

Asia: LVM/1695/03/2016

Hallituksen esitys raideliikennelaksi sekä laiksi liikenteen palveluista

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

HSL pitää LVM:n hallinnonalan virastouudistukseen sekä EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpanoon liittyvien lakiesityksien lausuntojen kokonaisuutta hankalasti hahmotettavana. Tämä johtuu siitä, että kaksi aiempaa lausuntopyyntöä (Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi; ja Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi) ovat sisältäneet esitykset rautatielain sekä liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Nyt lausuttavana oleva raideliikennelaki kumoaa rautatielain sekä sisältää esityksen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.

HSL:n tulkinnan mukaan raideliikennelain 2 §:n 29 kohdan rataverkon haltijan määritelmällä mahdollistetaan se, että valtion rataverkon haltija voisi olla myös osakeyhtiö eikä viranomainen kuten nykyisin. HSL pitää tätä huolestuttavana mahdollisuutena, mikäli valtion rataverkon haltijana on voittoa tavoitteleva osakeyhtiö, mikä voisi aiheuttaa kustannusten nousua.

HSL pitää erittäin huonona asiana rautatiemarkkinoiden avautumisen kannalta 101 §:ssä mainittua 12 kuukauden karenssia rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaaville henkilöille, jos he haluaisivat siirtyä rautatieyrityksen palvelukseen. HSL:n mielestä tämä rajoittaa erittäin paljon uusien rautatieyritysten markkinoille tuleminen mahdollisuutta, sillä Suomessa rautatiealan osaamista ei ole tarjolla samalla tavalla kuin muissa Euroopan maissa, joissa markkinat ovat jo avautuneet.

Ehdotuksen mukaan raideliikennelain 101 §:ssä säädetään karensista, jonka mukaan ”olennaisista toiminnoista vastaava henkilö voi siirtyä rautatieyrityksen palvelukseen vasta 12 kuukauden kuluttua siitä, kun hän on jättänyt olennaisiin toimintoihin liittyvät tehtävänsä”. Pykälissä ei määritellä, mitä ”olennaisilla tehtävillä” ja ”vastaavalla henkilöllä” tarkoitetaan. Yksityiskohtaisissa perusteluissa tätä

jonkin verran avataan, mutta silti on epäselvää tai vähintään tulkinnanvaraista, mitä henkilöpiiriä tämän rajoituksen on tarkoitus koskea. Lakiin tulisi selkeästi kirjata, mitä henkilöpiiriä karenssi koskee. Kuten edellä on todettu, henkilöpiiri ei saisi olla liian laaja, jotta markkinat toimisivat.

Edellä mainittu karenssi ulottuisi 104 §:n mukaan myös niiden yritysten työntekijöihin, johon rataverkon haltija on ulkoistanut tehtäviä. Nykyisin liikenteenohjaus on ulkoistettu Finrailille, jolloin HSL:n tulkinnan mukaan karenssi koskettaisi myös heitä. Mikäli asia tulkitaan näin, heikentää se entisestään työvoiman saamisen mahdollisuuksia. Kuten 101 §:ään, myös 104 §:ään tulisi selkeästi kirjata, mitä henkilöpiiriä karenssi koskee, eikä henkilöpiiri saisi olla liian laaja.

113 § käsittelee säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutosajankohtia ja siinä todetaan, että muutosta voidaan hakea viimeistään neljää viikkoa ennen voimaantuloa. HSL:n mielestä neljän viikon määräaika ei välttämättä monitoimijaympäristössä riitä yhteensovittamiseen niin, että operaattori ehtisi päätöksen jälkeen suunnitella oman tuotantonsa ottaen huomioon esimerkiksi henkilökunnan työehtosopimuksen asettamat määräajat.

119 § käsittelee kiireellistä ratakapasiteettia. Siinä mainittu viiden päivän käsittelyaika tulisi muuttaa niin, että kyseistä päivää koskevat hakemukset tulee käsitellä välittömästi, jotta lähijunaliikenteen häiriötilanteet voidaan hoitaa matkustajan näkökulmasta mahdollisimman hyvin. HSL:n käytännön kokemuksen mukaan näin tapahtuukin, mutta tämä tulisi kirjata myös lakiin.

Sailavuo-Asikainen Pirjo
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä