

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

### **PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi raideliikennelakia ja liikenteen palveluista annettua lakia.

Raideliikennelakiin esitetään muutosta, jolla jatkettaisiin itäisen kansainvälisen liikenteen kaluston käyttömahdollisuutta kotimaan puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa vuoden 2028 loppuun asti. Voimassa oleva poikkeus sallii kaluston käytön Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa vuoden 2026 loppuun asti. Poikkeusmahdollisuuden jatkaminen olisi välttämätöntä, jotta yrityksillä olisi riittävästi aikaa hankkia Euroopan unionilainsäädännön vaatimukset täyttävää kalustoa riittävästi kotimaan puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin.

Raideliikennelakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin eräitä kaupunkiraideliikennettä koskevia muutoksia. Näistä tärkein olisi se, että Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi toimittaa uuden kaupunkiraideliikenteen rataverkon rakentamista koskeva suunnitelma silloin, kun uutta kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa suunnitellaan alueelle, jossa ennestään ei ole metro- tai raitiovaunuliikennettä. Ehdotetun muutoksen tavoitteena olisi, että turvallisuusnäkökohdat otettaisiin entistä paremmin huomioon kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelussa ja rakentamisessa. Voimassa olevan sääntelyn nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus vaikuttaa kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaan ja liikenteen harjoittajaan vasta siinä vaiheessa, kun nämä toimittavat turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä Liikenne- ja viestintävirastolle. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä toimitetaan yleensä vasta siinä vaiheessa, kun rataverkolla on tarkoitus käynnistää liikenne, ja tämä on monien ratkaisujen osalta varsin myöhäinen vaihe.

Lisäksi raideliikennelakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin eräitä muita teknisluonteisia tarkistuksia.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.4.2026.

## PERUSTELUT

### 1. Asian valmistelu ja tausta

#### 1.1 Tausta

Raideliikennelaki (1302/2018) tuli voimaan 1.1.2019. Raideliikennelailla pantiin kansallisesti täytäntöön laaja EU:n neljäs rautatiepaketti, joka sisälsi kuusi Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksymää säädöstä. Samalla huolehdittiin siitä, että kansallisella lainsäädännöllä pantiin kansallisesti täytäntöön kaikki aikaisempi ja edelleen voimassa oleva kansallista täytäntöönpanoa edellyttävä EU:n rautatielainsäädäntö. Raideliikennelailla kumottiin aikaisempi rautatielaki (304/2011) ja kaupunkiraideliikenteestä annettu laki (1412/2015).

Raideliikennelakiin tehtiin ensimmäiset muutokset lailla raideliikennelain muuttamisesta (1254/2020), joka tuli voimaan 1.2.2021. Tällä lailla muutettiin erityisesti kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiin liittyviä raideliikennelain säännöksiä Euroopan unionin rautatielainsäädännössä, jäljempänä *unionilainsäädäntö*, tapahtuneiden muutosten johdosta. EU:n neljännen rautatiepaketin nojalla annettujen komission täytäntöönpanoasetusten mukaisesti kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiin liittyviä tehtäviä siirtyi kansallisilta turvallisuus- ja rekisteröintiviranomaisilta Euroopan unionin rautatievirastolle. Vaikka uudet säädökset annettiin sellaisenaan ja suoraan sovellettavilla komission täytäntöönpanoasetuksilla, raideliikennelakiin oli tarpeellista tehdä eräitä muutoksia, jotta kansalliset säännökset eivät olisi ristiriidassa EU-asetusten kanssa.

Toisen kerran raideliikennelakia muutettiin lailla raideliikennelain ja lain väliaikaisesta muuttamisesta annetulla lailla (476/2022), joka tuli voimaan 22.6.2022. Tässä yhteydessä raideliikennelakiin lisättiin mm. kaksi uutta pykälää. Raideliikennelakiin lisätyssä uudessa lain 186 b §:ssä säädettiin siitä, miten rataverkolla voidaan liikkua sellaisella kalustolla, jolle ei ole myönnetty raideliikennelain mukaista kaluston markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Pykälän mukaista siirtolupaa voidaan käyttää kalustoyksikön yksittäistä siirtoa varten esimerkiksi silloin, kun ainoastaan yksityisraiteella käytettävän kalustoyksikkö tai metroliikenteen juna siirretään rataverkon kautta huolto- ja kunnossapitotöihin. Toisessa raideliikennelakiin lisätyssä uudessa 186 c §:ssä säädettiin niistä vaatimuksista, jotka koskevat erilaisia testi- ja pilottihankkeita. Tällaisia ovat esimerkiksi autonomisen junaliikenteen tai duoraideliikenteen kokeiluhankkeet sekä liikkuvan laboratorion tai muun kaluston käyttö rataverkolla radan testaukseen liittyvässä työssä tai sen edellyttämässä liikenteessä. Merkittävien lailla 476/2022 tehdyistä muutoksista oli kuitenkin raideliikennelain 80 §:n määräaikainen muutos, joka mahdollisti itäisen kansainvälisen liikenteen kaluston eli ns. OSJD/GOST-standardin<sup>1</sup> mukaisen kaluston käytön Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalivaununkuljetuksissa vuoden 2026 loppuun asti. Määräaikainen poikkeusmenettely tuli tarpeelliseksi sen jälkeen, kun Venäjä 24.2.2022 hyökkäsi Ukrainaan ja puutavaran ja osittain myös kemikaalien kuljetukset Venäjältä päättyivät EU:n ja Venäjän toisilleen asettamien pakotteiden johdosta. Poikkeusmenettelystä säädettäessä katsottiin, että vuoden 2026 loppuun mennessä metsä- ja kemianteollisuuden yrityksillä sekä rautatieyrityksillä olisi riittävästi aikaa hankkia EU-standardin mukaista kuljetuskalustoa Suomen sisäisiä kuljetuksia varten. Yritykset ovat kuitenkin todenneet, että poikkeusmenettelyä olisi tarvetta jatkaa vuoden 2028 loppuun asti, jotta puutavara- ja kemikaalikuljetuksia varten olisi saatu hankittua riittävästi EU-standardin mukaista kalustoa ja OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käytöstä voidaan luopua unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla. OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käyttöajan pidentäminen kahdella vuodella olisi myös pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaista, sillä hallitusohjelmaan on kirjattu tavoite ulkomaille rekisteröidyn kaluston pidempiaikaisesta käytöstä. Raideliikennelain 80 §:n 6 ja 7 momentin voimassaoloaikaa ja momenttien mukaista poikkeusmenettelyä esitetään siten jatkettavaksi kahdella vuodella tämän hallituksen esityksen mukaisella sääntelyllä.

Kolmannen kerran raideliikennelakia muutettiin lailla 253/2024, joka tuli voimaan 20.5.2024. Tässä yhteydessä tehtiin raideliikennelakiin mm. eräitä tarkistuksia, joita Euroopan komissio on esittänyt niin sanotun Pilot-kyselyn yhteydessä, kun se on tarkistanut Euroopan unionin neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen rautateiden turvallisuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 kansallista

<sup>1</sup> OSJD on rautatiekuljetusten yhteistyöjärjestö, jonka 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. GOST-standardilla tarkoitetaan OSJD:n puitteissa kehitettyjä ja hyväksytyjä rautatiejärjestelmää ja rautatiekalustoa koskevia teknisiä vaatimuksia, jotka kaluston on käytettävä, jotta sitä voidaan käyttää OSJD:n alueella rautatiekuljetuksissa.

täytäntöönpanoa Suomessa. Nämä muutokset liittyvät muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden raideliikennelain mukaisten toimijoiden tehtäviin ja vastuisiin. Merkittävin tässä yhteydessä raideliikennelakiin tehdyistä muutoksista oli lain 140 §:ään esitetty muutos ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta. Tehdyn muutoksen myötä ratamaksun perusmaksua voitaisiin korottaa investointiperusteella lähtökohtaisesti enimmillään viisinkertaiseksi voimassa olevaan ratamaksun perusmaksuun nähden.

Kaikkiin edellä mainittujen raideliikennelain muuttamista koskevien lakien rinnakkaislakeina on tehty muutoksia myös liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) raideliikennesäännöksiin koskien mm. raideliikenteen lupavaatimuksia.

Tällä hallituksen esityksellä tehtäisiin neljäs tarkistuskierrös raideliikennelakiin. Edellä jo mainitun OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käyttöä koskevan voimassaoloajan jatkamista vuoden 2028 loppuun asti koskevan muutoksen lisäksi raideliikennelakiin tehtäisiin muutoksia, jotka koskevat ennen kaikkea kaupunkiraideliikenteen harjoittamista. Samalla muutettaisiin myös eräitä liikenteen palveluista annetun lain kaupunkiraideliikennettä koskevia säännöksiä.

## 1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä tiiviissä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Hallituksen esitysluonnos oli lausuntokierroksella lausuntopalvelu.fi-sivuston kautta xx.x.-xx.x.2025. Tiivistelmä lausunnoista on esitetty hallituksen esityksen perustelujen luvussa 6. Lausuntopalaute.

## 2. Nykytila ja sen arviointi

Raideliikennelaki tuli voimaan 1.1.2019. Raideliikennelaille on pantu kansallisesti täytäntöön EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneet säädökset sekä kaikki sitä aikaisempi voimassa oleva rautatiealan unionilainsäädäntö. EU:n neljäs rautatiepaketti jakaantui niin sanottuun markkinaosaan sekä tekniseen osaan. Suomi oli yksi harvoista EU:n jäsenvaltioista, joka pani kansallisesti täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin ensimmäiseen asetettuun määräaikaan mennessä. Markkinaosan säädökset oli pantava kansallisesti täytäntöön 25.12.2018 mennessä ja teknisen osan säädösten ensimmäinen asetettu täytäntöönpanoaika oli 16.6.2019. Teknisen osan säädösten täytäntöönpanon osalta valtaosa jäsenvaltioista käytti hyväkseen mahdollisuutta pidentää kansallista täytäntöönpanoaikaa 16.6.2020 saakka sekä edelleen Covid-19-pandemian johdosta annettua lisäaikamahdollisuutta 16.10.2020 saakka.

EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosaan sisältyvät seuraavat säädökset:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/2370 yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin (2012/34/EU) muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta, jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi*;

2) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/2338 asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta, jäljempänä *palvelusopimusasetuksen muutosasetus*; ja

3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/2337 yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisesta, jäljempänä *rautatieyritysten kirjanpitoasetus*.

EU:n neljännen rautatiepaketin tekninen osa koostuu seuraavista säädöksistä:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan unionin rautatievirastosta (EU) 2016/796, jäljempänä *EU-virastoasetus*;

2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EU) 2016/797, jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*;

3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (EU) 2016/798, jäljempänä *rautatieturvallisuusedirektiivi*.

Euroopan komissio ei ole vielä saattanut loppuun EU:n neljännen rautatiepaketin mukaisen kansallisen täytäntöönpanolainsäädännön tarkistusta Suomessa ja muissa EU:n jäsenvaltioissa. Komissio on kuitenkin lähettänyt 30.4.2021 Suomelle niin sanotun Pilot-kyselyn rautatieturvallisuudsdirektiivin täytäntöönpanosta. Suomi toimitti vastauksensa komissiolle rautatieturvallisuudsdirektiivin täytäntöönpanosta heinäkuussa 2021. Komissio lähetti helmikuussa 2023 lisäkysymyksiä rautatieturvallisuudsdirektiivin täytäntöönpanosta ja näihin lisäkysymyksiin Suomi vastasi 23.3.2023. Edellisen 20.5.2024 voimaan tulleen raideliikennelain muuttamista koskevan lain yhteydessä raideliikennelakiin tehtiin joitakin muutoksia, joita komissio oli nostanut esille Pilot-kyselyn yhteydessä. Komissio ei kuitenkaan ole vielä saattanut päätökseen EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyvien kolmen direktiivin kansallista täytäntöönpanoa, joten komissio voi edelleen vaatia muutoksia kansalliseen täytäntöönpanolainsäädäntöön.

Koska tällä hallituksen esityksellä on tarkoitus muuttaa erityisesti kaupunkiraideliikenteen säännöksiä, tässä luvussa esitetään myös lyhyt katsaus voimassa olevaan kaupunkiraideliikenteen sääntelyyn. Kaupunkiraideliikenteellä tarkoitetaan liikenteen palveluista annetun lain 59 §:ssä säädetyllä tavalla metro- ja raitiorataverkolla tapahtuvaa metro- ja raitiotieliikennettä, josta liikenteenharjoittajan on tehtävä ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Kaupunkiraideliikenteen harjoittaja voi olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö. Liikenteen palveluista annetun lain 7 luvussa säädetään kaupunkiraideliikenteen harjoittamiseen liittyvistä edellytyksistä. Raideliikennelain 21 luvussa taas säädetään kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallintaan liittyvistä edellytyksistä. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajalta edellytetään liikenteen palveluista annetun lain 64 §:n nojalla ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta raideliikennelain 158 §:n nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jotta liikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat arvioineet kattavasti kaikki toiminnan harjoittamiseen liittyvät riskit ja varautuneet niihin sekä vastuuttaneet toiminnot niin, että toiminta voidaan järjestää mahdollisimman turvallisella tavalla. Kaupunkiraideliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija on yleensä sama vastuutaho (kunnallinen liikennelaitos). Kaupunkiraideliikenteen sääntely liikenteen harjoittamisen ja rataverkon hallinnan näkökulmasta oli aikaisemmin keskitetysti laissa kaupunkiraideliikenteestä, mutta liikenteen palveluista annetun lain säätäminen johti kaupunkiraideliikenteen sääntelyn eriytymiseen, kun liikenteen harjoittamista koskevat säännökset siirrettiin lakiin liikenteen palveluista. Kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallintaa koskevat säännökset siirrettiin 1.1.2019 alkaen raideliikennelakiin ja samalla laki kaupunkiraideliikenteestä kumottiin.

Raideliikennelakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytetty kaupunkiraideliikenteen voimassa oleva sääntelykehys on rakennettu niin, että kaupunkiraideliikenteeseen sovellettaisiin kevennettynä kaikkein keskeisimpiä turvallisuuden kannalta olennaisia vaatimuksia kuin unionilainsäädännön nojalla sovelletaan rautatieliikenteeseen. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajalta ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta edellytettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmä on siten kevennetty versio rautatieliikenteen harjoittajalta ja rautatieliikenteen rataverkon haltijalta unionilainsäädännön nojalla edellytettävästä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Myös kaupunkiraideliikenteen harjoittajalta ja rataverkon haltijalta edellytettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmä on valmisteltava niin, että järjestelmä mitoitetaan ottaen huomioon toiminnanharjoittajan toiminnan luonne ja laajuus ja järjestelmässä on riittävällä tavalla varauduttu toimintaan liittyviin riskeihin. Kaupunkiraideliikenteen harjoittamiselta ei kuitenkaan edellytetä turvallisuustodistusta, eikä kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta turvallisuuslupaa, kuten edellytetään vastaavilta toimijoilta pääsääntöisesti rautatieliikenteessä.

Liikenteen palveluista annetun lain 62-66 §:ien ja raideliikennelain 156-158 ja 160 §:ien nojalla Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu valtuudet antaa tarkempia määräyksiä seuraavista asioista:

- liikenteen palveluista annetun lain 62 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen harjoittajan ilmoituksessa Liikenne- ja viestintävirastolle annettavista tiedoista;
- liikenteen palveluista annetun lain 63 §:n nojalla metro- ja raitiotieliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitiotieliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista;
- liikenteen palveluista annetun lain 64 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen harjoittajalta edellytettävästä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä;
- liikenteen palveluista annetun lain 65 §:n nojalla kuljettajan tehtäviä hoitavien kelpoisuutta ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein kuljettajan tehtäviä hoitavien on osoitettava kelpoisuutensa;
- liikenteen palveluista annetun lain 66 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen harjoittajan valmiussuunnitelman tarkemmasta sisällöstä ja suunnitelman laadinnasta;

- raideliikennelain 156 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan tekemässä ilmoituksessa Liikenne- ja viestintävirastolle annettavista tiedoista;
- raideliikennelain 157 §:n nojalla metro- ja raitiotieliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitiotieliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista;
- raideliikennelain 158 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta edellytettävästä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä;
- raideliikennelain 160 §:n nojalla kaupunkiraideliikennerekisteriin tallennettavista tiedoista.

Edellä mainittujen valtuutussäännösten nojalla Liikenne- ja viestintävirasto on antanut kaupunkiraideliikennemääräyksen (TRAFICOM/52247/03.04.02.00/2023), joka sisältää laintasoista sääntelyä yksityiskohtaisemmat määräykset kaupunkiraideliikenteen järjestelystä. Lisäksi raideliikennelain 171 §:n valtuuttamana Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä, joka koskee myös kaupunkiraideliikenteen valmius- ja varautumissuunnittelua.

Koska raitiotieliikenne tapahtuu pääsääntöisesti muun tieliikenteen rinnalla etenkin katu ympäristössä, raitiotieliikenteen ja muun tieliikenteen kohtaamista säännellään tieliikennelaille (729/2018). Tieliikennelaki ja sen nojalla annettu alemman asteinen sääntely sisältää säännökset mm. liikennemerkeistä, liikenteen valo-ohjauksesta ja muusta ohjauksesta, ajonopeuksista kohtaus- ja väistämismääräyksistä ja muista liikennesäännöistä. Tieliikennelain 70 §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä raitiovaunuliikenteelle tarkoitettuista muista kuin laissa säädettyistä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista. Kyseisen tieliikennelain säännöksen nojalla Liikenne- ja viestintävirasto on antanut liikenteenohjauslaitteita koskevan määräyksen (TRAFICOM/163546/03.04.03.00/2024), jossa määrätään myös raitiovaunuliikenteen liikennemerkeistä ja niiden teknisistä ominaisuuksista, jotta kaupunkiraideliikenteen laajentuessa liikennemerkit olisivat valtakunnallisesti yhdenmukaisia.

Valtion tie- ja ratahankkeissa hankearviointi on lakisääteinen vaatimus merkittävässä hankkeissa, mutta kuntien hankkeissa ei ole vastaavaa sääntelyä. Liikenne- ja viestintävirasto on lokakuussa 2023 julkaissut ohjeen kaupunkien metro- ja raitiotiehankeiden hankearviointiin. Ohjeen mukaan hankearvioinnin tulisi sisältää myös arvio vaikutuksista liikennejärjestelmän turvallisuudelle. Valtion ja kuntien välisissä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksissa vuosille 2024–2035 on Helsingin, Tampereen ja Turun seuduilla toimenpiteenä, että jatkossa kunnat noudattavat Liikenne- ja viestintäviraston ohjetta kaupunkiraidehankkeiden suunnittelussa. Tällä pyritään siihen, että jatkossa hankearviointitiedot erityyppisissä hankkeissa olisivat nykyistä paremmin vertailukelpoisia keskenään.

Metro- ja raitiotieliikennettä on viime aikoina laajennettu Helsingin kantakaupungin lisäksi myös laajemmin pääkaupunkiseudulle ja raitiotieliikenne alkoi elokuussa 2021 myös Tampereella. Raitiotieliikennettä suunnitellaan edelleen laajennettavaksi etenkin pääkaupunkiseudulla uusilla reiteillä. Kaupunkiraideliikenteen laajentuessa on myös tarvetta kehittää siihen kohdistuvaa sääntelyä, jotta jo kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa turvataan turvallinen ja sujuva liikenne.

Hallituksen esitykseen sisältyy myös raideliikennelain 80 §:n 6 ja 7 momenttia koskeva muutos niin, että itäisen kansainvälisen liikenteen kalustoa (ns. OSJD/GOST-kalustoa) voitaisiin käyttää puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa aina vuoden 2028 loppuun asti. Kuten edellä on todettu, lailla 476/2022 säädettiin voimassa olevasta poikkeuksesta, joka ulottuu vuoden 2026 loppuun asti. Metsä- ja kemianteollisuuden yrityksillä on kuitenkin ollut ongelmia hankkia riittävässä määrin EU-vaatimusten mukaista kalustoa vuoden 2026 loppuun mennessä, joten kesäkuussa 2022 voimaantullutta poikkeusta on syytä jatkaa vielä vuoden 2028 loppuun asti. Määräaikaisen poikkeuksen pidentämisestä vuoden 2028 loppuun asti on informoitu Euroopan komissiota. OSJD/GOST-kaluston käyttö Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa on toistaiseksi sujunut ilman suurempia ongelmia. Vaikka teollisuudella olisi halukkuutta käyttää kyseistä kalustoa pidempään. Suomi ei kuitenkaan EU:n jäsenvaltiona voi sallia OSJD/GOST-kaluston käyttöä pysyvämmän, koska Suomella ei ole unionilainsäädännössä sellaista poikkeusta, joka sallisi EU-vaatimuksista poikkeavan kaluston käytön pysyvämmän. EU:n rautatielainsäädäntöä pyritään kehittämään entistä harmonisoivampaan suuntaan niin, että nykyisistä kansallista säännöistä ja poikkeuksista pyritään eroon. Näin ollen komissio ei suostu siihen, että Suomi pyrkisi pysyvästi irrottautumaan unionilainsäädännön mukaisista kalustovaatimuksista, joihin se on voimassa olevassa lainsäädännössä sitoutunut täysimääräisesti.

### 3. Tavoitteet

Hallituksen esityksen tavoitteena on:

- täydentää kaupunkiraideliikenteen sääntelyä niin, että turvallisuusnäkökohdat otettaisiin huomioon jo rataverkon suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa sekä edistää kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta;
- jatkaa OSJD/GOST-standardin mukaisten puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitettujen kalustoyksiköiden käyttömahdollisuutta Suomen sisäisissä kuljetuksissa vuoden 2028 loppuun asti;
- tehdään eräitä tarkennuksia rautatieyrityksiltä edellytettävän toimiluvan peruutusta koskeviin säännöksiin sekä muita teknisluonteisia tarkistuksia raideliikennelainsäädäntöön.

#### 4. Ehdotukset ja niiden vaikutukset

##### 4.1 Keskeiset ehdotukset

Lailla 476/2022 raideliikennelain 80 §:ään lisättiin 6 ja 7 momentti, joiden mukaisesti OSJD/GOST-kaluston käyttö sallittiin Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa vuoden 2026 loppuun asti. Kyseiset raideliikennelain 80 §:n säännökset ovat väliaikaisesti voimassa 31.12.2026 saakka. Koska EU-vaatimusten mukaisen puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitettun kaluston hankinnan on katsottu vievän aikaisemmin oletettua enemmän aikaa, määräaikaista poikkeusta ja siten 80 §:n 6 ja 7 momenttien voimassaoloaikaa esitetään jatkettavaksi kahdella vuodella 31.12.2028 saakka. Määräajan pidentämisestä on informoitu myös komissiota. Komissio ei sinällään antanut muodollista hyväksyntää voimassa olevalle poikkeukselle, eikä se ole myöskään antanut sellaista määräajan pidentämiselle, koska Suomella ei ole voimassa olevassa unionilainsäädännössä myönnettyä poikkeusta käyttää EU-vaatimuksista poikkeavaa kalustoa muuhun kuin Suomen ja kolmannen maan (Venäjän) välisen kansainväliseen rautatieliikenteeseen. Komissio on siten katsonut, että sillä ei ole toimivaltaa myöntää Suomelle sellaista poikkeusta, joka sallisi Suomen poiketa EU:n kalustovaatimuksista, eikä Suomen poikkeus siten ole unionilainsäädännön mukainen. Komissio on kuitenkin ymmärtänyt Suomen metsä- ja kemianteollisuuden kärsimän kalustopulan poikkeusolosuhteissa, joka johtuu Venäjän 24.2.2022 käynnistämästä hyökkäyssodasta Ukrainaan. Näin ollen komissio on hiljaa hyväksynyt Suomen väliaikaisen poikkeuksen, mutta samalla edellyttänyt, että Suomi raportoi siitä, miten EU-vaatimusten mukaisen kaluston hankinta etenee, jotta Suomi voi mahdollisimman nopeasti palata täysimääräisesti noudattamaan Suomen ja siten EU:n sisäisissä kuljetuksissa unionilainsäädännön vaatimuksia täysimääräisesti. Siten poikkeuksen määräajan ulottaminen vuoden 2028 loppuun asti on ehdottomasti pisin mahdollinen määräaika, johon asti Suomi voi poiketa unionilainsäädännön mukaisista kalustovaatimuksista ilman, että komissio käynnistäisi rikkomusmenettelyn Suomea vastaan siitä, että se ei noudata EU-lainsäädännön mukaisia kalustovaatimuksia.

Kaupunkiraideliikenteen osalta esitetään raideliikennelakiin uutta 164 a §:ää, jonka mukaisesti kaupunkiraideliikenteen rataverkonhaltijan tai hankkeen toteuttajan olisi tehtävä ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle, kun sen on tarkoitus käynnistää kaupunkiraideliikenteen rataverkon uuden hankkeen rakentaminen alueelle, jossa ei ole ennestään kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa. Ilmoitukseen olisi liitettävä kaupunkiraideliikenteen rataverkon rakentamista tai kehittämistä koskeva suunnitelma ja turvallisuusarviointi. Suunnitelmasta on käytävä ilmi se, miten kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija on varautunut kyseisen raitiotien riskeihin hankkeen suunnittelu-, rakennus- ja käytönaikaisessa vaiheessa. Lisäksi suunnitelmasta on käytävä ilmi se, miten kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan on tarkoitus kehittää turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä niin, että kaupunkiraideliikenne voi käynnistyä rataverkolla turvallisella tavalla. Ilmoitukseen olisi myös liitettävä suunnitelman turvallisuusvaikutusten arviointi, josta olisi käytävä ilmi se, mitä vaikutuksia kaupunkiraideliikenteen rataverkon uuden radan rakentamisella tai jo käytössä olevan radan uudistamisella olisi turvallisuuteen. Kyseisten vaatimusten sisällyttäminen raideliikennelakiin on katsottu tarpeelliseksi, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi jo kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa riittävällä tavalla valvoa sitä, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija on varautunut erilaisiin riskeihin ja rataverkko voitaisiin aikanaan avata liikenteelle mahdollisimman turvallisella tavalla.

Kaupunkiraideliikenteestä esitetään raideliikennelakiin myös uutta 164 b §:ää, jonka mukaisesti pyrittäisiin paremmin varautumaan mahdollisiin kaupunkiraideliikenteen häiriötilanteisiin ja siihen, että tarvittavat toimenpiteet kaupunkiraideliikenteen palauttamiseksi normaaliksi toteutetaan mahdollisimman nopeasti ja tehokkaasti. Häiriötilanteista olisi myös jaettava matkustajille mahdollisimman nopeasti tietoa.

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan vastuulle lisättäisiin velvollisuus arvioida myös kyberturvallisuusriskejä. Tämä velvollisuus lisättäisiin kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan osalta raideliikennelain 157 §:n 1 momenttiin ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan osalta liikenteen palveluista annetun lain 63 §:n 1 momenttiin.

Liikenteen palveluista annetun lain 65 §:ssä täydennettäisiin kaupunkiraideliikenteen kuljettajan kelpoisuusvaatimuksia niin, että pykälään lisättäisiin velvoitteet siitä, että kuljettajan on suoritettava liikenteenharjoittajan ohjauksessa harjoittelu kaupunkiraideliikenteessä käytettävällä kalustolla. Lisäksi kaupunkiraideliikenteen harjoittajan olisi kuvattava ja otettava käyttöön kuljettajien kelpoisuutta ja sen ylläpitämistä koskevat menettelyt kaupunkiraideliikenteen harjoittajalta edellytettävässä turvallisuusjohtamisjärjestelmässä. Kuljettajien kelpoisuutta olisi myös seurattava ja sitä varten kaupunkiraideliikenteen harjoittajalla olisi oltava seurantajärjestelmä. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan vastuulla olisi se, että kuljettajien ammattitaito säilyy ja kuljettajat koulutetaan uuden käyttöön otettavan kaluston käyttöön.

Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain 57 ja 243 §:iin tehtäisiin eräitä tarkennuksia toimiluvan peruuttamista koskeviin säännöksiin.

## 4.2 Pääasialliset vaikutukset

Raideliikennelain 80 §:ään esitetty muutos mahdollistaisi sen, että OSJD/GOST-standardin mukaista puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitettua vaunukalustoa voitaisiin käyttää Suomen sisäisissä kuljetuksissa vielä vuoden 2028 loppuun asti eli kaksi vuotta pidempään kuin voimassa oleva sääntely sen mahdollistaa. Poikkeusmahdollisuutta koskevan määräajan pidentäminen on katsottu välttämättömäksi, jotta rautatieliikenteen harjoittajilla ja teollisuusyrityksillä olisi riittävästi aikaa hankkia EU-vaatimusten mukaista kalustoa puutavara- ja kemikaalikuljetuksia varten. Kun 22.6.2022 voimaan tulleella lailla säädettiin OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käyttömahdollisuudesta vuoden 2026 loppuun asti, lakia valmisteltaessa ja siitä säädetäessä arvioitiin, että 4,5 vuotta riittäisi toiminnanharjoittajille hankkia EU-vaatimusten mukaista kalustoa. Etenkin kemikaalikuljetuksiin tarkoitettujen säiliövaunujen hankinta on kuitenkin osoittautunut ennakoitua pidemmäksi prosessiksi, koska vaunujen ja niiden säiliöiden on täytettävä tiukat turvallisuusvaatimukset. Kaikkienensa myös Suomen EU-raidelevydestä poikkeava raidelevyys myös asettaa EU-vaatimusten mukaisen kaluston hankinnalle lisähaasteita, kun Suomen rataverkolle sopivaa käytettyä EU-vaatimusten mukaista kalustoa ei ole saatavilla ja uudet tilattavat vaunut tehdään tilauksesta pienenä valmistussarjana Suomen rataverkolle. Kaikkienensa kuitenkin muutoksen ansiosta rautatieyritykset ja teollisuusyritykset saavat lisäaikaa hankintoja varten ja tämä tuo osaltaan yrityksille myös jonkin verran kustannussäästöjä lähivuosille.

Raideliikennelain 80 §:ään lailla 476/2022 lisätty 7 momentti edellyttää, että liikenne- ja viestintäministeriö seuraa yhteistyössä sidosryhmien kanssa OSJD/GOST-kaluston käytön vaikutuksia rautatieturvallisuuteen, rautatieinfrastruktuuriin ja rautatiemarkkinoihin. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti lain tultua voimaan syyskuussa 2022 seurantatyöryhmän, johon ovat osallistuneet liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, rautatieyritykset, metsä- ja kemianteollisuuden yritykset ja näiden etujärjestöt, ammattiyhdistysliikkeen edustajat sekä Satamaliitto satamaraiteiden edustajana. Seurantatyöryhmän puitteissa ei ole havaittu, että OSJD/GOST-kaluston käyttö olisi aiheuttanut rautatieturvallisuuden heikentymistä. Rautatieyritykset ja muut toimijat ovat tottuneet OSJD/GOST-standardin mukaisten vaunujen liikennöintiin osana kansainvälistä rautatieliikennettä. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ovat myös päivittäneet turvallisuusjohtamisjärjestelmiään siltä osin kuin OSJD/GOST-standardin käyttö on laajentunut Suomen sisäisiin puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin.

Koska OSJD/GOST-standardin mukainen kalusto on sovitettu OSJD:n jäsenvaltioiden (Venäjän, IVY-maiden ja Baltian maiden) raidelevydellem (1520 mm) ja se poikkeaa Suomen raidelevydestä (1524 mm), kaluston käyttö rasittaa etenkin rataverkon vaihteita jonkin verran enemmän kuin Suomen rataverkolle tarkoitettua EU-vaatimusten mukaisen kaluston käyttöä. Kalustoa on käytetty jo aikaisemmin kansainvälisen liikenteen kuljetuksiin, mutta nykyisestä laajamittaisemmasta käytöstä kotimaan kuljetuksiin entistä laajemmalla rataverkon osalla ei kuitenkaan vielä kuluneelta runsaalta parilta vuodelta (2022-25) ole riittävästi seurantatietoa. Tois- taiseksi Väylävirasto ei kuitenkaan ole raportoinut, että kaluston käyttö olisi olennaisesti lisännyt rataverkon ja sen vaihteiden kulumista enempää kuin OSJD/GOST-kaluston aikaisempi käyttö kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen rataverkolla.

OSJD/GOST-standardin mukainen kalusto ei täytä EU-kalustolta vaadittavia meluvaatimuksia ja kalusto on EU-vaatimuksia meluisampaa. OSJD/GOST-kaluston on myös arvioitu aiheuttavan enemmän tärinää kuin EU-vaatimusten mukainen kalusto. Tärinää mahdollisesti aiheuttaa osaltaan se, että kalusto on sovitettu erilaiselle raidelevydellem.

Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käytön seurantaa yhteistyössä sidosryhmien kanssa myös jatkossa, kun kaluston käyttöä kotimaan kuljetuksissa jatkettaisiin vuoden 2028 loppuun asti. Jos seurantatyöryhmän puitteissa havaittaisiin ongelmia kaluston käytössä, korjaaviin toimenpiteisiin ryhdyttäisiin välittömästi ja tarvittaessa myös kaluston käyttömahdollisuutta voitaisiin rajoittaa tai poikkeusmahdollisuus voitaisiin tarvittaessa päättää kumota.

OSJD/GOST-kaluston käyttöä Suomen sisäisissä kuljetuksissa arvioitiin laajasti täydentävässä hallituksen esityksessä 57/2022 vp. Hallituksen esitykseen sisältyi erittäin kattava vaikutusarvio, jonka avulla pyrittiin arvioimaan kaluston käytön vaikutuksia turvallisuuteen, rautatieinfrastruktuuriin ja rautatiemarkkinoihin. Koska 22.6.2022 voimaan tullutta sääntelyä ei sisällöllisesti muutettaisi, vaan poikkeusmahdollisuuden määräaika esitetään ainoastaan jatkettavaksi kahdella vuodella vuoden 2028 loppuun asti, hallituksen esityksessä 57/2022 vp esitetty vaikutusarvio on edelleen validi sellaisenaan, eikä sitä tässä yhteydessä yksityiskohtaisesti toisteta.

Kaupunkiraideliikennettä koskevien säännösten tavoitteena olisi parantaa kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta niin, että etenkin kun uutta kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa suunniteltaessa turvallisuusnäkökohdat otettaisiin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus tarkistaa jo suunnitteluvaiheessa, että turvallisuusnäkökohdat ovat riittävällä tavalla otettu huomioon. Voimassa olevan sääntelyn nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus vaikuttaa uuden kaupunkiraideliikenteen rataverkon ja sillä käynnistettävän liikenteen turvallisuuteen vasta siinä vaiheessa, kun kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija ja rataverkolla liikenteen käynnistävä kaupunkiraideliikenteen harjoittaja antavat turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä virastolle sen tarkistusta varten. Rataverkko ja sillä toteutetut kiinteät rakenteelliset ratkaisut on kuitenkin jo tällöin tehty ja itse rataverkon järjestelyihin voidaan vaikuttaa lähinnä liikenteen ohjauksella ja nopeusrajoituksilla. Etenkin kun muun liikenteen keskelle sijoitetaan raitiovaunuliikennettä uusille alueille, joilla ei ennestään ole raitiovaunuliikennettä, on tärkeää kiinnittää jo mahdollisimman aikaisessa suunnitteluvaiheessa huomiota turvallisuusjärjestelyihin. Kun Tampereella alkoi raitiovaunuliikenne elokuussa 2021 ja Raide-Jokerin myötä Helsingissä ja Espoossa uusilla alueilla lokakuussa 2023, alkuvaiheessa tapahtui raitiovaunuliikenteen ja muun ajoneuvoliikenteen välillä joitakin peltikolareita, kun muu ajoneuvoliikenne ei ollut tottunut uusilla asuinalueilla raitiovaunuliikenteeseen ja sitä koskeviin liikennejärjestelyihin. Raitiovaunuliikenteen ja muun ajoneuvoliikenteen väliset onnettomuudet ovat olleet peltikolareita, eikä ne ole johtaneet kuolemisiin tai vakaviin henkilövahinkoihin. Lisäksi onnettomuuksien määrä on olennaisesti vähentynyt, kun raitiovaunuliikenteeseen on totuttu uusilla asuinalueilla.

Raitiovaunuliikenteen onnettomuudet tilastoidaan pääosin ajoneuvoliikenteen onnettomuuksiin. Raitiovaunuliikenteen ja kevyen liikenteen välisiä onnettomuuksia Helsingin kaupunki on tilastoinut vuodesta 2019 lähtien. Raitiovaunuliikenteen ja jalankulkijoiden välisten onnettomuuksien osuus kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista on ollut noin viisi prosenttia. Myös raitiovaunuliikenteen ja pyöräilijöiden välisten henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuus kaikista Helsingin kaupungin tilastoimista onnettomuuksista on ollut viiden prosentin luokkaa. Raitiovaunuliikenteen, kuten muunkin ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen väliset onnettomuudet ovat yleensä vakavampia ja niistä osa johtaa kuolemaan. Koska metroliikenne tapahtuu omalla suljetulla rataverkolla, metroliikenteessä tapahtuu harvoin henkilövahinkoihin ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ja ne ovat pääosin itsemurhia. Kaikkienensa kaupunkiraideliikenne ja siten myös raitiovaunuliikenne on erittäin turvallinen kulkumuoto, mutta etenkin raitiovaunuliikenteen turvallisuutta voitaisiin entisestään parantaa hyvällä suunnittelulla ja siihen ehdotetuilla säännösmuutoksilla pyritään. Tämä luonnollisesti vähentäisi jonkin verran kaupunkiraideliikenteen onnettomuuksista aiheutuvia vahinkoja ja kuluja niin kaupunkiraideliikenteen harjoittajalle kuin muille tieliikenteen käyttäjille mahdollisissa kohtamisonnettomuuksissa.

Ehdotetut säännösmuutokset lisäisivät Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista työtä jonkin verran, mutta ottaen huomioon, että kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa suunnitellaan, rakennetaan ja otetaan käyttöön asteittain ja sangen rajallisessa määrin kerrallaan, Liikenne- ja viestintävirasto kykenisi hoitamaan tehtävät ilman, että virastoon tarvitaan uusia ylimääräisiä henkilöstöresursseja.

## 5. Ehdotetun sääntelyn EU-oikeudenmukaisuus

### *Raideliikennelain 80 §: OSJD/GOST-kaluston käyttö Suomen sisäisissä kuljetuksissa*

Suomella ei ole voimassa olevassa rautatieliikenteen EU-sääntelyssä sellaista poikkeusta, että EU-vaatimuksista poikkeavia kalustoyksiköitä saisi käyttää Suomen ja siten EU:n sisäisessä liikenteessä. Suomella on siten voimassa olevan unionilainsäädännön nojalla oikeus käyttää OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa ainoastaan Suomen ja kolmannen maan (käytännössä siis Venäjän) välisiin suoriin kansainvälisiin kuljetuksiin. Kun lailla raideliikennelain muuttamisesta 476/2022 säädettiin määräaikaisesta poikkeuksesta käyttää OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa myös Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa 22.6.-31.12.2026 välisenä aikana, Suomi ilmoitti tästä unionilainsäädännöstä poikkeavasta määräaikaisjärjestelystä komissiolle maaliskuussa 2022 ja perusteli sitä Venäjän helmikuussa 2022 aloittamalla hyökkäyssodalla Ukrainaan, minkä johdosta lisäkalustoa tarvittiin ja tarvitaan edelleen Suomen sisäisiin kuljetuksiin korvaamaan Venäjältä tai Venäjän kautta tulevia kansainvälisen liikenteen rautateiden puutavara- ja kemikaalikuljetuksia. Koska unionilainsäädäntö ei kuitenkaan lähtökohtaisesti salli EU-vaatimuksista poikkeavan rau-



tatiekaluston käyttöä Suomen sisäisissä kuljetuksissa, komissio ei voinut keväällä 2022 antaa Suomelle virallista lupaa toimia unionilainsäädännön vastaisesti. Komissio kuitenkin ymmärsi Suomen kansallisen ”hätätilanteen”, eikä ole käynnistänyt Suomea vastaan rikkomusmenettelyä. Komissio kuitenkin antoi selkeästi ymmärtää jo keväällä 2022, että poikkeuksen pitää olla mahdollisimman lyhytaikainen ja sen aikana Suomessa toiminnanharjoittajien on hankittava korvaavaa EU-vaatimusten mukaista kalustoa puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin. Tämän vuoksi komissio on edellyttänyt, että Suomi säännöllisin määräajoin raportoi komissiolle, miten EU-vaatimusten mukaisen kaluston hankinta Suomessa etenee. Lisäksi komissio on edellyttänyt, että Suomi esittää arvion siitä, miten EU-vaatimuksista poikkeava OSJD/GOST-kalusto täyttää seuraavat edellytykset, joista säädetään yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 16 kohdassa:

- 1) kalustoyksiköiden käyttöön on turvattava kaikille rautatieyrityksille tasapuoliset edellytykset, eikä kalustoyksiköiden käytöstä aiheudu rautatiemarkkinoiden toimivuudelle häiriöitä;
- 2) kalustoyksiköiden käyttö ei saa vaarantaa rautatieturvallisuutta;
- 3) kalustoyksiköillä mahdollisesti tapahtuvat onnettomuudet EU:n (Suomen) alueella tutkii Suomen kansallinen onnettomuustutkintaviranomainen (Onnettomuustutkintakeskus OTKES), eikä niiden tutkintaa siirretä kolmannen maan toimivaltaisille viranomaisille;
- 4) kalustoon sovelletaan yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annetun kalustoyksiköiden yhteentoimivuuden teknisen eritelmän (ns. WAG TSI<sup>2</sup>) mukaisia vaatimuksia;
- 5) kalustoyksiköt eivät muodosta pysyvää kaksoisstandardia EU:n (ts. Suomen rautatiemarkkinoille) eli kalustoyksiköt palautetaan niiden rekisteröintimaahan ja poikkeusmenettelyn on oltava määräaikainen.

Edellä mainittujen vaatimusten osalta hallituksen esityksen (HE 58/2022 vp) perusteluissa on esitetty, että OSJD/GOST-kalusto täyttäisi riittävällä tavalla asetetut vaatimukset. Koska analyysi olennaisten vaatimusten täyttymisestä riittävällä tasolla sisältyy kyseisen hallituksen esityksen perusteluihin (luku 5. Ehdotetun sääntelyn EU-oikeudenmukaisuudesta), kyseisen hallituksen esityksen perusteluja ei tältä osin tässä toisteta. Edellä mainituista viidestä kohdasta ongelmallisina on neljännen kohdan vaatimus siitä, että OSJD/GOST-kalustoon on sovellettava yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annetun kalustoyksiköiden yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia vaatimuksia. Koska OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa ei ole valmistettu EU:n tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, se ei myöskään täytä yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annettuja kalustoyksiköiltä vaadittuja teknisiä vaatimuksia. Hallituksen esityksen perusteluissa kuitenkin todettiin, että OSJD-jäsenvaltioista tulevat kalustoyksiköt kuitenkin täyttäisivät 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. Näiden olennaisten vaatimusten täytyminen riittävällä tavalla varmistetaan sillä, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntää OSJD-jäsenvaltioista saapuville kalustoyksiköille käyttöönottoluvan vastaavalla tavalla kuin se jo nykyisellään myöntää kyseisille kalustoyksiköille käyttöönottoluvan 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 riittävällä tavalla olennaiset vaatimukset. Näin ollen samat kalustoyksiköt täyttäisivät lähtökohtaisesti olennaiset vaatimukset myös silloin, kun niitä käytettäisiin Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa. 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. Muilta osin EU-vaatimusten

---

<sup>2</sup> 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.

täyttymisestä tässä viitataan hallituksen esityksessä (476/2022) esitettyihin perusteluihin, eikä niitä tässä yhteydessä enää toisteta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on ollut syksyn 2023 ja kevään 2024 aikana yhteydessä komissioon ja tuonut esille sen, että rautatieyrityksillä ja teollisuusyrityksillä kestää aiemmin oletettua enemmän aikaa hankkia EU-vaatimusten mukaista puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitettua vaunukalustoa ja siksi Suomen on välttämätöntä jatkaa ajanjaksolle 22.6.2022-31.12.2026 säädettyä poikkeusta käyttää OSJD/GOST-kalustoa Suomen (ja siten EU:n) sisäisissä kuljetuksissa vielä kahdella vuodella aina vuoden 2028 loppuun asti. Koska voimassa oleva unionilainsäädäntö ei tällaista poikkeusmahdollisuutta sisällä, komissio ei edelleenkään ole voinut antaa virallista hyväksyntää sille, että Suomen lainsäädäntö ei ole sopusoinnussa EU:n rautatielainsäädännön kanssa. Komissio kuitenkin ymmärtää Suomen tilanteen, eikä toistaiseksi käynnistä Suomea vastaan rikkomusmenettelyä, kunhan määräajan pidennys käytetään hyväksi EU-vaatimusten mukaisen kaluston hankintaan. Suomen on lisäksi raportoiva EU-vaatimusten mukaisen kalustohankintojen etenemisestä ja viimeistään 1.1.2029 alkaen Suomi palaa täysimääräisesti soveltamaan unionilainsäädännön mukaisia kalustovaatimuksia.

### ***Kaupunkiraideliikennettä koskevat säännökset***

EU:n rautatielainsäädännön mukaiset direktiivit ja asetukset mahdollistavat sen, että jäsenvaltiot voivat jättää omalla muusta raideliikenteestä erillään toimivalla rataverkolla kulkevan kaupunki- ja esikaupunkiraideliikenteen unionilainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle. Näin ollen Suomessakaan ei sovelleta unionilainsäädännön mukaista rautatieliikennettä koskevaa sääntelykehystä kaupunkiraideliikenteeseen, vaan kaupunkiraideliikennettä eli metro- ja raitiovaunuliikennettä varten on kehitetty kansallisesti muusta rautatieliikenteen sääntelystä kevennetty lainsäädäntö, joka kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallinnan osalta sisältyy raideliikennelain 21 lukuun ja kaupunkiraideliikenteen harjoittamisen osalta liikenteen palveluista annetun lain 7 lukuun. Nyt tätä kansallista sääntelykehystä täydennettäisiin ehdotetulla tavalla niin, että raideliikennelain 21 lukuun sisällytettäisiin säännökset kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelusta ja rakentamisesta sekä toimenpiteistä kaupunkiraideliikenteen häiriötilanteissa. Myös lain 164 §:ään tehtäisiin muutos, jolla pykälän 1 momentista poistettaisiin säännös siitä, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta ja lain 159 §:ssä tarkoitettulta toiminnanharjoittajalta perittävä vuosimaksu peritään vain kertaalleen riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Muutoksella palattaisiin kumotun kaupunkiraideliikennelain 21 §:n mukaiseen muotoiluun ja näin ollen vuosimaksu perittäisiin siten kuin maksusta säädetään liikenne- ja viestintäministeriön valtion maksuperustelain (150/1992) nojalla vuosittain maksuista annettavan asetuksen mukaisesti.

Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain 65 §:ää täydennettäisiin kaupunkiraideliikenteen harjoittajaa koskevilla kelpoisuusvaatimuksilla. Ehdotetut säännökset olisivat linjassa voimassa olevan sääntelyn yleislinjan kanssa niin, että kaupunkiraideliikenteen sääntelyä kehitettäisiin vastaamaan rautatieliikenteen sääntelyä kuitenkin rautatieliikenteen EU-sääntelyä huomattavasti keveämmällä tavalla. Ehdotetuilla säännöksillä täydennettäisiin niitä sääntelyn aukkoja, joita kaupunkiraideliikenteen sääntelyssä on havaittu rautatieliikenteen sääntelyyn verrattuna.

## **6. Muut toteuttamisvaihtoehdot ja muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot**

OSJD/GOST-standardin mukaisen puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitettun kaluston käytön osalta vaihtoehdot ehdotetulle sääntelylle ovat olleet:

- nykyistä vuoden 2026 loppuun asti ulottuvaa poikkeusta ei enää jatketa, kun voimassa olevan lainsäädännön mukainen poikkeus kaluston käytölle päättyy;
- neuvotellaan EU-tasolla pidemmästä, mahdollisesti pysyvästä poikkeuksesta käyttää OSJD/GOST-kalustoa Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa.

Lailla 476/2022 raideliikennelain 80 §:ään tehty poikkeus käyttää OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa oli alun alkaenkin tarkoitettu määräaikaiseksi ja kertaluontoiseksi poikkeukseksi Venäjän Ukrainaa vastaan helmikuussa 2022 aloittamaa hyökkäyssotaa seuranneeseen tilanteeseen, jossa metsä- ja kemianteollisuus kärsi kalustopulasta, kun kansainvälisen liikenteen puutavarakuljetukset päättyivät ja myös kemikaalikuljetukset olennaisesti vähenivät. 22.6.2022-31.12.2026 ajanjaksolle säädetty poikkeus oli katsottu riittävän siihen, että rautatieyrityksillä ja teollisuusyrityksillä olisi riittävästi aikaa hankkia EU-vaatimusten mukaista kalustoa riittävästi Suomen sisäisiä rautatiekuljetuksia varten. Hyvin pian kuitenkin

80 §:ään tehdyn poikkeuksen tultua voimaan, liikenne- ja viestintäministeriölle alettiin teollisuuden taholta esittää vaatimuksia, että poikkeuksen tulisi olla pidempään voimassa ja poikkeuksesta pitäisi tehdä pysyvä. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmaan kesäkuussa 2023 oli myös kirjattu seuraavalla tavalla:

*Sallitaan ulkomaille rekisteröityjen vaunujen pysyvä käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä kilpailun edistämiseksi rautateillä.*

Hallitusohjelmakirjauksen johdosta ministeriö selvitti syksyllä 2023 ja edelleen keväällä 2024 mahdollisuuksia, että OSJD/GOST-kaluston poikkeusta jatkettaisiin ja mitkä olisivat unionilainsäädännön mukaiset edellytykset toteuttaa hallitusohjelman kirjaus kaluston pysyvämmästä käytöstä. Kuten edellä ehdotetun lainsäädännön EU-oikeudenmukaisuutta koskevassa luvussa 5 on todettu, OSJD/GOST-standardin mukainen kalusto ei täytä unionilainsäädännön mukaisia kaluston yhteentoimivuusvaatimuksia, eikä Suomella myöskään ole unionilainsäädännössä sellaista poikkeusta, joka sallisi tällaisen EU-vaatimuksista poikkeavan kaluston käyttöä Suomen (EU:n) sisäisissä kuljetuksissa. EU-lainsäädäntö sallii OSJD/GOST-kaluston käytön ainoastaan kansainvälisissä rautatiekuljetuksissa Suomen ja kolmannen maan (Venäjän) välillä. Teollisuusyritykset ovat esittäneet, että Suomi neuvottelisi komission kanssa pysyvästä poikkeuksesta unionilainsäädäntöön OSJD/GOST-kaluston käytöstä. Tällaista mahdollisuutta ei kuitenkaan ole, koska komissiolla on aloiteoikeus unionilainsäädännön valmisteluun, eikä se suunnittele uudistavansa EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältynyttä yhteentoimivuusdirektiiviä, joka sisältää kalustoyksiköiden markkinoille saattamista ja käyttöönottoa koskevat menettelyt ja luvat. Yhteentoimivuusdirektiivi uudistettiin kokonaisuudessaan osana EU:n neljättä rautatiepakettia ja direktiivi on EU:n jäsenvaltioissa pantu kansallisesti täytäntöön kokonaisuudessaan vasta lokakuuhun 2020 mennessä, jolloin direktiivin mukaisia vaatimuksia alettiin täysimääräisesti soveltaa. Lisäksi komissio on myös toteuttanut yhteentoimivuusdirektiivin nojalla komission asetuksina annettujen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien kokonaisuudistuksen. Jäsenvaltiot ovatkin korostaneet, että tällaisen ison kokonaisuudistuksen jälkeen pitäisi jäsenvaltioiden viranomaisille ja toimijoille antaa riittävästi aikaa uudistetun lainsäädännön käytännön toteutukseen ennen kuin uusia muutoksia tehdään unionilainsäädäntöön. Komissio ei muutenkaan ole halukas esittämään unionilainsäädäntöön sellaisia muutoksia, jotka johtaisivat harmonisointiin tähtäävän unionilainsäädännön eriytymiseen ja poikkeusten kasvuun, kun tavoitteena on päästä eroon enenevässä määrin voimassa olevista kansallisista säännöistä ja poikkeuksista. Lisäksi on muistettava, että unionilainsäädännön valmisteluprosessi komission aloitteen valmistelusta neuvoston ja Euroopan parlamentin säädösten hyväksyntään, niiden kansalliseen voimaansaattamiseen ja voimaantuloon kestää vähintään 8-16 vuotta. Kuten edellä on todettu, komissio ymmärtää nykyisessä tilanteessa Suomen kalustopulan ja tarpeen lisäaikaan EU-vaatimusten mukaista kalustoa varten, mutta komissio ei voi sallia sitä, että Suomi pysyvästi rikkoisi unionilainsäädännön vaatimuksia, eikä se siten suunnittele antavansa asiasta ehdotusta Euroopan parlamentille ja neuvostolle, joka mahdollistaisi OSJD/GOST-kaluston pysyvän käytön Suomen ja siten EU:n sisäisissä rautatiekuljetuksissa. Näin ollen EU-oikeuden näkökulmasta sellainen vaihtoehto ei ole mahdollinen, että OSJD/GOST-kaluston käytöstä tehtäisiin Suomessa pysyvää. Näin ollen ainoa mahdollinen vaihtoehto on ehdotetun mukainen ratkaisu, että 22.6.2022 voimaan tullutta määräaikaista poikkeusta jatketaan kahdella vuodella vuoden 2028 loppuun asti.

Kaupunkiraideliikenteen sääntelyn näkökulmasta vaihtoehtoja ehdotetulle sääntelylle ovat:

- jatketaan voimassa olevan sääntelyn puitteissa;
- kaupunkiraideliikenteen sääntely saatetaan mahdollisimman lähelle sitä, miten rautatieliikenteen rataverkkoa ja kelpoisuusvaatimuksia säädellään unionilainsäädännön mukaisella tavalla.

Raide-Jokerin raitiovaunuliikenteen alkaessa uutisoitiin useista peltikolareista raitiovaunujen ja muun ajoneuvoliikenteen välillä. Pääsääntöisesti kyse oli siitä, että raitiovaunuliikenteen laajentumiseen uusille asuinalueille ei ollut totuttu. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastossa tunnistettiin, että ratalain (110/2007) nojalla sillä on mahdollisuus tarkistaa rautatieliikenteen rataverkon yleis- ja ratasuunnitelma, mutta vastaavanlaista mahdollisuutta ei ole kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnitelmien osalta. Virastossa pidettiin tärkeänä, että kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden parantamiseksi olisi tärkeää, että myös

kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnitelmat saatettaisiin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa virastolle ja turvallisuusnäkökohdat voitaisiin ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa. Edellä on myös todettu, että unionilainsäädäntö mahdollistaa sen, että kaupunki- ja esikaupunkiraideliikenteen erilliset verkot suljetaan EU:n rautatielainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle. Suomessa on valittu käytäntö, että kaupunkiraideliikennettä säännellään kansallisesti, mutta sääntely on EU:n rautatielainsäädäntöä kevyempää. Näin ollen valitulla linjalla on tarkoituksenmukaista jatkaa ja siksi myös ehdotetun uuden sääntelyn osalta on päädytty ratkaisuun, että kaupunkiraideliikenteen sääntely myös kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnitelmien ja kelpoisuusvaatimusten osalta olisi rautatieliikenteen vastaavaa sääntelyä kevyempää, mutta kuitenkin sääntelyllä pyritään paikkaamaan sääntelyssä havaitut puutteet ja mallia otettaisiin mahdollisimman kevyellä tavalla vastaavasta rautatieliikenteen sääntelystä. Tämän vuoksi edellä mainitut vaihtoehdot ovat suljettu pois ja esitetään, että kaupunkiraideliikenteen sääntelyä täydennetään ehdotetulla tavalla.

## 7. Lausuntopalaute

Hallituksen esitys oli lausuntokierroksella lausuntopalvelu.fi-sivuston kautta xx.-xx.x.2025. Hallituksen esitykseen saatiin lausunnot seuraavilta tahoilta:

## 8. Säännöskohtaiset perustelut

### 8.1 Raideliikennelaki

**79 §. Liikkuvan kaluston käyttöönotto.** Pykälässä säädetään sellaisten liikkuvan kalustoyksiköiden käyttöönotosta, joka ei kuulu EU-lainsäädännön mukaisen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalaan. Pykälän 6 momenttiin on jäänyt Liikenteen turvallisuusvirasto, kun tehtävä kuuluisi Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto yhdistyivät vuoden 2019 alusta alkaen Liikenne- ja viestintävirastoksi. Näin ollen pykälän 6 momenttiin esitetään teknistä muutosta, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaisi lausunnon kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakijan toimittamasta suunnitelmasta koskien kaluston valmistamista, parantamista tai uudistamista. Pykälään ei esitetä muita muutoksia.

**80 §. Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt.** Kuten edellä on jo todettu, lailla 476/2022 pykälään lisättiin 6 ja 7 momentti, joita sovelletaan voimassa olevan lain mukaan 31.12.2026 saakka. Koska EU-vaatimusten mukaisen puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitettujen kaluston hankinta on osoittautunut vaativan enemmän aikaa kuin lakia 474/2022 säädettyä arvioitiin, nyt esitetään, että pykälän 6 ja 7 momenttien väliäikaista soveltamista jatkettaisiin kahdella vuodella 31.12.2028 saakka. Pykälän 6 ja 7 momenttia ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevan lain vastaaviin momentteihin verrattuna, mutta ehdotetun lain voimaantulosäännöksessä esitetään, että 80 §:n 6 ja 7 momentti olisivat väliaikaisesti voimassa 31.12.2028 saakka.

Vastaavalla tavalla kuin voimassa olevan lain 80 §:n 6 momentissa, myös nyt ehdotetussa 6 momentissa säädetäisiin, että OSJD-alueelle rekisteröityjä puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitettuja kalustoyksiköitä saisi käyttää myös Suomen sisäisiin puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin, 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. Momentin muotoilu takaisi jatkossakin sen, että ETA-jäsenvaltioiden yrityksiä kohdeltaisiin kuljetuksissa ja kalustoyksiköiden käytössä yhdenmukaisella tavalla. OSJD-kalustoyksiköiden käyttö olisi myös jatkossa rajattu vain puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin, koska näiden kalustoyksiköiden osalta todettiin akuutti pula keväällä 2022, kun Venäjä käynnisti hyökkäyssodan Ukrainaan ja EU:n pakotteiden ja Venäjän vastapakotteiden vuoksi kansainvälisen liikenteen puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tuli ongelmia ja kuljetuksia oli korvattava Suomen sisäisillä ja satamien ja tehtaiden ja muiden tuotantolaitosten välisillä kuljetuksilla. Keväällä 2022 selvitetiin myös OSJD-kaluston käyttötarvetta myös muihin kuin puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin ja tällaista tarvetta ei silloin ilmennyt tai sitä esitetty. Koska OSJD-kaluston käyttö rajattiin lain 476/2022 80 §:n 6 momentilla puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin ja tällaisena se myös komissiolle on esitetty Venäjän hyökkäyssotaa seuranneessa akuutissa kalustopulassa ja hätätilanteen ratkaisuna, ei momentin soveltamisalaakaan voida nyt laajentaa koskemaan uusia kuljetuseriä, vaan alkuperäisestä soveltamisalasta on pidettävä kiinni. Tämä on myös todettu komission ja liikenne- ja viestintäministeriön välisissä keskusteluissa, kun liikenne- ja viestintäministeriö on todennut komissiolle tarpeen siitä, että OSJD-kaluston käyttöä on jatkettava ennakoitua pidempään EU-kalustohankintojen viedessä aiemmin arvioitua enemmän aikaa.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin siitä, että liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä sidosryhmien kanssa OSJD-kaluston käytön vaikutuksia rautatieturvallisuuteen, rataverkkoon ja rautatiemarkkinoiden toimivuuteen ja ryhtyisi tarvittaviin toimenpiteisiin epäkohtien korjaamiseksi, jos kaluston käytöstä seuraisi ongelmia. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti syyskuussa 2022 seurantatyöryhmän, johon osallistuvat Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, rautatieyritysten edustajat, Metsäteollisuus ry ja Kemianteollisuus ry jäsenyrityksiineen, Satamaliitto ry sekä ammattiyhdistysliikkeen edustajat (RAU ry ja JHL Raideliikenneammattilaiset ry). Seurantatyöryhmä jatkaisi siten entisessä kokoonpanossa OSJD-kalustoyksiköiden käytön seurantaan vuoden 2028 loppuun asti ja jos seurantatyöryhmän puitteissa tai muulla tavoin havaitaan ongelmia kaluston käyttöön liittyen, liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa ryhtyisi tarvittaviin toimenpiteisiin epäkohtien korjaamiseksi. Seurantatyöryhmän puitteissa on jo syksyllä 2022 sovittu suuntaviivoista, joiden mukaisesti toimitaan, jotta OSJD-kaluston huolto ja määräaikaistarkastukset sekä katsastus järjestetään sinä aikana, jolloin kalustoa käytetään Suomen sisäisiin puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin. Sovittujen suuntaviivojen pohjalta Liikenne- ja viestintävirasto on antanut asiasta ohjeen.

**157 §. Rataverkon haltijan vastuu.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan olisi riskien hallinnassaan arvioitava myös toimintaansa liittyviä mahdollisia kyberturvallisuusriskejä. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2555 toimenpiteistä kyberturvallisuuden yhteisen korkean tason varmistamiseksi kaikkialla unionissa, asetuksen (EU) N:o 910/2014 ja direktiivin (EU) 2018/1972 muuttamisesta sekä direktiivin (EU) 2016/1148 kumoamisesta (NIS 2 -direktiivi), eli ns. *NIS 2 -direktiivi*. NIS-direktiivin täytäntöön panemiseksi eduskunta on hyväksynyt kyberturvallisuuslain (xxx/2025), johon sisältyy myös rautatieliikenteen kyberturvallisuus. Koska kyberturvallisuuslaki on EU-lainsäädännön täytäntöönpanolaki, lakiin ei ole sisällytetty kansalliseen toimivaltaan kuuluvaa kaupunkiraideliikennettä. Siksi pykälän 1 momenttiin ehdotetaan säännöstä, että myös kaupunkiraideliikenteessä on otettava huomioon mahdolliset kyberturvallisuusriskit. Vastaavaa säännöstä esitetään myös liikenteen palveluista annetun lain 63 §:n 1 momenttiin kaupunkiraideliikenteen harjoittajan vastuun osalta.

**164 §. Vuosimaksu.** Pykälässä säädetään kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta ja lain 159 §:ssä tarkoitettulta toiminnanharjoittajalta perittävistä vuosimaksusta. Pykälän 1 momentista esitetään poistettavaksi säännös siitä, että maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Näin ollen pykälän 1 momentissa esitetään palattavaksi siihen muotoiluun, joka oli aikoinaan kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:ssä ja vuosimaksu suoritettavaksi Liikenne- ja viestintäministeriölle siten kuin siitä säädetään vuosittain liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella noudattaen sitä, mitä valtion maksuperustelaisissa säädetään. Kun kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa on rakennettu Helsingin lisäksi myös muihin kaupunkeihin (Espoo ja Tampere ja jatkossa mahdollisesti myös Vantaa ja Turku), on tärkeää, että eri kaupunkien kaupunkiraideliikennettä kohdeltaisiin myös maksusääntelyssä tasapuolisesti ja yhdenmukaisesti ja ehdotetun säännöksen poistaminen 164 §:n 1 momentista takaisi eri kaupunkien tasapuolisen ja yhdenmukaisen kohtelun.

**164 a §. Kaupunkiliikenteen rataverkon suunnittelu ja rakentaminen.** Pykälä olisi uusi ja sisällytettäisiin lain kaupunkiraideliikenteen hallintaa koskevaan 21 lukuun. Pykälän tavoitteena olisi, että Liikenne- ja viestintävirastolla oli mahdollisimman aikaisessa vaiheessa mahdollisuus vaikuttaa kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnitteluun, jotta kaupunkiraideliikenteen turvallisuus taattaisiin ja sitä edelleen voitaisiin parantaa. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy ratalain nojalla rautateiden rakentamista koskevat yleis- ja ratasuunnitelmat. Kaupunkiraideliikenteen osalta Liikenne- ja viestintävirasto voi voimassa olevan sääntelyn nojalla tarkastaa ainoastaan kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän, ja ne se saa yleensä vasta siinä vaiheessa tarkistettavaksi, kun rataverkko on jo valmis ja liikenne rataverkolla on tarkoitus käynnistää. Näin ollen uuden pykälän tavoitteena on, että turvallisuusnäkökohdat otettaisiin myös kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelussa ja rakentamisessa mahdollisimman hyvin huomioon jo alusta alkaen etenkin tilanteessa, jossa kaupunkiraideliikennettä suunnitellaan käynnistettäväksi uusilla alueilla, joilla ei ennestään olisi kaupunkiraideliikennettä ja etenkin raitiovaunuliikenne tulisi osaksi muuta ajoneuvo- ja tieliikennettä.

Pykälän 1 momentissa esitetään, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan tai hankkeen toteuttajan olisi tehtävä ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle, kun sen on tarkoitus käynnistää kaupunkiraideliikenteen rataverkon uuden hankkeen rakentaminen alueelle, jossa ei ole ennestään kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa. Ilmoituksen tekijä voisi olla hankkeen toteuttaja, koska täysin uusille alueille rakennettavan kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelija tai rakentaja voi olla kunnan tai kuntayhtymän toimesta yksityinen yritys, eikä

suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa vielä ole välttämättä tehty päätöstä siitä, mikä taho on kaupunkiraideliikenteen käynnistämisen vaiheessa varsinainen rataverkon haltija. Toisaalta, jos uusi rataverkko on suunniteltu vanhan rataverkon jatkeeksi, ilmoituksen voisi tehdä myös kyseisen nykyisen rataverkon haltija.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että 1 momentissa tarkoitettuun Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävään ilmoitukseen olisi liitettävä kaupunkiraideliikenteen rataverkon rakentamista tai kehittämistä koskeva suunnitelma ja turvallisuusvaikutusten arviointi. Suunnitelmasta olisi käytävä ilmi se, miten kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija on varautunut hankkeen riskeihin suunnittelu-, rakennus- ja käytön aikaisessa vaiheessa. Lisäksi suunnitelmasta olisi käytävä ilmi se, miten kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan on tarkoitus kehittää turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä niin, että kaupunkiraideliikenne voi käynnistyä rataverkolla turvallisella tavalla. Luonnollisesti uuden kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnitelmassa esitetään aina myös uuden rataverkon linjaukset ja liikennettä ja sen ohjaamista koskevat järjestelyt, mutta ehdotetun 164 a §:n 2 momentin mukaiset suunnitelmaa koskevat vaatimukset koskisivat ainoastaan rataverkon haltijan varautumista riskeihin ja miten rataverkon haltijan on tarkoitus kehittää turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä niin, että liikenne voitaisiin järjestää mahdollisimman turvallisella tavalla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin suunnitelman liitteenä toimitettavasta turvallisuusvaikutusten arvioinnista. Suunnitelman liitteeksi vaadittavalla turvallisuusvaikutusten arvioinnilla tarkoitettaisiin analyysia vaikutuksista, joita kaupunkiraideliikenteen rataverkon uuden radan rakentamisella tai jo käytössä olevan radan uudistamisella olisi kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen ja raitiotieliikenteen osalta myös muun tie- ja katuliikenteen turvallisuuteen. Arvioinnissa olisi myös selostettava arvioidut muut vaihtoehdot kaupunkiraideliikenteen rataverkon kehittämisen vaihtoehdot ja perustelut sille, miksi suunnitelman mukainen vaihtoehto on valittu. Koska turvallisuusvaikutusten arviointi valmistuu usein vasta suunnitelman jälkeen, olisi tärkeää, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon rakentamista tai muuttamista koskeva suunnitelma toimitettaisiin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa Liikenne- ja viestintävirastolle. Suunnitelma ja turvallisuusvaikutusten arviointi voidaan toimittaa erikseen Liikenne- ja viestintävirastolle, koska turvallisuusvaikutusten arviointi usein valmistuu myöhemmin kuin itse suunnitelma.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi kolmen kuukauden kuluessa annettava rataverkonhaltijalle lausunto suunnitelmasta ja siihen liittyvästä turvallisuusvaikutusten arvioinnista. Kolmen kuukauden määräaika alkaa siitä, kun kaikki asiakirjat on toimitettu Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston lausunnosta olisi käytävä ilmi, mitä muutoksia virasto mahdollisesti esittää suunnitelmaan, jotta kaupunkiraideliikenteen hanke voitaisiin toteuttaa mahdollisimman turvallisella tavalla.

Pykälän 5 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelua ja rakentamista koskevasta ilmoituksesta ja siihen liitettävistä asiakirjoista, joita olisivat kaupunkiraideliikenteen rataverkon rakentamista tai kehittämistä koskeva suunnitelma ja suunnitelman turvallisuusvaikutusten arviointi. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä asetettaisiin vaatimukset ilmoituksen ja siihen liitettävien asiakirjan muodosta ja toimittamistavasta.

**164 b §. Toimenpiteet häiriötilanteissa.** Pykälä olisi uusi ja siinä säädettäisiin kaupunkiraideliikenteen haltijan ja rataverkolla liikenteenohjauksesta vastaavan toiminnanharjoittajan velvoitteista kaupunkiraideliikenteen rataverkon häiriötilanteissa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet teknisistä ongelmista tai onnettomuuksista johtuvissa kaupunkiraideliikenteen häiriötilanteissa, jotta tilanne palautettaisiin mahdollisimman nopeasti ennalleen ja liikenne voisi jatkua ilman häiriöitä. Pykälän 2 momentin mukaan liikenteenohjauksesta vastaavan tahon olisi huolehdittava siitä, että häiriötilanteesta ja sen kestosta annettaisiin mahdollisimman nopeasti ajantasaista tietoa matkustajille.

## 8.2 Laki liikenteen palveluista

**57 §. Rautatieliikenteen toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että rautatieyrityksen olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle välittömästi myös muista toimiluvan voimassaoloon vaikuttavista muutoksista kuin rautatieyrityksen omistajuudessa tapahtuvista muutoksista tai liikkeenjohtotehtävissä työskentelevien henkilöiden muutoksista, joista rautatieyrityksellä on voimassa olevan säännöksen nojalla velvollisuus ilmoittaa virastolle. Viraston olisi saatava mahdollisimman nopeasti tieto kaikista toimiluvan voimassaoloon vaikuttavista muutoksista, jotta se voisi arvioida edellytyksiä toimiluvan voimassa ololle.

Lisäksi pykälän 4 momenttia esitettäisiin muutettavaksi niin, että siinä viitattaisiin liikenteen palveluista annetun lain 243 §:n lisäksi myös lain 242 §:ään, jossa on säädetty kaikkien liikenteen palveluista annetun lain nojalla myönnettyjen lupien ja hyväksymispäätösten peruuttamista, muuttamista ja rajoittamista koskevista yleisistä säännöksistä. Lain 243 §:ssä taas on säädetty erikseen vielä rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännöksistä. Lain 242 §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa toiminnanharjoittajan lupakirjan haltuunsa välittömästi pykälän 2 momentissa säädetyillä perusteluilla. Lain 243 §:n mukaiset erityissäännökset toimiluvan peruuttamiseksi edellyttävät, että toimiluvan haltijalle annetaan kohtuullinen aika, vähintään kaksi kuukautta korjata puutteellisuudet. Nyt esitetään, että lain 57 §:ssä viitattaisiin sekä 242 että 243 §:iin. Pääsääntöisesti jatkossakin toimiluvan peruuttamisen osalta olisi edettävä 243 §:ssä säädetyllä tavalla, mutta jos Liikenne- ja viestintävirasto arvioisi, että toimiluvan haltija voi toiminnallaan aiheuttaa välittömän uhan tai vaaran rautatiemarkkinoille ja rautatieliikenteen turvallisuudelle, eikä toimiluvan haltija ole ryhtynyt viraston kehotuksesta huolimatta välittömiin ja kiireellisesti toteutettaviin toimenpiteisiin puutteellisuuksien korjaamiseksi, virasto voisi ottaa toimiluvan haltuunsa välittömästi ja siihen saakka, kunnes puutteellisuudet on korjattu. Lain 242 §:n mukaiseen toimiluvan välittömään haltuunottoon oikeuttaisi esimerkiksi se, että rautatieyrittäjä ei ole hankkinut raideliikennelain 182 §:n mukaista vastuuvakuutusta tai on jättänyt vakuutuksen mukaiset maksut maksamatta. Vastuuvakuutuksen maksamatta jättäminen aiheuttaa uhan rautatiemarkkinoiden toimivuudelle ja rautatieturvallisuudelle, koska rautatieyrittäjä ei ole varautunut onnettomuus- ja vaaratilanteisiin ja niiden mukaisiin korvausvelvoitteisiin ja siten rautatieyrittäjä aiheuttaa ongelmia myös muille toimijoille ja koko rautatiemarkkinoiden toimivuudelle. Riittävä vastuuvakuutus on liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 3 momentin nojalla edellytys sille, että rautatieyrittäjä voi harjoittaa rautatieliikennettä ja siten vastuuvakuutuksen ottamatta jättäminen tai sen maksamatta jättäminen on peruste toimiluvan peruuttamiselle.

Tässä yhteydessä on myös syytä todeta, että liikenteen palveluista annetun lain 242 ja 243 §:ien mukaisiin päätöksiin haetaan muutosta eri tavalla. Liikenteen palveluista annetun lain 242 §:n nojalla tehtyyn päätökseen haetaan muutosta lain 257 §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin siitä on säädetty oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Lain 243 §:n nojalla tehtyyn päätökseen taas haetaan ensin oikaisua hallintolaissa (434/2003) säädetyllä tavalla tekemällä oikaisuvaatimus Liikenne- ja viestintävirastolle ja vasta Liikenne- ja viestintäviraston oikaisuvaatimuksesta antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallintotuomioistuimeen siten kuin siitä on säädetty oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

**63 §. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan vastuu.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että kaupunkiraideliikenteen harjoittajan olisi riskien hallinnassaan arvioitava myös toimintaansa liittyviä mahdollisia kyberturvallisuusriskejä. Ehdotettu säännös vastaisi sitä, mitä edellä on ehdotettu raideliikennelain 157 §:n 1 momenttiin ja myös perustelut kyberturvallisuusriskien arvioinnille vastaisivat sitä, mitä 157 §:n 1 momentin perusteluissa on todettu kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan velvollisuudesta arvioida kyberturvallisuusriskejä.

**65 §. Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset.** Pykälän 1 momenttiin esitetään uutta 5 kohtaa, jonka mukaisesti metrojunan, raitiovaunun tai kaupunkiraideliikenteen rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettajan tehtävää hoitavalta taholta edellytettäisiin, että kuljettaja olisi suorittanut liikenteenharjoittajan ohjauksessa harjoittelun kaupunkiraideliikenteessä käytettävällä kalustolla momentissa säädettyjen muiden edellytysten lisäksi.

Pykälään esitetään uutta 2 momenttia, jonka mukaisesti kaupunkiraideliikenteen harjoittajan olisi kuvattava ja otettava käyttöön kuljettajien kelpoisuutta ja sen ylläpitämistä koskevat menettelyt lain 64 §:ssä tarkoitetussa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään. Säännöksellä pyritään varmistamaan se, että kaupunkiraideliikenteen harjoittaja varmistaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän avulla, että kuljettajien ammattitaitoa ja osaamista ylläpidetään ja kehitetään. Näin kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuudet kytkettäisiin osaksi kaupunkiraideliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmää vastaavalla tavalla kuin ne ovat rautatieliikenteen harjoittajan kuljettajien kelpoisuuksien osalta. Samalla Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus valvoa kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuuksia, kun se arvioi kaupunkiraideliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Momentissa myös edellytettäisiin, että kaupunkiraideliikenteen harjoittajalla olisi oltava kuljettajien kelpoisuuden seurantaan varten seurantajärjestelmä. Seurantajärjestelmän avulla pyritäisiin varmistamaan se, että kelpoisuusedellytykset täytyisivät kaiken aikaa ja kaupunkiraideliikenteen harjoittaja seurannan avulla myös kehittäisi turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä puitteissa asettamia kelpoisuusedellytyksiä esimerkiksi, jos kuljetuksissa käytettävässä kalustossa tapahtuu muutoksia tai seurannassa havaitaan puutteita tai epäkohtia, jotka edellyttävät muutoksia koulutukseen ja työnohjaukseen.

Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin vaatimus siitä, että kaupunkiraideliikenteen harjoittajan vastuulla olisi myös se, että kuljettajan ammattitaito säilyisi ja kuljettaja koulutettaisiin uuden kaluston käyttöön. Ehdotettu lisäys

olisi linjassa sen kanssa, että kyseinen vaatimus ehdotetaan sisällytettäväksi pykälän 1 momenttiin uutena 5 kohtana.

Pykälän 5 momentin määräystenantovaltuuteen esitetään lisättäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten kuljettajien kelpoisuutta ja sen ylläpitämistä koskevat menettelyt kuvattaisiin liikenteenharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä ja millaisia vaatimuksia kohdistuu näiden seurantaan. Kyseinen vaatimus olisi linjassa pykälän 2 momenttiin esitetyn muutoksen kanssa, että kaupunkiraideliikenteen kuljettajan kelpoisuutta ja sen ylläpitämistä hallinnoitaisiin osana kaupunkiraideliikenteen harjoittajan turvallisuusjärjestelmää.

**243 §. Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset.** Pykälään esitetyt muutokset liittyisivät lain 57 §:ään esitettyihin muutoksiin koskien rautatieliikenteen toimiluvan peruuttamista. Rautatieliikenteen toimiluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 6 luvussa. Toimiluvan myöntämisen edellytyksenä on hakijan hyvämaineisuus, ammattitaito sekä taloudellinen vakavaraisuus. Rautatieyrityksen ja sen toiminnasta vastaavan johdon on täytettävä nämä edellytykset jatkuvasti. Voimassa olevassa lain 243 §:n 1 momentissa kuitenkin säädetään vain siitä, että toimiluvan peruuttamiseen voidaan ryhtyä pykälässä säädetyllä tavalla, jos luvanhaltija ei täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta tai luvanhaltija on Liikenne- ja viestintäviraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Nyt esitetään, että pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että taloudellisen vakavaraisuuden lisäksi viitattaisiin myös muihin lain 6 luvussa säädetyihin toimiluvan edellytyksiin, koska jos luvanhaltija ei enää näitä täytä, virastolla on kaikkien näiden lupaedellytysten puutteiden vuoksi velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin toimiluvan peruuttamiseksi.

Pykälän 2 momenttia taas muutettaisiin vastaavalla tavalla kuin 1 momenttia niin, että siinä viitattaisiin kaikkiin toimiluvan edellytyksiin tai vakaviin ja toistuviin rikkomuksiin ja momentissa säädetyt vaatimukset olisivat linjassa 1 momentissa esitetyn kanssa.

## 9. Lakia alemman asteinen sääntely

Hallituksen esityksen lakiehdotuksiin sisältyy kaupunkiraideliikenteen osalta seuraavat valtuudet Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä:

- raideliikennelain 164 a §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelua ja rakentamista koskevasta ilmoituksesta ja siihen liitettävistä asiakirjoista;
- liikenteen palveluista annetun lain 65 §:n 6 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten kuljettajien kelpoisuutta ja sen ylläpitämistä koskevat menettelyt on kuvattu liikenteenharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä ja millaisia vaatimuksia kohdistuu näiden seurantaan.

## 10. Voimaantulo

Lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.4.2026.

## 11. Toimeenpano ja seuranta

Raideliikennelain 80 §:n mukaista OSJD/GOST-kaluston määräaikaisen poikkeuksen toteutusta ja sen vaikutuksia seurattaisiin jatkossakin Liikenne- ja viestintäministeriön jo syyskuussa 2022 asettaman seurantaryhmän puitteissa. Seurantatyöryhmän keskeisenä tavoitteena olisi myös jatkossa seurata kyseisen kaluston mahdollisia vaikutuksia rautatieturvallisuuteen, rautatieinfrastruktuuriin ja rautatiemarkkinoihin ja jos toimijat (rautatieyritykset, teollisuusyritykset, rataverkon haltijat, Liikenne- ja viestintävirasto ja ammattiyhdistysliikkeen edustajat) raportoivat kaluston käyttöön mahdollisesti liittyvistä ongelmista, niihin pyrittäisiin puuttamaan mahdollisimman pian.

Euroopan komissio on myös edellyttänyt, että liikenne- ja viestintäministeriö raportoi määräajoin siitä, miten OSJD/GOST-kalustoa korvaavan EU-vaatimukset täyttävän kaluston hankinnat etenevät, jotta Suomi voi komissiolle ilmoittamallaan tavalla luopua unionilainsäädännön vastaisesta poikkeusmenettelystä ja palata noudattamaan kalustovaatimusten osalta unionilainsäädännön vaatimuksia viimeistään vuoden 2029 alusta alkaen. Liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii jatkossakin raportoimaan vähintään kerran vuodessa komissiolle EU-vaatimusten mukaisen puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitetun vaunukaluston hankintojen edistymisestä Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriö on jo voimassa olevan poikkeuksen aikana (kesäkuusta 2022



alkaen) raportoinut komissiolle ja todennut, että vaikka toiminnanharjoittajat ovat osittain käynnistäneet EU-vaatimusten mukaisten kalustohankintojen suunnittelun, uutta EU-vaatimusten mukaista puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitettua vaunukalustoa ei vielä toistaiseksi ole hankittu ja otettu käyttöön. Komissiolle tehtävässä raportoinnissa hyödynnetään sitä tietoa, mitä ministeriö saa seurantatyöryhmään kuuluvilta sidosryhmiltä. Liikenne- ja viestintäministeriö ei jaa yrityskohtaista luottamuksellisuutta saatua tietoa komissiolle tai seurantaryhmän kautta eri sidosryhmille, vaan yrityksiltä saatavan tiedon perusteella laaditaan tiivistelmä seurantaan varten ja tämän pohjalta raportoidaan myös komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto kansallisena raideliikenteen turvallisuusviranomaisena vastaa siitä, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijat ovat tietoisia uudesta sääntelystä ja siitä, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnitelmat kaupunkiraideliikenteen käynnistämisestä uusilla alueilla toimitetaan jo suunnitteluvaiheessa Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto myös seuraa kaupunkiraideliikenteen turvallisuustilanteen kehitystä ja ehdotetun uuden sääntelyn vaikutuksia.

## 12. Suhde muihin esityksiin

Hallituksen esityksen mukaiset lakiehdotukset eivät liity muihin eduskunnan käsiteltävänä oleviin esityksiin.

## 13. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Raideliikennelain 80 §:ään ehdotettu OSJD/GOST-kaluston käytön poikkeuksen määräaikainen pidentäminen on merkityksellinen perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinon harjoittamisen vapauden näkökulmasta. Määräajan pidentäminen kahdella vuodella vuoden 2028 loppuun asti (kuten voimassa oleva poikkeuskin) kohtelee rautatieyrityksiä tasapuolisesti, koska kaikilla lupaedellytykset täyttävillä rautatieyrityksillä olisi yhtäläinen oikeus käyttää Venäjä-liikenteen puutavara- ja kemikaalivaunuja myös kotimaan sisäisissä kuljetuksissa samalla tavalla kuin raideliikenneläisissä. Myös suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyllä valtiosopimuksella on turvattu kaikille ETA-jäsenvaltioiden rautatieyrityksille yhtäläinen oikeus harjoittaa kansainvälistä rautatieliikennettä Suomen rataverkolla.

Ehdotettu sääntely kohtelisi myös Suomessa toimivia metsä- ja kemianteollisuuden yrityksiä ja lastinantajia näiden kansallisuudesta riippumatta tasapuolisesti, koska näillä kaikilla olisi yhtäläiset mahdollisuudet käyttää OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa tarvitsemiinsa puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin Suomen rataverkolla.

Raideliikennelain 80 §:ään ehdotetut 6 ja 7 momentti pysyisivät sisällöltään samanlaisina kuin ne on sisällytetty voimassa olevaan pykälään lailla 476/2022. Kyseisten momenttien perustuslainmukaisuutta on siten arvioitu tarkemmin hallituksen esityksen HE 57/2022 vp perusteluissa.

Koska kaupunkiraideliikenteen sääntelyyn esitetyillä muutoksilla pyritään paikkaamaan sääntelyssä olevia aukkoja ottamalla mallia vastaavasta ja jo voimassa olevasta rautatieliikenteen sääntelystä, rautatieliikenteen vastaavalle sääntelylle on jo saatu eduskunnan hyväksyntä. Kaupunkiraideliikenteen sääntelyssä jatkettaisiin kuitenkin aikaisempaa linjaa, että sääntely olisi jatkossakin kevennetty versio EU-lainsäädäntöön perustuvaan rautatielainsäädäntöön verrattuna.

Liikenteen palveluista annetun lain toimilupasäännöksiin esitetyt tarkennukset kohtelevat kaikkia toimiluvan haltijoita eli rautatieliikennettä harjoittavia rautatieyrityksiä yhdenmukaisesti. Unionilainsäädännön mukaisesti rautatieliikenteen harjoittamista varten edellytetään toimilupaa. Myös toimiluvan peruuttamista koskeva sääntely perustuu unionilainsäädäntöön. Näin ollen toimilupasäännöksiin ehdotetut muutokset eivät rajoita perustuslain 18 §:n mukaista elinkeinon harjoittamisen vapautta, kunhan rautatieyritys täyttää kaikki unionilainsäädännön mukaiset edellytykset.

Lakiehdotuksiin sisältyisi hallituksen esityksen perustelujen luvussa 9 kuvatulla tavalla kaksi valtuutussäännöstä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnittelua ja rakentamista koskevasta ilmoituksesta ja siihen liitettävistä asiakirjoista (raideliikennelain 164 a §:n 5 momentti) ja kuljettajien kelpoisuutta ja sen ylläpitämistä koskevien menettelyjen kuvaamisesta liikenteenharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä ja miten näitä seurataan (liikenteen palveluista annetun lain 65 §:n 6 momentti). Molemmille valtuutussäännöille on ehdotetuissa pykälissä pääsäännöt ja teknisistä yksityiskohdista tulisi voida säätää tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä, kuten nykyisellään tehdään vastaavan sääntelyn osalta rautatieliikenteessä.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) mukaan rautatieliikenne kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan. Koska Ahvenanmaalla ei ole rautateitä, valtakunnan lainsäädäntö on voimassa sellaisenaan myös Ahvenanmaalla. Näin ollen hallituksen esityksen mukainen lainsäädäntö ei edellytä Ahvenanmaan maakunnalta erillisiä lainsäädäntötoimenpiteitä.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

*Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset: