, jotka helpottavat vammaisten ja liikunta-rajoitteisten henkilöiden matkustamista. Esim. uudessa lähiliikenteen käyttöön tilatussa kalustossa on matala lattia.

VR pyrkii jatkuvasti edistämään vammaisten junalla liikkumista. Työn alla olevassa uudessa oppaassa annetaan yksityiskohtaista tietoa ja ohjeita

8.4.2009

Y 1209/410/09

vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden matkustamismahdollisuuksista ja palveluista, ml. avunannosta junassa sekä lähi- että kaukoliikenteessä.

VR korostaa tässä yhteydessä asetuksen epäselvää määritelmää aseman haltijasta, ja sen myötä avunannosta vastaavan tahon tunnistamisen vaikeutta. Asemat omistaa pääosin RHK, mutta omistajia voivat olla myös VR-Yhtymä, kunnat tai jopa yksityiset. Omistaja ei kuitenkaan aina ole sama kuin aseman toiminnasta vastaava taho. Se, onko avunantovelvollisuus omistajalla, toiminnasta vastaavalla tai mahdollisesti jollain muulla taholla, ei ole asetuksen tekstin mukaan täysin selvää.

2.2. Lähiliikenteessä sovellettavat asetuksen muut artiklat

Oikeusministeriön alustava kanta merkitsee näin ollen sitä, että seuraavat artiklat jäisivät sovellettavaksi myös lähiliikenteessä: 4-8, 12-16, 18.1. ja 3-5, 20.2 ja 21, 25 ja 27-29. Suurin osa oikeuksista ja velvoitteista täytetään jo nykyisellään sekä lähi- että kaukoliikenteessä, ja VR voi hyväksyä oikeusministeriön alustavan kannan, jonka mukaan edellä mainittuja artikloja sovelletaan kaikkeen VR:n vastuulla olevaan henkilöliikenteeseen, Venäjä-liikennettä lukuun ottamatta. Alla esitämme joitain huomioita eräiden artiklojen soveltamiseen liittyen.

13 - 14 artiklat luovat poikkeuksellisen laajan turvan matkustajalle ja hänen omaisilleen onnettomuustapauksissa. VR katsoo kuitenkin, että 13 artiklan ennakkomaksu edellyttää omaisen tai muun ennakkomaksuun oikeutetun henkilön tai tahon kirjallisen hakemuksen, jolloin määräaika lasketaan hakemuksen saapumisesta alkaen. Lisäksi maksun suorittaminen edellyttää asianmukaista ja riittävän luotettavaa selvitystä niistä "taloudellisista tarpeista", joita korvaukseen oikeutettu vaatii korvattavaksi. Artiklan 14 kohtuusvaatimus tulee olla suhteessa vahinkoon ja se tulee tulkita vallitsevien oikeusperiaatteiden mukaisesti. Siten avustamisvelvollisuus voi käsittää vain lähinnä korvaustapahtumaa koskevan selvittämisvelvoitteen, kuten esim. rautatieliikennettä koskevien asian-tuntijaselvitysten toimittamisen. Velvollisuus ei VR:n näkemyksen mukaan voi milloinkaan käsittää oikeudenkäynnissä tai muuta siihen verrattavaa avustamista taikka avustamisen järjestämistä.

15 - 16 artiklat koskevat toimia, joihin operaattorin on ryhdyttävä viivästymistapauksissa. 16 a-kohdan osalta on otettava huomioon, että esim. kausilippujen osalta lipun hinnan määrittely saattaa olla vaikeaa. Samoin lippujen hinnoittelu vyöhykekohtaisesti tekee palautettavan hinnan laskemisen hankalaksi, tai jopa mahdottomaksi. 16 b ja c kohdan osalta uudelleen reititys tai matkan siirtäminen myöhemmäksi on artiklassa vaadittavalla tavalla erityisiä tai vakavia poikkeustilanteita lukuun ottamatta mahdollista. Koska 17 artiklaa ei sovelleta lähiliikenteeseen, siinä määriteltyjä määräaikoja ei myöskään voida soveltaa lipun hinnan palautuksissa. Uudelleen reititys tai matkan siirtäminen myöhemmäksi on kuitenkin artiklassa vaadittavalla tavalla erityisiä tai vakavia poikkeustilanteita lukuun ottamatta mahdollista.

8.4.2009

Y 1209/410/09

18 artiklan 1 ja 3-5 kohdat liittyvät myös toimiin, joihin kuljettajan on ryhdyttävä viivästymistilanteissa. 3-kohdan vaatima korvaavan liikenteen järjestäminen lähiliikenteessä noudattaa samaa käytäntöä kuin kaukoliikenteessä. Tässä on kuitenkin huomioitava, että suuren matkustajamäärän johdosta, korvaavan kuljetuksen saatavuus saattaa olla erittäin hankalaa, jollei mahdotonta, erityisesti jos sääolosuhteet ovat vaikeat.

2.3. Vastuujako VR vs. YTV

Pääkaupunkiseudulla liikenne on järjestetty tilaaja-tuottajamallilla niin, että YTV ostaa palvelut VRO:ltä, jolloin VRO toimii "pelkkänä" operaattorina. VR katsoo, että ei ole aina selvää, kenelle vastuu esim. korvaavan kuljetuspalvelun tai lippujen hinnan takaisinmaksun vaativassa tilanteessa kuuluu.

3. Vakiokorvausjärjestelmän ja kansallisen korvausjärjestelmän yhteensovittaminen

VR yhtyy oikeusministeriön esittämään alustavaan kantaan kansallisessa lainsäädännössä määritellyn viivästyskorvausvastuun jäämisestä voimaan, kuitenkin niin, että 17 artiklan mukaan "automaattisesti" korvattava lipunhinta voidaan vähentää samasta viivästyksestä mahdollisesti maksettavasta vahingonkorvauksesta.

VR-YHTYMÄ OY



Rertti Saarela



Heli Ollila