

## **Oppilaitosten ja näytön vastaanottajien hyväksymisvaatimukset sekä näyttöjen järjestäminen rautatieliikenteessä**

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

Määräyksen säädösperustana on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017)(ns. liikennepalvelulaki) II osan 8 luvun 1 §:n 3 momentti, 2 §:n 5 momentti, 3 §:n 4 momentti ja 6 §:n 3 momentti. Määräystä sovelletaan liikennepalvelulain II osan 8 luvussa tarkoitettujen rautatieliikenteen kuljettajakoulutusta antavien oppilaitosten ja kuljettajien näyttöjä vastaanottavien näytön vastaanottajien hyväksymisvaatimuksiin sekä näyttöjen järjestämiseen. Liikennepalvelulaki tulee voimaan 1.7.2018. Määräys tulee voimaan samanaikaisesti liikennepalvelulain voimaantulon kanssa.

Määräyksellä pannaan täytäntöön komission päätös (2011/765/EU) veturinkuljettajien koulutuskeskusten tunnustamisperusteista, veturinkuljettajien tutkintojen vastaanottajien tunnustamisperusteista ja tutkintojen järjestämistä koskevista perusteista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti (ns. komission koulutuskeskuspäätös). Komission koulutuskeskuspäätös on nykyisin täytäntöön pantu rautateiden liikenneturvallisuustehtävistä annetulla lailla (1664/2009)(ns. kelpoisuuslaki) ja rautateiden liikenneturvallisuuskoulutusta antavia oppilaitoksia koskevista vaatimuksista sekä eräistä kelpoisuuksista ja luetteloinneista annetulla valtioneuvoston asetuksella (13/2013). Liikennepalvelulla kumotaan kelpoisuuslaki, jolloin kelpoisuuslain nojalla annetut alemmanasteiset säädökset kumoutuvat.

Määräyksellä kumotaan Liikenteen turvallisuusviraston määräys Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat (TRAFI/205384/03.04.02.00/2016)(ns. koulutusohjelmamääräys). Koulutusohjelmamääräyksellä on täytäntöön pantu vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY (ns. veturinkuljettajadirektiivi) liitteet III-VI sellaisina kuin liitettä IV ja VI on muutettu komission direktiivillä 2014/82/EU ja liitettä VI komission direktiivillä (EU) 2016/882. Veturinkuljettajadirektiivin liitteet III-VI täytäntöön pannaan jatkossa suoraan liikennepalvelulakiin otetuilla viittaussäännöksillä.

Lisäksi samassa yhteydessä luovutaan tarpeettomina alla mainituista kelpoisuuslakiin perustuvista Liikenteen turvallisuusviraston ohjeista:

- Suomalaisen veturinkuljettajalupakirjan omaavan henkilön kelpoisuus toimia vaihtotyössä lupakirjallaan (TRAFI/3758/03.04.02.01/2014), ja
- Ammatillisen peruskoulutuksen korvaaminen haettaessa rautatiealan liikkuvan kaluston kuljettajan lupakirjaa (TRAFI/23609/03.04.02.01/2014).

### **Määräyksen valmistelu**

Määräystä on valmisteltu Liikenteen turvallisuusvirastossa virkatyönä. Asiassa tehdystä määräyshankepäätöksestä tiedotettiin rautatieliikenteen sidosryhmiä sähköpostiviestillä 11.11.2016 ja samana päivänä määräyshankepäätös myös julkaistiin viraston sivuilla. Määräysvalmistelusta on kerrottu rautatieliikenteen sidosryhmille Liikenteen turvallisuusviraston vetämässä kelpoisuusvaatimusten yhteistyöryhmän kokouksissa. Lisäksi määräysvalmistelusta informoitiin rautatieliikenteen sidosryhmiä 2.11.2017 Liikenteen turvallisuusvirastossa pidetyssä raideliikenteen säädösinfossa.

Määräysluonnos on ollut Liikenteen turvallisuusvirastossa sisäisellä lausuntokierroksella 20.-30.11.2017. Lisäksi määräysluonnosta on työstyetty rautatieliikenteen sidosryhmien kanssa 29.11.2017 käytyjen keskustelujen perusteella ennen ulkoiselle lausuntokierrokselle lähettämistä.

## Määräykseen tulleet lausunnot

Määräys on ollut ulkoisella lausuntokierroksella 13.12.2017-16.2.2018. Sidosryhmät ovat lausuneet asiassa seuraavasti:

- VR-Yhtymä Oy (VR) ja Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus Oy (KRAO) ovat tehneet useita tarkennusehdotuksia muun muassa määräyksen eri kohdissa käytettyihin termeihin ja käsitteisiin. Ne on pyritty huomioimaan komission koulutuskeskuspäätöksen sallimissa rajoissa.

VR ottaa kantaa määräyksen 3.1 kohtaan, jonka mukaan ”Erityisesti, jos oppilaitos tarjoaa koulutusta omistajayrityksensä tai -yhteisönsä työntekijöille ja muille henkilöille, koulutus on toteutettava oppilaitoksen omistavan yrityksen tai yhteisön eduista riippumattomasti, ja sen on oltava kaikkien koulutettavien suhteen puolueetonta. Oppilaitoksen on sovellettava samoja sääntöjä oppilaitoksen omistavan yrityksen tai yhteisön työntekijöihin ja muihin henkilöihin.” VR:n mielestä vaatimus asettaa toiminnanharjoittajat epätasa-arvoiseen asemaan. Määräyksessä tulisi mahdollistaa myös se, että jos oppilaitos on toiminnanharjoittajan oma niin sen tulisi olla mahdollista antaa koulutusta vain yrityksen toiminnassa mukana olevalle henkilöstölle. Liikenteen turvallisuusvirasto viittaa tältä osin tulevan liikennepalvelulain II osan 8 luvun 4 §:n 1 momenttiin, jota on noudatettava.

VR ja KRAO toteavat määräyksen 3.2 c kohdan osalta, että käytännön koulutusta antavilta kouluttajilta tulisi lisäksi edellyttää soveltuvaa pedagogista osaamista. VR:n mukaan määräys ei sisällä kouluttajien varsinaisia pätevyysvaatimuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että määräyksen 3.2 c kohdan sisältövaatimukset perustuvat komission koulutuskeskuspäätöksen 4 artiklan 2 kohdan c alakohtaan, joka täytäntöönpannaan tällä määräyksellä. Komission koulutuskeskuspäätös ei sisällä pedagogisia osaamisvaatimuksia. Kouluttajien ”riittävää pätevyyttä ja kokemusta” edellytetään kuitenkin muun muassa määräyksen 3.2 a kohdassa, jolla täytäntöönpannaan komission koulutuskeskuspäätöksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohta. Edellä mainitussa valtioneuvoston asetuksessa (13/2013) yhtenä kouluttajien pätevyysvaatimuksena on edellytetty pedagogista osaamista. Valtioneuvoston asetus on kuitenkin säädetty sellaisena aikana, jolloin kansallisiin sääntöihin suhtauduttiin nykyistä sallivammin.

Määräyksen 4.1 kohdassa edellytetään, että näytön vastaanottajaksi hakeva liittää Liikenteen turvallisuusvirastolle osoittamaansa hakemukseen vakuutuksen, jonka hakija allekirjoittaa ja jossa hakija vahvistaa, että hän toimii näyttöjä vastaanottaessaan puolueettomasti ja syrjimättömästi eikä häneen kohdistu painostusta ja houkuttimia, jotka voisivat vaikuttaa näytön arviointiin ja toteuttamiseen. Vaatimus perustuu komission koulutuskeskuspäätöksen 7 artiklaan. VR toteaa, että nykyinen tutkinnon vastaanottajaoikeuden haku- ja myöntämisprosessi ei ole yksiselitteinen. Selkeä puute on se, että Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole ko. oikeuden hakuun yhtenäisiä lomakkeita. Myös KRAO toteaa, että tarvitaan valmiit lomakepohjat, joilla hyväksyntää näytön vastaanottajaksi haetaan. Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että liikennepalvelulain II osan 7 luvun 3 §:n 3 momentissa edellytetään, että viraston julkistettava kuljettajan luvan saamiseksi noudatettava menettely. Virasto uudistaa lupakäytäntöjään ja valmistelee tarvittavan ohjeistuksen ja lomakkeet.

Määräyksen 4.2 2 kohdan mukaan liikkuvassa kalustossa suoritettavien käytännön näyttöjen osalta näytön vastaanottajaksi hakevalla on oltava sekä voimassa oleva lupakirja että voimassa oleva lisätodistus, joka kattaa saman tai samankaltaisen rataverkon tai liikkuvan kaluston. VR pitää ”samankaltainen” termin käyttämistä tässä yhteydessä epämääräisenä. VR kysyy luokitellaanko samankaltaisuus esim. kaluston käyttövoiman mukaan ja voidaanko esim. kaikki yksityisraiteet luokitella samankaltaisiksi? Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että kirjaus perustuu komission koulutuskeskuspäätöksen 8 artiklan 2 alakohtaan. Arviointi on osa Liikenteen turvallisuusviraston lupaharkintaa, kun virasto hyväksyy näytön vastaanottajia, ja on ratkaistava kulloinkin asianomaisessa asiayhteydessä.

Edelleen KRAO kysyy mitä tarkoitetaan, kun määräyksen 4.2 3 d kohdassa edellytetään, että näytön vastaanottajaksi hakevan on tunnettava kuljettajien hyväksymistä koskevat

”järjestelyt”. Liikenteen turvallisuusviraston käsityksen mukaan vaatimus tarkoittaa sitä, että hakijan on tunnettava menettelyt, joiden mukaisesti kuljettajat hyväksytään. Vaatimus perustuu komission koulutuskeskuspäätöksen 8 artiklan 3 kohdan d alakohtaan.

VR ja KRAO kysyvät mitä määräyksen 5.1 a kohdassa tarkoitetaan ”näytön vastaanottamista johtavalla” henkilöllä. Määräyksen 5.1 a kohdassa edellytetään, että tilanteessa, jossa näyttöjen vastaanottajia on kaksi tai useampia, vähintään näytön vastaanottamista johtava henkilö on hyväksyttävä näytön vastaanottajaksi. Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että kyseessä on komission koulutuskeskuspäätöksen 9 artiklan a alakohtaan kirjattu vähimmäisvaatimus, joka on täytännönpantava kansallisesti. Suomessa vaaditaan hyväksyntä näytön vastaanottajalta, jonka vastuulla on ottaa asianomainen näyttö vastaan. Muita näytössä mukana olevia henkilöitä ei katsota näytön vastaanottajiksi, vaikka he avustaisivat näytön vastaanottajaa tehtävässä.

Määräyksen 5.1 d kohdassa edellytetään, että jos näytössä on läsnä näytön vastaanottaja, joka on antanut kuljettajalle tai kuljettajakokelaalle koulutusta näyttöön sisältyvässä aiheessa, toisen näytön vastaanottajan, joka ei ole osallistunut valmentavaan koulutukseen, on otettava kyseinen näyttö vastaan. VR pitää kirjausta tässä muodossa haasteellisena ja hankalana ”jos tällä tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että tutkinnon vastaanottaja on osallistunut kuljettajan tai kokelaan teoriakoulutukseen, niin on esteellinen ottamaan vastaan käytännön näyttöä. VR toteaa, että ”jos näin niin tämä tulee aiheuttamaan merkittävää näytön vastaanottajien resurssin lisäystä. Tässä rajauksen voisi tehdä ainakin niin, että näytön vastaanottaja voisi osallistua teoriaopetukseen ja olisi edelleen kelvollinen vastaanottamaan näyttöjä kokelailta.” KRAO kysyy, onko ”koulutusta näyttöön sisältyvässä aiheessa” ymmärrettävissä niin, että jos esim. toimii kouluttajana lupakirjaosiossa niin voi toimia näytön vastaanottajana esim. lisätodistus (rataverkko tai kalusto) - osiossa? Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että vaatimus perustuu komission koulutuskeskuspäätöksen 9 artiklan d alakohtaan, jossa vaatimuksella tarkoitetaan erottaa toisistaan koulutusta antavat ja näyttöjä vastaanottavat tahot. Lisäksi komission koulutuskeskuspäätöksen 7 artiklan mukaan näytön vastaanottajaksi hakevalta edellytetään puolueettomuutta ja syrjimättömyyttä, ja että häneen ei saa kohdistua painostusta ja houkuttimia, jotka voisivat vaikuttaa näytön arviointiin ja toteuttamiseen. Lähtökohtaisesti näyttäisi siltä, että ainakin lupakirjaosiossa kouluttajana toiminut voisi ottaa lisätodistusosioiden (rataverkko tai kalusto) näyttöjä vastaan.

- Destia Rail Oy on todennut, että määräysluonnoksen 3.2 c kohdassa tarkoitettuna käytännön kouluttajana tulisi voida olla myös muu henkilö (esim. kaluston valmistajan/haltijan/kunnossapitäjän työntekijä), jolla on riittävä kokemus ja asiantuntemus ko. kalustotyyppistä. Edelleen Destia Rail Oy on todennut, että kouluttajalta tulisi poistaa lupakirja- ja lisätodistusvaatimus. Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että määräyksen 3.2 c kohdan sisältövaatimukset perustuvat komission koulutuskeskuspäätöksen 4 artiklan 2 kohdan c alakohtaan, joka täytännönpantaa tällä määräyksellä. Määräyksen 3.3 kohta koskee sitä tilannetta, kun rakennetaan uutta rataa tai uusitaan olemassa olevaa rataa (rataosia) taikka hankitaan uuden tyyppistä liikkuvaa kalustoa. Määräyksen 3.3 kohta perustuu komission koulutuskeskuspäätöksen 6 artiklaan, jossa säädetään oikeudesta poiketa koulutuskeskuspäätöksen 4 artiklan 2 kohdan c alakohdan vaatimuksista. Määräyksen 3.3 kohdan mukaan oppilaitos saa järjestää käytännön koulutusta kohdan 3.2 c kohdasta poiketen, jos yhdelläkään sen kouluttajalla ei vielä ole uutta tai uusittua rataosaa tai uuden tyyppistä liikkuvaa kalustoa koskevaa lisätodistusta. Määräystekstiin tehdyn tarkennuksen mukaan poikkeuksen hyödyntäminen edellyttää, että oppilaitos toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle selvityksen vaihtoehtoisista toimenpiteistä, joilla se varmistuu kouluttajan pätevyydestä. Selvityksessä on kuvattava myös aikataulu ja suunnitelma, joiden puitteissa oppilaitos saattaa toimintansa kohdan 3.2 c kohdan vaatimuksia vastaavaan tilaan.
- Veturimiesten liitto (VML) ry:n lausunto koskee määräysluonnoksen 4.2 kohtaa, jossa määrätään näytön vastaanottajien pätevyysvaatimuksista. VML ehdottaa, että 4.2 kohdan 1 kohtaa muutetaan siten, että siinä ei mainita vaihtoehtona, että vaadittuun ammattikokemusaikaan voi sisältyä jaksoja kuljettajien esimiehenä, jolla on voimassa oleva lupakirja ja lisätodistus. VML:n näkemyksen mukaan pelkkä esimiesasema ei riitä tarvittavan sub-

stanssiosaamisen ylläpitämiseen. Organisaation rakenteesta riippuen kuljettajien esimiehen tehtävien hoitaminen ei välttämättä vaadi lupakirjaa ja lisätodistusta. Edelleen VML:n mukaan muun muassa vetopalveluasiantuntijat hoitavat sellaisia esimiestasoisia tehtäviä, joissa vaaditaan lupakirjan ja lisätodistuksen tasoista osaamista. Oleellista on siis tutkinnon vastaanottajan ammattitaito, ei hänen asemansa organisaatiossa. VML ehdottaa, että 1 kohtaa muutetaan siten, että "ammattikokemukseen voidaan lukea myös jaksot sellaisissa tehtävissä, joiden suorittamiseen vaaditaan voimassa oleva lupakirja ja lisätodistus" sen sijaan, että 1 kohta on määräyksessä nyt muotoa "ammattikokemukseen voidaan lukea myös jaksot kuljettajien esimiehenä, jolla on voimassa oleva lupakirja ja lisätodistus". Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että määräyksen 4.2 1 kohta perustuu komission koulutuskeskuspäätöksen 8 artiklan 1 kohdan säännökseen, joka täytäntöönpannaan tällä määräyksellä. Virasto hyväksyy näytön vastaanottajat, jolloin tämä asia tullaan arvioimaan kulloinkin näytön vastaanottajan hakemusta käsiteltäessä.

Finrail Oy on ilmoittanut, että sillä ei ole lausuttavaa määräysluonnoksesta. Myöskään sisäministeriöllä ei ole ollut lausuttavaa määräysluonnoksesta.

## **Arvio määräyksen vaikutuksista**

Määräyksellä kevennetään sääntelyä purkamalla ja yksinkertaistamalla nykyistä monimuotoista ja osin vanhentunutta alemmanasteista kelpoisuussääntelyä. Oppilaitosten tai näytön vastaanottajien hyväksymismenettelyt taikka näyttöjen järjestämisen menettelyt eivät kuitenkaan olennaisesti muutu nykyisestä.

## **Yksityiskohtaiset perustelut**

Komission koulutuskeskuspäätös täytäntöönpannaan määräyksellä sellaisenaan. Määräyksellä kuitenkin tarkennetaan säännöksiä siltä osin kun komission koulutuskeskuspäätös sallii oppilaitoksen poiketa käytännön koulutusta järjestäessään päätöksen säännöksistä, kun rakennetaan uutta rataa tai uusitaan olemassa olevaa rataa taikka hankitaan uuden tyyppistä liikkuvaa kalustoa, eikä yhdelläkään oppilaitoksen kouluttajalla vielä ole uutta tai uusittua rataosaa tai uuden tyyppistä liikkuvaa kalustoa koskevaa lisätodistusta. Määräyksen mukaan poikkeuksen hyödyntäminen edellyttää, että oppilaitos toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle selvityksen vaihtoehdoista toimenpiteistä, joilla se varmistuu kouluttajan pätevyydestä. Selvityksessä on kuvattava myös aikataulu ja suunnitelma, joiden puitteissa oppilaitos saattaa toimintansa määräyksen vaatimuksia vastaavaan tilaan. Edelleen määräyksellä tarkennetaan säännöksiä siltä osin kun komission koulutuskeskuspäätös sallii tutkinnon vastaanottajan ottaa tutkinto vastaan päätöksessä säädetystä poiketen silloin kun yhdelläkään tutkinnon vastaanottajalla ei vielä ole uutta tai uusittua rataosaa tai uuden tyyppistä liikkuvaa kalustoa koskevaa lisätodistusta. Määräyksen mukaan tässäkin poikkeuksen hyödyntäminen edellyttää, että rautatieliikenteen harjoittaja toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle selvityksen vaihtoehdoista toimenpiteistä, joilla se varmistuu näytön vastaanottajan pätevyydestä. Selvityksessä on kuvattava myös aikataulu ja suunnitelma, joiden puitteissa rautatieliikenteen harjoittaja saattaa toimintansa määräyksen vaatimuksia vastaavaan tilaan.

## **Määräyksen aikataulu**

Määräys annetaan 15.5.2018. Määräys tulee voimaan liikennepalvelulain voimaantulon kanssa samanaikaisesti 1.7.2018.

## **Määräyksestä viestiminen**

Määräyksestä tiedotetaan rautatieliikenteen sidosryhmiä vielä erillisellä uutisella määräyksen valmistuttua.