

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

### JOHDANTO

#### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 95/2023 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten.

#### *Lausunto*

Asiasta on annettu seuraava lausunto:

- perustuslakivaliokunta PeVL 5/2024 vp

#### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- liikenneneuvos Risto Saari, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Yrsa Nyman, oikeusministeriö
- budjettineuvos Panu Kukkonen, valtiovarainministeriö
- johtava asiantuntija Une Tyynilä, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Juuso Kummala, Väylävirasto
- lakimies Marko Sillanpää, Rautatiealan sääntelyelin
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- toimitusjohtaja Antero Alku, Suomen Lähijunat Oy
- johtaja Jyrki Peisa, Metsäteollisuus ry
- professori Juha Raitio, Helsingin yliopisto
- professori Jukka Snell, Turun yliopisto
- professori Emilia Korkea-aho

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- North Rail Oy
- Rakennusteollisuus RT ry
- Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- Suomen Satamat ry
- Yhteinen Toimialaliitto ry

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

### HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi raideliikennelakia ja liikenteen palveluista annettua lakia.

Raideliikennelakiin tehtävistä muutoksista tärkein olisi se, että ratamaksun perusmaksua voitaisiin korottaa investointiperusteella enimmillään viisinkertaiseksi voimassa olevan ratamaksun perusmaksuun nähden. Ehdotetun muutoksen tavoitteena on saada ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta nykyistä toimivampi rahoituskeino rataverkon investointien rahoituksessa.

Lisäksi lakiin tehtäisiin muutoksia, joita Euroopan komissio on esittänyt niin sanotun Pilot-kyseilyn yhteydessä, kun se on tarkistanut Euroopan unionin neljännen rautatiepaketin säädösten täytäntöönpanoa Suomessa. Nämä muutokset liittyvät muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden raideliikennelain mukaisten toimijoiden tehtäviin ja vastuisiin. Lakiin tehtäisiin lisäksi eräitä teknisluonteisia tarkistuksia, jotka on havaittu tarpeellisiksi lain soveltamisen aikana. Tällaisia olisivat muun muassa muutokset ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijan velvoitteisiin, muutokset liikkuvan kaluston käyttöönottoon liittyviin säännöksiin sekä muutokset kalustoyksikön kunnossapitovaatimuksiin.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtävät muutokset ovat tarkennuksia rautatieyritykseltä edellytettävään toimilupaan ja sen hallintaan. Toimilupaa edellytettäisiin aina rautatierajaliikenteessä toimivalta yritykseltä, joka vastaanottaa kalustoyksiköt toisen valtion rautatieyritykseltä tai luovuttaa ne takaisin tälle. Ehdotettu muutos vastaisi sitä, mitä Suomen ja Venäjän välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyssä sopimuksessa on sovittu. Lisäksi rautatieyrityksen olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos sen omistajuus muuttuu tai sen liikkeenjohtotehtävissä työskentelevät henkilöt vaihtuvat, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeudelliset edellytykset tarkistaa, että uudet omistajat ja liikkeenjohtotehtävissä työskentelevät täyttävät toimiluvan myöntämistä koskevat edellytykset. Myös Liikenne- ja viestintäviraston toimiluvan valvontaan liittyviä valtuuksia esitetään muutettavaksi niin, että ne vastaisivat nykyistä paremmin Euroopan unionin lainsäädännön vaatimuksia.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2024.

### VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

(1) Hallituksen esityksessä on pitkälti kyse siitä, että kansallinen lainsäädäntö saatetaan vastamaan EU-oikeutta erityisesti ratamaksun perusmaksun osalta.

(2) Hallituksen esityksen käsittelyn aikana on tuotu esiin huoli ratamaksun perusmaksun mahdollisten korotusten vaikutuksista investointeihin ja sitä kautta matkustus- ja kuljetuskustannuksiin. On esitetty huoli siitä, että raidematkustamisen kustannusten nousu voi hidastaa liikenteen puhdasta siirtymää ja että logististen kustannusten nousu voi vaikuttaa kielteisesti Suomen kilpailukykyyn. Saadun selvityksen mukaan tällä hetkellä ei ole suunnitteilla investointihankkeita, joita suunnitellaan rahoitettavan korotetulla perusmaksulla. Tämän lisäksi valtion talousarvio ohjaa

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

raideliikenteen investointeja, ja sitä kautta eduskunta voi vaikuttaa perusmaksun korotustarpeeseen.

(3) Valiokunta pitää esitystä tarpeellisena ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta on saanut perustuslakivaliokunnan lausunnon PeVL 5/2024 vp, jonka perusteella valiokunta esittää 1. lakiehdotuksen hyväksymistä muutettuna. Valiokunta korostaa raideliikenteen merkitystä osana kestävästä liikennejärjestelmästä ja pitää tärkeänä, että valtioneuvosto seuraa ratamaksulainsäädännön vaikutuksia ja varmistaa raideliikenteen kehittämisen ja ylläpidon edellytykset.

### VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

#### *1. lakiehdotus. Laki raideliikennelain muuttamisesta*

**140 §. Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset.** Valiokunta toteaa, että rautatiemarkkinadirektiivi ei aseta minkäänlaista kattoa ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Euroopan komissio on tältä osin todennut, että se ymmärtää Suomen valtiosääntöoikeudesta tulevan tarpeen asettaa yleiset puitteet maksukorotuksen suuruudelle, mutta raideliikennelain 140 §:n voimassa oleva korotusmahdollisuus on liian rajoittava, jotta tällaisella korotuksella rataverkon haltija voisi rahoittaa rataverkon välttämättömiä investointeja.

Perustuslakivaliokunta on liikenne- ja viestintävaliokunnan pyynnöstä antanut asiasta lausunnon PeVL 5/2024 vp. Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt huomiota siihen, että ehdotetun perusmaksun korotuksen määrittelyn perusteita ei laissa kiinnitetä mihinkään edellytykseen. Laissa mahdollistetaan myös korotuksen enimmäismäärän ylittäminen, jonka aineellisia perusteita tai enimmäismäärää ei kuitenkaan määritellä laissa. Säännökseen sisältyvä velvollisuus perustella tällainen korotus ei sisällä tai edellytä rajoituksia maksun enimmäismäärään.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan on perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan tarkkaan selvittävä asiaan soveltuvan EU-oikeuden sisältö ja EU-oikeuden on sen mahdollistaessa muutettava sääntelyä siten, että ratamaksun perusmaksun korotuksen suuruuden yleisistä perusteista säädetään laissa. Jollei hallituksen esityksessä ehdotettua sääntelyratkaisua ole kaikilta osin EU-lainsäädännössä edellytetty, tällainen muutos on edellytyksenä sille, että 1. lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan EU-oikeus mahdollistaa sen, että kansallisella lailla säädetään niistä yleisistä periaatteista, joiden mukaisesti investointiperusteisesta korotuksesta päätetään. Ehdotonta enimmäisrajaa maksun korotukselle ei ole saadun selvityksen mukaan kuitenkaan mahdollista kansallisesti säätää. EU-tuomioistuimen Intertanko-tapauksessa todetaan: ”Oikeusvarmuuden yleinen periaate, joka on yhteisön oikeuden peruseriaate, edellyttää erityisesti, että säännösten on oltava selviä ja täsmällisiä, jotta oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksista ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin.”<sup>1</sup> Valiokunnan saaman selvityksen mukaan mahdollisia ovat täten esimerkiksi hallituksen esitystä tiukemmat perusteluvollisuuteen liittyvät vaatimukset, jotka lisäävät maksujen tarkkarajaisuutta ja ennakoitavuutta.

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

Valiokunta täsmentää tämän vuoksi pykälää perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla. Pykälän 5 momenttia muutetaan siten, että sääntelystä käy selvästi ilmi edellytykset perusmaksun korottamiselle, ja 6 momenttia siten, että korotuksen suuruutta ja siihen liittyviä menetelmiä täsmennetään.

Valiokunta täsmentää 5 momenttia siten, että perusmaksua voidaan periä pitkän aikavälin kustannusten kattamiseksi. Korotetun perusmaksun edellytyksinä mainitaan, että korotuksen on oltava välttämätön investointihankkeen toteuttamiselle ja että investointihankkeen on lisättävä tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta.

Valiokunta kohdistaa 6 momentissa kirjallisen perusteluvelvoitteen sekä korkeintaan viisinkertaiseen korotukseen että sen ylittävään korotukseen. Rataverkon haltijan on perusteltava ylittävä korotus sen välttämättömyydellä investointihankkeen toteuttamiseksi. Tämän lisäksi perusteluis-ta tulee ilmetä, mitä vaikutuksia korotuksella on kyseistä rataverkon osaa käyttäviin rautatieliikenteen harjoittajiin ja näiden asiakkaisiin.

**185 §. Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito.** Sääntelyelin on esittänyt raideliikennelain 185 §:ään lisäyksen siitä, että myös rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta esitettävät erilliset tuloslaskelmat ja taseet olisi julkaistava erillisinä. Valiokunta on tämän vuoksi lisännyt maininnan tästä pykälän muotoiluun.

### VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

*Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 95/2023 vp sisältyvän 2. lakiehdotuksen.*

*Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 95/2023 vp sisältyvän 1. lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)*

---

1 C-308/06 Intertanko (2008) ECR-I-4057 kohta 69 ja vastaavasti C-110/03 Belgia v. komissio (2005) ECR I-2801, kohta 30

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

### Valiokunnan muutosehdotukset

#### 1.

## Laki

### raideliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* raideliikennelain (1302/2018) 6 §:n 3 momentti, 15 §:n 1 momentin 6 kohta, 26 §:n 1 momentti, 29—31 §, 74 §:n 2 ja 4 momentti, 79 §, 123 §:n 1 momentti, 138 §:n 2 momentti, 140 §, 185 §:n 2 ja 3 momentti ja 186 a §, sellaisina kuin niistä ovat 30 ja 79 § osaksi laissa 1254/2020, 31 §, 74 §:n 4 momentti ja 186 a § laissa 1254/2020 ja 140 § osaksi laissa 476/2022, sekä

*lisätään* 15 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 476/2022, uusi 7 kohta ja 2 momentti, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyvät 3 ja 4 momentiksi, sekä 171 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1507/2019, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

#### 6 §

*Rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja muiden toiminnanharjoittajien vastuu turvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa*

---

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sekä valmistajien, huoltopalvelujen tarjoajien, kalustoyksikön haltijoiden, palvelujen tarjoajien, hankintayksiköiden, liikenteenharjoittajien, lähettäjien, vastaanottajien, kuormaajien, purkajien, täyttäjien ja tyhjentäjien ja muiden toiminnanharjoittajien, joiden toiminta vaikuttaa rautatiejärjestelmän turvallisuuteen, on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä muiden kanssa yhteistyössä ja varmistettava, että niiden toimittamat osajärjestelmät, lisävarusteet ja materiaalit ja niiden tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien säännösten ja määräysten mukaisia, jotta kyseisiä tuotteita tai palveluja voidaan käyttää turvallisesti rautatiejärjestelmässä.

---

#### 15 §

*Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta*

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

---

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

6) rataan kuuluvia ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmiä ja viraston on varmistettava niiden vaatimustenmukaisuus;

7) tämän lain sekä sen nojalla annettujen asetusten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.

Liikenne- ja viestintäviraston on käytettävä rautatieliikenteen harjoittajaan ja rataverkon haltijaan kohdistamansa valvonnan aikana hyväksi niitä tietoja ja asiakirjoja, joita se on saanut käyttöönsä, kun rautatieliikenteen harjoittaja on hakenut 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta ja rataverkon haltija 25 §:ssä tarkoitettua turvallisuuslupaa.

---

### 26 §

#### *Turvallisuusluvan myöntäminen*

Jos hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille 10 ja 11 §:ssä säädetty vaatimukset ja hakija osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillään voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuuslupa. Turvallisuuslupa on voimassa viisi vuotta. Myöntämällään turvallisuusluvalla Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne menettelyt, joihin rataverkon haltija on ryhtynyt rataverkkoa koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseksi.

---

### 29 §

#### *Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen*

Jos 3 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityisraiteen haltija valitsee tässä luvussa tarkoitettun ilmoitusmenettelyn 25 §:ssä tarkoitettua turvallisuusluvan sijasta, yksityisraiteen haltijan on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä erikseen jokaisesta yksityisraiteen haltijan hallinnoimasta raiteistokokonaisuudesta. Jos kyseessä on uusi yksityisraiteen haltija, sen on tehtävä ilmoitus viimeistään kaksi kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Yksityisraiteen hallintaa koskevassa ilmoituksessa on oltava yksityisraiteen haltijan nimi ja yhteystiedot. Ilmoitukseen on liitettävä kirjallinen kuvaus turvallisuuden hallintajärjestelmästä, jolla ilmoittaja osoittaa voivansa varmistaa turvallisen yksityisraiteen hallinnan ja käytön. Yksityisraiteen haltijan on ilmoitusta tehdessään vakuutettava, että sen toiminta täyttää 30 ja 31 §:ssä säädettyt yksityisraiteen hallintaa koskevat vaatimukset.

Yksityisraiteen haltijan on viipymättä ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös yrityksen yhteystiedoissa tapahtuvista muutoksista sekä toiminnan lopettamisesta.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

### 30 §

#### *Turvallisuuden hallintajärjestelmä*

Tässä luvussa tarkoitettun yksityisraiteen haltijan on ylläpidettävä turvallisuuden hallintajärjestelmää 10 §:ssä tarkoitettun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta. Yksityisraiteen haltijan on kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässään:

- 1) toimintaympäristö ja toiminnan laajuus;
- 2) organisaatio ja vastuunjako;
- 3) kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta;
- 4) rataverkon suunnittelun, rakentamisen, käyttöönoton ja kunnossapidon varmistamista koskevat menettelyt;
- 5) menettelyt ja yhteistyö, joilla varmistetaan turvallinen liikennöinti ja muu turvallinen toiminta raiteistolla;
- 6) omavalvonnan menettelyt.

Turvallisuuden hallintajärjestelmän keskeisistä menettelyistä on tiedotettava yksityisraiteen haltijan rautatiejärjestelmän parissa toimivalle henkilöstölle sekä rautatiejärjestelmän toimintoihin liittyville sidosryhmille. Yksityisraiteen haltijan toimitusjohtaja, muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö tai näiden nimeämä henkilö vastaa turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä.

### 31 §

#### *Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset*

Yksityisraiteen haltija vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen. Yksityisraiteen haltijan on tehtävä yhteistyötä yksityisraiteella toimivien tahojen kanssa rautatiejärjestelmän turvallisen käytön varmistamiseksi.

### 74 §

#### *Sertifiointielin ja kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi*

---

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön tai erillisen kunnossapitotoiminnon sertifiointia haetaan ETA-valtion toimivaltaiselta sertifiointielimeltä. Sertifiointielimenä Suomessa toimii Liikenne- ja viestintävirasto ja sertifiointitehtävään erikseen akkreditoitu elin.

---

Tässä pykälässä tarkoitettua sertifiointia ei vaadita sellaiselta kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, joka toimii rautatieliikenteen harjoittajana ja jonka vastuulla olevia kalustoyksiköjä käytetään ainoastaan museoliikenteessä tai vaihtotyössä. Näiden toimijoiden on osoitettava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään liikkuvan kaluston kunnossapitoa koskevat menettelyt kalustoyk-

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

siköiden kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmää koskevista yksityiskohdaisista säännöksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/779779/2016/EU mukaisesti sertifiointia lukuun ottamatta.

---

### 79 §

#### *Liikkuvan kaluston käyttöönotto*

Kalustoyksikölle, joka ei kuulu liikkuvan kaluston osajärjestelmiä koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalaan, on haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, ennen kuin sitä voidaan käyttää rataverkolla.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä käyttöönottolupa tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on saatu hakijalta.

Käyttöönottolupaan on sisällytettävä tiedot:

- 1) kalustoyksikön haltijasta tai omistajasta;
- 2) kalustoyksikön käyttöalueesta;
- 3) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 4) kalustoyksikön kunnossapidosta.

Jos kalustoyksikköä käytetään vain 18 §:n 2 momentin mukaisella suljetulla alueella, kalustoyksiköltä ei vaadita käyttöönottolupaa tai 11 luvun mukaista markkinoillesaattamislupaa.

Kalustoyksikölle, jolla on jo käyttöönottolupa, on haettava uusi käyttöönottolupa, jos luvan perusteena olevat tiedot muuttuvat kalustoyksikköön suunniteltujen muutosten johdosta tai suunnitelluilla muutoksilla on kielteisiä vaikutuksia asianomaisen kalustoyksikön yleiseen turvallisuustasoon.

Ennen kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakemista hakija voi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle suunnitelman kaluston valmistamisesta, parantamisesta tai uudistamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lausunnon suunnitelmasta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettulle kalustoyksikölle asetettavista vaatimuksista.

### 123 §

#### *Kiireellinen ratakapasiteetti*

Ratakapasiteetin hakija voi hakea rataverkon haltijalta kiireellistä ratakapasiteettia myös muussa kuin 117 §:n 1 momentissa säädettyssä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädettyssä määräajassa, jos hakija tarvitsee ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Museoliikenteen harjoittajan hakemus ratakapasiteetista käsitellään aina kiireellisenä. Rataverkon haltijan on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkempia säännöksiä kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

---



## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

138 §

### *Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen*

Rataverkon haltijan hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 140 §:n 5 momentissa tarkoitettua rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi perittyä ratamaksun perusmaksun korotusta. Rataverkon haltija ei saa asettaa sellaisia maksuja, jotka ovat EU-lainsäädännön, tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastaisia.

140 §

### *Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset*

Rataverkon haltija voi kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentämiseen myöntämällä alennuksia vähän melua aiheuttavalle junakalustolle ja melua rajoittavan jarruteknologian jälkiasennusta varten. Rataverkon haltija voi myös kannustaa eurooppalaisen junien automaattisen kulunvalvonnan standardin mukaisen järjestelmän käyttöön ottamista ratamaksusta myönnettävällä alennuksella. Rataverkon haltija voi myös tehdä ratamaksun perusmaksuun korotuksia tässä momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön määräaikaisia ratamaksun alennuksia uuden rautatieliikenteen kehittämiseksi tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään vähäliikenteisiä ratoja. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava yhdenmukaisia alennusjärjestelmiä. Alennukset on myönnettävä tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille ja ne saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään kyseiseltä rataverkon osalta.

Jos rataverkon osa on kokonaisuudessaan tai tiettyinä aikoina ylikuormitettu, rataverkon haltija saa periä kyseisellä rataverkon osalla korotettua ratamaksua. Korotetulla ratamaksulla rataverkon haltijan on katettava ylikuormituksen poistamisesta aiheutuvat kustannukset.

Edellä 1—3 momentissa tarkoitettujen perusmaksun alennukset tai korotukset ovat korkeintaan 80 prosenttia perusmaksun tasosta. Jos 1 ja 3 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttaminen kuitenkin edellyttää tätä suurempaa ratamaksun korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä ratamaksun korotus kirjallisesti. Perustelusta on käytävä ilmi, miksi rataverkon haltija käyttää ratamaksun perusmaksun korotuksia alennusten sijasta 1 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusteluista on myös käytävä ilmi ne toimenpiteet, joihin rataverkon haltija ryhtyy 3 momentissa tarkoitettua ylikuormituksen poistamiseksi, ja ajanjakso, jolta korotettua maksua peritään.

Rataverkon haltija saa periä korotettua ratamaksun perusmaksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. ~~Investointikustannusten kattamiseksi perittävää korotettua ratamaksun perusmaksua~~ Rataverkon haltija voi periä korotettua ratamaksun perusmaksua investointihankkeen pitkän aikavälin kustannusten kattamiseksi, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- 1) korotuksen on oltava välttämätön investointihankkeen toteuttamiseksi;
- 2) investointihankkeen on lisättävä tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta.

Edellä 5 momentissa tarkoitettu investointikustannusten kattamiseksi perittävä korotettu ratamaksun perusmaksu saa olla korkeintaan viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perus-

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

maksuun nähden. Jos investointikustannusten kattaminen kuitenkin edellyttää tätä suurempaa korotusta, Rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä investointikustannusten kattamiseksi perittävä ratamaksun perusmaksun korotus kirjallisesti. Jos investointikustannusten kattaminen välttämättä edellyttää yli viisinkertaista korotusta voimassa olevaan ratamaksun perusmaksuun nähden, kirjallisista perusteluista on käytävä ilmi erityisesti se, millä perusteilla korkeampi ratamaksun korotus on välttämätön investointihankkeen toteuttamiseksi ja mitä vaikutuksia korotuksella on kyseistä rataverkon osaa käyttäviin rautatieliikenteen harjoittajiin ja näiden asiakkaisiin.

Rataverkon haltijan on ennen tässä pykälässä tarkoitettujen alennusten ja korotusten käyttöön ottamista kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät alennuksen tai korotuksen piiriin kuuluvalla rataverkolla ja kyseisellä rataverkolla liikennöimään pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita sekä sääntelyelintä ja liikenne- ja viestintäministeriötä.

171 §

### *Varautuminen*

---

Jos 132 §:n 2 ja 3 momentissa ja 133 §:ssä tarkoitettu kriittinen palvelupaikan ylläpitäjä on muu kuin 1 momentissa tarkoitettu rataverkon haltija, liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai toiminnanharjoittaja, myös sen on arvioitava toimintaansa liittyviä riskejä ja mahdollisia häiriötilanteita ja varauduttava niihin kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin 2008/114/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2557 mukaisesti.

---

185 §

### *Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito*

---

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan ja eriyttämislaskelmissaan noudatettava asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Nämä tuloslaskelmat ja taseet on myös julkaistava erillisinä. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet, jotka on julkaistava erillisinä. Julkisine palveluina tarjottaviin rautateiden henkilöliikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava erikseen palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

Rautatieyrityksen on toimitettava 2 momentissa tarkoitettut tuloslaskelmat ja taseet sekä pyydettyessä muut rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VIII mukaiset tilinpäätöstiedot sääntelyelimelle, joka valvoo sitä, että rautatieyritysten kirjanpidossa on noudatettu toimintojen kirjanpidollista eriyttämistä sekä sitä, että julkista tukea ei siirretä toisen liiketoiminnan tukemiseen eikä jonkin toiminnan tuloilla ole katettu muun liiketoiminnan kuluja. Jos sääntelyelin katsoo, että se ei voi riittävällä tavalla valvoa rautatieyrityksen kirjanpitoa ja 2 momentissa tarkoitettua kirjanpi-

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

dollista eriyttämistä, rautatieyrityksen on toteutettava sääntelyelimen edellyttämät muutokset toimintojen eriyttämisessä ja niiden kirjanpidossa.

186 a §

### *Rekisteri rataverkon haltijoista*

Liikenne- ja viestintävirasto pitää rataverkon haltijoita koskevaa rekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille tämän lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään rataverkon haltijan nimi sekä yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen apu-toiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot, muut rataverkon haltijan 25 §:n 2 momentissa tarkoitettussa turvallisuuslupahakemuksessa tai 29 §:ssä tarkoitettussa ilmoituksessa annetut tiedot sekä keskeiset tiedot huoltovarmuuskriittisistä rataverkon haltijoista.

Rekisteriin on merkittävä myös tiedot Liikenne- ja viestintäviraston 52 ja 78 §:n nojalla myöntämistä kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottoluvista sekä 57 §:n nojalla myöntämistä rakentamisaikaisista käyttöluvista. Rekisteriin merkitään luvanhaltijan nimi, yritys- tai yhteisötunnus sekä osoite- ja muut yhteystiedot.

Rataverkon haltijan on toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisen tavoista.

Rekisteriin tallennettavien tietojen säilyttämisessä ja tietojen poistamisessa rekisteristä noudetaan liikenteen palveluista annetun lain 224 §:ää.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_ .

2.

## **Laki**

### **liikenteen palveluista annetun lain 53 ja 57 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 53 §:n 5 momentti ja 57 §, sellaisina kuin ne ovat, ensin mainittu laissa 1255/2020 ja viimeksi mainittu laeissa 301/2018, 984/2018 ja 371/2019, seuraavasti:

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

### 53 §

#### *Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset*

— — — — —

Jos rautatieyrittäjä liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 84 ja 85/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyrittäjä on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse toimilupaa. Toimilupa edellytetään kuitenkin yritykseltä, joka rautatierajaliikenteessä vastaanottaa kalustoyksiköt venäläiseltä rautatieyrittäjältä tai luovuttaa ne venäläiselle rautatieyrittäjälle Suomen rautatieraja-asemalla.

### 57 §

#### *Rautatieliikenteen toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen*

Rautatieyrittäjän toimilupa on voimassa niin kauan kuin rautatieyrittäjä täyttää tässä luvussa säädetyt edellytykset. Jos rautatieyrittäjän omistajuus kuitenkin muuttuu tai sen liikkeenjohtotehtävissä työskentelevät vaihtuvat, yrityksen on välittömästi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle näistä muutoksista, jotta virasto voi tarkistaa, että rautatieyrittäjän uusi omistaja ja sen liikkeenjohtotehtäviin nimetyt henkilöt täyttävät 54 ja 55 §:ssä säädetyt edellytykset. Saamansa ilmoituksen perusteella virasto voi edellyttää rautatieyrittäjältä tarvittavia lisätietoja.

Rautatieyrittäjän on aloitettava liikennöinti kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että liikennöinti saadaan aloittaa myöhemmin. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut liikennöintiä määräajassa tai on keskeyttänyt liikennöinnin yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, virasto voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

Jos rautatieyrittäjä aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle uusi hakemus tai viraston pyytämä lisäselvitys. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Viraston on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen. Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on aihetta epäillä, että rautatieyrittäjä ei täytä 54 §:ssä säädettyjä toimiluvan edellytyksiä, virastolla on oikeus tarkistaa toimiluvan edellytysten täyttyminen. Jos Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että toimiluvan edellytykset eivät täyty, viraston on ryhdyttävä 243 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin, jotta toimilupa voidaan pitää voimassa tai se perutaan.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle, jos se on muuttanut rautatieyrittäjälle myönnettyä toimilupaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## Valiokunnan mietintö LiVM 1/2024 vp

---

Helsingissä 4.4.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk  
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas  
jäsen Pekka Aittakumpu kesk  
jäsen Marko Asell sd  
jäsen Heikki Autto kok (osittain)  
jäsen Seppo Eskelinen sd  
jäsen Atte Harjanne vihr  
jäsen Petri Huru ps  
jäsen Aleks Jänntti kok  
jäsen Terhi Koulumies kok  
jäsen Sheikki Laakso ps  
jäsen Mats Löfström r  
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd  
jäsen Jani Mäkelä ps (osittain)  
jäsen Pinja Perholehto sd  
jäsen Anne Rintamäki ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker