

Hallituksen esitys eduskunnalle suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen muuttamisesta ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta sekä laiksi raideliikennelain muuttamisesta

Esityksen pääasiallinen sisältö

Hallituksen esityksen mukaisella lakiehdotuksella saatettaisiin Suomessa voimaan ne lainsäädännön alaan kuuluvat sopimusmääräysten muutokset, jotka on sovittu pöytäkirjalla tehtäväksi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehtyyn sopimukseen. Osapuolten sopimat muutokset valtiosopimukseen olisivat teknisluonteisia ja ne ovat ensimmäisiä muutoksia 22 päivänä joulukuuta 2016 voimaan tulleeseen sopimukseen. Valtiosopimukseen sovitut muutokset koskevat kuljetusyhtiöiden valtuutusta neuvotella valtiosopimuksen lisäksi täydentäviä kaupallisia sopimuksia, alinta matkalipun tai tavarankuljetuksen hintaa, joka palautetaan asiakkaalle, CIM-SMGS-rahtikirjan käyttömahdollisuutta maiden välisissä rautateiden kauttakulkuliikenteen rahtikuljetuksissa, ylikuormatun tavarankuljetusvaunun järjestelyjä ja hinnoittelua, nopean henkilöjunaliikenteen Allegro-junalle tehtävän teknisen tarkastuksen voimassaoloaikaa sekä rikkoontuneen liikkuvan kaluston varaosien ja tarvikkeiden tuontia ilman tullimaksuja rautatieraja-asemalle.

Hallituksen esitykseen sisältyy myös lakiehdotus raideliikennelain muuttamisesta. Raideliikennelakiin esitetään kahta uutta pykälää. Ensimmäisessä näistä asetettaisiin vaatimukset kalustoyksikön siirtoluvasta. Siirtolupaa edellytettäisiin esimerkiksi sellaisen kalustoyksikön huoltoon liittyvältä liikennöinniltä tai muulta välttämättömältä liikennöinniltä rataverkolla, jolle ei ole myönnetty kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Toinen keskeinen muutos koskisi erilaisia testi- ja pilottihankkeita koskevia vaatimuksia. Tällaisia testi- ja pilottihankkeita olisivat autonomisen junaliikenteen sekä kaupunkiraideliikenteen rataverkon ja muun raideliikenteen rataverkon välillä näitä yhdistävän liikenteen testaus- ja pilottihankkeet. Pykälän mukaiset lupavaatimusten helpotukset koskisivat myös liikkuvan laboratorion käyttämistä rataverkon testaukseen liittyvässä työssä. Näiden uusien säännösten lisäksi raideliikennelakiin tehtäisiin eräitä muita teknisluonteisia tarkistuksia. Raideliikennelain muuttamista koskeva lakiesitys ei liity Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn valtiosopimuksen muutosten voimaansaattamiseen.

Valtiosopimukseen tehtävät muutokset tulisivat voimaan sen jälkeen, kun molemmat valtiosopimuksen osapuolet ovat ilmoittaneet diplomaattiteitse saattaneensa voimaan valtiosopimukseen tehdyt muutokset. Valtiosopimukseen sovittujen muutosten voimaantulosta säädetään tämän jälkeen Suomessa vielä erikseen valtioneuvoston asetuksella. Lain raideliikennelain muuttamisesta on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2022.

Sisällys

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehty sopimus (SopS 84 ja 85/2016), jäljempänä *valtiosopimus*, tuli voimaan 22.12.2016. Valtiosopimuksella määrätään Suomen ja Venäjän välisen suoran kansainvälisen rauta-

tieliikenteen yhtenäisistä oikeusnormeista, jotka vastaavat sisällöllisesti pääpiirteissään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) vastaavia oikeusnormeja. Valtiosopimuksen määräykset ovat myös sopusoinnussa Euroopan unionin rautatielainsäädännön kanssa. Valtiosopimukseen sisältyvät määräykset muun muassa matkustajien ja matkatavaroiden kuljetuksesta, matkustajan ja kuljetusyhtiön oikeuksista ja velvollisuuksista, tavaroiden kuljetuksesta, rahtikirjasta, tavaroiden kuljetuksen määräajoista ja tavaroiden luovutuksen esteistä, tavaroiden kuljetukseen sisältyvästä vastuusta ja vastuusta vapautumisen perusteista, kuljetusyhtiön korvausvelvollisuudesta, korvausvaatimuksesta, rautatierajaliikenteestä ja rautatieraja-aseamista, liikkuvan kaluston luovutuksesta ja palautuksesta, tavaroiden kuormauksesta sekä osapuolten välisestä säännöllisestä yhteydenpidosta.

Valtiosopimuksen nojalla on tehty lisäksi maiden välisestä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyn sopimuksen täytäntöönpanosta sopimus Suomen tasavallan liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välillä (SopS 87/2016), jäljempänä *ministeriöiden välinen sopimus*. Myös tämä ministeriöiden välinen sopimus tuli voimaan 22.12.2016. Ministeriöiden välisellä sopimuksella saatettiin voimaan seuraavat seitsemän teknistä liitettä:

- 1) tekniset määräykset luovutettavia kalustoyksiköitä ja rautatieraja-asemien välillä käytettävään vetokalustoon kohdistuvista vaatimuksista, liite 1;
- 2) tekniset määräykset teknisistä rajatarkastuksista, liite 2;
- 3) tekniset määräykset tavaroiden kuormauksesta ja kiinnityksestä, liite 3;
- 4) tekniset määräykset erikoiskuljetuksista, liite 4;
- 5) tekniset määräykset nopean junaliikenteen teknisestä lähtötarkastuksesta ja rautatierajaliikenteen järjestämiseen liittyvistä erityispiirteistä, liite 5;
- 6) tekniset määräykset rahtikirjan muodosta ja täyttämisestä, liite 6; ja
- 7) tekniset määräykset rautatierajaliikenteen erityispiirteistä, mukaan lukien kuljetusyhtiöiden ja rautatieinfrastruktuurin haltijoiden välisestä vuorovaikutuksesta (junaliikennemääräykset), liite 7.

Ministeriöiden välisen sopimuksen teknisiin liitteisiin kohdistuu jatkuvia muutostarpeita etenkin teknislainsäädännöllisen kehityksen sekä uuden kaluston käyttöönoton johdosta. Koska Suomen ja Venäjän välinen suora kansainvälinen rautatieliikenne hoidetaan venäläisellä ja muiden rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön kuuluvien valtioiden eli OSJD-valtioiden yhteisellä kalustolla, kalustoon ja niiden käyttöön liittyviä teknisiä määräyksiä ministeriöiden välisen sopimuksen liitteissä joudutaan muuttamaan sitä mukaa, kun OSJD:n kansainvälisiä rautateiden rahtikuljetuksia koskevaa sopimusta (SMGS) ja kansainvälisiä rautateiden henkilöliikenteen kuljetuksia koskevaa sopimusta (SPMS) sekä niiden nojalla annettuja standardeja muutetaan. Nämä muutokset valmistellaan ja hyväksytään joustavasti osapuolten välisessä rautatieliikennetyöryhmässä ja sen alaisessa asiantuntijatyöryhmässä erillisine liitekohtaisine alatyöryhmineen. Liitteisiin sovittujen muutosten voimaansaattamisesta sovietaan vuosittain talouskomission liikennetyöryhmän kokouksessa allekirjoitettavalla pöytäkirjalla. Teknisiin liitteisiin tehtävät muutokset ja niiden voimaansaattamista koskeva pöytäkirja saatetaan Suomessa voimaan valtioneuvoston asetuksella.

Valtiosopimukseen tehdään muutoksia harvemmin ja vain, jos osapuolet ovat valtiosopimuksen soveltamisen yhteydessä todenneet erityisiä muutostarpeita. Valtiosopimukseen tehtävät muutokset edellyttävät Suomessa eduskunnan hyväksyntää ja Venäjällä duuman hyväksyntää. Siksi osapuolet ovat sopineet, että valtiosopimukseen tarvittavia muutoksia pyritään kokoamaan isommaksi kokonaisuudeksi niin, että valtiosopimukseen tehtävät muutokset vietäisiin molemmissa maissa parlamenttien hyväksyttäväksi noin 4-5 vuoden välein. Tällä hallituksen esityksellä saatettaisiin voimaan ensimmäiset osapuolten sopimat muutokset valtiosopimuksen sopimusmääräyksiin sen jälkeen, kun

valtiosopimus tuli voimaan 22.12.2016. Sovitut muutokset ovat pääosin teknisluonteisia tarkistuksia valtiosopimukseen.

1.2 Valmistelu

Sopimuksen valmistelu

Valtiosopimuksen 68 artiklassa säädetään osapuolten välisestä säännöllisestä yhteydenpidosta, jonka mukaisesti Suomen ja Venäjän osapuolten on järjestettävä yhteiskokous vuorotellen kummassakin maassa vähintään kerran vuodessa. Säännöllistä yhteydenpitoa varten osapuolet ovat asettaneet talouskomission liikennetyöryhmän alaisuuteen rautatieliikennetyöryhmän, joka on kokoontunut valtiosopimuksen edellyttämällä tavalla vuodesta 2017 alkaen. Rautatieliikennetyöryhmän tehtävänä on seurata valtiosopimuksen täytäntöönpanoa, valmistella valtiosopimukseen ja ministeriöiden välisen sopimuksen liitteisiin tehtäviä muutoksia, käsitellä maiden välisen suoran kansainvälisen rautatieliikenteen kehittämistä tai osapuolten esittämiä muita erityiskysymyksiä. Tämän mukaisesti rautatieliikennetyöryhmässä ja sen asettamassa asiantuntijatyöryhmässä on valmisteltu osapuolten sopimat valtiosopimuksen määräysmuutokset, jotka tällä hallituksen esityksellä ehdotetaan saatettavaksi voimaan. Suomen valtuuskunta niin maiden välisessä rautatieliikennetyöryhmässä kuin sen alaisessa asiantuntijatyöryhmässä on ollut erittäin laaja-alainen ja työryhmien työhön ovat osallistuneet Suomen valtuuskunnassa liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Tulli, Rajavartiolaitoksen esikunta, liikenteen ohjauksesta vastaava Fintraffic Raide Oy, VR-Yhtymä Oy ja muut Suomessa rautatieliikennettä harjoittavat rautatieyritykset sekä lastinantajat, etenkin metsäteollisuuden yritysten edustajat. Venäjän valtuuskunta rautatieliikennetyöryhmässä koostuu Venäjän federaation liikenneministeriön ja RZD-rautatieyrityksen edustajista. Asiantuntijatyöryhmässä Venäjän osapuolta edustaa ainoastaan RZD:n asiantuntijat, koska Venäjällä rautatieyritys hoitaa varsinaisen rautatieliikenteen harjoittamisen lisäksi rataverkon hallintaan, liikenteen ohjaukseen sekä osin myös viranomaistehtäviin liittyviä vastuita. Maiden välistä rautatieliikennetyöryhmän kokouksessa Suomen valtuuskunnan puheenjohtajana toimii osastopäällikkö Olli-Pekka Rantala liikenne- ja viestintäministeriön palveluosastolta ja rautatieliikennetyöryhmän alaisen asiantuntijatyöryhmän kokouksessa Suomen valtuuskunnan puheenjohtajana toimii johtava asiantuntija Kaisa Sainio Liikenne- ja viestintävirastosta. Venäjän valtuuskunnan puheenjohtaja rautatieliikennetyöryhmän kokouksissa on vaihdellut, mutta viimeisimmissä kokouksissa Venäjän valtuuskunnan puheenjohtajana on toiminut apulaisjohtaja Sergei Lihatshov Venäjän federaation liikenneministeriöstä. Rautatieliikennetyöryhmän alaisen asiantuntijatyöryhmän kokouksissa Venäjän valtuuskunnan puheenjohtajana toimii kansainvälisten asioiden osaston päällikkö Olga Mihailova RZD-rautatieyrityksestä.

Rautatieliikennetyöryhmän ja sen alaisen asiantuntijatyöryhmän kokouksia varten Suomen valtuuskunta valmistelee kansalliset kantansa valmistelukokouksissa, joita on järjestetty ennen rautatieliikennetyöryhmän ja sen asiantuntijatyöryhmän kokouksia.

Valtiosopimuksen 70 artiklassa säädetään valtiosopimuksen muuttamisesta. Artiklan mukaan sopimusta voidaan muuttaa osapuolten välisellä sopimuksella. Muutoksista tehdään erilliset pöytäkirjat. Valtiosopimukseen tehtävistä muutoksista sovittiin osapuolten välillä vuoden 2020 aikana ja muutoksista valmisteltiin valtiosopimuksen 70 artiklan edellyttämällä tavalla muutoksia koskeva pöytäkirja. Pöytäkirjaa käsiteltiin maiden välisen rautatieliikennetyöryhmän kokouksessa 17.12.2020 ja siihen tehtyjen täsmennysten pohjalta muutoksia koskeva pöytäkirja parafoitiin kirjallisessa menettelyssä **toukokuussa 2021**. Tämän jälkeen pöytäkirjan allekirjoittivat Suomen hallituksen puolesta Suomen Venäjän suurlähettiläs Antti Helanterä ja Venäjän federaation hallituksen puolesta **xxx**.

Voimaansaattamista koskevan pöytäkirjan 2 artiklan mukaan sopimusosapuolet eli molempien maiden hallitukset ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, kun pöytäkirjan voimaantulon edellyttämät kansalliset toimenpiteet on suoritettu. Pöytäkirja ja sen mukaiset valtiosopimuksen muutokset tulevat voimaan 30 päivän kuluttua siitä, kun molemmilta osapuolilta on saatu ilmoitus voimaansaattamistoimenpiteiden suorittamisesta.

Voimaansaattamista koskeva pöytäkirja ja sen mukaiset muutokset valtiosopimukseen saatetaan Suomessa tällä hallituksen esityksellä ja sen mukaisella lailla Suomessa voimaan.

Kansallinen valmistelu

Suomessa valtiosopimuksen ja siihen tehtävien muutosten voimaan saattaminen edellyttää perustuslain 93-95 mukaisesti edellä kuvatulla tavalla muutosten parafointia ja osapuolten sopiman voimaansaattamista koskevan pöytäkirjan allekirjoittamista. Voimaansaattamista koskevan pöytäkirjan allekirjoittamisvaltuudet Suomen Venäjän suurlähettiläälle Antti Helanterälle ja edustuston päällikön sijaiselle Marja Koskelalle myönsi tasavallan presidentti 12.2.2021 tasavallan presidentin esittelyssä ja pöytäkirja allekirjoitettiin xx.x.2021.

Perustuslain 94 §:n mukaisesti eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja niihin tehdyt muutokset, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä tai jotka ovat perustuslain kannalta merkityksellisiä. Edelleen perustuslain 95 §:ssä säädetään, että valtiosopimuksen tai muun kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan lailla. Valtiosopimukseen tehtävien muutosten kuulumista lainsäädännön alaan on tarkasteltu hallituksen esityksen luvussa 13.1.2.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Hallituksen esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta tahoilta:

Saadut lausunnot on otettu jatkovalmistelussa huomioon.

2 Sopimuksen tavoitteet

Valtiosopimuksen kohteena on Suomen ja Venäjän välinen rautateiden suora kansainvälinen matkustaja- ja tavaraliikenne. Suoralla kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan liikennöintiä Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä ilman matkustajien junanvaihtoa tai ilman tavaroiden siirtokuormausta rautatieraja-asemalla. Valtiosopimuksen avulla turvataan Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen häiriötön jatkuvuus. Valtiosopimuksella myös avattiin suoran kansainvälisen rautatieliikenteen kuljetukset Suomen rataverkolla kilpailulle eli Suomen rataverkolla Venäjältä tulevia tai sinne suuntautuvia henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksia voivat vetokalustollaan vetää lupaedellytykset täyttävät rautatieyritykset. Tämä valtiosopimuksen sopimusmääräys on linjassa EU-lainsäädännön kanssa, koska EU-lainsäädännöllä on avattu kilpailulle EU:n sisäiset henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetukset. Valtiosopimuksella ei kuitenkaan ole vastavuoroisuuden pohjalta avattu kilpailulle rautateiden kuljetuksia Venäjän rataverkolla, koska EU-lainsäädännön veloitteet avoimesta markkinoillepääsystä eivät sido Venäjän federaatiota.

Nyt annettavalla hallituksen esityksellä valtiosopimukseen molempien sopimusosapuolten hyväksymät teknisluonteiset muutokset saatettaisiin voimaan. Nämä teknisluonteiset muutokset eivät olennaisilta osiltaan muuta valtiosopimuksen keskeistä sisältöä. Sopimusmääräyksiin sovitut muutokset

on havaittu valtiosopimuksen soveltamisen yhteydessä. Sovituilla sopimusmääräysten muutoksilla tarkennettaisiin muun muassa sitä, että valtiosopimus ei estä kuljetusyhtiöitä sopimasta tarkemmin sellaisista suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä koskevista yksityiskohdista ja kuljetusehdoista, joista valtiosopimuksessa ei ole määrätty. Rautateiden kauttakulkuliikenteen rahtikuljetuksissa, jotka tulevat esimerkiksi Kiinasta tai Kazakstanista Venäjän kautta Suomeen tai Suomesta vastakkaiseen suuntaan Venäjän kautta, voitaisiin valtiosopimuksen mukaisen rahtikirjan ohella käyttää jatkossa ns. CIM-SMGS-rahtikirjaa. Myös kuljetusmaksuja koskeviin ehtoihin esimerkiksi ylikuormauksen ja rahdin uudelleen lastauksen osalta tehdään eräitä teknisluonteisia tarkistuksia.

3 Keskeiset ehdotukset

Valtiosopimukseen osapuolten sopimat muutokset ovat pääasiassa teknisluonteisia tarkistuksia, jotka on havaittu, kun valtiosopimuksen sopimusmääräyksiä on sovellettu valtiosopimuksen voimaantuloa eli 22.12.2016 alkaen maiden välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

Keskeisimpiä ja merkityksellisimpiä muutoksia valtiosopimukseen ovat 1, 30 ja 60 artiklaan sovitut muutokset.

Valtiosopimuksen 1 artiklaan on sovittu lisättäväksi uusi 5 kohta, jonka nojalla kuljetusyhtiöt valtuutettaisiin tekemään keskenään valtiosopimusta täydentäviä kaupallisteknisiä sopimuksia, joita ne ovat tehneet jo nykyisellään.

Valtiosopimuksen 30 artiklaan on sovittu lisättäväksi uusi 4 kohta, jonka mukaisesti kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa Suomen tasavallasta Venäjän federaation kautta kolmansiin maihin ja vastakkaisessa suunnassa voidaan käyttää valtiosopimuksen mukaisen rahtikirjan ohella CIM-SMGS-rahtikirjaa CIM-SMGS-rahtikirjan ohjeen mukaisesti. Jos kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa käytetään CIM-SMGS-rahtikirjaa, sovelletaan tämän valtiosopimuksen määräyksiä, ellei CIM-SMGS-rahtikirjan ohjeessa ole ohjeistettu toisin. CIM-SMGS-rahtikirjan käyttömahdollisuuden myös Suomeen suuntautuviin tai täältä Venäjän kautta kolmansiin maihin suuntautuviin kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa toivotaan osaltaan parantavan kansainvälisten rautateiden rahtiliikenteen kuljetusten sujuvuutta ja siten myös Suomen kautta kulkevan kauttakulkuliikenteen kilpailukykyä suhteessa Keski-Euroopan rautatiereittien kilpailukykyyn. Suomi on hallitusten välisen rautatiekuljetusjärjestö OTIF:n jäsenvaltio ja Suomi on saattanut sen puitteissa sovitun kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan COTIF-yleissopimuksen voimaan lailla kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (525/2004) sekä sen nojalla annetuilla valtioneuvoston asetuksilla. COTIF-sopimuksen liite B koskee CIM-rahtikirjaa kansainvälisessä liikenteessä. Näin ollen Suomi on jo COTIF-yleissopimuksen ja sen liitteen kautta sitoutunut CIM-rahtikirjan käyttömahdollisuuteen rautateiden kansainvälisissä rahtikuljetuksissa. CIM-SMGS-rahtikirjan käyttömahdollisuudesta kansainvälisissä rahtiliikenteen kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa on vielä erikseen ohjeistettu rautatieyritysten yhteistyöjärjestön CIT:n puitteissa niin, että rahtikirjaa ei tarvitsi vaihtaa siirryttäessä hallitusten välisen rautatiekuljetusjärjestön jäsenvaltioiden (OTIF/CIM) alueelta rautatieliikenteen yhteistyöjärjestön (OSJD/SMGS) alueelle.

Vaikka CIM-SMGS-rahtikirjan käyttömahdollisuudesta on sovittu monenkeskisen kansainvälisen yhteistyön puitteissa ja suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen ja Venäjän välillä solmitun valtiosopimuksen 1 artiklan 4 kohta sallii jo nykyisellään monenkeskisten kansainvälisten sopimusten mukaiset järjestelyt valtiosopimuksen mukaisten järjestelyjen rinnalla kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa, Suomi on pitänyt oikeusvarmuuden kannalta tärkeänä, että valtiosopimuksen 30 artiklaan lisätään erillinen kohta siitä, että valtiosopimuksen mukaisen rahtikirjan ohella voidaan

käyttää CIM-SMGS-rahtikirjaa kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa ja myös tällaisiin kuljetuksiin sovelletaan CIM-alueella eli Suomessa valtiosopimuksen määräyksiä muilta osin kuin kuljetussopimuksesta ja sen vahvistamisesta CIM-rahtikirjalla on säädetty COTIF-sopimuksen CIM-liitteessä.

Valtiosopimuksen 60 artiklassa säädetään liikkuvan kaluston luovutukseen ja palautukseen liittyvistä menettelytavoista rautatieraja-asevilla. Artiklan 6 kohdassa määrätään nopealle henkilöjunalle (Allegro-juna) tehtävästä teknisestä tarkastuksesta lähtöaseman varikolla ennen junan lähtöä. Kohtaa on valtiosopimuksessa muutettu niin, että teknisestä tarkastuksesta tehtävä tarkastusilmoitus on voimassa osapuolten toimivaltaisten viranomaisten määrittämän ajan, kun se aikaisemmin oli voimassa vain yhden vuorokauden ilmoituksen laatimisesta lukien. Vuorokauden määräaika on koettu valtiosopimuksen soveltamisen yhteydessä liian rajoittavaksi.

Valtiosopimukseen sovitut muutokset on kuvattu yksityiskohtaisemmin luvussa 6.

4 Esityksen vaikutukset

Koska valtiosopimukseen sovitut muutokset ovat teknisluonteisia, niillä ei ole merkittäviä taloudellisia tai muita vaikutuksia. Taloudellisilta vaikutuksiltaan merkittävin sovitusta muutoksista on edellä kuvatulla tavalla 30 artiklaan sovittu uusi 4 kohta, jonka mukaisesti Suomen ja Venäjän välisissä kauttakulkuliikenteen rahtikuljetuksissa voidaan käyttää valtiosopimuksen mukaisen rahtikirjan ohella CIM-SMGS-rahtikirjaa. CIM-SMGS-rahtikirjaa käytetään nykyisellään yleisesti Kiinasta Kazakstanin, Venäjän, Valko-Venäjän ja Puolan kautta Länsi-Eurooppaan tapahtuvissa kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa. CIM-SMGS-rahtikirjalla tapahtuvat kauttakulkuliikenteen kuljetukset ovat ainakin Kiinasta Venäjän kautta Länsi-Eurooppaan suuntautuneissa kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa nopeuttaneet rahtikuljetuksia jopa useammalla vuorokaudella. Kauttakulkuliikenteen kuljetusten nopeutuminen merkitsee luonnollisesti myös kustannussäästöjä ja sitä, että Suomen kautta tapahtuvien kauttakulkuliikenteen kuljetusten kilpailukyky voi jonkin verran parantua suhteessa Keski-Euroopan kautta tapahtuviin kuljetuksiin. Nykyisellään Suomesta on 1-4 konttijunaa kuukaudessa Kiinaan. Konttuliikenteen junien matka-aika Suomesta Venäjän ja Kazakstanin kautta Kiinaan on nopeimmillaan noin 15 vuorokautta. Suomen kautta kulkee Kiinaan nykyisellään myös paljon konttikuljetuksena rahtia Suomen satamien kautta Puolan satamiin, jossa ne lastataan juniin ja kuljetetaan Varsovan, Minskin ja Moskovon kautta Kiinaan. CIM-SMGS-rahtikirjan käyttö kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa voisi siirtää osan tällaisista Suomesta Puolan kautta Kiinaan suuntautuvista kuljetuksista kulkemaan suoraan rautateitse Kiinaan. Näin ollen kuljetusten mahdollisesti nopeutuessa ja Suomen kautta tapahtuvien kauttakulkuliikenteen konttijunakuljetusten kilpailukyvyn parantuessa suorien konttijunien määrä voi kasvaa ja tästä luonnollisesti hyötyvät suomalaiset logistiikka-alan yritykset.

Molempien maiden kuljetusyhtiöt ja muut keskeiset logistiikka-alan yritykset sekä kuljetuspalveluja tarvitsevat yritykset ovat osallistuneet aktiivisesti sopimusmääräysten muutosten valmisteluun ja pitäneet sovittuja muutoksia tarpeellisena. Sopimusmääräysten muutoksia on valmisteltu eri viranomaisten yhteistyönä ja valmisteluun ovat osallistuneet oikeusministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston, Rajavartiolaitoksen ja Tullin edustajat.

Hallituksen esitykseen sisältyvän raideliikennelain muuttamista koskevan lain vaikutukset olisivat melko vähäisiä. Ehdotetulla uudella 186 a §:llä siirtoluvasta luodaan oikeudellinen perusta jo nykyiselle käytännölle, jonka mukaisesti esimerkiksi metroliikenteen junakalustoa on siirretty valtion rautaverkon kautta huollettavaksi. Kaluston siirtolupa olisi väliaikainen ja Liikenne- ja viestintävirasto

arvioi luvan myöntämisen yhteydessä sen, että siirrosta ei aiheudu vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Virasto voisi myös asettaa siirtolupaan ehtoja. Nämä ehdot voisivat koskea esimerkiksi ajankohtaa, jolloin kalustoa ilman sille myönnettyä markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa voitaisiin siirtää rataverkolla.

Toisella raideliikennelakiin esitetyllä uudella pykälällä eli 186 b §:llä taas pyritään vastaamaan sidosryhmien toiveisiin siitä, että erilaisia testi- ja pilottihankkeita voidaan toteuttaa rataverkolla kevennettyillä lupavaatimuksilla. Vaikka hankkeisiin sovellettaisiin kevennettyjä lupavaatimuksia, myöskään tällä uudella säännöksellä ei pitäisi olla rautatieturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia, koska pykälän mukaisesti testi- ja pilottihanketta koskevaan ilmoitukseen olisi sisällytettävä suunnitelma toimenpiteistä, joilla turvataan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Myös testi- ja pilottihanke olisi ajallisesti myös tarkoin rajattu.

Muut raideliikennelakiin esitetyt muutokset ovat enemmän teknisluonteisia tarkistuksia, jotka olisi välttämätöntä tehdä muun muassa siitä syystä, että raideliikennelain säännökset olisivat linjassa unionilainsäädännön kanssa ja sääntely olisi myös muilta osin selkeää ja johdonmukaista. Ehdotetuilla muutoksilla ei ole juurikaan vaikutuksia toiminnanharjoittajiin, eikä niillä luoda toiminnanharjoittajille uusia taloudellisia tai hallinnollisia lisärasitteita.

5 Lausuntopalaute

Hallituksen esitys on ollut lausuntokierroksella xx.-xx.x.2021.

6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artikla. *Sopimuksen kohde ja soveltamisala.* Valtiosopimuksella määrätään ja hallinnoidaan Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä, johon sovelletaan sopimuksen mukaisia yhtenäisiä kuljetusnormeja. Nämä kuljetusnormit ovat kansainvälisten sopimusten (hallitusten välinen rautatiekuljetusjärjestö OTIF:n COTIF-sopimus ja rautatieliikenteen yhteistyöjärjestö OSJD:n SMGS ja SPMS) ja EU-lainsäädännön kanssa sopusoinnussa. Rautatiealan EU-lainsäädäntö on pantu kansallisesti täytäntöön raideliikennelaille (1302/2018), jossa on erikseen säädetty niistä poikkeuksista, joita unionilainsäädännön puitteissa sallitaan Venäjä-liikenteen harjoittamiseen. Näitä ovat raideliikennelain 18 §:n 2 momentin mukainen poikkeus siitä, että rautatieraja-asemalle liikennöivältä venäläiseltä rautatieyritykseltä ei edellytetä turvallisuustodistusta, 68 §:n 4 momentin mukainen poikkeus kalustoyksikön numeroinnista ja 76 §:n 1 momentin mukainen poikkeus kolmannen maan (Venäjä-liikenteen) kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifiointille. Lisäksi raideliikennelain 14 luku sisältää säännökset liikkuvan kaluston käyttöönotosta Venäjä-liikenteessä. Raideliikennelain 14 luvun 80 §:ssä säädetään, että suorassa Venäjältä tulevia kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäviä kalustoyksiköitä saa käyttää ainoastaan suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä, ei Suomen sisäisissä rautateiden tavarakuljetuksissa. Näin ollen 1 artikla kuuluu kokonaisuudessaan Suomessa lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan hyväksyntää.

Osapuolet ovat sopineet pöytäkirjalla, että 1 artiklaan lisätään uusi 5 kohta. Tämän uuden 5 kohdan mukaan sopimus ei estä kuljetusyhtiöitä tekemästä erillisiä sopimuksia suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä niiltä osin, joista ei valtiosopimuksessa ole määrätty. Uusi kohta olisi voimassa olevan käytännön mukainen selvennys valtiosopimukseen, koska jo nykyisellään VR-Yhtymä Oy:n ja venäläisen rautatieyrityksen RZD:n välillä on kaupallinen sopimus, jossa on sovittu kuljetusyhtiöiden

välisistä yksityiskohtaisista kuljetusehdoista ja kaupallisteknisistä yksityiskohdista, kun kuljetus siirtyy toisen osapuolen rautatieyritykseltä vastaanottavan osapuolen rautatieyritykselle. Kuljetusyhtiöt sopivat kahdenvälisessä sopimuksessa mm. vastuista, joita liittyy kuljetettavaan lastiin ja kalustoon niiden siirtyessä toisen osapuolen rautatieyritykseltä vastaanottavalle rautatieyritykselle. Kuljetusyhtiöiden väliset sopimukset eivät saa olla ristiriidassa valtiosopimuksen kanssa. Kaupallinen sopimus kuljetusyhtiöiden välillä on käytännössä edellytys sille, että kuljetusyhtiöt voivat luovuttaa vaunukaluston ja niillä kuljetettavan rahdin niihin liittyvine vastuineen toisilleen. Toistaiseksi tällainen kaupallinen sopimus on ainoastaan VR-Yhtymä Oy:n ja RZD:n välillä, vaikka Suomen puolella VR-Yhtymä Oy:n lisäksi on myös muita toimiluvallisia rautatieyrityksiä, joilla on oikeus kuljettaa venäläisiä tavarankuljetusvaunuja Suomen rataverkolla. Muiden suomalaisten rautatieyritysten on sovittava VR-Yhtymä Oy:n kanssa ns. rajaliikennepalvelun puitteissa niistä järjestelyistä ja vastuista, joita venäläisten tavarankuljetusvaunujen kuljettamiseen liittyy Suomen rataverkolla.

24 artikla. *Korvausvaatimukset.* Artikla sisältää yksityiskohtaiset määräykset korvausvaatimuksista ja niiden määräajoista sekä korvausvaatimuksen käsittelemisestä. Korvauksista on aina säädettävä laintasolla ja kansallisessa lainsäädännössä näistä säädetään rautatiekuljetuslaissa (1119/2000).

Osapuolet ovat sopineet pöytäkirjalla, että 24 artiklan 5 kohdan viimeinen kappale muutetaan niin, että kuljetusyhtiöllä ei ole velvollisuutta korvata yhden matkalipun tai yhden matkatavaralähetyksen hintaa, jos korvaussumma on alle 4 euroa. Voimassa olevassa valtiosopimuksessa kyseinen kohta on muotoiltu niin, että kuljetusyhtiöllä ei ole velvollisuutta korvata, jos matkalipun tai yhden matkatavaralähetyksen korvaussumma on alle 5 prosenttia kuljetusmaksusta. Osapuolet ovat katsoneet, että kiinteän summan kirjaaminen on perusteltua, jotta vältetään jo ennalta sellaiset korvausvaatimukset, joissa korvaus jää erittäin alhaiseksi.

30 artikla. *Rahtikirja.* Artikla sisältää määräykset tavaraliikenteen kuljetuksilta edellytettävästä rahtikirjasta ja siitä, mitä tietoja rahtikirjaan on sisällytettävä. Artiklassa määrätään nykyisellään kahdenvälisen valtiosopimuksen rahtikirjan sisällöstä. Kansainvälisesti rahtikirjasta ja sen sisällöstä on sovittu hallitusten välisen rautatiekuljetusjärjestön OTIF:n kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa COTIF-sopimuksessa ja sen rahtikirjaa koskevassa CIM-liitteessä. Suomi on OTIF:n jäsenenä saattanut COTIF-sopimuksen sen liitteeseen voimaan lailla (524/2004). Venäjä on taas rautatieliikenteen yhteistyöjärjestö OSJD:n jäsen ja OSJD:n puitteissa on säädetty järjestön jäsenvaltioiden välillä käytettävästä SMGS-rahtikirjasta. Rautatieyritysten yhteistyöjärjestö CIT:n puitteissa sen jäsenenä olevat rautatieyritykset ovat sopineet, että OTIF:n ja OSJD:n välillä kansainvälisiä rautateiden rahtiliikenteen kauttakulkukuljetuksia voidaan CIM-SMGS-rahtikirjalla tehdä ilman, että alueiden välillä tarvitaan rahtikirjan vaihtoa siirryttäessä OTIF:n jäsenvaltiosta OSJD:n jäsenvaltioon ja päinvastoin. VR-Yhtymä Oy ja venäläinen rautatieyritys RZD OAO ovat molemmat rautatieyritysten yhteistyöjärjestö CIT:n jäseniä. Muut toimiluvalliset suomalaiset rautatieyritykset eivät ole toistaiseksi CIT:n jäsenyrityksiä, mutta tämän ei pitäisi rajoittaa näiden muiden rautatieyritysten mahdollisuutta kuljettaa Suomen rataverkolla myös CIM-SMGS-rahtikirjalla tapahtuvia kuljetuksia, jos rahtikirjaan on merkitty kaikki Suomen rataverkolla peräkkäiskuljetusta harjoittavat yritykset. Näin ollen CIM-SMGS-rahtikirjan käyttömahdollisuus ei muuttaisi tilannetta nykyisiin ns. rajaliikennepalvelujärjestelyihin, joissa VR-Yhtymä Oy toimii aina rautatieraja-asemalla kaluston kuljetuksineen vastaanottavana ja luovuttavana osapuolena suhteessa venäläiseen rautatieyritykseen, koska vain VR:llä on kahdenvälinen kaupallinen sopimus RZD:n kanssa. VR kuitenkin rajaliikennepalvelun puitteissa siirtää vaunut ja kuljetukset niihin liittyvine asiakirjoineen ja vastuineen peräkkäiskuljetusta Suomen rataverkolla harjoittavalle rautatieyritykselle.

Venäjän osapuoli on Suomen ja Venäjän välisissä rautatieliikennetyöryhmän kokouksissa toistuvasti ottanut esille, että CIM-SMGS-rahtikirjan käytöllä on saatu huomattavia ajan ja sitä kautta myös rahdikustannusten säästöjä, kun Kiinasta ja Kazakstanista kuljetetaan Venäjän kautta rautateiden kauttakulkuliikenteen rahtikuljetuksia Länsi-Eurooppaan asti. Tämän vuoksi Venäjän osapuoli on esittänyt, että myös Venäjän kautta Suomeen ja päinvastoin tapahtuvissa kauttakulkuliikenteen rahtikuljetuksissa voitaisiin valtiosopimuksen mukaisen rahtikirjan ohella käyttää CIM-SMGS-rahtikirjaa. Suomen osapuoli suhtautui esitykseen myönteisesti, mutta Suomen osapuoli piti tärkeänä sitä, että toimi-joilla on oikeusvarmuus siitä, mitä lainsäädäntöä ja sopimusjärjestelyjä CIM-SMGS-rahtikirjalla tapahtuviin kuljetuksiin sovelletaan. Tämän vuoksi osapuolet ovat sopineet, että rahtikirjaa koskevaan valtiosopimuksen 30 artiklaan lisätään uusi kohta, jonka mukaisesti kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa Suomesta Venäjän federaation kautta kolmansiin maihin ja vastakkaisessa suunnassa voidaan käyttää valtiosopimuksen mukaisen rahtikirjan ohella CIM-SMGS-rahtikirjaa ja CIM-alueella tällaisiin kuljetuksiin sovelletaan kuljetussopimuksen ja rahtikirjan sekä sen täyttämisen osalta COTIF-yleissopimuksen CIM-liitettä, mutta muilta osin jatkossakin tällaisiin kuljetuksiin sovelletaan valtiosopimuksen ja sen täytäntöönpanoa koskevan ministeriöiden välisen sopimuksen teknisten liitteiden sopimusmääräyksiä. Näin ollen esimerkiksi kaluston vastaanoton ja luovuttamisen, lastin kuormauksen ja rajaliikennemääräysten osalta sovellettaisiin jatkossakin myös CIM-SMGS-rahtikirjalla tapahtuviin kuljetuksiin jatkossakin valtiosopimuksen, ministeriöiden välisen sopimuksen ja sen liitteiden mukaisia sopimusmääräyksiä.

CIM-SMGS-rahtikirjan käyttömahdollisuuden myös Suomeen suuntautuviissa tai täältä Venäjän kautta kolmansiin maihin suuntautuviissa kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa toivotaan osaltaan parantavan kansainvälisten rautateiden rahtiliikenteen kuljetusten sujuvuutta ja siten myös Suomen kautta kulkevan kauttakulkuliikenteen kilpailukykyä suhteessa Keski-Euroopan rautatiereittien kilpailukykyyn.

37 artikla. *Kuljetusmaksujen laskeminen ja maksaminen.* Artiklassa määrätään, että kuljetusmaksuista vastaa lähtökohtaisesti lähettäjä lähtömaahan ja kauttakulkumaahan alueella tapahtuvasta kuljetuksesta, ja vastaanottaja määrämaan alueella tapahtuvasta kuljetuksesta. Kuljetusyhtiö ja lähettäjä voivat kuitenkin keskinäisellä sopimuksella sopia maksuvelvollisuudesta myös toisin tai siirtää sen kolmannelle osapuolelle, joka on tehnyt sopimuksen kuljetusyhtiön kanssa ja jonka lähettäjä on merkinnyt rahtikirjaan maksajaksi. Kuljetusmaksut kuuluvat ensisijaisesti kuljetusyhtiöiden toimivaltaan ja siksi valtiosopimuksessa on ainoastaan säädetty yleisistä periaatteista kansainvälisten sopimusten (COTIF ja SMGS) mukaisella tavalla. Suomessa hallitusten välisen rautatiekuljetusjärjestön OTIF:n kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus eli ns. COTIF-sopimus on saatettu voimaan lailla (524/2004).

Artiklan 6 kohta koskee vaunun ylikuormastilannetta. Voimassa olevan valtiosopimuksen mukaan, kuljetusmaksut lasketaan tavaroiden ylikuorman koko kuljetusreitiltä omana lähetyksenään, jos vaunu on ylikuormattu enimmäiskantavuutta painavammaksi. Nyt tätä sopimusmääräyksen kohtaa on sovittu pöytäkirjalla tarkennettavaksi. Jos vaunu on ylikuormattu sen enimmäiskantavuutta painavammaksi, kuljetusmaksut lasketaan erilliseen vaunuun kuormatun kuorman osalta siten, että tämä katsotaan omaksi lähetykseksen siltä asemalta, jossa erilliseen vaunuun kuormaaminen tapahtuu aina määräasemalle saakka. Sovittu muutos on perusteltu tarkennus ja parantaa kuljetusyhtiöiden ja lastinantajien oikeusvarmuutta, kun ylikuorman kuljetusmaksujen laskutuskäytäntö muuttuu yksiselitteiseksi.

60 artikla. *Liikkuvan kaluston luovutus ja palautus.* Artiklassa säädetään menettelytavoista, joiden mukaisesti suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä liikennöivien matkustaja- ja tavaravaunujen

luovuttaminen luovuttavalta kuljetusyhtiöltä vastaanottavalle kuljetusyhtiölle tapahtuu rajanylityksen jälkeisellä rautatieraja-asemalla.

Artiklan 6 kohdassa määrätään nopealle henkilöjunalle (Allegro-juna) tehtävästä teknisestä tarkastuksesta lähtöaseman varikolla ennen junan lähtöä. Artiklan mukaisesti Allegro-junalle ei tehdä muista maiden välillä liikennöivistä junista poiketen teknistä tarkastusta rautatieraja-asemalla, vaan se siis tehdään vain lähtöasemalla ennen junan lähtöä. Voimassa olevan valtiosopimuksen 60 artiklan 6 kohdan mukaan lähtöaseman varikolla tehdystä teknisestä tarkastuksesta tehdään tarkastusilmoitus, joka on voimassa yhden vuorokauden ilmoituksen laatimisesta lukien. Pöytäkirjalla on sovittu 60 artiklan 6 kohta muutettavaksi niin, että teknisestä tarkastuksesta tehtävä tarkastusilmoitus on voimassa osapuolten toimivaltaisten viranomaisten määrittämän ajan. Vuorokauden määräaika on koettu valtiosopimuksen soveltamisen yhteydessä liian rajoittavaksi ja siksi toimivaltainen viranomainen voi kansallisesti asettaa määräajan. Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto on kalustoyksiköiden hyväksyntöihin liittyvissä asioissa toimivaltainen viranomainen.

Pöytäkirjalla on sovittu myös toisesta muutoksesta valtiosopimuksen 60 artiklaan. Valtiosopimuksen 60 artiklaan lisätään uusi 11 kohta. Kohdan mukaan tarvikkeet ja varaosat, jotka lähetetään toisen osapuolen rautatieraja-asemalle liikkuvan kaluston korjausta varten, käyttämättömät tarvikkeet ja varaosat sekä vaihdetut vikaantuneet osat, jotka tuodaan takaisin, kuljetetaan kuljetus- ja tullimaksuja perimättä, mikäli tarvikkeet ja varaosat ovat yksilöitävissä. Kohta on katsottu tarpeelliseksi siitä syystä, että liikkuvan kaluston yksiköiden rikkoontuessa toisen osapuolen alueella, pitää olla mahdollista tuoda tarvittavia osia ja muita korjaustarvikkeita ilman, että niistä peritään kuljetus- ja tullimaksuja. Kohta on valmisteltu yhteistyössä maiden tulliviranomaisten kanssa ja sovitulle muutokselle on molempien osapuolten tulliviranomaisten hyväksyntä.

7 Lakiehdotuksen säännöskohtaiset perustelut

Lakiehdotus suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen muuttamisesta ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta

Hallituksen esityksen lakiehdotus on tavanomainen kansainvälisen sopimuksen voimaansaattamista koskeva blankettilakiehdotus, joka sisältää säännökset sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaan saattamisesta sekä siitä, että muiden määräysten voimaansaattamisesta ja voimaantuloajankohdasta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

1 §. Lakiehdotuksen 1 §:ssä säädettäisiin siitä, että suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehtyyn sopimukseen xx päivänä kuuta 2021 tehdyt lainsäädännön alaan kuuluvat määräysten muutokset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §. Lakiehdotuksen 2 §:ssä säädettäisiin siitä, että sopimukseen tehtyjen muiden määräysten muutosten ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetus annettaisiin sen jälkeen, kun molemmat sopimusosapuolet ovat pöytäkirjan 2 artiklan mukaisesti ilmoittaneet diplomaattiteitse, että sopimusmuutosten voimaansaattamistoimenpiteet on saatettu päätökseen.

Raideliikennelakiin esitetyt muutokset

Raideliikennelakiin esitettävät muutokset eivät liity suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyn valtiosopimuksen muutosten voimaansaattamiseen, mutta raideliikennelakiin on katsottu tarpeelliseksi tehdä eräitä teknisluonteisia muutoksia. Näistä tärkeimmät olisivat raideliikennelakiin esitetyt kaksi uutta pykälää 186 a § ja 186 b §. Ensimmäisessä näistä säädettäisiin kalustoyksikön siirtoluvasta ja toinen sisältäisi säännökset erilaisia testi- ja pilottihankkeita koskevista vaatimuksista.

15 §. Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta. Pykälässä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvontatehtävistä. Pykälän 1 momentin 3 ja 5 kohtiin esitetään muutoksia. Momentin 3 kohtaa muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävä kattaisi myös sen, että yksityisraiteen haltijat toimivat lain 30 §:n mukaisen turvallisuuden hallintajärjestelmän mukaisesti ja virasto myös valvoisi yksityisraiteen haltijoiden turvallisuuden hallintajärjestelmiä.

Raideliikennelain 171 §:n 1 momentissa on säädetty rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön sekä kaupunkiraideliikenteen rataverkon liikenteenohjauksesta vastavan toiminnanharjoittajan on laadittava varautumissuunnitelma. Nyt esitetään 15 §:n 1 momentin 5 kohdan poikkeusoloihin ja häiriötilanteiden varautumista koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävään lisäystä, jonka mukaisesti virasto valvoo, että 171 §:n 1 momentissa tarkoitettujen toiminnanharjoittajien laativat tällaisen varautumissuunnitelman ja toteuttavat sen mukaisia toimenpiteitä poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa. Lisäys on katsottu tarpeelliseksi, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi valvoa toiminnanharjoittajien valmiussuunnitelmia ja niiden toteutusta riittävällä tavalla.

140 §. Ratamaksun alennukset ja korotukset. Pykälän 4 momenttiin esitetään muutosta, jotta säännös vastaisi paremmin yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 3 kohtaa. Voimassa olevan 140 §:n 1 momentin mukaan rataverkon haltija saa periä korotettua ratamaksua uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. Direktiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaan investointimaksua ei rajata vain uusien rataverkon osien investointikustannuksiin, vaan niitä voidaan periä miltä tahansa rataverkon investointihankkeen kustannusten kattamiseksi. Näin ollen pykälän 4 momentti esitetään muutettavaksi niin, että rataverkon haltija saisi periä korotettua maksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

148 §. Sääntelyelimen päällikkö. Pykälän 1 momentissa säädetään sääntelyelimen päällikön nimittämisestä ja sääntelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksista, joita ovat virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluviin tehtäviin. Voimassa olevassa 1 momentissa edellytetään sääntelyelimen päälliköltä myös johtamiskokemusta. Sääntelyelimen päällikön hakuprosessi on osoittanut, että sääntelyelimen päälliköksi on hakijoita sangen vähän ja etenkin johtamiskokemusta koskevan vaatimuksen on katsottu rajoittavan olennaisesti asiantuntijatasolla työskentelevien osaavien ihmisten hakeutumista sääntelyelimen päälliköksi. Koska sääntelyelin on sangen pieni, tällä hetkellä neljän virkamiehen itsenäinen yksikkö Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä, sääntelyelimen palvelukseen ei välttämättä hakeudu johtamiskokemusta isommista yksiköistä omaavat henkilöt. Johtamiskokemuksen edellyttäminen ei myöskään perustu rautatiemarkkinadirektiiviin, joten on katsottu perustelluksi, että johtamiskokemuksen edellyttämistä koskevasta vaatimuksesta luovuttaisiin. Luonnollisesti johtamiskokemus katsottaisiin jatkossakin eduksi, kun sääntelyelimen päällikön virkaan hakijoita arvioidaan.

186 a §. Siirtolupa. Pykälä olisi uusi ja se mahdollistaisi sen, että esimerkiksi metro- ja museoliikenteen kalustoa tai suljetulla rataverkolla käytettävää liikkuvaa kalustoa voitaisiin kuljettaa rataverkolla

huoltoon ja takaisin. Edellä mainittuja kalustoyksiköitä on jo nykyisellään siirretty rataverkon (valtion tai lain soveltamisalaan kuuluvan yksityisraiteen) kautta huoltoon, vaikka tällaiselle kaluston siirrolle ei ole laissa ollut valtuutusta ja kaluston siirtämistä koskevia vaatimuksia. Siirtolupaa voitaisiin hakea myös muuta välttämätöntä tilapäistä kaluston liikuttamista varten sellaiselle kalustolle, jolla ei ole raideliikennelain mukaista kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Ehdotetulla pykälällä pyritään siten varmistamaan, että kalustoyksiköiden siirto olisi järjestetty turvallisella tavalla.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi hakemuksesta myöntää määräaikaisen kalustoyksikön siirtoluvan välttämätöntä rataverkolla liikkumista varten sellaiselle kalustoyksikölle, jolla ei ole raideliikennelain mukaista kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Siirtolupa voitaisiin myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Siirtolupa ei kuitenkaan oikeuttaisi harjoittamaan kaupallista liikennettä rataverkolla (juna- tai vaihtotyöliikenne) eli lupa oikeuttaisi vain kalustoyksikön välttämättömään siirtoon, jota tarvitaan esimerkiksi kaluston huoltoa varten.

Pykälän 2 momentin mukaan hakijan olisi siirtoluvan edellytysten arvioimiseksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirroista sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei saisi vaarantua kalustoyksikön siirron johdosta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi sisällyttää siirtolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistettaisiin, että siirtoluvalla tapahtuva kalustoyksikön liikenne rataverkolla ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Tällaiset rajoitukset ja ehdot voisivat koskea esimerkiksi ajankohtaa, jolloin siirtoluvalla voidaan liikennöidä rataverkolla.

Pykälän 4 momentin mukaan siirtolupaa ja sen peruuttamista koskisivat ne vaatimukset, joista on säädetty lain 56 §:ssä kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta.

186 b §. *Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset.* Pykälä olisi uusi ja se sisältäisi säännökset autonomisen junaliikenteen ja duoraideliikenteen testi- ja pilottihankkeita sekä radan testaukseen käytettävän liikkuvan laboratorion tai muun kaluston liikkumista koskevista vaatimuksista. Toiminnanharjoittajat ovat olleet viranomaisiin yhteydessä pykälässä esitettyjen hankkeiden osalta ja tiedustelleet, millaiset vaatimukset tällaisia hankkeita ja niiden mukaista rataverkolla liikkumista koskevat. Etenkin autonomisen junaliikenteen mahdollistavia testi- ja pilottihankkeita on tarkoitus käynnistää rataverkolla lähiaikoina. Duoraideliikenteellä tarkoitetaan rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä ja liikenteellä tarkoitettaisiin ensisijaisesti raitiovaunuliikenteen ja normaalin rataverkon yhdistävää raitiovaunuliikennettä. Tällaiset hankkeet ovat vielä yleisellä suunnitelmatasolla, eikä yhtään konkreettista kokeiluhanketta ole vielä toistaiseksi vireillä, mutta myös näihin on syytä jo ennakoivasti lainsäädännössä varautua.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan, kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan tai kaupunkiraideliikenteen harjoittajan olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos niiden tarkoituksena on käynnistää rataverkolla tai sen osalla ilman kuljettajaa tapahtuvan autonomisen junaliikenteen tai rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä eli duoraideliikennettä koskeva testi- tai pilottihanke. Rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan olisi myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos rataverkolla käy-

tään liikkuvaa laboratoriota tai muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikkumiseen. Ilmoituksen voisi tehdä jokin edellä mainituista tahoista kaikkien hankkeeseen osallistuvien puolesta, joten kaikkien hankkeen osallisten ei tarvitse tehdä erillistä ilmoitusta.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitukseen olisi liitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelmaan olisi sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuutahoista, kuvaus siitä, mitä hankkeessa on tarkoitus testata, hankkeen toteutusaikataulu ja tiedot hankkeen kestosta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt suunnitelman, tehdyn ilmoituksen ja hyväksytyyn suunnitelman perusteella voisi pilotti- tai testaushankkeen tai radan testauksen mukaista liikennöintiä harjoittaa 10 kuukauden ajan. Tämä 10 kuukauden aika olisi vastaavanlainen kuin raideliikennelain 58 §:ssä tarkoitettu koeajolupa liikkuvan kaluston testausta varten. Jos hanke venyy 10 kuukautta pidemmäksi, hakijan on tehtävä uusi ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle tai haettava normaalin liikennöinnin edellyttämiä lupia Liikenne- ja viestintävirastolta. Uuden ilmoituksen yhteydessä olisi myös täydennettävä ilmoitukseen liitettävää suunnitelmaa ainakin siltä osin kuin se koskee hankkeen aikataulua.

Kun Liikenne- ja viestintävirastolle olisi ilmoitettu testi- tai pilottihankkeesta tai liikkuvan laboratorion tai muun kaluston käyttämisestä radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikennöintiin, pykälän 2 momentin mukaisesti tällainen liikkuminen rataverkolla voitaisiin suljetulla rataverkolla järjestää 18 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla eli liikkumista varten ei tarvittaisi turvallisuustodistusta. Liikkumiseen kohdistuisi kuitenkin 18 §:n 2 momentin mukainen vaatimus siitä, että tällainen liikkuminen on riittävällä tavalla ohjeistettu. Jos 1 momentin mukaisessa liikkumisessa on tarvetta liikkua tapauskohtaisesti suljetun rataverkon ulkopuolelle, tästä on erikseen sovittava kaikkien asianosaisten kesken siitä, miten tällainen liikkuminen suljetun rataverkon ulkopuolelle voidaan turvallisesti järjestää. Radan testaaminen ja duoraideliikenne olisivat mahdollisia rataverkolla luonnollisesti myös normaalina liikennöintinä junaliikenteessä ja vaihtotyössä, jos noudatetaan kaikkia liikennöintisääntöjä ja liikkuvan kaluston liikkumisesta vastaa raideliikenteen harjoittaja. Testauksessa olisi mahdollista poiketa infrastruktuurin käyttönottoluvan ehdoista, jos turvallisuus on riittävällä tavalla varmistettu. Määräyksistä poikkeaminen edellyttäisi poikkeusluvan hakemista.

189 §. Viranomaisten tiedonsaanti- ja luovutus oikeus. Pykälän otsikko on nykyisellään viranomais- ten tiedonsaantioikeus, mutta pykälän otsikko muutettaisiin niin, että se koskisi tiedonsaantioikeuden lisäksi tietojen luovutus oikeutta ja siten otsikko vastaisi pykälän 1 momenttiin esitettävää muutosta. Pykälässä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada liike- tai ammatillisalaisuuden es- tämättä rautatieliikenteen harjoittajalta tai rataverkon haltijalta maksutta ne tiedot, joita virasto tarvit- see raideliikennelaissa tarkoitettujen lupien ja todistusten myöntämistä varten sekä lain mukaisten valvonta- ja rekisteritehtävien hoitamiseen. Koska rautatieyritykset toimivat yhä enenevässä määrin useammassa ETA-alueen jäsenvaltiossa ja joissakin tapauksissa esimerkiksi rautatieyrityksen emoyhtiön valvonta tapahtuu mahdollisesti toisen jäsenvaltion toimesta, olisi tärkeää, että Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus luovuttaa tarvittaessa tietoja myös toisen ETA-valtion toimivalaiselle viranomaiselle momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten. Useammassa EU:n jäsenvalti- ossa rautatieliikennettä harjoittavalle rautatieyritykselle turvallisuustodistuksen ja kaluston käyttön- ottoluvat myöntää Euroopan unionin rautatievirasto, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myös vel- vollinen toimittamaan tarvittavat tiedot. Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt vuonna 2020 toi- miluvan Operail Finland Oy:lle, joka on virolaisen rautatieyrityksen tytäryhtiö. Julkisuuslain (621/1999) 29 §:n 1 momentin mukaan viranomais- en voi antaa toiselle viranomaiselle tiedon salassa pidettävästä asiakirjasta, jos tiedon antamisesta tai oikeudesta tiedon saamiseen on laissa erikseen nimenomaisesti säädetty. Näin ollen olisi tarpeen sisällyttää raideliikennelain 189 §:n 1 momenttiin

ehdotetun kaltainen säännös siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi luovuttaa raideliikennelaissa tarkoitettujen lupien ja todistusten myöntämistä varten sekä lain mukaisten valvonta- ja rekisteritehtävien hoitamista varten saamia tietoja liike- tai ammattisalaisuuden estämättä toisen ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle tai EU-virastolle, jotta nämä voisivat hoitaa osaltaan lupien myöntämiseen, valvontaan ja rekisteröintiin liittyviä tehtäviä ja viranomaiset voivat tehdä sujuvasti tarvittavaa yhteistyötä.

192 §. Siirtymäsäännökset. Siirtymäsäännöksiä koskevan 192 §:n 13 momentin siirtymäaika esitetään jatkettavaksi 1 päivään 2022 saakka. Määräajan jatkaminen olisi perusteltua sen vuoksi, että liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt 1.3.2019 Euroopan komissiolle kirjeen, jossa on esitetty muutettavaksi komission Suomen strategisesti merkittävistä paikallisista rataverkoista annettua täytäntöönpanopäätöstä. Kyseisellä täytäntöönpanopäätöksellä VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimat yksityisraiteet katsottiin strategisesti merkittäviksi paikallisiksi yksityisraiteiksi. Kirjeellä liikenne- ja viestintäministeriö esitti komissiolle, että VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteita jatkossa kohdeltaisiin rautatiemarkkinoita koskevassa lainsäädännössä palvelupaikkoina strategisesti merkittävien paikallisten rataverkkojen sijasta. Koska komissio ei ole muuttanut täytäntöönpanopäätöstä, VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimien yksityisraiteiden siirtymäaika momentissa tarkoitettujen eriyttämisaikojen osalta olisi syytä jatkaa. Komissio on epävirallisissa keskusteluissa alustavasti indikoinut, että VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteita voitaisiin jatkossa rautatiemarkkinoita koskevassa lainsäädännössä kohdella palvelupaikkoina. Näin ollen ei olisi perusteltua vaatia, että VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteet olisi eriytettävä erilliseen tytäryhtiöön, jos yhtiön yksityisraiteita kohdeltaisiin jatkossa palvelupaikkoja koskevan lainsäädännön mukaisesti. Turvallisuus- ja yhteentoimivuussäätelyssä VR-Yhtymä Oy:tä kohdeltaisiin jatkossakin rataverkon haltijana sen yksityisraiteisiin kohdistuvan toiminnan osalta. Vaikka laki raideliikennelain muuttamisesta esitetään tulevaksi voimaan 1.2.2022, tämän 192 §:n 13 momentin siirtymäsäännöksen esitetään tulevan kuitenkin voimaan heti sen jälkeen, kun eduskunta on antanut lakiesitykselle hyväksyntänsä ja laki on vahvistettu.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Valtiosopimuksen muutosten voimaansaattamista koskevan lakiehdotuksen 2 §:n mukainen valtioneuvoston asetus sopimukseen tehtyjen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaantulosta ja sopimusmääräysten voimaantulosta annetaan edellä lakiehdotuksen 2 §:n yksityiskohteisissa perusteluissa esitetyllä tavalla sen jälkeen, kun molemmat osapuolet ovat ilmoittaneet voimaansaattamistoimenpiteiden saattamisesta päätökseen.

Raideliikennelain muuttamista koskevaan lakiehdotukseen ei sisälly valtuutuksia lakia alemman asteen sääntelyn antamiseksi.

9 Voimaantulo

Voimaansaattamispöytäkirja on tullut voimaan 30 päivän kuluttua sen allekirjoittamisesta eli xx.xx.2021. Laki tulee voimaan välittömästi sen jälkeen, kun se on eduskunnan hyväksynnän jälkeen vahvistettu tasavallan presidentin esittelyssä. Valtiosopimukseen tehtävät muutokset tulevat kuitenkin voimaan vasta, kun voimaantulosta on säädetty erikseen valtioneuvoston asetuksella.

Raideliikennelain muuttamista koskeva laki on tarkoitettu tulevan voimaan 1.1.2022. Kuitenkin raideliikennelain 192 §:n 13 momenttiin esitetty muutos siirtymäsäännökseen on tarkoitettu tulevan voimaan heti sen jälkeen, kun eduskunta on antanut lakiesitykselle hyväksyntänsä ja laki on vahvistettu.

10 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

Ahvenanmaan itsehallintolain (1146/1991) mukaan rautatieliikenne kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan itsehallintolain 59 §:n mukaan myös kansainvälisten velvoitteiden voimaantulo silloin kuin niihin sisältyy maakunnan toimivaltaan kuuluvia velvoitteita, edellyttää maakuntapäivien hyväksyntää. Hallituksen esityksen ruotsinkielinen luonnos toimitettiin xx.x.2021 oikeusministeriön toimesta valtiosopimuksia koskevan menettelyn mukaisesti Ahvenanmaan maakunnalle maakunnan hyväksyntää varten. Koska Ahvenanmaalla ei ole rautatieliikennettä, ehdotetut lait tulevat sellaisenaan voimaan myös Ahvenanmaalla ilman, että maakuntapäivät säätää omaa erillistä lainsäädäntöä.

11 Toimeenpano ja seuranta

Sopimusosapuolet tapaavat säännöllisesti valtiosopimuksen 68 artiklan mukaisen rautatieliikennetyöryhmän ja sen alaisten asiantuntijatyöryhmän puitteissa. Näissä kahdenvälisissä kokouksissa seurataan molempien osapuolten ratifiointitoimenpiteiden etenemistä, jotta osapuolet voivat erikseen sopia valtiosopimusmuutosten voimaantulosta. Rautatieliikennetyöryhmässä ja sen alaisessa asiantuntijatyöryhmässä myös seurataan valtiosopimuksen ja siihen tehtyjen muutosten soveltamista.

12 Suhde muihin esityksiin

Hallituksen esitys ei liity muihin annettuihin tai valmisteilla oleviin hallituksen esityksiin.

13 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

13.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

13.1.1 Toimivallan jako unionin ja jäsenvaltion välillä

Rautatieliikenne kuuluu pääosin unionin toimivaltaan, sillä sitä säännellään suurelta osin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveillä ja asetuksilla sekä niiden nojalla annetuilla komission täytäntöönpanoasetuksilla ja delegoiduilla säädöksillä. Näin ollen myös suuri osa myös suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyn valtiosopimuksen sopimusmääräyksistä kuuluu unionin toimivaltaan. Valtiosopimuksen sopimusmääräyksistä kuitenkin ensisijaisesti tavaroiden kuljetusta koskevan sopimuksen III luvun määräykset, rautatierajaliikennettä koskevan sopimuksen IV luvun määräykset sekä sopimuksen VII luvun loppumääräykset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan.

Pöytäkirjan mukaiset 24 ja 60 artiklaan sovitut muutokset kuuluvat unionin toimivaltaan, koska näistä on säädetty EU-säädöksissä.

Korvausvaatimuksia koskeva 24 artikla ja siihen sovittu muutos kuuluu unionin toimivaltaan, koska rautatiematkustajan oikeuksista ja velvollisuuksista sekä niihin liittyvistä korvausvastuista on säädetty rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (xx/2021) eli ns. rautatievastuuasetuksessa.

Liikkuvan kaluston luovutusta ja palautusta koskeva 60 artikla ja sen 6 kohtaan sovittu muutos kuuluu unionin toimivaltaan, koska luovutettavan kaluston vastaanottamista koskevista käyttöönottolupamenettelyistä ja sen edellyttämistä tarkastuksista säädetään Euroopan unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 797/2016/EU. Lisäksi

saman artiklan uusi 11 kohta kuuluu unionin toimivaltaan, koska se koskee korjausta varten tuotavien tarvikkeiden ja varaosien tullauskäytäntöjä ja tullilainsäädäntö kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Rahtikirjasta rautatieliikenteessä ei nykyisellään ole säädetty EU-lainsäädännössä, vaan siitä on sovittu hallitusten välisen rautatiekuljetusjärjestö OTIF:n puitteissa. Näin ollen rahtikirjaa koskeva valtiosopimuksen 30 artikla ja siihen sovittu uusi 4 kohta CIM-SMGS-rahtikirjan käyttömahdollisuudesta kuuluu kansalliseen toimivaltaan. Myös muilta osin sovitut teknisluonteiset muutokset kuuluvat kansalliseen toimivaltaan.

Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2012/34/EU) 14 artiklan mukaan jäsenvaltioiden pitää ilmoittaa komissiolle aikomuksestaan neuvotella kolmannen maan kanssa rautatieliikenteen järjestelyistä sekä pitää komissio informoituna neuvottelujen etenemisestä. Suomi oli aikoinaan ilmoittanut komissiolle valtiosopimuksen kokonaisuudessaan ennen sen voimaansaattamista ja komissio oli antanut sille hyväksyntänsä vuonna 2015. Suomi myös ilmoitti 2019 direktiivin 2012/34/EU mukaisessa komiteassa eli ns. rautatiemarkkinakomiteassa (SERAC, Single European Railway Area Committee), että Suomen tasavallan hallitus on käynnistänyt neuvottelut Venäjän federaation kanssa, jotta valtiosopimukseen voitaisiin tehdä eräitä teknisluonteisia muutoksia.

Rautatiemarkkinadirektiivin 14 artikla myös edellyttää, että jäsenvaltion ja kolmannen maan välillä sopimusjärjestelyihin neuvoteltu lopputulos on hyväksyttävä komissiolla ennen kuin jäsenvaltio voi saattaa kolmannen maan kanssa neuvotellun sopimuksen siihen tehtyine muutoksineen voimaan. Kun Suomen ja Venäjän osapuoli olivat päässeet periaatteellisen sopuun valtiosopimukseen tehtävistä muutoksista, nämä muutokset ilmoitettiin komissiolle heinäkuussa 2020. Komissio antoi marraskuussa 2020 alustavan täytäntöönpanopäätösluonnoksen, jonka mukaisesti se ilmoitti hyväksyntänsä neuvotelluille sopimusmuutoksille. Lopullisen täytäntöönpanopäätöksensä komissio antoi 13.1.2021 (C(2021)45 final). Täytäntöönpanopäätöksessä vahvistettiin komission hyväksyntä neuvotelluille sopimusmuutoksille.

13.1.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja niihin tehdyt muutokset, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä tai jotka ovat perustuslain kannalta merkityksellisiä. Edelleen perustuslain 95 §:ssä säädetään, että valtiosopimuksen tai muun kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan lailla.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoituksesta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, jos määräyksessä tarkoitettua asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Edellä mainituilla perusteilla sopimukseen sovitusta muutoksista eduskunnan hyväksyntää edellyttävät lähtökohtaisesti kaikki sopimusmääräykset.

Sopimuksen 1 artiklassa määrätään sopimuksen kohteesta ja soveltamisalasta. Tällaiset sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Nyt 1 artiklaa on sovittu muutettavaksi niin, että kuljetusyhtiöt voivat tehdä valtiosopimusta täydentäviä kaupallisteknisiä sopimuksia, jotka ovat sopusoinnussa valtiosopimuksen määräysten kanssa. Vaikka tällä sopimusmääräyksellä vain saatetaan voimaan jo nykyinen käytäntö ja täydennetään sopimuksen kohdetta ja soveltamisalaa, sovittu sopimusmääräys kuuluu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 2 artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt käsitteet ja käsitteisiin on sovittu lisättäväksi vaunun omistajaa koskeva käsite. Sopimusmääräykset, jotka välillisesti vaikuttavat lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Koska sopimuksen 2 artiklassa määritelty uusi käsite vaunun haltijasta vaikuttaa sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan, se edellyttää eduskunnan suostumusta.

Korvausvaatimuksia koskeva sopimuksen 24 artikla vastaa osaksi EU:n rautatievastuuasetusta otettua CIV-liitteen 55 artiklaa. Korvausvastuusiin liittyvistä asioista on Suomessa säädettävä lailla.

Rahtikirjaa koskeva 30 artikla kuuluu lainsäädännön alaan, koska rahtikirjasta on säädetty rautatiekuljetuslain (1119/2000) 10 §:ssä. Näin ollen myös 30 artiklaan sovittu uusi 4 kohta CIM-SMGS-rahtikirjan käyttömahdollisuudesta kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa kuuluu lainsäädännön alaan ja edellyttää siten eduskunnan suostumusta.

Sopimuksen 60 artiklaan sisältyy useita kuljetusyhtiötä velvoittavia sopimusmääräyksiä tai kuljetusyhtiön vastuuta koskevia sopimusmääräyksiä. Lisäksi artiklaan sisältyy Suomessa raideliikennelaila (1302/2018) täytäntöön pantuun EU-lainsäädäntöön perustuvia sopimusmääräyksiä. Tällaisia määräyksiä ovat muun muassa Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä käytettävän liikkuvan kaluston käyttöönottolupaa koskevat vaatimukset, kuljetusyhtiön velvollisuus ilmoittaa kohdassa tarkoitettua liikkuvaa kalustoa koskevat tiedot sekä kaluston kunnossapitoon ja tarkastukseen liittyvät vaatimukset. Koska näistä on säädetty unionilainsäädännön perusteella raideliikennelaisissa, myös kyseinen artikla ja sen 6 kohtaan tehty tekninen muutos kuuluu lainsäädännön alaan. Artiklaan sovittu uusi 11 kohta liittyy tullauskäytäntöihin ja näistä säädetään unionin yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvana asiana EU:n suoraan sovellettavissa asetuksissa.

13.2 Käsittelyjärjestys

Valtiosopimukseen sovitut muutokset ovat teknisluonteisia, eikä ne muuta olennaisilta osiltaan 22.12.2016 voimaan tulleen valtiosopimuksen sopimusmääräyksiä. Valtiosopimuksen 4 artiklan mukaan sopimusosapuolten toimivaltaisina viranomaisina toimivat Suomen liikenne- ja viestintäministeriö ja Venäjän federaation liikenneministeriö. Edelleen valtiosopimuksen 68 artiklassa on sovittu toimivaltaisten viranomaisten säännönmukaisesta yhteydenpidosta, jonka puitteissa toimivaltaiset viranomaiset seuraavat sopimuksen täytäntöönpanoa ja käsittelevät sopimuksen muutosehdotuksia sekä sopimuksen määräysten soveltamisesta mahdollisesti aiheutuvia erimielisyyksiä. Valtiosopimukseen nyt sovitut muutokset on valmisteltu 68 artiklan nojalla asetetussa osapuolten välisessä rautatieliikennetyöryhmässä ja sen alatyöryhmissä. Näiden työryhmien työhön on toimivaltaisten viranomaisten lisäksi osallistunut myös keskeiset sidosryhmät, kuten molempien maiden rautatieyritykset sekä lastinantajat. Sovitut sopimusmääräysten muutokset on katsottu tarpeelliseksi valtiosopimuksen soveltamisaikana ja ne ainoastaan tarkentavat voimassa olevan valtiosopimuksen sopimusmääräysten so-

veltamiskäytäntöä. Sovitut sopimusmääräysten muutokset eivät ole perustuslain kannalta merkityksellisiä, koska ne eivät vaikuta esimerkiksi perustuslain 18 §:ssä tarkoitettuun elinkeinon harjoittamisen vapauteen tai muihin perusoikeuksiin.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että *eduskunta hyväksyisi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä 28 päivänä huhtikuuta 2015 tehtyyn sopimukseen xx päivänä kuuta 2021 sovitut muutokset.*

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

LAKIEHDOTUS 1**Laki suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehtyyn sopimukseen xx päivänä kuuta 2021 tehdyt lainsäädännön alaan kuuluvat määräysten muutokset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimukseen tehtyjen muiden määräysten muutosten ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä päivänä kuuta 2020.

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri

Timo Harakka

SOPIMUSTEKSTI**PÖYTÄKIRJA****suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen muuttamisesta**

Suomen tasavallan hallitus ja Venäjän federaation hallitus (osapuolet) ovat päättäneet muuttaa Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä 22 päivänä joulukuuta 2016 voimaan tullutta sopimusta (sopimus) sen 70 artiklan mukaisesti seuraavasti:

1 artikla

Sopimukseen tehdään seuraavat muutokset:

1. Sopimuksen 1 artiklaan lisätään seuraava uusi 5 kohta:

”5. Sopimus ei estä kuljetusyhtiöitä tekemästä erillisiä sopimuksia suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä osilta, joista ei ole tässä sopimuksessa määrätty.”

2. Sopimuksen 2 artiklaan lisätään seuraava uusi käsite:

”Vaunun omistaja on luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, joka hallinnoi vaunua omistusoikeuden tai muun lakiin perustuvan oikeuden nojalla.”

3. Sopimuksen 24 artiklan 5 kohta muotoillaan seuraavalla tavalla:

”5. Kuljetusyhtiön on 180 päivän kuluessa korvausvaatimuksen vastaanottopäivästä käsiteltävä se, annettava vastaus korvausvaatimuksen esittäjälle, sekä hyväksyessään vaatimuksen kokonaan tai osittain maksettava korvausvaatimuksen esittäjälle tälle kuuluva korvaus.

Hylätessään korvausvaatimuksen osittain tai kokonaan kuljetusyhtiön on ilmoitettava kirjallisesti vaatimuksen esittäjälle korvausvaatimuksen hylkäämisen perusteet ja samalla sen on palautettava korvausvaatimukseen liitetyt asiakirjat.

Jos yhden matkalipun tai yhden matkatavaralähetysten korvaussumma on alle 4 euroa, sitä ei makseta.”

4. Sopimuksen 30 artiklaan lisätään uusi 4 kohta seuraavalla tavalla:

”4. Kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa Suomen tasavallasta Venäjän federaation kautta kolmansiin maihin ja vastakkaisessa suunnassa voidaan käyttää tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua rahtikirjan ohella CIM-SMGS-rahtikirjaa. CIM-alueella CIM-SMGS-rahtikirjaa käytetään CIM-rahtikirjana, johon sovelletaan kuljetussopimusta ja rahtikirjan muotoa sekä täyttämistä koskevien ehtojen osalta niitä oikeussääntöjä, jotka sisältyvät kansainvälisiin rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF-yleissopimus) CIM-liitteeseen, ja muilta osin CIM-oikeussääntöjen puuttuessa tämän sopimuksen määräyksiä.”

5. Sopimuksen 37 artiklassa 6 kohta muotoillaan seuraavalla tavalla:

”6. Mikäli vaunu on ylikuormattu sen enimmäiskantavuutta painavammaksi, kuljetusmaksut lasketaan erilliseen vaunuun kuormatun kuorman osalta siten, että tämä osa katsotaan omaksi lähetysksekseen siltä asemalta, jossa erilliseen vaunuun kuormaaminen tapahtui, määräasemalle saakka.”

6. Sopimuksen 60 artiklan 6 kohta muotoillaan seuraavalla tavalla:

”6. Suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä liikennöivälle nopealle henkilöjunalle ei tehdä teknistä

tarkastusta rautatieraja-asemalla. Kuljetusyhtiön tulee tehdä junalle tekninen tarkastus lähtöaseman varikolla ennen junan lähtöä. Teknisestä tarkastuksesta tehdään tarkastusilmoitus, joka on voimassa osapuolten toimivaltaisten viranomaisten määrittämän ajan.”

7. Sopimuksen 60 artiklaan lisätään seuraava uusi 11 kohta:

”11. Tarvikkeet ja varaosat, jotka lähetetään toisen osapuolen rautatieraja-asemalle liikkuvan kaluston korjauksia varten, käyttämättömät tarvikkeet ja varaosat sekä vaihdetut vikaantuneet osat, jotka tuodaan takaisin, kuljetetaan kuljetus- ja tullimaksuja perimättä, mikäli tarvikkeet ja varaosat ovat yksilöitävissä.”

2 artikla

1. Osapuolet ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, kun tämän pöytäkirjan voimaantulon edellyttämät kansalliset toimenpiteet on suoritettu. Tämä pöytäkirja tulee voimaan kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua jälkimmäisen ilmoituksen antamisesta.
2. Tämä pöytäkirja on voimassa niin kauan kuin sopimus on voimassa.

Tämän vakuudeksi molemmat asianmukaisesti valtuutetut edustajat ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan.

Tehty Helsingissä ____ ____ kuuta 20 kahtena suomen- ja venäjänkielisenä kappaleena, joista kumpikin on yhtä todistusvoimainen.

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

Venäjän federaation hallituksen puolesta

2.

Laki raideliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

muutetaan 15 §:n 1 momentin 3-5 kohta, 140 §:n 4 momentti, 148 §:n 1 momentti, 189 §:n otsikko ja 1 momentti, 192 §:n 13 momentti, sekä *lisätään* uusi 186 a ja 186 b § seuraavasti

15 §**Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta**

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

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

4) 13 luvussa tarkoitettujen kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavia yksiköitä ja lain 15 luvussa tarkoitettuja arviointilaitoksia;

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

140 §**Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset**

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

148 §**Säätelyelimen päällikkö**

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

186 a §**Siirtolupa**

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää määräaikaisen kalustoyksikön siirtoluvan välttämätöntä rataverkolla liikkumista varten sellaiselle kalustoyksikölle, jolla ei ole 61 tai 62 §:ssä tarkoitettua markkinoillesaattamislupaa tai 79 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Lupa voidaan myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Tässä pykälässä tarkoitettulla siirtoluvalla ei kuitenkaan saa harjoittaa kaupallista liikennettä.

Hakijan on siirtoluvan edellytysten arvioimiseksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirroista sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu siirron johdosta.

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

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

186 b §**Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset**

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

Liikenne- ja viestintävirastolle on 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä toimitettava testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuutahoista, hankkeen toteutusaikataulusta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta.

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

189 §**Viranomaisten tiedonsaanti- ja luovutusoikeus**

Rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan on liike- tai ammattisalaisuuden estämättä luovutettava Liikenne- ja viestintävirastolle maksutta ne tiedot, joita virasto tarvitsee tässä laissa tarkoitettujen lupien ja todistusten myöntämistä varten, 2 luvussa tarkoitettua valvontaa varten sekä hoitaessaan tässä laissa tarkoitettuja rekisteröintitehtäviä. *Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa näitä tietoja liike- tai ammattisalaisuuden estämättä toisen ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle tai EU-virastolle, jos nämä tarvitsevat tietoja tässä momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.*

192 §

Siirtymäsäännökset

Rautatieyrityksen, joka vastaa myös rataverkon hallinnasta, on järjestettävä rataverkkonsa tämän lain 104-107, 109 sekä 111 §:n edellyttämällä tavalla viimeistään *1 päivästä heinäkuuta 2022* alkaen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä ____ kuuta 20__.

Tämän lain 192 §:n 13 momentti tulee kuitenkin voimaan _____ päivänä ____ kuuta 20__.

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri

Timo Harakka