

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE 38/2022 vp) täydentämisestä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Tällä hallituksen esityksellä ehdotetaan täydennettäväksi 7.4.2022 eduskunnalle annettua hallituksen esitystä laiksi raideliikennelain muuttamisesta.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi raideliikennelain 80 §:ää niin, että pykälässä sallittaisiin Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten tai näiden Venäjällä toimivien tytäryritysten omistamien aikaisemmin vain kansainvälisen liikenteen puutavarakuljetuksiin käytettävien vaunujen käyttö myös Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Lisäksi jos Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt Euroopan talousalueen jäsenvaltioissa eli käytännössä Baltian maissa toimivan vaunukaluston haltijan kanssa pitkäkestoisen vuokrasopimuksen kalustoyksiköiden käytöstä Suomen sisäisissä kuljetuksissa, puutavarakuljetuksiin tarkoitetun kaluston käyttö olisi mahdollista Suomen sisäisissä kuljetuksissa. Esityksen mukainen sääntely olisi määräaikainen poikkeusmenettely ja sen tarkoituksena on helpottaa tilannetta, johon metsäteollisuudessa on jouduttu sen jälkeen, kun Venäjä hyökkäsi Ukrainaan. Venäjä on kieltänyt raakapuun viennin Euroopan unionin alueelle ja raakapuuta on tuotu Suomeen sellaisilla kalustoyksiköillä, joiden käyttö on Euroopan unionilainsäädännön ja raideliikennelain nojalla rajattu nykyisellään vain kansainvälisiin rautatiekuljetuksiin. Koska nykyisessä tilanteessa on pulaa kotimaisesta puutavarakuljetuksiin tarkoitetuista kalustoyksiköistä ja kansainvälisiä puukuljetuksia on korvattava kotimaisen raakapuun kuljetuksilla, olisi välttämätöntä saada lisäkalustoa metsäteollisuuden tarvitsemiin Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin. Poikkeusmenettely olisi voimassa 31.12.2026 saakka. Poikkeusmenettelystä voitaisiin kuitenkin luopua ennaikaisesti, jos metsäteollisuuden välttämättömiin puutavarakuljetuksiin löydetään pysyvämpi ratkaisu. Tällaisia olisivat esimerkiksi, jos Euroopan unionilainsäädännön mukaisesti hyväksytyt puutavarakuljetuksiin sopivia kalustoyksiköitä saadaan riittävästi Suomen sisäisiä puutavarakuljetuksia varten taikka Ukrainan kriisiin löydetään sellainen diplomaattinen ratkaisu, joka mahdollistaisi sen, että EU:n ja Venäjän toisilleen asettamista pakotteista voidaan asteittain luopua. Jos poikkeusmenettelystä luovuttaisiin nyt ehdotettua aikaisemmin taikka poikkeusmenettelyn määräaikaa olisi syytä jatkaa nyt ehdotetusta, siitä annettaisiin eduskunnalle uusi hallituksen esitys.

Lain on tarkoitus tulla voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on antanut sille hyväksyntänsä.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Johdanto	3
2 Täydentävän hallituksen esityksen suhde hallituksen esitykseen (38/2022 vp) laiksi eduskunnalle raideliikennelain muuttamisesta.....	3
3 Asian tausta ja valmistelu	4
3.1 Tausta ja nykytilanne	4
3.2 Valmistelu	5
4 Keskeiset ehdotukset.....	5
5 Ehdotetun sääntelyn EU-oikeudenmukaisuus.....	10
6 Vaikutukset.....	14
7 Lausuntopalaute.....	17
8 Lakia alemman asteinen sääntely	20
9 Voimaantulo	20
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	20
LAKIEHDOTUS	21
Laki raideliikennelain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	21
LIITTEET	26
RINNAKKAISTEKSTIT	26
Laki raideliikennelain muuttamisesta	26
Laki raideliikennelain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	33

PERUSTELUT

1 Johdanto

Tällä hallituksen esityksellä esitetään täydennettäväksi eduskunnalle annettua hallituksen esitystä laiksi raideliikennelain muuttamisesta (HE 38/2022 vp). Tässä täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi raideliikennelain (1302/2018) 80 §:ää niin, että kansainvälisten rautatiekuljetusten puutavarakuljetuksiin käytettävää vaunukalustoa voitaisiin käyttää tilapäisesti myös Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin. Hallituksen esityksen mukainen tilapäinen poikkeusmenettely olisi tarpeellinen, koska raakapuun tuonti Venäjältä on päättynyt Venäjän asettaman vientikiellon johdosta. Vientikielto oli osa niitä vastapakotetoimenpiteitä, joita Venäjä asetti maaliskuussa 2022 Euroopan unionin jäsenvaltioille vastatoimenpiteenä Euroopan unionin asettamille pakotteille. Pakotteet ja vastapakotteet on asetettu Venäjän hyökättyä Ukrainaan 24.2.2022. Venäjän asettama raakapuun vientikielto on voimassa ainakin vuoden 2022 loppuun asti. Korvataksaan venäläistä raakapuuta metsäteollisuus tarvitsee kotimaista raakapuuta ja sen tuontia muualta maailmalta. Näitä kuljetuksia varten tarvitaan puutavarakuljetuksiin vaunukalustoa. Raakapuun tuonti Venäjältä on hoidettu kansainvälisen liikenteen vaunukalustolla, jota ei kuitenkaan voimassa olevan raideliikennelain 80 §:n mukaan voi käyttää kotimaan sisäisissä rautatiekuljetuksissa. Kansainvälisen liikenteen kaluston käyttäminen myös Suomen sisäisiin kuljetuksiin tilapäisesti nykyisessä kriisitilanteessa edellyttää siten hallituksen esityksen mukaista muutosta.

2 Täydentävän hallituksen esityksen suhde hallituksen esitykseen (38/2022 vp) laiksi eduskunnalle raideliikennelain muuttamisesta

Tarve hallituksen esitystä (38/2022 vp) täydentävälle hallituksen esitykselle tuli kiireellisenä maaliskuussa 2022, kun metsäteollisuuden edustajat ottivat yhteyttä liikenne- ja viestintäministeriöön ja esittivät ministeriölle huolensa siitä, että metsäteollisuuden tarpeita varten ei ole riittävästi saatavilla puutavarakuljetukseen sopivia kalustoyksiköjä.

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raideliikennelain muuttamisesta (38/2022 vp) oli maaliskuussa 2022 lähestulkoon valmis eduskunnalle annettavaksi, eikä sitä haluttu enää viivästyttää lisäämällä samaan hallituksen esitykseen myös nyt annettava ehdotus raideliikennelain 80 §:n muuttamisesta. Ehdotettu muutos on edellyttänyt maaliskuun aikana konsultaatioita Euroopan komission ja sidosryhmien kanssa, joten nyt ehdotettu täydentävä hallituksen esitys katsottiin nopeammaksi tavaksi edetä asiassa vaarantamatta kuitenkin 7.4.2022 eduskunnalle annetun raideliikennelain muuttamista koskevan hallituksen lakiesityksen etenemisen vaarantumatta. Eduskunnalle 7.4.2022 annettu hallituksen esitys laiksi raideliikennelain muuttamisesta oli saatava mahdollisimman kiireellisesti eduskunnan käsiteltäväksi, koska hallituksen esityksen mukainen laki pitäisi saada voimaan 1.7.2021 mennessä. Hallituksen esitys laiksi raideliikennelain muuttamisesta oli viivästynyt aikaisemmin suunnitellusta sen vuoksi, että kyseiseen hallituksen esitykseen oli tarkoitus liittää rinnakkaislakiesityksenä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehtyyn sopimukseen sovitujen sopimusmääräysten voimaansaattamista koskeva lakiehdotus. Vaikka hallituksen esitys oli valmis eduskunnalle annettavaksi jo syksyllä 2021, Venäjän osapuolen käynnistämä lausuntokierros valtiosopimusmuutosten parafoinnin jälkeen lykkäsi hallituksen esityksen antamista eduskunnalle. Kun Venäjä hyökkäsi Ukrainaan 24.2.2022, eikä enää ollut edellytyksiä edetä valtiosopimusmuutosten ratifioinnissa, tämä valtiosopimusmuutosten voimaansaattamista koskeva lakiehdotus poistettiin hallituksen esityksestä, jotta raideliikennelain muuttamista koskeva lakiehdotus saatiin mahdollisimman nopeasti eduskunnan käsiteltäväksi.

Täydentävä hallituksen esitys on valmisteltu kiireellisenä, jotta eduskunta ehtisi sen käsitellä samanaikaisesti, kun se käsittelee hallituksen esitystä laiksi raideliikennelain muuttamisesta (38/2022 vp). Eduskunnalle 7.4.2022 annettu hallituksen esitys laiksi raideliikennelain muuttamisesta ei sisällä miltään osin sellaisia säännöksiä, jotka liittyisivät tässä täydentävässä hallituksen esityksessä ehdotettuun lakiehdotukseen raideliikennelain 80 §:n muuttamisesta. Näin ollen tässä täydentävässä hallituksen esityksessä on pyritty mahdollisimman kattavasti kuvaamaan kansainvälisiin puutavarakuljetuksiin käytettävän vaunukaluston nykytilanne, nyt ehdotetun sääntelyn EU-oikeudenmukaisuus sekä ehdotetun sääntelyn vaikutukset.

3 Asian tausta ja valmistelu

3.1 Tausta ja nykytilanne

Raideliikennelain 80 §:ssä säädetään Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä ja niiltä edellytettävästä käyttöönottoluvasta. Pykälän mukaan Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa. Kalustoyksiköistä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteessä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä solmitussa sopimuksessa (SopS 85/2016), joka tuli voimaan 22 päivänä joulukuuta 2016.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää 80 §:ssä tarkoitetun käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköityypeille, joilla on Venäjän federaatiossa tai muissa kansainväliseen rautatiekuljetusjärjestö OSJD:n jäsenvaltioissa (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), jäljempänä *OSJD-jäsenvaltio*¹, voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa.

Voimassa olevan 80 §:n 1 momentissa säädetään, että Venäjän federaatiosta saapuvilla kalustoyksiköillä saadaan liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Suomen sisäisissä kuljetuksissa noudatetaan EU-lainsäädännön mukaisia vaatimuksia ja siten kalustoyksiköt on saatettava markkinoille rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2016/797), jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*, ja siten raideliikennelain 11 luvussa säädettyllä tavalla. Suomen ja EU:n sisäiseen liikenteeseen tarkoitettujen kalustoyksiköiden markkinoille saattaminen ja niiden käyttö edellyttävät markkinoillesaattamislupaa. Kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa myöntää Euroopan unionin rautatievirasto aina, jos kalustoyksiköä on tarkoitus käyttää useamman Euroopan talousalueen jäsenvaltion liikenteessä. Jos kalustoa on tarkoitus käyttää vain Suomessa, lupaa voi hakea joko Liikenne- ja viestintävirastolta tai EU:n rautatievirastolta.

Raideliikennelain 80 §:n mukainen vaatimus siitä, että Suomen ja Venäjän välisessä suorassa rautatieliikenteessä käytettävällä kalustolla voidaan hoitaa vain kansainvälisen liikenteen kuljetuksia, ei Suomen sisäisiä kuljetuksia, on ollut voimassa myös aikaisemmin, kun asiasta säädettiin rautatielain 57 §:ssä. Kyseistä säännöstä ei myöskään esitetty muutettavaksi raideliikenne-

¹ OSJD:n jäsenvaltiota ovat Venäjä ja muut IVY-maat, Baltian maat, Keski- ja Itä-Euroopan maat, Kiina ja Mongolia. Näistä maista Venäjän, IVY-maiden ja Baltian maiden rataverkon raideleveys on 1520 mm. Muissa OSJD-maissa se on pääsääntöisesti 1435 mm, joten näiden muiden OSJD-maiden kuten ei myöskään muiden EU:n jäsenvaltioiden rautatiekalustolla ei sellaisenaan voida liikennöidä Suomen rataverkolla rataverkon erilaisesta raideleveydestä johtuen.

lain valmistelun aikana, koska hallituksen esitystä valmisteltaessa ei ollut vielä tullut esille tarvetta siitä, että kansainvälisen liikenteen kuljetuksiin tarkoitettua kalustoa olisi tarvetta käyttää myös Suomen sisäisissä kuljetuksissa.

3.2 Valmistelu

Täydentävä hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä kiireellisenä virkatyönä sen jälkeen, kun Metsäteollisuus ry jäsenyrityksineen otti maaliskuussa 2022 yhteyttä liikenne- ja viestintäministeriöön. Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriö on kuullut metsäteollisuuden edustajia, rautatieyrityksiä, Liikenne- ja viestintävirastoa ja Väylävirastoa.

Kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettun vaunukaluston käyttömahdollisuutta Suomen sisäisissä rautatiekuljetuksissa selvitettiin ensimmäisen kerran jo syksyllä 2018 pääministeri Sipilän hallituksen aikana, kun Metsäteollisuus ry esitti, että metsäteollisuuden nousukauden edellyttämiin kuljetuksiin tarvittaisiin huomattavasti lisää puu-tavarakuljetuksiin tarkoitettua vaunukalustoa ja tämä tarve tyydytettäisiin käyttämällä Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin kansainvälisen liikenteen kalustoa. Asiasta konsultoitiiin tuolloin myös Venäjän viranomaisia ja Euroopan komissiota. Venäjän liikenneministeriö ei katsonut tuolloin, että maiden välisen valtiosopimuksen näkökulmasta olisi estettä käyttää Suomen sisäisissä kuljetuksissa kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettua kalustoa. Myös Euroopan komission suhtautui syksyllä 2018 asiaan ymmärtävästi, mutta asetti kuitenkin tiettyjä ehtoja OSJD/GOST-standardin mukaisen vaunukaluston käytölle Suomen sisäisissä rautateiden puutavarakuljetuksissa. Tällaisia komission asettamia ehtoja oli mm. se, että EU:n (Suomen) rautatie-markkinoille ei saa syntyä kaksoisstandardia (EU-normit/standardit ja OSJD/GOST-standardit), joten Suomen on turvattava, että kalusto palautetaan takaisin OSJD-jäsenvaltioon. Euroopan komissiota on informoitu hallituksen esityksen mukaisesta sääntelystä uudelleen tämän täydentävän hallituksen esityksen valmistelun aikana. Euroopan komission kanssa käytyjä keskusteluja ja yhteydenpitoa on kuvattu yksityiskohtaisemmin luvussa 5. Ehdotetun sääntelyn EU-oikeudenmukaisuus.

Pääministeri Sipilän hallituskaudella tehty selvitys- ja valmistelutyö jäi aikoinaan kesken, kun hallitus erosi maaliskuussa 2019. Pääministeri Marinin hallituskauden alussa linjattiin, että asian valmistelua ei toistaiseksi jatketa. Aikaisempaa selvitys- ja valmistelutyötä on kuitenkin hyödynnetty tämän hallituksen esityksen valmistelussa.

4 Keskeiset ehdotukset

Raakapuun tuontia Venäjältä on hoidettu suurelta osin rautateitse siihen asti, kun Venäjä asetti raakapuun vientikiellon maaliskuussa 2022. Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia hoidetaan Venäjältä ja muista OSJD-jäsenvaltioista OSJD:n yhteiseen vaunukalustopooliin kuuluvalla kalustolla, joka on sovitettu 1520 mm:n rataverkolle. Suomen rataverkon raideleveys on 1524 mm, mutta 1520 mm:n raideleveydelle sovitetulla kalustolla voidaan liikennöidä myös Suomen rataverkolla. Raideleveyden pienestä erosta johtuen OSJD:n yhteiseen vaunukalustopooliin rekisteröidylle tavaraliikenteen vaunuille on Suomen rataverkolla asetettu 80 kilometrin tuntinopeusrajoitus, jotta erilaiselle raideleveydelle sopeutettu kalusto ei aiheuttaisi suurempia ongelmia Suomen rataverkolle ja etenkin sen vaihteistolle.

Kun raakapuun tuonti Venäjältä on loppunut Ukrainan kriisiin ja sen myötä asetettujen pakotteiden vuoksi, Suomen metsäteollisuuden on löydettävä korvaavia raaka-aineita niin kotimaasta kuin maailmanmarkkinoilta. Kotimaan sisäisiin puutavarakuljetuksiin tarvittaisiin myös lisää sopivaa kalustoa, eikä suomalaista, EU:n tyyppihyväksyntävaatimukset täyttävää kalustoa ole

riittävästi saatavilla. Suomessa on kaikkienensa raakapuun kuljetuksiin sopivaa EU:n tyyppihyväksyntävaatimukset täyttävää vaunukalustoa 2713 kalustoyksikköä. Myös puutavarakuljetuksiin sopiva kuorma-autokalusto on täyskäytössä, eikä ylimääräistä kuljetuskalustokapasiteettia ole myöskään tiekuljetuksissa juurikaan saatavilla. Rautatiekuljetukset ovat myös tieliikenteen kuljetuksiin verrattuna ympäristö- ja ilmastoystävällisempi ja turvallisempi vaihtoehto ja rautatiekuljetukset myös sopivat massatavarakuljetuksiin kuorma-autokuljetuksia paremmin etenkin pidempien etäisyyksien matkoilla. Suurelle osalle metsäteollisuuden isoja tehtaita on myös toimivat raideyhteydet. Kaikkiaan kuitenkin raakapuun kuljetuksista noin 25 prosenttia hoidetaan rautateitse ja loput kuorma-autoilla ja vesikuljetuksina (uitto).

Rautateiden puutavarakuljetusten turvaamiseksi muuttuneessa tilanteessa metsäteollisuus on esittänyt, että kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävää OSJD/GOST-standardien mukaisesti tyyppihyväksytyä kansainvälisen rautatieliikenteen vaunukalustoa voitaisiin käyttää myös Suomen sisäisissä rautateiden puutavarakuljetuksissa. Suomi on pannut kansallisesti täytäntöön EU:n rautatielainsäädännön velvoitteet täysimääräisesti raideliikennelailla ja sen nojalla annetuilla asetuksilla ja määräyksillä. Näin ollen Suomen rautatieliikenteessä käytettävien kalustoyksiköiden on täytettävä EU-lainsäädännön mukaiset tyyppihyväksyntävaatimukset. Suomessa on raideliikennelain 80 §:ään säädetty ainoastaan EU-lainsäädännön mahdollistama poikkeus siitä, että kolmannesta maasta (so. esimerkiksi Venäjältä) tapahtuviin kansainvälisiin rautatiekuljetuksiin voidaan käyttää sellaista kalustoa, joka ei täytä EU-lainsäädännön mukaisia tyyppihyväksyntävaatimuksia.

Metsäteollisuuden akuutin kalustopulan vuoksi hallituksen esityksessä ehdotetaan määräaikaista poikkeusta raideliikennelain 80 §:ään, että myös Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa voitaisiin käyttää tähän asti vain kansainvälisiin rautateiden puutavarakuljetuksiin käytettävää rautatiekalustoa siltä osin kuin kalusto on Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten omistuksessa tai Suomessa toimivat lastinantajat ovat tehneet kyseisestä kalustosta pitkäaikaisia vuokraussopimuksia kaluston omistajien kanssa. Suomessa toimivat metsäteollisuuden yritykset omistavat OSJD/GOST-standardin mukaista puutavarakuljetuksiin käytettävää vaunukalustoa Venäjällä ja Baltian maissa metsäteollisuudelta saatujen tietojen mukaan noin 1400 vaunua. Nämä vaunut ovat pääsääntöisesti Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten Venäjälle perustettujen tytäryritysten omistuksessa olevia vaunuja. Lisäksi Suomessa toimivat metsäteollisuuden yritykset ovat vuokranneet Baltian maissa toimivilta kalustoyhtiöiltä arviolta noin 500 vaunua puutavarakuljetuksiin. Myös VR-Yhtymä Oy:n tytäryhtiön Finnlogin vaunuja on käytetty arviolta noin 265 vaunun edestä Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten tarvitsemiin kansainvälisiin puutavarakuljetuksiin. Näin ollen vaunujen kokonaismäärä, jota voitaisiin käyttää puutavarakuljetuksiin Suomen sisäisissä kuljetuksissa olisi noin 1900-2100 vaunua. Pääosin nämä kansainvälisiin puutavarakuljetuksiin käytettävät vaunut ovat jo tällä hetkellä Suomessa, koska niillä on tuotu kansainvälisen liikenteen puutavarakuljetuksia Suomeen ennen kuin Venäjä asetti raakapuulle vientikiellon. Hallituksen esityksessä lähdetään siitä, että Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten ja yhteisöjen ja Suomessa toimivien yritysten Venäjällä toimivien tytäryritysten omistamien vaunujen lisäksi Suomessa toimivat yritykset tai lastinantajat voisivat myös vuokrata Euroopan talousalueen jäsenvaltioista ts. käytännössä Baltian maista puutavarakuljetuksiin sopivaa kalustoa näiden maiden kalustoyhtiöiltä tai muilta puutavarakaluston omistajilta, jos näiden kanssa on tai voidaan tehdä pitkäkestoisia vuokraussopimuksia kaluston käytöstä. Pitkäkestoisella sopimuksella tässä tarkoitettaisiin vähintään sellaista vuokraussopimusta kaluston käytöstä, joka mahdollistaisi kalustoyksiköiden yhtäjaksoisen käytön Suomen sisäisissä kuljetuksissa useamman vuoden ajan, mielellään hallituksen esityksen mukaisen lakiehdotuksen 80 §:n 6 momentissa esitetyn poikkeusmenettelyn määräajan loppuun asti eli vuoden 2026 loppuun asti, ellei kalustoa tarvitse huolto- ja kunnossapitotoimenpiteiden vuoksi tarvitse palauttaa takaisin OSJD-jäsenvaltioon jo ennen tätä. Kalustoyhtiöt olisivat valmiita vuokraamaan kalustoa Suomeen, koska Venäjän asettaman raakapuun vientikiellon

vuoksi puutavarakuljetukset Venäjällä ja Baltian maissa ovat olennaisesti vähentyneet. Ehdotetulla rajauksella siitä, että kalusto on Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten tai näiden tytäryhtiöiden omistuksessa tai kaluston käytöstä on tehty pitkäkestoisia vuokrasopimuksia, on haluttu varmistaa se, että kalusto olisi muuta kuin venäläisten kalustoyhtiöiden omistamaa vaunukalustoa. Vaikka kaikki OSJD/GOST-standardin mukainen kalusto on rekisteröity yhteen Moskovassa pidettävään kalustorekisteriin, on selvää, että Venäjän mahdollisesti kaluston käytön rajoittamista tai palautusta koskevat vaatimukset kohdistuisivat ensisijaisesti venäläisten kalustoyhtiöiden omistamaan kalustoon. Venäjä ja sen rautatieyrittäjä RZD eivät voi vastaavalla tavalla vaatia Suomeen sijoittuneiden metsäyritysten, näiden omistamien tytäryritysten tai Baltian maiden kalustoyhtiöiden omistamaa kalustoa siirrettäväksi Venäjälle.

Raideliikennelain 80 §:n 1 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että siihen lisättäisiin sopimusviittaukset suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehtyyn valtiosopimukseen (Sops 85/2016) ja sen nojalla tehtyyn ministeriöiden väliseen sopimukseen (87/2016).

Pykälän 6 ja 7 momentti olisivat väliaikaisesti voimassa vain 31.12.2026 saakka. Tästä säädettäisiin lain voimaantulosäännöksissä, ei 80 §:ssä. Pykälän uudessa 6 momentissa säädettäisiin tarkemmin niistä ehdoista, jotka koskisivat Venäjän federaatiosta saapuvia suoraan kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettuja kalustoyksiköitä, kun niitä käytettäisiin Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin. Poikkeus olisi rajattu koskemaan vain puutavarakuljetuksia, joilla tarkoitettaisiin metsäteollisuuden puuhuoltokuljetuksia ja niihin käytettäviä vaunuja. Vaunuilla kuljetettaisiin siten raakapuuta, sahatavaraa sekä hake-, puru- ja energiakäyttöön tarkoitettua puutavaraa. Ehdotettu poikkeus ei koskisi siten muuta tavaraliikennettä. Näin ollen esimerkiksi vaarallisten aineiden, rikasteiden ja energian kuljetuksissa jatkossakin OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla hoidettaisiin vain kansainvälisen liikenteen kuljetuksia.

Momentin mukaan OSJD-alueelle eli OSJD:n yhteiseen vaunukalustopooliin rekisteröityjä puutavarakuljetuksiin tarkoitettuja kalustoyksiköitä saisi käyttää kansainvälisen liikenteen kuljetuksen lisäksi myös Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin, jos kalustoyksikön omistaja on Suomessa toimiva yritys tai yhteisö taikka Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt pitkäaikaisen vuokrasopimuksen kolmanteen maahan sijoittuneen vaunukaluston omistajan kanssa kaluston käytöstä. Kalustoyksikön omistajan tai Suomessa toimivan lastinantajan tulisi ilmoittaa kaluston omistus- ja vuokrajärjestelyistä myös Liikenne- ja viestintävirastolle. Lastinantajan ei tarvitse tehdä kalustoyhtiön kanssa uutta sopimusta, jos osapuolet katsovat, että nykyinen kaluston vuokrasopimus on riittävän pitkäaikainen ja se jo nykyisellään mahdollistaa sen, että kalusto jää Suomeen pidemmäksi aikaa niin, sitä voidaan käyttää Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten Venäjälle sijoittuneiden tytäryritysten omistamia puutavarakuljetuksiin käytettäviä OSJD/GOST-standardin mukaisia vaunuja on enimmillään noin 1400 kappaletta. Lisäksi momentissa esitetään, että Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten omistamien puutavarakuljetusvaunujen lisäksi voitaisiin tarvittaessa käyttää myös muita OSJD/GOST-standardin mukaisia puutavarakuljetusvaunuja, jos niistä on lastinantaja eli Suomessa toimiva metsäteollisuuden yritys tehnyt pitkäaikaisen vuokrasopimuksen kolmanteen maahan sijoittuneen vaunukaluston omistajan kanssa. Tällä tarkoitetaan Euroopan talousalueella eli käytännössä Baltian maissa toimivaa kalustoyhtiötä tai muuta kaluston omistajaa, mutta ei siten venäläisiä kalustoyhtiöitä, jotta Venäjän valtio ei voisi vaatia kalustoa palautettavaksi Venäjälle.

Pykälän 6 momentissa tarkoitettu puutavarakuljetusten poikkeusmenettely olisi voimassa 31.12.2026 saakka. Poikkeusmenettelyn voimassaoloajan tulisi olla riittävän pitkä, jotta rautatieyrityksillä ja lastinantajilla on riittävästi aikaa varautua EU-tyyppihyväksyntävaatimukset täyttävän kaluston hankintaan. Puutavarakuljetuksiin käytettävää Suomen rataverkon raidelevydellemme (1524 mm) sopivaa kalustoa valmistetaan tilausten perusteella. Hankinnan valmistelu,

tilauksen tekeminen, kaluston valmistaminen ja sen saaminen käyttöön puutavarakuljetuksia varten edellyttää vähintään kolmea vuotta, joten on perusteltua, että poikkeusmenettely olisi voimassa vuoden 2026 loppuun asti. Lähtökohtana pitää olla se, että Suomessa toimivat rautatieyritykset ja metsäteollisuuden yritykset ryhtyvät hankkimaan EU-tyyppihväksyntävaatimukset täyttävää kalustoa mahdollisimman pian, jotta vuoden 2026 loppuun mennessä ehdotetusta poikkeusmenettelystä voidaan luopua. Nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa ei voida enää laskea sen varaan, että palauduttaisiin aikaan, jolloin raakapuuta voitaisiin tuoda entiseen tapaan Venäjältä metsäteollisuuden tarpeisiin kansainvälisen liikenteen kalustolla.

Pykälään esitetyssä uudessa väliaikaisessa 7 momentissa säädettäisiin, että liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston olisi yhteistyössä rautatieyritysten, kalustoyksiköiden omistajien ja lastinantajien kanssa seurattava poikkeusmenettelyn vaikutuksia rautatieturvallisuuteen, rataverkolle ja rautatiemarkkinoiden toimivuudelle ja tarvittaessa ryhdyttävä toimenpiteisiin havaittujen epäkohtien korjaamiseksi. Viranomaisten ja sidosryhmien yhteistyössä tapahtuva seuranta olisi tarpeellista, jotta voidaan arvioida poikkeusmenettelyn mahdollisia häirtäviä vaikutuksia ja puuttua niihin mahdollisimman nopeasti. Jos poikkeusmenettelyn mukaisen järjestelyn todetaan seurannassa aiheuttavan esimerkiksi turvallisuusriskejä, rataverkolle merkittäviä kulumia, vikoja ja lisäinvestointeja, kalustomarkkinoiden vääristymiä taikka kaluston käyttöön liittyvien nopeusrajoitusten johdosta ratakapasiteetin niukkuutta ja junien aikataulujen myöhästymistä, voitaisiin ryhtyä tarvittaviin korjaustoimenpiteisiin mahdollisimman nopeasti tai viime kädessä poikkeusmenettelystä voitaisiin esittää luovuttavan enneaikaisesti. Jos poikkeusmenettelystä esitettäisiin luovuttavaksi enneaikaisesti, tästä olisi annettava eduskunnalle hallituksen esitys raideliikennelain 80 §:n muuttamisesta. Seuranta varten liikenne- ja viestintäministeriö asettaa työryhmän, johon se kutsuu mukaan kaikkien momentissa tarkoitettujen sidosryhmien edustajat.

Tässä yhteydessä ei esitetä muutoksia raideliikennelain muihin säännöksiin. Kalustoyksiköiden kunnossapidosta on säädetty voimassa olevan raideliikennelain 13 luvussa ja säännökset koskevat pääosin EU-lainsäädännön mukaan tyyppihväksytyin kalustoyksikön kunnossapitovaatimuksia. Lain 76 §:ssä on säädetty poikkeuksista kolmannen maan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifiointille. Pykälän mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää poikkeuksen raideliikennelain 72 §:ssä säädetystä kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointivaatimuksesta koskien Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävien kalustoyksiköiden kunnossapidosta. Nyt esitetyn muutoksen vuoksi tätä kansainvälisen rautatieliikenteen kalustoa voitaisiin käyttää tilapäisesti poikkeusmenettelyn aikana myös Suomen sisäisissä kuljetuksissa, joten 76 §:n poikkeus koskisi siten tilapäisesti myös kyseistä kalustoa silloinkin, kun kyseistä kalustoa käytetään hallituksen esityksessä ehdotetulla tavalla kotimaan liikenteessä.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää raideliikennelain 76 §:n mukaisesti hakemuksesta poikkeuksen raideliikennelain 72 §:ssä säädetystä kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointivaatimuksesta kansainvälisen rautatieliikenteen kaluston kunnossapidolle. Rautatieyritys hakee 76 §:n mukaisen poikkeuksen hakiessaan turvallisuustodistusta tai kalustoyksikölle käyttöönottolupaa. Näin ollen tällaisen poikkeuksen ovat jo saaneet kaikki Suomessa nykyisellään toimivat rautatieyritykset. Jos kuitenkin Suomen rautatiemarkkinoille tulisi jokin uusi rautatieyritys, joka alkaisi harjoittaa hallituksen esityksessä ehdotetun mukaisella kalustolla myös Suomen sisäisiä puutavarakuljetuksia, sen olisi luonnollisesti haettava kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointivaatimuksista poikkeusta Liikenne- ja viestintävirastolta ja päivittää myös turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä niin, että se kattaisi OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla tapahtuvat puutavarakuljetukset. Kalustoyksikön kunnossapitovastuu säilyisi jatkossakin rauta-

tieyrittäjä, joka hallituksen esityksen mukaisilla kalustoyksiköillä kuljetuksia Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa harjoittaa. Rauta-tieyrittäjien olisi kuitenkin toimittava tässä tiiviissä yhteistyössä kaluston omistajan, kaluston vuokranneen kalustoyhtiön ja lastinantajan kanssa.

Kansainvälisen liikenteen kaluston pienimuotoinen huolto poikkeusmenettelyn aikana kotimaan sisäisissä kuljetuksissa pyrittäisiin mahdollisuuksien mukaan hoitamaan suomalaisilla varikoilla niin kuin pyrittiin tekemään nykyiselläänkin silloin kun kyse on pienimuotoisesta huoltotyöstä, joka on tarpeen ja mahdollista tehdä Suomen puolella ennen kuin kansainvälisen liikenteen kalusto on palautettu takaisin rautatieraja-asemalla Venäjälle. Tällainen pienimuotoinen huolto voisi pitää sisällään esimerkiksi telien ja pyöräkertojen kunnan varmistamiseen liittyviä huoltotehtäviä. Kalustoyksikön omistajalla tai kalustoyksikön vuokrauksesta vastaavalla lastinantajalla olisi yhteistyössä rautatieyrittäjien kanssa velvollisuus huolehtia siitä, miten kalustoyksiköiden pienimuotoinen huolto Suomessa järjestetään sekä siitä, että kalustoyksiköt toimitetaan määräaikaishuoltoon tai muuta sellaisia kunnossapitotoimenpiteitä, joita voidaan tehdä vain OSJD-jäsenvaltioon takaisin viimeistään siinä vaiheessa, kun kalustoyksikköön tarvitaan määräaikaishuolto tai muita sellaisia kunnossapitotoimenpiteitä, joita voidaan tehdä vain OSJD-jäsenvaltiossa sertifioitussa kunnossapitoyksikössä. Jos kalustoyksikkö lähetettäisiin huolto- ja korjaustoimenpiteitä varten OSJD-jäsenvaltioon ja se olisi tarkoitus palauttaa tämän jälkeen takaisin Suomeen puutavarakuljetuksia varten, kyseiselle OSJD-jäsenvaltioon kunnossapitoyksikössä huolletulle kalustoyksikölle pitäisi hakea uudestaan Liikenne- ja viestintävirastolta kaluston käyttöönottolupa. Kalustoyksikön käyttöönottolupa on nykyiselläänkin kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköille kertaluonteinen ja sama vaatimus koskisi jatkossa myös vastaavia kalustoyksiköitä, kun niitä käytettäisiin Suomen sisäisissä kuljetuksissa.

Kansainvälisen liikenteen kalustolta edellytetään laajempaa määräaikaishuoltoa. Tällainen määräaikaishuolto on vaunumallikohtainen ja se tehdään kilometripohjaisesti ja/tai aikapohjaisesti. Uudemmat vaunut tai uudemmilla komponenteilla varustetut vaunut voidaan tarkistaa jokaisen 300 000 ajettua kilometrin jälkeen, kun taas vanhemmille kalustoyksiköille on asetettu tätä alhaisempi ajettujen kilometrien määrä (yleensä 80 000-210 000 ajettua kilometriä). Aikapohjainen tarkistusväli voi vaihdella 3-5 vuoden välein. Kalustoyksikön määräaikaishuollon on jatkossakin tapahduttava sertifioitussa kunnossapitoyksikössä, joita on ainoastaan OSJD-jäsenvaltiossa. Jos tällainen määräaikaishuolto tulisi kalustoyksikölle eteen poikkeusmenettelyn aikana, kalustoyksikkö olisi palautettava OSJD-jäsenvaltioon tällaisen huollon tekemistä varten. Vastaavalla tavalla luonnollisesti myös muu suurempi kalustoyksikön korjaustyö tai varaosien vaihtaminen, jota ei voitaisi tehdä Suomessa, edellyttäisi kaluston palauttamista OSJD-jäsenvaltioon. OSJD/GOST-standardin mukaista kaluston huoltoa voidaan tehdä Venäjän lisäksi myös Baltian maissa. Olisikin tärkeää, että vaunujen omistajat, lastinantajat ja mahdolliset kalustoyhtiöt tarkistaisivat Suomessa käytettävän kaluston huolto- ja myös varaosatilanteen, jotta nykyisessä tilanteessa kalustoa ei jouduta välittömästi palauttamaan OSJD-jäsenvaltioon takaisin. Palautus Venäjälle tai Venäjän kautta toiseen OSJD-jäsenvaltioon merkitsee todennäköisesti sitä, että nykyisessä tilanteessa kalustoyksiköitä ei välttämättä enää saada takaisin Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin. Huolto- ja kunnossapitopalveluita olisi tarjolla esimerkiksi Virossa Tapan varikolta, jota Operail käyttää kalustonsa huoltoa varten.

Väylävirasto on ilmoittanut lausuntokierroksen yhteydessä, että kalustoyksiköiden kuntoa voitaisiin seurata niin, että puutavarakuljetuksiin käytettävät kalustoyksiköt varustettaisiin ns. RFID-tunnisteella (Radio Frequency Identification, radiotaajuuksiin perustuvalla etätunnistimella). RFID-tunnisteen avulla kalustoyksiköt voitaisiin yksilöidä luotettavasti ja kalustoyksiköiden kuntoa voidaan seurata Väyläviraston kalustonvalvontalaitteilla. Jos Väylävirasto katsoo tällaisen tarpeelliseksi, Väylävirasto voi yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa antaa asiasta tarvittavaa ohjeistusta ehdotetun lain tultua voimaan.

Varsinaisen määräaikaishuollon lisäksi kalustoyksiköille voidaan myös tehdä ns. luokkakorjaus, joka on isompi konepajakorjaus. Siinä vaunu puretaan osiin ja kaikki komponentit korjataan uuden veroiseksi. Tällaisen peruskorjauksen väli on normaalisti 10 vuotta. Kalustoyksikön elinkaari määritellään vaunumallikohtaisesti riippuen vaunumallin käyttötarkoituksesta. Normaali elinkaari on 25 vuotta ja siihen pystyy hakemaan 5 vuoden jatkon joillain ehdoilla. Muuten vaunu romutetaan, kun sen elinkaari päättyy.

Puutavarakuljetuksesta vastaava rautatieyrittäjä ja lastinantaja kantaisivat täyden vastuun kalustolle aiheutuvasta vahingosta sinä aikana, kun kalustoyksiköitä käytetään Suomessa. Näin on tilanne nykyisinkin, kun OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa käytetään Suomen rataverkolla kansainväliseen kuljetukseen. Kun venäläinen rautatieyrittäjä RZD toimittaa kalustoyksiköitä Suomen puolen rautatieraja-asemalle, se luovuttaa kalustoyksiköt aina VR-Yhtymä Oy:lle, jolla on ainoana suomalaisista rauta-tieyrittäjistä kahdenvälinen kaupallinen sopimus RZD:n kanssa. Jos kalustoyksiköitä on tarkoitus Suomen rataverkolla vetää jonkin muun rautatieyrittäjän kuin VR-Yhtymä Oy:n, VR-Yhtymä Oy siirtää tarjoamansa niin sanotun rajaliikennepalvelun kautta kalustoyksiköt, kalustoyksiköissä kuljetettavan lastin ja kalustoyksiköihin ja kuljettavaan lastiin liittyvät asiakirjat kaikkine vastuineen tälle toiselle rautatieyrittäjälle. Näin on jo tapahtunut niiden puutavarakuljetusvaunujen osalta, jotka on jo toimitettu Suomeen ja vastaavalla tavalla toimitaan, jos OSJD-jäsenvaltioista tuotaisiin vielä lisää puutavarakuljetuksiin tarkoitettua vaunukalustoa Suomen rataverkolle maan sisäisiä puutavarakuljetuksia varten esimerkiksi OSJD-jäsenvaltioihin sijoittuneiden kalustoyhtiöiden kanssa tehtävien pitkäkestoisten vuokrasopimusten perusteella. Sen lisäksi, että rajaliikennepalvelun myötä vastuu kalustoyksiköistä siirtyy VR-Yhtymä Oy:ltä kuljetuksista Suomen rataverkolla mahdollisesti vastaaville muille rautatieyrittäjille, rautatieyrittäjien olisi sovittava lastinantajien eli metsäteollisuusyrittäjien kanssa siitä, miten kalustolle kuljetuksen aikana mahdollisesti tapahtuvat vahingot korvataan rautatieyrittäjän ja lastinantajan välillä.

5 Ehdotetun sääntelyn EU-oikeudenmukaisuus

Kalustoyksiköiden ja muiden rautatiejärjestelmän osajärjestelmien markkinoille saattamisesta ja sitä koskevista vaatimuksista säädetään yhteentoimivuusdirektiivissä. Kalustoyksiköiltä edellytetään yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan mukaista markkinoillesaattamislupaa, jonka myöntää kansallinen turvallisuusviranomainen tai Euroopan unionin rautatievirasto, jos kalustoyksiköllä liikennöidään yhden Euroopan talousalueen jäsenvaltion alueella. Markkinoillesaattamislupaa on haettava aina Euroopan unionin rautatievirastolta, jos kalustoyksiköllä liikennöidään useamman Euroopan talousalueen jäsenvaltion alueella. Yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklassa säädetään myös markkinoillesaattamisluvan myöntämisen edellytyksistä ja lupahakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

Yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 16 kohta myös edellyttää, että kyseisen säännöksen nojalla tehtävän poikkeuksen mukaisen kalustoyksikön lupamenettelyä koskevat säännöt on julkaistava ja niistä on ilmoitettava komissiolle. Lisäksi kalustoyksiköitä käyttävän rautatieyrittäjän on varmistettava turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä puitteissa, että nämä kalustoyksiköt ovat yhteentoimivuusdirektiivin olennaisten vaatimusten mukaisia. Komissio voi tarvittaessa antaa EU:n rautatieviraston komissiolle toimittaman raportin pohjalta lausunnon siitä, ovatko tällaiset jäsenvaltion asettamat lupamenettelyä koskevat säännöt yhteentoimivuusdirektiivin tavoitteiden mukaisia. Jos tällaiset säännöt eivät ole yhteentoimivuusdirektiivin tavoitteiden mukaisia, komissio ja jäsenvaltion viranomaiset voivat toimia yhteistyössä vahvistaakseen toteutettavat aiheelliset toimet. Tällaisia voivat olla kalustoyksiköiden lupamenettelyä koskevien sääntöjen täydentäminen kansallisesti, rautatieyrittäjien turvallisuusjohtamisjärjestelmien täydentäminen tai kansallisesti asetetun poikkeusmenettelyn peruuttaminen. Suomen osalta nämä lupamenettelyä koskevat säännöt on lähtökohtaisesti hyväksytty siinä yhteydessä, kun Suomi

on säätänyt raideliikennelain 80 §:n nojalla poikkeuksen sille, että kolmanteen maahan rekisteröityä kalustoa voidaan käyttää kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen rataverkolla. Suomi on myös informoinut komissiota nyt ehdotetusta sääntelystä. Lisäksi tämän hallituksen esityksen perusteluja koskevassa luvussa 6 (Vaikutukset) on kuvattu tarkemmin sitä, miten rautatieyrityksen on täydennettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä tarvittavilta osin, jos harjoittaa Suomen sisäisiä puutavarakuljetuksia OSJD/GOST-standardin mukaisilla kalustoyksiköillä.

Kalustoyksiköiden markkinoillesaattamista ja markkinoillesaattamislupaa koskevat vaatimukset on Suomessa pantu kansallisesti täytäntöön raideliikennelain 11 luvun säännöksillä. Suomessa käytettäviin kalustoyksiköihin sovelletaan siten unionilainsäädännön mukaisia markkinoillesaattamista koskevia vaatimuksia voimassa olevan sääntelyn mukaisesti kaikilta muilta osin lukuun ottamatta sitä kalustoa, joka tulee kolmansista maista (Venäjältä) ja jota käytetään kansainvälisessä liikenteessä. Tämä poikkeus perustuu yhteentoimivuusdirektiivin 7 artiklan 1 kohdan d-alakohtaan. Lisäksi yhteentoimivuusdirektiivin 1 artiklan 4 kohdan a-alakohdan perusteella jäsenvaltiot voivat jättää yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset yksityisomistuksessa olevat rautateiden infrastruktuurit, sivuraiteet mukaan luettuina, joita niiden omistaja tai joku toimija käyttää omassa tavaraliikenteessään tai muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa harjoittamassaan henkilöliikenteessä, ja yksinomaan tällaisessa infrastruktuurissa käytettävät kalustoyksiköt. Yhteentoimivuusdirektiivin 7 artiklan 1 kohdan d-alakohdan nojalla on raideliikennelakiin sisällytetty 80 § siitä, miten Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt hyväksytään myöntämällä niille käyttönottolupa, jonka myöntämisen edellytykset poikkeavat yhteentoimivuusdirektiivin mukaisesta markkinoillesaattamisluvasta. Voimassa olevan raideliikennelain 80 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston Venäjä-liikenteen kalustolle myöntämällä käyttönottoluvalla on toistaiseksi voinut liikennöidä vain kansainvälisessä liikenteessä.

Tässä yhteydessä on myös todettava, että Baltian maiden tilanne poikkeaa EU-lainsäädännön näkökulmasta täysin Suomen tilanteesta. Baltian maiden rataverkon raideleveys on 1520 mm ja muutenkin historiallisista syistä maiden rautatiejärjestelmä on sovitettu yhteensopivaksi Venäjän ja useiden muiden OSJD:n jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmää. Baltian maat – toisin kuin Suomi – ovat myös OSJD:n jäsenvaltioita. Näin ollen Baltian maat ovat saaneet myös EU-lainsäädäntöön kattavan poikkeuksen, että näiden maiden rautatieliikenteessä voidaan käyttää kotimaan ja kansainvälisen liikenteen kuljetuksiin OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa, eikä kalustoyksiköiden siten tarvitse täyttää EU:n tyyppihyväksyntävaatimuksia. Baltian maiden tavaraliikenteen kuljetukset hoidetaan siten kokonaisuudessaan OSJD-jäsenvaltioiden yhteiseen vaunukalustopooliin rekisteröidyllä kalustolla.

Liikenne- ja viestintäministeriö kävi komission kanssa yksityiskohtaiset keskustelut syksyllä 2018 siitä, voisiko myös Suomi käyttää (Baltian maiden tavoin) OSJD-jäsenvaltioista saapuvia kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköitä rajoitetusti rautateiden kotimaan tavarakuljetuksissa. Komissio totesi tuolloin, että yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 16 kohdan nojalla olisi mahdollista sallia kolmannelle maasta tulevan kalustoyksikön käyttö rajoitetusti myös kotimaan sisäisessä liikenteessä, jos Suomi pystyy osoittamaan, että seuraavat edellytykset täyttyvät:

- 1) kyseisten kalustoyksiköiden käyttöön turvataan kaikille rautatieyrityksille tasapuoliset edellytykset, eikä kalustoyksiköiden käytöstä aiheudu rautatiemarkkinoiden toimivuudelle häiriöitä;
- 2) kyseisten kalustoyksiköiden käyttö ei vaaranna rautatieturvallisuutta;

- 3) kyseisillä kalustoyksiköillä mahdollisesti tapahtuneet onnettomuudet EU:n alueella tutkii Suomen kansallinen onnettomuustutkintaviranomainen (Onnettomuustutkintakeskus OTKES), eikä niiden tutkintaa siirretä kolmannen maan toimivaltaisille viranomaisille;
- 4) kyseiseen kalustoon sovelletaan yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annetun kalustoyksiköiden yhteentoimivuuden teknisen eritelmän (ns. WAG TSI²) mukaisia vaatimuksia;
- 5) kalustoyksiköt eivät muodosta pysyvää kaksoisstandardia EU:n (ts. Suomen rautatiemarkkinoille) eli kalustoyksiköt palautetaan niiden rekisteröintimaahan.

Suomi toimitti komissiolle kirjalliset ja erittäin kattavat vastaukset siitä, että nämä ehdot täyttyvät, jos OSJD-jäsenvaltioista tulevia kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköitä käytettäisiin Suomen sisäisissä tavarakuljetuksissa. Tiivistettynä Suomen komissiolle toimittamat vastaukset olivat seuraavanlaiset:

1) kaikilla EU:n lupaedlytykset täyttävillä rautatieyrityksillä on yhtäläiset edellytykset kuljettaa Suomen rataverkolla OSJD-jäsenvaltioista tulevia kalustoyksiköitä kansainvälisessä liikenteessä ja sama turvataan myös kotimaan rautatiekuljetuksissa, jos näiden kalustoyksiköiden käyttö sallittaisiin Suomen sisäisissä kuljetuksissa;

2) OSJD-maista tuleville kalustoyksiköille ei ole Suomen rataverkolla tapahtunut onnettomuuksia kansainvälisessä rautatieliikenteessä sen enempää kuin EU-tyyppihyväksyntävaatimusten nojalla myönnettyille kalustoyksiköille. OSJD-jäsenvaltioista tulevien kalustoyksiköiden turvallisuuden varmistamiseksi Liikenne- ja viestintävirasto myöntää tällaisille kalustoyksiköille käyttönottoluvan. Kalustoyksiköt on hyväksytty OSJD-jäsenvaltioiden liikenteeseen ns. OSJD/GOST-standardien mukaisten tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti ja nämä vaatimukset ovat rautatieturvallisuuden osalta yhtä tiukat kuin EU:n vastaavat tyyppihyväksyntävaatimukset;

3) Onnettomuustutkintakeskus OTKES on toimivaltainen tutkintaviranomainen kaikissa Suomen rataverkolla tapahtuvissa onnettomuuksissa, mukaan lukien kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköillä tapahtuvissa onnettomuuksissa, eikä OSJD-jäsenvaltioiden kalustoyksiköiden käytön salliminen kotimaan sisäisissä kuljetuksissa rajoittaisi mitenkään OTKES:n toimivaltaa Suomen rataverkolla tapahtuvien onnettomuuksien tutkinnassa;

4) OSJD-jäsenvaltioista tulevat kalustoyksiköjä ei luonnollisestikaan ole hyväksytty yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annetun kalustoyksiköiden teknisen eritelmän eli WAG TSI:n vaatimusten mukaisesti, koska kalustoyksiköiden hyväksyntä on tehty OSJD/GOST-standardin mukaisesti. OSJD-jäsenvaltioista tulevat kalustoyksiköt kuitenkin täyttävät OSJD/GOST-standardin nojalla myös WAG TSI:n olennaiset vaatimukset rautatieturvallisuudesta, luotettavuudesta, terveyden- ja ympäristönsuojeluvaatimusten täyttymisestä sekä riittävästä teknisestä yhteensopivuudesta rautatiejärjestelmän muiden osajärjestelmien (etenkin rataverkon) kanssa.

² Kalustoyksiköiden yhteentoimivuuden teknisen eritelmän (WAG TSI) mukaisista vaatimuksista on säädetty Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”liikkuva kalusto – tavaraliikenteen vaunut” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja komission päätöksen 2006/861/EY kumoamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 321/2013.

Näiden olennaisten vaatimusten täyttyminen varmistettaisiin sillä, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntää OSJD-jäsenvaltioista saapuville kalustoyksiköille käyttöönottoluvan vastaavalla tavalla kuin se jo nykyisellään myöntää kyseisille kalustoyksiköille silloin, kun niitä käytetään kansainvälisissä rautatiekuljetuksissa. Kun Liikenne- ja viestintävirasto on jo myöntänyt käyttöönottoluvan OSJD/GOST-standardin mukaiselle kalustolle niiden käytön sallimiseksi Suomen rataverkolla tapahtuvaa kansainvälistä liikennettä varten, Liikenne- ja viestintävirasto on jo tunnustanut, että kalusto täyttää olennaiset vaatimukset. Näin ollen samat kalustoyksiköt täyttäisivät lähtökohtaisesti olennaiset vaatimukset myös silloin, kun niitä käytettäisiin Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Lisäksi kalustoyksiköiden turvallista käyttöä Suomen rataverkolla koskevat suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen sekä sen täytäntöönpanosta tehdyn ministeriöiden välisen sopimuksen teknisten liitteiden yksityiskohtaiset vaatimukset kalustoyksiköiden hyväksynnästä sekä tällaisilla kalustoyksiköillä tapahtuvien tavarankuljetusten kuormausmääräyksistä, joilla varmistetaan rautatieturvallisuuden säilyminen;

5) kalustoyksiköt palautettaisiin Suomesta takaisin rekisteröintimaahansa viimeistään siinä vaiheessa, kun määräaikaiseksi tarkoitettu poikkeusmenettely päättyy ja kalustoyksiköt on palautettava takaisin OSJD-jäsenvaltioon. Lisäksi kalustoyksiköt on palautettava myös poikkeusmenettelyn voimassaoloaikana takaisin OSJD-jäsenvaltioon, jos omistajien kanssa tehty vuokrasopimus päättyy, kalustoyksikölle tulee määräaikaishuolto taikka kalustoyksikön kunnossapito vaatii muuta korjausta tai huoltoa, jota on saatavissa vain OSJD-jäsenvaltion hyväksymässä kunnossapitoyksikössä. Kalustoyksiköiden palauttamisessa sovelletaan suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä solmittua valtiosopimusta. Näin ollen Suomeen (EU:n alueelle) ei muodostuisi pysyvää kaksoisstandardia kalustoyksiköiden hyväksyntään ja niiden käyttöön Suomen rataverkolla.

Kuten edellä on todettu, liikenne- ja viestintäministeriön ja komission välillä käydyt neuvottelut eivät kuitenkaan johtaneet vuonna 2019 raideliikennelain 80 §:n muuttamiseen niin, että OSJD-jäsenvaltioista tulevia kalustoyksiköitä olisi sallittu käytettävän myös Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa, kun pääministeri Sipilän hallitus jätti maaliskuussa 2019 eropyyntönsä, eikä myöskään pääministeri Rinteen/Marinin hallituskaudella asian valmistelua enää jatkettu. Komissio kuitenkin osoitti neuvotteluissa liikenne- ja viestintäministeriön esittämälle ratkaisulle ymmärrystä ja hyväksyi Suomen esittämät vastaukset siitä, että ehdotettu poikkeus täyttäisi komission sille asettamat ehdot. Liikenne- ja viestintäministeriöstä on lähetetty 24.3.2022 komissiolle kirje, jonka liitteenä on toimitettu komissiolle tiedoksi englanninkielinen käännös hallituksen esityksen mukaisesta raideliikennelain 80 §:n muutoksesta. Kirjeessä on perusteltu ehdotetun sääntelyn tarpeellisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan enää tässä vaiheessa pidä asian kiireellisyyden vuoksi mahdollisena, että asiasta käynnistettäisiin uudet kahdenväliset keskustelut komission kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että komission asettamien ehtojen täyttymisestä on komissiolle toimitettu riittävät vastaukset syksyllä 2018 ja nyt ministeriö on lähinnä informoinut komissiota, että nykyisessä akuutissa kriisitilanteessa poikkeusmenettely olisi otettava väliaikaisesti käyttöön ja kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköiden tilapäinen käyttö rautateiden kotimaan puutavarakuljetuksissa tilapäisesti sallittaisiin. Jos Euroopan komissio katsoo yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 16 kohdan nojalla, että se tarvitsee lisätietoja tai komission mielestä Suomen lupamenettelyä koskevia sääntöjä on joiltakin osin täydennettävä, komission edellyttämät lisätoimenpiteet toteutetaan sen edellyttämällä tavalla.

6 Vaikutukset

Metsäteollisuudella on tärkeä rooli Suomen kansantaloudessa. Vaikka metsäteollisuuden osuus Suomen bruttokansantuotteesta on viime vuosikymmeninä laskenut, toimialalla on edelleen tärkeä merkitys etenkin Suomen ulkomaankaupassa. Toimialan osuus Suomen vientituloista on noin 20 prosenttia ja kauppataseen näkökulmasta metsäteollisuuden tuotteilla on vieläkin tärkeämpi rooli, koska metsäteollisuuden tuot-teiden valmistukseen tarvitaan vain vähän tuontia. Metsäteollisuuden osuus myös Suomen pörssin markkina-arvosta on lähes viidennes ja metsäteollisuuden investoinnit ovat keskeisellä sijalla Suomen kansantaloudessa tehtävistä investoinneista. Metsäteollisuuden tuottama verokertymä on 2,7 miljardia euroa vuodessa. Metsäteollisuudessa työskentelee noin 15 prosenttia teollisuus-toimialan parissa työskentelevistä henkilöistä. Kaikkinsa metsäteollisuudessa työskentelee noin 74 000 henkilöä.

Metsäteollisuus on riippuvainen toimivista raaka-ainekuljetuksista. Suhdanneherkkänä toimialana metsäteollisuuden suhdannevaihtelut ovat voimakkaita. Viime vuodet ovat olleet metsäteollisuudessa kasvun aikaa ja metsäteollisuuden puunkäytön tarve on kasvanut etenkin vuodesta 2015 lähtien. Puunkäytön tarpeiden on arvioitu edelleen kasvavan lähivuosina keskimäärin 3 prosentin vuosivauhdilla, vaikkakin maailmanpoliittinen tilanne ja etenkin Venäjän Ukrainaa vastaan aloittama sota on luonut Suomen ja maailman talouteen huomattavaa epävarmuutta.

Suomen metsäteollisuuden tarvitsemasta raakapuusta on viime vuosina tuotu 14-20 prosenttia Venäjältä. Raakapuun tuontia on jo ennen Ukrainan kriisiä rajoittanut se, että Venäjä on asettanut eri raakapuulajeille tuontirajoituksia.

Metsäteollisuus ry on arvioinut, että ehdotuksen mukaisella OSJD/GOST-standardin mukaisella vaunukaluston käytöllä puutavarakuljetuksissa pysyttäisiin vastaamaan siihen rautatiekaluston akuuttiin pulaan, johon on ajautettu Venäjän hyökättyä Ukrainaan ja sen jälkeen Venäjän asettamaan raakapuun vientikieltoon. Metsäteollisuus ry ja sen jäsenyritykset ovat arvioineet, että jos kansainvälisen rautatieliikenteen puutavarakuljetuksia ei kyetä korvaamaan kotimaan puutavarakuljetuksilla ja ulkomaankaupan satamista kuljettavilla puutavarakuljetuksilla, edessä on enenevässä määrin metsäteollisuuden seisokkeja jo huhtikuusta 2022 alkaen. Näin Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin tarvitaan nopeasti vaunukalustoa, jota olisi saatavilla, jos kansainväliseen rautatieliikenteeseen tarkoitettua vaunukalustoa voitaisiin esitetyllä tavalla käyttää akuutissa tilanteessa Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Satamien ja metsätehtaiden väliset puutavarakuljetukset hoidetaan pääosin jo nykyisellään kuorma-autokalustolla, koska kuljetukset ovat pääsääntöisesti lyhyen matkan kuljetuksia.

Metsäteollisuus ry on aikoinaan esittänyt arvion, että jos kansainvälisen liikenteen puutavarakuljetusten kalustoa voidaan käyttää kotimaan sisäisissä puutavarakuljetuksissa, sillä olisi huomattavia kustannussäästöjä. Näiden kustannussäästöjen suuruudeksi Metsäteollisuus ry arvioi vuonna 2018 tehdyn selvitys- ja valmistelutyön aikana noin 20-50 miljoonaa euroa vuodessa. Luku pitää sisällään sen säästön, mikä saataisiin, jos kuljetuksia ei tarvitse siirtää maanteille ja sen, mikä kustannus aiheutuisi lisävaunukaluston hankinnasta ja sen ylläpidosta reservissä. Vaikutukseen sisältyy myös arvio yhteiskunnallisista vaikutuksista, sillä mahdollinen kulkumuoto-siirtymä rautateiltä maanteille aiheuttaisi turvallisuudelle ja ympäristölle haittoja. Lisäksi raskaiden puutavarakuljetusten kasvu aiheuttaisi tieverkolle kulumista. Edellä esitetty arvio ei luonnollisestikaan nykytilanteessa pidä sisällään sitä paljon suurempaa vaikutusta, joka aiheutuisi nykytilanteessa metsäteollisuuden tuotantokapasiteetin ongelmista ja niistä aiheutuvista seisokeista. Jos metsäteollisuuden tehtaita joudutaan sulkemaan, tällä voi olla huomattavia vaikutuksia Suomen bruttokansantuotteeseen (BKT) ja kuluvalle vuodelle esitetyt varovaisetkin arviot 0,5-2,1 prosentin BKT:n kasvuvauhdista voisivat muuttua vieläkin heikommaksi kasvuksi tai jopa BKT:n laskuksi. BKT:n kasvun pysähtyminen ja kääntyminen mahdollisesti jopa

negatiiviseksi aiheuttaisi luonnollisesti myös työttömyyden ja valtionvelan huomattavaa kasvua.

1520 mm:n raideleveyden rataverkolle sovitettun OSJD/GOST-standardin mukainen vaunukalusto on aiheuttanut jo kansainvälisessä liikenteessä Suomen 1524 mm:n rataverkolla suomalaista tavanomaista, EU-tyyppiä hyväksyttyä kalustoa enemmän kulumista etenkin rataverkon vaihteille. Etenkin OSJD/GOST-standardin mukaisen vaunukaluston akseli suhteessa kiskoon aiheuttaa pyörän laipan ja sitä kautta myös kis-kojen kulumista enemmän kuin kotimaisella EU-standardien mukaisella kalustolla liikennöinti aiheuttaa kulumista rataverkolle ja niiden vaihteille. Jos OSJD/GOST-standardin mukaista vaunukalustoa käytetään kansainvälistä liikennettä laajemmin myös kotimaan puutavarakuljetuksiin, on odotettavissa, että kalusto aiheuttaa entistä enemmän rataverkolle ja sen vaihteille kulumista. Väylävirasto voikin rajoittaa OSJD/GOST-standardin mukaisen vaunukaluston käyttöä Suomen rataverkolla, jos sen käyttö aiheuttaa ongelmia. Näistä Väylävirasto ilmoittaisi tarkemmin esimerkiksi vuotuisesti julkistettavan verkkoselostuksen yhteydessä. Väylävirasto on jo tehnyt alustavaa kartoitustyötä siitä, millä rataverkon osilla OSJD/GOST-standardin mukaista puutavarakuljetuksiin käytettävää vaunukalustoa saisi käyttää kotimaan kuljetuksissa. Väyläviraston selvitystyön perusteella OSJD-jäsenvaltioista tulevan kaluston käyttö kotimaan puutavarakuljetuksissa voitaisiin tarvittaessa rajoittaa sellaisille rataverkon osille, joilla kiskojen paino on vähintään 54 kg/metriä kohden. Tästä kuitenkin päättävät rataverkon haltijat itsenäisesti ja informoivat mahdollisista rajoituksistaan vuosittain julkaisemisissaan verkkoselostuksissa. Väyläviraston valtion rataverkolle mahdollisesti asettamat rajoitukset eivät luonnollisestikaan myöskään mitenkään sido sitä, millaisia vaatimuksia yksityisraiteen haltijat asettavat omalla rataverkollaan. On myös erittäin tärkeää, että mitkään Väyläviraston mahdollisesti asettamat rajoitukset eivät rajoita pääsyä metsäteollisuuden tehtaille ja satamiin ja siten vaaranna puuta-varakuljetusten sujuvuutta. OSJD-kaluston laajemmasta käytöstä rataverkolle mahdollisesti aiheutuvia vikoja ja kulumisia on tarkasteltava kriittisesti ja jos haitat kas-vavat suuriksi, on arvioitava lisätoimenpiteiden tarvetta. Tällaisia olisivat Väyläviraston kunnossapitoon varattavien rahojen kasvattaminen, OSJD-kaluston käytölle asetettavat lisärajoitukset ja alemmat nopeusrajoitukset sekä viime kädessä kyseisen kaluston käytöstä luopuminen suunniteltua nopeammin. Lisäksi on muistettava, että raideliikennelain 142 ja 145 §:ien perusteella rataverkon haltijalla on mahdollisuus sisällyttää ratamaksun perusmaksuun korotus jollekin rautatieyritykselle tai sen käyttämälle rautatiekalustolle, jos rataverkon haltija pystyy osoittamaan, että kyseinen rautatieyritys ja sen käyttämä kalusto ovat aiheuttaneet rataverkolle ylimääräisiä vikoja ja haittoja.

Kalustolle olisi jatkossakin voimassa 80 kilometrin enimmäistuntinopeusrajoitus, joka todennäköisesti rajoittaa OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston rataverkolle aiheuttamaa kulutusta ja mahdollisia haittoja. Nopeusrajoitukset voivat kuitenkin osaltaan rajoittaa ennestäänkin niukkaa ratakapasiteettia, joten OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla liikennöintiä tulisi keskittää mahdollisuuksien mukaan hiljaiseen aikaan. Kotimaan puutavarakuljetusten kasvu kohdistuisi erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomen rataverkolle. Etenkin Kouvolan ja Imatran välinen rataosuus on jo ennestään ruuhkaista, mutta kyseiseltä rataosalta poistuisi kuitenkin kansainvälisen rautatieliikenteen puutavarakuljetuksia, joten kokonaisliikennemäärä pysyisi lähtökohtaisesti entisellään, jos tilalle tulisi OSJD/GOST-standardin mukaisella (kansainvälisen liikenteen) kalustolla kuljettavia Suomen sisäisiä puutavarakuljetuksia. Puutavarakuljetukset lisääntyisivät todennäköisesti myös Kajaanista ja Joensuusta etelään (etenkin Kouvolaan, Kotkaan ja Imatralle) suuntautuvilla rataverkon osuuksilla. Väyläviraston alustava arvio kuitenkin on, että pohjoisesta etelän metsäteollisuuden tehtaille puuta-varakuljetukset voitaisiin pääsääntöisesti hoitaa nykyisen ratakapasiteetin puitteissa. Lieksan ja Kontiomäen välillä kaikkien tarvaliikenteen junien (myös EU-lainsäädännön mukaisesti hyväksytyjen kotimaisten junien)

enimmäisnopeusrajoitus on 80 kilometrin tuntinopeus, joten OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla tapahtuva liikenne ei olisi sen hitaampaa kuin kotimaisella kalustolla tapahtuva liikenne, eikä siten aiheuttaisi ratakapasiteetin riittävyydelle ongelmia.

OSJD/GOST-standardin mukaisesti hyväksytty kalusto täyttää kyseiselle kalustolle asetetut turvallisuusvaatimukset, jotka luonnollisesti poikkeavat EU-standardin mukaisista turvallisuusvaatimuksista. OSJD/GOST-standardin mukaisen vaunun jarrutus-teho ei siten myöskään täytä EU:n tavaraliikenteen vaunuja koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimuksia, minkä vuoksi junan automaattisessa kulun-valvontalaitteistossa on pidennetty OSJD/GOST-standardin mukaista vaunukalustoa kuljettavalle junalle asetettuja jarrutusmatkoja riittävän turvallisuuden takaamiseksi. OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla ei ole kuitenkaan tapahtunut Suomen rataverkolla kansainvälisessä tavaraliikenteessä suhteellisesti enemmän onnettomuuksia, eikä sillä liikennöinti ole aiheuttanut muitakaan vaaratilanteita sen enempää kuin kotimaisella EU-standardien mukaisella kalustolla liikennöinti. Vaihtotyöliikenteessä ratapihoilla OSJD/GOST-standardin kaluston ongelmana on ollut se, että osasta kalustosta puuttuvat ylikulku- ja kulma-astimet. Näitä vaunuja kuitenkin mahdollisesti kotimaan liikenteessä käytävien rautatieyritysten tulee ohjeistaa omassa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään riittävällä tavalla kuljettajia ja muuta henkilökuntaa, jotta kaluston käyttö ei aiheuta turvallisuusongelmia myöskään vaihtotyöliikenteessä. OSJD/GOST-standardin mukainen Suomessa kansainvälisessä liikenteessä puutavarakuljetuksiin käytetty vaunukalusto on ollut kohtuullisen uutta – pääsääntöisesti jopa uudempaa kuin suomalainen EU-tyyppihyväksyntävaatimusten mukaan hyväksytty kalusto - ja siten viimeisimpien standardien ja niiden mukaisien turvallisuusvaatimusten mukaista. Lähtökohtaisesti voidaan siten olettaa, että kaluston käyttö määräaikaaisesti ja rajatulla rataverkon osalla kotimaan puutavarakuljetuksissa ei pitäisi vaikuttaa rautatieturvallisuuteen sitä heikentävästi. Ehdotetun liikenne- ja viestintäministeriön johdolla toimivan työryhmän tulisi seurata tarkasti OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston vaikutuksia niin rataverkoon, ratakapasiteetin riittävyteen kuin rautatieturvallisuuteen ja seurannan pohjalta voidaan esittää toimenpiteitä epäkohtiin puuttumiseksi taikka ehdotetun määräaikaisten poikkeusmenettelyn päättämiseksi nyt ehdotettua aikaisemmin.

OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla liikennöinnin etenkin täydessä lastissa on todettu myös aiheuttavan jonkin verran enemmän melu- ja värinähaittoja kuin EU-tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisen kotimaisen vaunukaluston. Melu- ja värinähaittoista on valitettu kuitenkin enemmän rikaste- ja kivihiilikuljetuksissa kuin puutavarakuljetuksissa. Myös mahdollisten melu- ja värinähaittojen ehkäisemiseksi Väylävirasto voi luonnollisesti asettaa esimerkiksi nopeusrajoituksia rataosuuskohtaisesti.

OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käytön salliminen tilapäisesti esitetyllä tavalla ei avaisi Suomen ja EU:n rautatiemarkkinoita myöskään sille, että venäläinen rautatieyrittäjä voisi tulla OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla harjoittamaan Suomen sisäisiä puutavarakuljetuksia. Kaikkien Euroopan talousalueella toimivien rautatieyritysten on täytettävä EU-lainsäädännön mukaiset lupaedellytykset, joiden mukaisesti rautatieyrityksiltä edellytetään toimilupaa ja turvallisuustodistusta Euroopan talousalueella toimintaa varten. Näiden lupien saavuttamisen edellytyksistä on säädetty unionilainsäädännön pohjalta raideliikennelaissa sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017). Lupaedellytysten täytyminen ja lupien saaminen vie aikansa ja etenkin nykyisessä Euroopan turvallisuuspoliittisessa tilanteessa venäläisen rautatieyrityksen mahdolliseen hakeutumiseen Euroopan talousalueen alueelle suhtauduttaisiin niin kansallisesti kuin Euroopan unionissa laajemmin erittäin kriittisesti. Venäjä ei ole avannut omia rautatiemarkkinoitaan Euroopan talousalueen rautatieyrityksille, joten vastavuoroisuus markkinoillepääsyn osalta ei toimi ja vastavuoroisuuden puutteeseen voidaan etenkin nykyisessä tilanteessa vedota, jos halutaan estää venäläisten rautatieyritysten tulo Suomen ja Euroo-

pan talousalueen rautatiemarkkinoille. Rautatieyrityksen toimilupa on myös haettava aina uudelleen, jos rautatieyrityksen omistus- ja rahoitusasemassa tapahtuu muutoksia. Näin ollen venäläinen rautatieyritys ei pääsisi Euroopan talousalueen markkinoille siinä tilanteessa, että venäläiset omistajat pyrkisivät ostamaan jonkin talousalueella jo toimivan rautatieyrityksen omakseen. Lisäksi koska esitetty poikkeus on tilapäiseksi tarkoitettu, venäläinen rautatieyritys ei välttämättä ehtisi edes täyttää lupaedellytysten mukaisia vaatimuksia määräaikaiseksi tarkoitettujen poikkeusmenettelyjen aikana. On myös muistettava, että vaikka ehdotetulla sääntelyllä sallittaisiin määräaikaisesti poikkeusmenettelyjen aikana OSJD/GOST-standardin mukaisen vaunukaluston käyttö Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa, jatkossakaan ei ole mahdollista vetää näitä puutavarakuljetuksiin tarkoitettuja vaunuja Suomen rataverkolla muulla kuin EU:n tyyppihyväksyntävaatimukset täyttävällä vetokalustolla. Venäläinen rautatieyritys RZD ei voi siten jatkossakaan vetää puutavarakuljetusvaunuja omilla vetureillaan Suomen rataverkolla rautatie-raja-asemaa pidemmälle. Näin ollen ehdotettu sääntelymuutos ei avaa Suomen ja EU:n rautatiemarkkinoita venäläisille rautatieyrityksille.

Vaihtoehto hallituksen esityksen mukaiselle sääntelylle olisi nykytilan säilyminen niin, että suoraan kansainvälisiin rautatiekuljetuksiin tarkoitettua vaunukalustoa ei edes tässä akuutissa kriisitilanteessa saisi käyttää kotimaan sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Metsäteollisuuden puutavarakuljetusten tarpeita ei voida myöskään olennaisesti enemmän siirtää maantiekuljetuksiin, koska myös kuorma-autokalustosta on pulaa. Eräät sidosryhmät ovat ottaneet esille sen, että vaihtoehtona OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käytön sallimiselle Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa olisi kalustokierron tehostaminen ja EU-tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisen kaluston hankinta. Hallituksen esityskin lähtee siitä, että nämä olisivat ensisijaisia tavoitteita kaluston saatavuuden turvaamiseksi viimeistään vuoden 2026 loppuun mennessä, jotta ehdotetusta määräaikaisesta poikkeusmenettelystä voitaisiin luopua esitetyllä tavalla. Suomen logistisen kuljetusketjun pitäisi kuitenkin jo nykyisellään olla erittäin tehokas, joten on epävarmaa, että kuinka paljon kalustokierron tehokkuutta voidaan parantaa ja millä aikavälillä. Uuden EU:n tyyppihyväksyntävaatimukseen perustuvan kaluston hankintaprosessi voi kestää vuosia. Kokonaan uuden, EU-tyyppihyväksyntävaatimukset täyttävän vaunukaluston hankinnan kustannukset yrityksille olisivat huomattavia, etenkin kun ei ole varmuutta siitä, että kalustolle olisi pidemmällä aikavälillä tarvetta. VR-Yhtymä Oy hankki mm. vuonna 2019 uutta raakapuun kuljetuksiin tarkoitettua ja EU:n tyyppihyväksyntävaatimukset täyttävää vaunua. Yhtiö myös jatkaa kaluston uudistamiseen tähtäviä investointeja. Sitä mukaa kun puutavarakuljetuksiin saadaan lisää uutta EU:n tyyppihyväksyntävaatimukset täyttävää vaunukalustoa, arvioidaan liikenne- ja viestintäministeriön asiaa varten asettaman työryhmän puitteissa myös sitä, voitaisiinko OSJD/GOST-standardin mukaisen kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettua kaluston käytöstä luopua mahdollisesti nyt ehdotettua aikaisemmin.

7 Lausuntopalaute

Hallituksen esitys oli lausuntokierroksella lausuntopalvelu.fi-sivuston kautta 24.-30.3.2022. Hallituksen esitykseen saatiin lausunnot seuraavilta tahoilta: oikeusministeriöltä, oikeuskanslerin virastolta, valtiovarainministeriöltä, Liikenne- ja viestintävirastolta, Väylävirastolta, Huoltovarmuuskeskukselta, VR-Yhtymä Oy:ltä, Fenniarail Oy:ltä, Operail Finland Oy:ltä, Metsäteollisuus ry:ltä, Yhteinen toimialaliitto ry:ltä (YTL), Stora Enso Oy:ltä, Loviisan satamalta, Rautatiealan unioni RAU:lta, Raideliikenteen ammattilaiset JHL:ltä sekä yksityishenkilöinä lausunnon antaneilta Arne Alamereltä ja Juhani Pirttilahdelta.

Lausunnot on pyritty ottamaan huomioon ensisijaisesti perusteluja täydentämällä. Oikeusministeriön ja valtioneuvoston oikeuskanslerin lausunnot edellyttivät muutoksia myös lakiehdotuksen 80 §:n muotoiluihin.

Oikeusministeriön ja valtioneuvoston oikeuskanslerin lausunnoissa kiinnitettiin erityistä huomiota lausunnolla olleen hallituksen esityksen 80 §:n 6 momentissa esitettyyn valtuutukseen säättää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin kertaluonteisesti poikkeusmenettelyn mahdollisesta määräajan jatkamisesta ja keskeyttämisestä. Lausunnoissa katsottiin, että valtioneuvoston asetuksella ei lähtökohtaisesti voisi jatkaa tai keskeyttää lailla säädettyä määräaika, ellei lailla ole säädetty selkein kriteerein ja tarkkarajaisesti sitä, milloin valtioneuvoston asetuksella voidaan poiketa siitä, mitä laissa on säädetty. Oikeusministeriö ja oikeuskanslerin virasto eivät pitäneet riittävän tarkkarajaisina kriteereinä lausunnolla olleen esitysluonnoksen 80 §:n 7 momentissa esitettyä seurantaa ja sitä, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin määräaika jatkaa vain kertaluonteisesti kahdella vuodella eteenpäin. Koska valtioneuvoston asetuksen antovaltuutukselle ei kyetty esittämään riittävän selkeitä kriteerejä, hallituksen esityksen mukaisessa lakiehdotuksessa on luovuttu valtioneuvoston asetuksen antovaltuudesta ja 80 §:n 6 momentissa esitetään, että poikkeusmenettely jatkuisi 31.12.2026 saakka. Poikkeusmenettelyn määräajan jatkaminen vuoden 2026 loppuun asti perustuu taas lausunnonantajien toiveeseen siitä, että määräaika olisi riittävän pitkä, jotta EU-tyyppihyväksyntävaatimukset täyttävää kalustoa saataisiin hankittua Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin. Koska puutavarakuljetuksiin ja Suomen rataverkolla (raideleveys 1524 mm) sopivaa vaunukalustoa valmistetaan ensisijaisesti tilausten perusteella, kaluston saaminen tilauksesta kestää vähintään kolme vuotta.

Oikeuskanslerin virasto on myös edellyttänyt, että luvun 5 (Ehdotetun sääntelyn EU-oikeudenmukaisuus) perusteluja täydennetään yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 16 kohdan mukaisella menettelytapasäännösten selostuksella.

Valtiovarainministeriö ilmoitti, että sillä ei ole hallituksen esitykseen huomautettavaa.

Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto ovat antaneet tukensa hallituksen esitykselle. Liikenne- ja viestintävirasto on esittänyt eräitä täydennystarpeita hallituksen esityksen perusteluihin koskien mm. kaluston käyttöönottolupaa ja kaluston kunnossapitoa.

Väylävirasto on esittänyt eräitä täydennystarpeita hallituksen esityksen perusteluihin koskien mm. OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston vaikutuksista rataverkkoon sekä kaluston melu- ja värinävaikutuksista.

Huoltovarmuuskeskus on antanut esitykselle tukensa ja pitää tärkeänä, että metsäteollisuuden kuljetusten turvaamiseksi ehdotettu lakimuutos saataisiin mahdollisimman nopeasti voimaan.

Metsäteollisuus ry, YTL, Fenniarail Oy, Operail Oy, Stora Enso Oy, Aarne Alameri ja Juhani Pirttilahti antoivat hallituksen esitykselle täyden tukensa. Fenniarail Oy esitti kuitenkin, että hallituksen esityksen mukaisia poikkeusmenettelyn määräaikoja jatkettaisiin vuodella (vuoden 2024 ja 2026 loppuun asti). Myös YTL on tukenut määräajan pidentämistä sekä jopa sitä, että ehdotetusta määräaikaisesta poikkeusmenettelystä tehtäisiin pysyvä järjestely.

Aarne Alameri on omassa lausunnossaan esittänyt kattavasti perusteluja sille, miksi metsäteollisuuden ja laajemminkin Suomen kansantalouden näkökulmasta olisi perusteltua, että OSJD/GOST-standardin mukaista vaunukalustoa pitäisi voida käyttää Suomen sisäisissä rautatiekuljetuksissa.

Loviisan satama on todennut lausunnossaan, että OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käyttöä ei Väyläviraston pitäisi valtion rataverkollakaan rajoittaa niin, että se olisi sallittua vain vähintään 54 kg/metriä vahvuisella kiskoilla. Loviisan satama samoin kuin muutkin satamat sekä Fenniarail Oy ovat pitäneet tärkeänä, että satamiin turvataan pääsy valtion rataverkon kautta myös OSJD/GOST-standardin mukaisilla vaunuilla tapahtuville puutavarakuljetuksille.

VR-Yhtymä Oy (VR) on todennut lausunnossaan, että se ei kannata OSJD/GOST-standardin mukaisten puuntavarakuljetusvaunujen käyttöä Suomen sisäisissä kuljetuksissa ja on perustellut tätä monilla eri syillä (mm. vaikutuksilla rautatieturvallisuuteen, huoltovarmuuteen, rataverkon kuntoon ja rautatiemarkkinoiden toimivuuteen). VR:n mielestä kotimaisten raakapuukuljetusten lisääntyneeseen tarpeeseen pystytään vastaamaan kotimaisella EU-standardin mukaisella kalustolla ja vaunuston kiertonopeutta tehostamalla, eikä siten OSJD/GOST-standardin mukaisen vaunujen käyttöä kotimaan sisäisissä kuljetuksissa pitäisi sallia. VR myös ilmoittaa, että kalustotarpeeseen pyritään vastaamaan uushankinta- että saneerausinvestointien avulla. OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käyttö tyrehdyttäisi EU-standardin mukaisen kaluston hankinnat ja OSJD/GOST-kalusto voisi jopa syrjäyttää kotimaisen kaluston käytön. VR on myös esittänyt arvion, että todellinen lisätarve puuntavarakuljetusvaunuille olisi 500 vaunua, eikä noin 1500-2000 vaunua, joka perustuu metsäteollisuuden esittämään arvioon kalustotarpeesta. VR on todennut, että hallituksen esityksen mukainen vaikutusten arviointi pitäisi tehdä riskien arviointia koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä ja asetuksen (EY) N:o 352/2009 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 402/2013³ mukaisesti. VR on myös nostanut esille huolensa siitä, että OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston kunnossapitovaatimuksiin ei esitetä mitään muita järjestelyjä kuin se, mitä kyseiselle kalustolle on asetettu silloin, kun sitä käytetään kansainvälisessä rautatieliikenteessä. VR myös epäilee, että kalustolle ei olisi saatavilla varaosia. VR huomauttaa, että se palauttaa venäläiset kansainvälisen liikenteen tavarankuljetusvaunut takaisin Venäjälle kuuden kuukauden sisällä. Jos puuntavarakuljetuksiin tarkoitettuja vaunuja jäisi mahdollisesti vuoden 2026 loppuun asti Suomen sisäisiin kuljetuksiin, VR epäilee, että tämä voisi aiheuttaa ongelmia RZD:n kanssa, vaikka kaluston omistaja olisikin Suomessa toimiva metsäteollisuuden yritys⁴. Rautatiealan unioni RAU ja Raideliikenteen ammattilaiset JHL nostivat esille Liikenteen turvallisuusviraston 2016 tekemän selvityksen, jossa on todettu, että OSJD/GOST-standardin mukainen kalusto ei täytä EU:n turvallisuusvaatimuksia ja siten kalustolle on mm. asetettu kotimaista EU-standardien mukaan hyväksytyä vaunukalustoa alhaisemmat nopeusrajoitukset. Alhaisemmat nopeudet rajoittavat taas ratakapasiteetin saatavuutta. Näitä vaikutuksia on arvioitu hallituksen esityksen luvussa 6, jota on pyritty täydentämään annettujen lausuntojen perusteella.

Lausuntokierroksen jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö on lisäksi käynyt keskusteluja ulkoministeriön ja puolustusministeriön kanssa lausuntokierroksen aikana ja sen jälkeen esille nos-

³ Ko. asetuksen mukainen vaikutusten arviointi tehdään, jos rautatiejärjestelmään on tarkoitus tehdä sellaisia merkittäviä muutoksia, joilla on turvallisuusvaikutuksia. OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa käytetään jo nykyisellään laajasti Suomen rataverkolla kansainvälisessä rautatieliikenteessä ilman, että se on aiheuttanut rautatieturvallisuudelle ongelmia. Kaluston käyttö määräaikaaisesti kotimaan puuntavarakuljetuksissa ei ole siten olennainen muutos rautatiejärjestelmässä ja hallituksen esityksen mukaisen lakiehdotuksen turvallisuusvaikutuksia on arvioitu hallituksen esityksessä niin kattavasti kuin siihen on ollut edellytyksiä asian kiireellisyys huomioon ottaen. Näin ollen vaikutusten arviointi on tehty siten kuin vaikutuksia tulee arvioida hallituksen esityksessä.

⁴ Suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehty valtiosopimus ei kuitenkaan aseta aikarajaa kaluston palautukselle ja jos kalustoyksikön omistaja on Suomessa toimiva metsäteollisuuden yritys tai Suomessa toimiva lastinantaja, joka on tehnyt pitkäkestoisen vuokrasopimuksen kaluston käytöstä, tuskin RZD osaisi edes vaatia tällaisen kaluston palautusta OSJD-alueelle, eikä sille ainakaan olisi mitään velvoitetta.

tetuista hallituksen esitykseen mahdollisesti sisältyvistä turvallisuuspoliittisista riskeistä. Näiden keskustelujen johtopäätöksenä on ollut, että hallituksen esityksen mukaisen lakiehdotuksen antamiselle ei olisi ulko- ja turvallisuuspolitiikan näkökulmasta estettä.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Ehdotettu laki ei sisällä valtuutusta antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

9 Voimaantulo

Lain ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on antanut ehdotetulle laille hyväksyntänsä.

10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Ehdotetulla sääntelyllä on yhteys perustuslain 18 §:ssä tarkoitettuun elinkeinon harjoittamisen vapauteen. Ehdotettu muutos kohtelee rautatieyhtiöitä tasapuolisesti, koska kaikilla lupaedellytykset täyttävillä rautatieyhtiöillä olisi yhtäläinen oikeus käyttää Venäjä-liikenteen puutavaravaunuja myös kotimaan sisäisissä kuljetuksissa samalla tavalla kuin raideliikenneläisillä ja myös suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyllä valtiosopimuksella on turvattu rautatieyhtiöille yhtäläinen oikeus harjoittaa kansainvälistä rautatieliikennettä Suomen rataverkolla.

Ehdotettu sääntely kohtelisi myös Suomessa toimivia metsäteollisuuden yrityksiä ja lastinantajia näiden kansallisuudesta riippumatta tasapuolisesti, koska näillä kaikilla olisi yhtäläiset mahdollisuudet käyttää OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa tarvitsemiinsa puutavarakuljetuksiin. Hallituksen esityksen 80 §:n 6 momentissa on esitetty rajaus siitä, että OSJD-alueelle rekisteröityjä puutavarakuljetuksiin tarkoitettuja kalustoyhtiöitä saa käyttää kansainvälisen kuljetuksen lisäksi myös Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin, jos kalustoyhtiön omistaja on Suomessa toimiva metsäteollisuuden yritys tai yhteisö taikka Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt pitkäkestoisesta vuokrasopimuksen kolmanteen maahan sijoitetun vaunukaluston omistajan kanssa kaluston käytöstä. Tämä säännös on välttämätön nykyisessä tilanteessa, jossa Venäjä on hyökännyt Ukrainaan. Venäläinen rautatieyhtiö RZD on pakotteiden piirissä ja Venäjä pyrkii muutenkin siihen, että venäläisten kalustoyhtiöiden omistamaa vaunukalustoa palautettaisiin mahdollisimman nopeasti takaisin Venäjälle. Näin ollen edellä mainittu rajaus täsmentää sitä, että Suomen sisäisissä kuljetuksissa käytettäisiin ensisijaisesti Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten hankkimaa ja omistamaa OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa ja toissijaisesti tarvittaessa esimerkiksi Baltian maissa toimivien kalustoyhtiöiden omistamaa vaunukalustoa. Näin ollen tällaiseen kalustoon ei kohdistuisi Venäjän mahdollisesti esittämiä vaatimuksia siitä, että kalusto pitäisi palauttaa kiireellisesti takaisin Venäjälle.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus ja se voidaan käsitellä tavanomaisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella esitetään, että eduskunta hyväksyisi laiksi raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE 38/2020 vp) lakiehdotuksen tässä täydentävässä esityksessä ehdotetulla tavalla muutettuna.

Laki

raideliikennelain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

kumotaan raideliikennelain (1302/2018) 186 §,

muutetaan 3 §:n 5 momentti, 15 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta, 80 §:n 1 momentti, 117 §, 140 §:n 4 momentti, 148 §:n 1 momentti, 165 §:n 1 momentti, 187 §:n 1 momentti, 189 §:n otsikko ja 192 §:n 13 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 80 §:n 1 momentti laissa 1254/2020 ja 192 §:n 13 momentti laissa 1507/2019, sekä

lisätään 80 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1254/2020, väliaikaisesti uusi 6 ja 7 momentti sekä lakiin uusi 186 b ja 186 c § ja 189 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1254/2020, uusi 5 momentti seuraavasti:

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä 186 a-189 §.

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä ja turvallisuuden hallintajärjestelmiensä mukaisesti ja että nämä järjestelmät ovat 10, 11 ja 30 §:n mukaisia;

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistakseen, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menettelyjä, 171 § 1 momentissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat laativat valmiussuunnitelman sekä toteuttavat sen mukaisia toimenpiteitä häiriötilanteissa;

80 §

Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myön-

tämä käyttöönottolupa. Virasto myöntää käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille ja kalustoyksikkötyypeille, joilla on Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways) kuuluvassa valtiossa, jäljempänä *OSJD-jäsenvaltio*, voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksikköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 85/2016) ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa (SopS 87/2016) ja sen liitteissä.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, OSJD-alueelle rekisteröityjä puutavarakuljetuksiin tarkoitettuja kalustoyksiköitä saa käyttää myös Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin, jos kalustoyksikön omistaja on Suomessa toimiva yritys tai yhteisö, Suomessa toimivan yrityksen kokonaan omistama kolmannessa maassa toimiva tytäryritys taikka Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt pitkäaikaisen vuokrasopimuksen Euroopan talousalueelle sijoittuneen vaunukaluston omistajan kanssa kaluston käytöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston on yhteistyössä rautatieyritysten, kalustoyksiköiden omistajien ja lastinantajien kanssa seurattava tarvetta jatkaa 6 momentissa tarkoitettua poikkeusmenettelyä ja poikkeusmenettelyn vaikutuksia rautatieturvallisuuteen, rataverkkoon ja rautatiemarkkinoiden toimivuuteen sekä tarvittaessa ryhdyttävä toimenpiteisiin havaittujen epäkohtien korjaamiseksi.

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen.

Jos 1 momentissa tarkoitetun säännönmukaisen kutakin aikataulukautta koskevan ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin jälkeen rataverkon haltijalla on ylimääräistä ratakapasiteettia jaettavana, rataverkon haltija voi käynnistää täydentävän ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyn. Rataverkon haltijan on julkaistava verkkoselostuksessaan tällaista täydentävää ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyä koskevat menettelytavat ja sitä koskeva aikataulu.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja niihin liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

Rataverkon haltija saa periä korotettua maksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

148 §

Säätelyelimen päällikkö

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säätelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluviin tehtäviin.

165 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraideliikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee vakavia onnettomuuksia ja muita kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metro- ja raitioliikenteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

186 b §

Lupa liikkua rataverkolla kalustoyksikön siirtämiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää määräaikaisen luvan liikkua rataverkolla sellaisen kalustoyksikön siirtämiseksi, jolla ei ole 61 tai 62 §:ssä tarkoitettua markkinoillessaattamislupaa eikä 79 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Lupa voidaan myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Tässä pykälässä tarkoitettu siirtolupa ei voi koskea oikeutta harjoittaa kaupallista liikennettä.

Hakijan on siirtoluvan myöntämisen edellytysten arvioimiseksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirrosta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Lisäksi hakemuksen liitteenä on oltava sen rataverkon haltijan lausunto, jonka rataverkolla kalustoyksikön siirto on tarkoitus toteuttaa. Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu siirron johdosta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sisällyttää siirtolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus.

Mitä 56 §:ssä säädetään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös tämän pykälän nojalla myönnettyä lupaa.

186 c §

Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset

Rataverkon haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan, kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos niiden tarkoituksena on käynnistää rataverkolla tai sen osalla ilman kuljettajaa tapahtuvan autonomisen junaliikenteen tai rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä koskeva testi- tai pilottihanke. Rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan on myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos rataverkolla käytetään liikkuvaa laboratoriota tai muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikkumiseen. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen hankkeen aloittamista.

Liikenne- ja viestintävirastolle on 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä toimitettava testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuutahoista, hankkeen toteutusaikataulusta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Jos ilmoituksen tekijä on muu kuin rataverkon haltija, ilmoitukseen on sisällytettävä myös lausunto siltä rataverkon haltijalta, jonka rataverkolla testi- tai pilottihanke on tarkoitus käynnistää.

Jos ilmoitus on puutteellinen, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä varattava ilmoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Kun Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettu 1 momentissa tarkoitettua testi- tai pilottihankkeesta tai liikkuvan laboratorion tai muun liikkuvan kaluston käyttämisestä radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikennöintiin, tällainen liikkuminen suljetulla rataverkolla voidaan järjestää 18 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

187 §

Oikaisuvaatimusmenettely

Liikenne- ja viestintäviraston 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58, 63 ja 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156, 164, 186 b ja 186 c §:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

189 §

Viranomaisten oikeus luovuttaa ja vastaanottaa tietoja

Jos Suomessa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii myös toisessa ETA-valtiossa tai toisessa ETA-valtiossa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii Suomessa, Liikenne- ja viestintävirastolla on tietojen salassapitoa koskevien säännösten estämättä oikeus luovuttaa EU-lainsäädännön edellyttämän valvonnan kannalta välttämättömiä luvan hallintaa ja voimassaoloa koskevia tietoja toiselle ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle ja EU-virastolle sekä vastaanottaa niiltä vastaavia tietoja.

192 §

HE 57/2022 vp

Siirtymäsäännökset

Rautatieyhtiön, joka vastaa myös rataverkon hallinnasta, on järjestettävä rataverkkonsa 104-107, 109 ja 111 §:ssä edellytetyllä tavalla viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2023.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____ . Lain 80 §:n 6 ja 7 momentti ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2026.

Helsingissä 21.4.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki**raideliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

kumotaan raideliikennelain (1302/2018) 186 §, *muutetaan* 3 §:n 5 momentti, 15 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta, 140 §:n 4 momentti, 148 §:n 1 momentti, 165 §:n 1 momentti, 187 §:n 1 momentti, 189 §:n otsikko ja 192 §:n 13 momentti, sellaisena kuin niistä on 192 §:n 13 momentti laissa 1507/2019, sekä *lisätään* lakiin uusi 186 b ja 186 c § ja 189 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1254/2020, uusi 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Soveltamisalan rajaukset

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä 186-189 §.

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä *186 a*-189 §.

15 §

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä mukaisesti ja että turvallisuusjohtamisjärjestelmät ovat 10 ja 11 §:n mukaisia;

3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä ja *turvallisuuden hallintajärjestelmiensä* mukaisesti ja *että nämä järjestelmät ovat 10, 11 ja 30 §:n mukaisia;*

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistakseen, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menetteilyjä;

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistakseen, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menetteilyjä, *171 § 1 momentissa tarkoitettut toiminnanharjoittajat laativat valmiussuunnitelman*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sekä toteuttavat sen mukaisia toimenpiteitä häiriötilanteissa;

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitettussa verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, *muutosajankohdista aikataulukauden aikana* ja niihin liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen.

Jos 1 momentissa tarkoitettun säännönmukaisen kutakin aikataulukautta koskevan ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin jälkeen rataverkon haltijalla on ylimääräistä ratakapasiteettia jaettavana, rataverkon haltija voi käynnistää täydentävän ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyn. Rataverkon haltijan on julkaistava verkkoselostuksessaan tällaista täydentävää ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyä koskevat menettelytavat ja sitä koskeva aikataulu.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitettussa verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä *rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja niihin liittyvistä määräajoista* voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

140 §

140 §

*Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset**Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset*

Rataverkon haltija saa periä korotettua mak-
sua myös uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikus-
tannusten kattamiseksi.

Rataverkon haltija saa periä korotettua mak-
sua myös *rataverkon uudistamisesta tai pa-
rantamisesta* aiheutuneiden investointikus-
tannusten kattamiseksi.

148 §

148 §

*Säätelyelimen päällikkö**Säätelyelimen päällikkö*

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen
päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säan-
telyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena
on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulutut-
kinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen
toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja
virkaan kuuluviin tehtäviin sekä johtamisko-
kemusta.

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen
päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säan-
telyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena
on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulutut-
kinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen
toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan *ja
virkaan kuuluviin tehtäviin*.

165 §

165 §

*Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoit-
taminen**Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoit-
taminen*

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon
haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanhar-
joittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa
säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintä-
virastolle niiden tietoon tulleista onnetto-
muuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraide-
liikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee
vakavia onnettomuuksia ja muita kuin ylei-
seltä merkitykseltään vähäisiä metroliiken-
teen onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon
haltijan, *159 §:ssä tarkoitetun toiminnanhar-
joittajan ja kaupunkiraideliikenteen rataver-
kon haltijan* on sen lisäksi, mitä muualla laissa
säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintä-
virastolle niiden tietoon tulleista onnetto-
muuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraide-
liikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee
vakavia onnettomuuksia ja muita kuin ylei-
seltä merkitykseltään vähäisiä *metro- ja rai-
toliikenteen* onnettomuuksia ja vaaratilan-
teita.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

186 §

186 §

Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä

Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä

Rautatieliikenteen toimiluvan haltijan tai sen edustajan sekä kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on niiden saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Kumotaan

Toimiluvan haltija ja sen edustaja tai kaupunkiraideliikenteen harjoittaja saavat käsitellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.

Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

(uusi)

186 b §

Lupa liikkua rataverkolla kalustoyksikön siirtämiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää määräaikaisen luvan liikkua rataverkolla sellaisen kalustoyksikön siirtämiseksi, jolla ei ole 61 tai 62 §:ssä tarkoitettua markkinoillesaattamislupaa eikä 79 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Lupa voidaan myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Tässä pykälässä tarkoitettu siirtolupa ei voi koskea oikeutta harjoittaa kaupallista liikennettä.

Hakijan on siirtoluvan myöntämisen edellytysten arvioimiseksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirrosta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Lisäksi hakemuksen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

liitteenä on oltava sen rataverkon haltijan lausunto, jonka rataverkolla kalustoyksikön siirto on tarkoitus toteuttaa. Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu siirron johdosta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sisällyttää siirtolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus.

Mitä 56 §:ssä säädetään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös tämän pykälän nojalla myönnettyä lupaa.

(uusi)

186 c §

Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset

Rataverkon haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan, kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos niiden tarkoituksena on käynnistää rataverkolla tai sen osalla ilman kuljettajaa tapahtuvan autonomisen junaliikenteen tai rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä koskeva testi- tai pilottihanke. Rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan on myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos rataverkolla käytetään liikkuvaa laboratoriota tai muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikkumiseen. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen hankkeen aloittamista.

Liikenne- ja viestintävirastolle on 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä toimitettava testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuuta hoista, hankkeen toteutusaikataulusta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Jos ilmoituksen tekijä on muu kuin rataverkon haltija, ilmoitukseen on sisällytettävä myös lausunto siltä rataverkon haltijalta,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

jonka rataverkolla testi- tai pilottihanke on tarkoitus käynnistää.

Jos ilmoitus on puutteellinen, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä varattava ilmoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Kun Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettu 1 momentissa tarkoitetusta testi- tai pilottihankkeesta tai liikkuvan laboratorion tai muun liikkuvan kaluston käyttämisestä radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikennöintiin, tällainen liikkuminen suljetulla rataverkolla voidaan järjestää 18 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla.

187 §

187 §

Oikaisuvaatimusmenettely

Oikaisuvaatimusmenettely

Liikenne- ja viestintäviraston 21–23, 26–28, 36, 41, 52, 55–58, 63 ja 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156 ja 164 §:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

Liikenne- ja viestintäviraston 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58, 63 ja 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156, 164, 186 b ja 186 c §:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

189 §

189 §

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Viranomaisten oikeus luovuttaa ja vastaanottaa tietoja

(uusi)

Jos Suomessa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyhtiö tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii myös toisessa ETA-valtiossa tai toisessa ETA-valtiossa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyhtiö tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii Suomessa, Liikenne- ja viestintävirastolla on tietojen salassapitoa koskevien säännösten estämättä oikeus luovuttaa EU-lainsäädännön edellyttämän valvonnan kan-

HE 57/2022 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

nalta välttämättömiä luvan hallintaa ja voimassaoloa koskevia tietoja toiselle ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle ja EU-virastolle sekä vastaanottaa niiltä vastaavia tietoja.

192 §

192 §

Siirtymäsäännökset

Siirtymäsäännökset

Rautatieyrityksen, joka vastaa myös rata-
verkon hallinnasta, on järjestettävä rataverk-
konsa hallinta 104–107, 109 sekä 111 §:n
edellyttämällä tavalla viimeistään 1 päivästä
heinäkuuta 2021 alkaen.

Rautatieyrityksen, joka vastaa myös rata-
verkon hallinnasta, on järjestettävä rataverk-
konsa 104-107, 109 ja 111 §:ssä edellytetyllä
tavalla viimeistään 1 päivästä heinäkuuta
2023.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Laki

raide liikennelain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:
kumotaan raide liikennelain (1302/2018) 186 §,
muutetaan 3 §:n 5 momentti, 15 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta, 80 §:n 1 momentti, 117 §, 140 §:n 4 momentti, 148 §:n 1 momentti, 165 §:n 1 momentti, 187 §:n 1 momentti, 189 §:n otsikko ja 192 §:n 13 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 80 §:n 1 momentti laissa 1254/2020 ja 192 §:n 13 momentti laissa 1507/2019, sekä
lisätään 80 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1254/2020, väliaikaisesti uusi 6 ja 7 momentti sekä lakiin uusi 186 b ja 186 c § ja 189 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1254/2020, uusi 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Soveltamisalan rajaukset

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä 186-189 §.

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä 186 a-189 §.

15 §

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä mukaisesti ja että turvallisuusjohtamisjärjestelmät ovat 10 ja 11 §:n mukaisia;

3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä ja turvallisuuden hallintajärjestelmiensä mukaisesti ja että nämä järjestelmät ovat 10, 11 ja 30 §:n mukaisia;

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistaa, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menetteilyjä;

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistaa, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menetteilyjä, 171 § 1 momentissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat laativat valmiussuunnitelman

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sekä toteuttavat sen mukaisia toimenpiteitä häiriötilanteissa;

80 §

80 §

*Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt**Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt*

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa. Virasto myöntää käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille ja kalustoyksikkötyypeille, joilla on Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways) kuuluvassa valtiossa, jäljempänä *OSJD-jäsenvaltio*, voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksiköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa. Virasto myöntää käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille ja kalustoyksikkötyypeille, joilla on Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways) kuuluvassa valtiossa, jäljempänä *OSJD-jäsenvaltio*, voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksiköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (*SopS 85/2016*) ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa (*SopS 87/2016*) ja sen liitteissä.

Suomessa 1 momentissa tarkoitettua suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, ennen kuin rautatieyritys liikennöi kalustoyksiköllä Suomen rataverkolla. Kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus on osoitettava ilmoituksessa, jonka hakija toimittaa virastolle. Hakijan on ilmoitettava Venäjän federaatiossa tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa kalustoyksikölle tai kalustoyksikkötyypille myönnetystä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta. Virasto ratkaisee käyttöönottolupaa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

koskevan hakemuksen hakijan toimittaman ilmoituksen perusteella. Lupa voidaan myöntää sähköistä menettelyä käyttäen.

Venäjänfederaatiosta saapuva ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävä veturi voi tulla Suomen rautatieraja-asemalle ilman 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa, jos sillä on Venäjän federaatiossa tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Veturia koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Venäjän federaatiosta saapuva Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävä kalustoyksikkö on rekisteröitävä liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tätä varten Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan mainitun lain 218 §:ssä tarkoitettut tiedot ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) teknisistä ominaisuuksista;
- 3) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 4) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista seikoista.

Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävissä kalustoyksiköissä voidaan käyttää kolmannen maan kalustoyksikölle antamaa kalustoyksikkönumeroa.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, OSJD-alueelle rekisteröityjä puutavarakuljetuksiin tarkoitettuja kalustoyksiköitä saa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

käyttää myös Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin, jos kalustoyksikön omistaja on Suomessa toimiva yritys tai yhteisö, Suomessa toimivan yrityksen kokonaan omistama kolmannessa maassa toimiva tytäryritys taikka Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt pitkäaikaisen vuokrasopimuksen Euroopan talousalueelle sijoittuneen vaunukaluston omistajan kanssa kaluston käytöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston on yhteistyössä rautatieyritysten, kalustoyksiköiden omistajien ja lastinantajien kanssa seurattava tarvetta jatkaa 6 momentissa tarkoitettua poikkeusmenettelyä ja poikkeusmenettelyn vaikutuksia rautatieturvallisuuteen, rataverkoon ja rautatiemarkkinoiden toimivuuteen sekä tarvittaessa ryhdyttävä toimenpiteisiin havaittujen epäkohtien korjaamiseksi.

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen.

Jos 1 momentissa tarkoitetun säännönmukaisen kutakin aikataulukautta koskevan ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin jälkeen rataverkon haltijalla on ylimääräistä ratakapasiteettia jaettavana, rataverkon haltija voi käynnistää täydentävän ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyn. Rataverkon haltijan on julkaistava verkkoselostuksessaan tällaista täydentävää ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyä koskevat menettelytavat ja sitä koskeva aikataulu.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Voimassa oleva laki

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitettussa verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, *muutosajankohdista aikataulukauden aikana* ja niihin liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

Rataverkon haltija saa periä korotettua maksumyös uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

148 §

Säntelyelimen päällikkö

Valtioneuvosto nimittää säntelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säntelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluviin tehtäviin sekä johtamiskemusta.

165 §

Ehdotus

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitettussa verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä *rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja niihin liittyvistä määräajoista* voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

Rataverkon haltija saa periä korotettua maksumyös *rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta* aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

148 §

Säntelyelimen päällikkö

Valtioneuvosto nimittää säntelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säntelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja *virkaan kuuluviin tehtäviin*.

165 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraideliikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee vakavia onnettomuuksia ja muita kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metroliikenteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraideliikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee vakavia onnettomuuksia ja muita kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metro- ja raitioliikenteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

186 §

186 §

Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä

Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä

Rautatieliikenteen toimiluvan haltijan tai sen edustajan sekä kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on niiden saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Kumotaan

Toimiluvan haltija ja sen edustaja tai kaupunkiraideliikenteen harjoittaja saavat käsitellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.

Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

(uusi)

186 b §

Lupa liikkua rataverkolla kalustoyksikön siirtämiseksi

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää määräaikaisen luvan liikkua rataverkolla sellaisen kalustoyksikön siirtämiseksi, jolla ei ole 61 tai 62 §:ssä tarkoitettua markkinoillesaattamislupaa eikä 79 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Lupa voidaan myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Tässä pykälässä tarkoitettu siirtolupa ei voi koskea oikeutta harjoittaa kaupallista liikennettä.

Hakijan on siirtoluvan myöntämisen edellytysten arvioimiseksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirrosta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Lisäksi hakemuksen liitteenä on oltava sen rataverkon haltijan lausunto, jonka rataverkolla kalustoyksikön siirto on tarkoitus toteuttaa. Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu siirron johdosta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sisällyttää siirtolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus.

Mitä 56 §:ssä säädetään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös tämän pykälän nojalla myönnettyä lupaa.

186 c §

(uusi)

Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset

Rataverkon haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan, kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos niiden tarkoituksena on käynnistää rataverkolla tai sen osalla ilman kuljettajaa tapahtuvan autonomisen junaliikenteen tai rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä koskeva testi- tai pilottihanke. Rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan on myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos rataverkolla käytetään liikkuvaa laboratoriota tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikkumiseen. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen hankkeen aloittamista.

Liikenne- ja viestintävirastolle on 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä toimitettava testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuuta hoista, hankkeen toteutusaikataulusta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Jos ilmoituksen tekijä on muu kuin rataverkon haltija, ilmoitukseen on sisällytettävä myös lausunto siltä rataverkon haltijalta, jonka rataverkolla testi- tai pilottihanke on tarkoitus käynnistää.

Jos ilmoitus on puutteellinen, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä varattava ilmoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Kun Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettu 1 momentissa tarkoitettua testi- tai pilottihankkeesta tai liikkuvan laboratorion tai muun liikkuvan kaluston käyttämisestä radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikennöintiin, tällainen liikkuminen suljetulla rataverkolla voidaan järjestää 18 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

187 §

187 §

*Oikaisuvaatimusmenettely**Oikaisuvaatimusmenettely*

Liikenne- ja viestintäviraston 21–23, 26–28, 36, 41, 52, 55–58, 63 ja 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156 ja 164 §:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

Liikenne- ja viestintäviraston 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58, 63 ja 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156, 164, 186 b ja 186 c §:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

189 §

189 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Viranomaisten oikeus luovuttaa ja vastaanottaa tietoja

(uusi)

Jos Suomessa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii myös toisessa ETA-valtiossa tai toisessa ETA-valtiossa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii Suomessa, Liikenne- ja viestintävirastolla on tietojen salassapitoa koskevien säännösten estämättä oikeus luovuttaa EU-lainsäädännön edellyttämän valvonnan kannalta välttämättömiä luvan hallintaa ja voimassaoloa koskevia tietoja toiselle ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle ja EU-virastolle sekä vastaanottaa niiltä vastaavia tietoja.

192 §

192 §

Siirtymäsäännökset

Siirtymäsäännökset

Rautatieyrittäjien, joka vastaa myös rataverkon hallinnasta, on järjestettävä rataverkon hallinta 104–107, 109 sekä 111 §:n edellyttämällä tavalla viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2021 alkaen.

Rautatieyrittäjien, joka vastaa myös rataverkon hallinnasta, on järjestettävä rataverkon hallinta 104–107, 109 ja 111 §:ssä edellytetyllä tavalla viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2023.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 80 §:n 6 ja 7 momentti ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2026.