

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi rautatiekuljetuslain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatiekuljetuslakia, lakia liikenteen palveluista ja lakia kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista. Esitys liittyy uuden rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen, eli niin sanotun rautatievastuuasetuksen soveltamiseen Suomessa.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatiekuljetuslain säännöksiä, joissa säädetään aikaisemman rautatievastuuasetuksen soveltamista koskevista kansallisista poikkeuksista. Lakiin liikenteen palveluista ja lakiin kuluttajansuojaviranomaisten toimivaltuuksista tehdään teknisiä muokkauksia uuden asetuksen johdosta.

Tarkoituksena on, että lait tulevat voimaan 7 päivänä kesäkuuta 2023, josta alkaen sovelletaan uuden asetuksen säännöksiä.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	4
3 Nykytila ja sen arviointi.....	6
3.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	6
3.2 Nykytilan arviointi	8
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	10
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	11
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	11
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	13
6 Lausuntopalaute	14
7 Lakia alemman asteinen sääntely	14
8 Voimaantulo	14
9 Toimeenpano ja seuranta	14
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	15
LAKIEHDOTUKSET	18
Laki rautatiekuljetuslain 2 ja 8 a §:n muuttamisesta.....	18
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	19
Laki kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetun lain 2 ja 14 §:n muuttamisesta.....	21
ASETUSLUONNOS	23
Valtioneuvoston asetus eräistä lähijunaliikenteen yhteysväleistä.....	23

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Euroopan komissio antoi 27 päivänä syyskuuta 2017 ehdotuksen Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (uudelleenlaadittu; KOM(2017) 548 lopullinen). Ehdotuksen tavoitteena oli luoda vapautetuilla markkinoilla tasapaino rautatieliikenteen matkustajien oikeuksien vahvistamisen ja rautatieyritysten rasitteen vähentämisen välille huomioiden tietyt vaikutusten arvioinneissa havaitut alueet. Ehdotuksen taustalla on ollut myös rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia koskevien säännösten yhdenmukaistaminen muiden liikennemuotojen vastaavien säädösten kanssa etenkin syrjimättömyyden, valmiussuunnitelman, vammaisasioiden tiedostamiseen liittyvän koulutuksen, valitusten käsittelyn ja täytäntöönpanon suhteen.

Oikeusministeriö järjesti ehdotuksesta 27.10.2017 ja 12.6.2019 kuulemistilaisuudet. Ehdotuksesta laadittiin U-kirjelmä U 63/2017 vp sekä U-jatkokirje UJ 9/2019 vp. Suomen kannan mukaisesti ehdotusta pidettiin pääpiirteissään tarkoituksenmukaisena, vaikka edeltävän asetuksen säännökset olivat toimineet Suomessa kohtuullisen hyvin. Erityisesti neuvotteluissa pidettiin tärkeänä sitä, että jäsenvaltioilla olisi vastaisuudessa mahdollisuus olla pääosin soveltamatta asetuksen säännöksiä kansainväliseen rautatieliikenteeseen. Ehdotusta käsiteltiin liikenne- ja viestintävaliokunnassa (LiVL 29/2017 vp). Suuri valiokunta yhtyi liikenne- ja viestintävaliokunnan kannanoton mukaisesti valtioneuvoston kantaan (SuVEK 39/2019 vp). Neuvottelujen kuluessa ehdotukseen saatiin Suomen neuvottelutavoitteiden mukaisia parannuksia ja neuvoston yleisnäkemyksä voitiin hyväksyä 2.12.2019.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EU) 2021/782, jäljempänä *uusi rautatievastuuasetus* tai *asetus*, julkaistiin virallisessa lehdessä 17.5.2021, EUVL 172, p. 1–52. Uusi rautatievastuuasetus, kumoaa sen soveltamisen alkaessa voimassa olevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista, jäljempänä *vanha rautatievastuuasetus*.

Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu oikeusministeriössä, yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Oikeusministeriö järjesti 1.3.2022 kuulemistilaisuuden, johon kutsuttiin keskeisimpien sidosryhmien, kuten rautatieyrityksen, rataverkon haltijan, aseman haltijoiden, matkanjärjestäjien, museotoimijoiden, lähiliikenteen, vammais- ja kuluttajajärjestöjen ja kansallisten täytäntöönpanoelinten eli viranomaisten edustajia. Kuulemistilaisuudessa keskusteltiin uuden rautatievastuuasetuksen soveltamisalaan tarvittavista poikkeuksista sekä asetuksen mahdollistaman muun kansallisen liikkumavaran käytöstä.

Esitysluonnos oli lausuntokierroksella x.x.xxxx – x.x.xxxx.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Yleistä

Uuden rautatievastuuasetuksen soveltaminen alkaa 7 päivästä kesäkuuta 2023. Merkittävimmät muutokset verrattuna vanhaan rautatievastuuasetukseen liittyvät soveltamisalaa koskevien poikkeusmahdollisuuksien supistumiseen sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien paranemiseen.

Asetuksen I luvussa säädetään soveltamisalasta ja siihen sallituista poikkeuksista. Poikkeuksia käsitellään tarkemmin jäljempänä.

Asetuksen II luku sisältää säännökset kuljetussopimuksen tekemisestä, polkupyörien kuljettamisesta, tiedottamisesta junamatkustajille ennen matkaa ja sen aikana, matkatietojen saatavuudesta eri toimijoiden välillä, lippujen ja varausten saatavuudesta sekä suorista lipuista.

Asetuksen III luvussa säädetään rautatieyrityksen vastuusta matkustajista ja näiden matkatavaroista.

Asetuksen IV luvussa säädetään rautatieyrityksen vastuusta viivästys-, jatkoyhteyden menettämis- ja peruuttamistilanteissa.

Asetuksen V luvussa säädetään vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista.

Asetuksen VI luvussa säädetään matkustajien henkilökohtaisesta turvallisuudesta, rautatieyrityksen ja asemanhaltijan valitusmenettelystä ja rautatieyrityksen palvelujen laatuvaatimuksista.

Asetuksen VII luku sisältää matkustajien oikeuksista tiedottamista ja kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset.

Asetuksen VIII luku sisältää muun muassa seuraamuksia ja säädösvallan siirtoa koskevat säännökset.

Soveltamisalaa koskevat poikkeukset

Jäsenvaltiot voivat jättää myös uuden asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle rautateiden kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen¹ matkustajaliikennepalvelut (asetuksen 2 artiklan 6 kohdan a alakohta). Poiketa ei kuitenkaan saa seuraavista artikloista: 5 (Syrjimättömät sopimusehdot ja hinnat), 11 (Lippujen ja varausten saatavuus), 13 (Vastuu matkustajista ja matkatavaroista), 14 (Vakuutus ja vastuun kattaminen), 21 (Oikeus kuljetukseen), 22 artikla (Vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille tiedottaminen), 27 (Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus) ja 28 (Valitukset).

¹ Direktiivin 2012/34/EU mukaiset määritelmät.

6) 'kaupunki- ja esikaupunkiliikenteellä' liikennettä, jonka päätarkoituksena on kaupunkikeskuksen tai taajaman, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan taajaman, sekä tällaisen kaupunkikeskuksen tai taajaman ja sitä ympäröivien alueiden välisten liikennetarpeiden täyttäminen.

7) 'alueellisella liikenteellä' liikennettä, jonka päätarkoituksena on alueen, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan alueen, liikennetarpeiden täyttäminen.

Alueellisen liikenteen osalta poikkeusmahdollisuudet ovat suppeammat. Jos jäsenvaltio jättää alueellisen liikenteen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, poiketa ei saa edellä mainittujen artiklojen lisäksi myöskään seuraavista säännöksistä: 6 (Polkupyörät) ja 12 artikla (Suorat liput), 18 artiklan 3 kohta (sopimus uudelleen reitityksestä toisen liikennepalveluntarjoajan kanssa) ja V luku (Vammaiset henkilöt ja liikuntarajoitteiset henkilöt). Poikkeuksia, joilla rautateiden alueelliset matkustajaliikennepalvelut jätetään 12 artiklan 1 kohdan ja 18 artiklan 3 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle, voidaan soveltaa 7 päivään kesäkuuta 2028 saakka (2 artiklan 8 alakohdan toinen ja kolmas alakohta).

Uusi rautatievastuuasetus, kuten vanhakin, sisältää kansainvälisiä matkustajaliikennepalveluja koskevan poikkeuksen. Jäsenvaltiot voivat jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle rautateiden kansainväliset matkustajaliikennepalvelut, joiden merkittävä osa, mukaan lukien vähintään yksi aikataulun mukainen asemalla pysähtyminen, tapahtuu unionin ulkopuolella (uuden asetuksen 2 artiklan 6 kohdan b alakohta). Vanhan asetuksen mukaisesti ennen 6 päivää kesäkuuta 2021 myönnetyt kansainvälisiä matkustajaliikennepalveluja koskevat poikkeukset pysyvät kuitenkin voimassa niiden voimassaoloajan päättymispäivään saakka (uuden asetuksen 2 artiklan 3 kohta).

Uusi asetus sisältää myös kaksi uutta poikkeusmahdollisuutta. Jäsenvaltiot voivat ensinnäkin jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle palvelut, joita harjoitetaan yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön (uuden asetuksen 2 artiklan 2 kohta). Poiketa ei kuitenkaan saa 13 (Vastuu matkustajista ja matkatavaroista) ja 14 artiklasta (Vakuutus ja vastuun kattaminen). Toiseksi jäsenvaltiot voivat säätää 7 päivään kesäkuuta 2030 saakka, että 10 artiklaa ei sovelleta silloin, kun rataverkon haltijan ei ole teknisesti mahdollista jakaa mainitun artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja reaaliaikaisia tietoja millekään rautatieyritykselle, lipunmyyjälle, matkanjärjestäjälle tai asemanhaltijalle. Jäsenvaltioiden on vähintään joka toinen vuosi arvioitava uudelleen, missä määrin tällaisten tietojen jakaminen on teknisesti mahdollista (uuden asetuksen 2 artiklan 5 kohta).

Muu kansallinen liikkumavara

Polkupyörien kuljettamisen osalta rautatieyritysten on määriteltävä polkupyöräpaikkojen riittävä lukumäärä, ottaen huomioon junan kokoonpanon koko, palvelun tyyppi ja polkupyöräpaikkojen kysyntä. Jos tätä ei ole määritely, jokaisessa kokoonpanossa on oltava vähintään neljä polkupyöräpaikkaa. Vaatimus koskee vain tapauksia, joissa rautatieyritys hankkii uutta liikkuvaa kalustoa tai tekee merkittäviä parannuksia käytössä olevaan liikkuvaan kalustoon, ja sitä sovelletaan vasta 7 päivästä kesäkuuta 2025, kun asetuksen soveltaminen muilta osin alkaa 7 päivästä kesäkuuta 2023. Jäsenvaltio voi vahvistaa neljää suuremman lukumäärän polkupyöräpaikkojen riittäväksi vähimmäislukumääräksi. (6 artikla 4 kohta) Jäsenvaltio voi myös edellyttää rautatieyrityksiltä tai toimivaltaiselta viranomaiselta suunnitelmia polkupyörien kuljettamisen lisäämisestä (6 artiklan 5 kohdan toinen alakohta).

Jos lähtöasemalla ei ole lipputoimistoa tai esteettömästi saatavilla olevaa lippuautomaattia eikä muuta esteettömästi saatavilla olevaa keinoa lipun ostamiseksi etukäteen, vammaisten henkilöiden on voitava ostaa lippuja junassa ilman ylimääräisiä kustannuksia. Rautatieyritykset voivat rajoittaa tätä oikeutta tai evätä sen perustelluista syistä, jotka liittyvät turvallisuuteen tai pakolliseen paikanvaraukseen (11 artikla 4 kohdan ensimmäinen alakohta). Jäsenvaltiot voivat ulottaa oikeuden koskemaan kaikkia matkustajia (11 artiklan 4 kohdan neljäs alakohta).

Uusi asetus sisältää jäsenvaltiolle myös mahdollisuuden edellyttää tiettyjen viestintävälineiden käyttämistä tietyissä tilanteissa. Jäsenvaltiot voivat ensinnäkin vaatia rautatieyrityksiä ottamaan

vastaan lipun hinnan palautusta ja uudelleenreittitykseen liittyviä kustannuksia koskevat hakemukset tiettyjen viestintävälineiden kautta edellyttäen, että kyseisellä vaatimuksella ei aiheuteta syrjiviä vaikutuksia (uuden asetuksen 18 artiklan 5 kohta). Toiseksi jäsenvaltiot voivat vaatia rautatieyrityksiä ottamaan vastaan korvaushakemukset tiettyjen viestintävälineiden kautta edellyttäen, että kyseisellä vaatimuksella ei aiheuteta syrjiviä vaikutuksia (uuden asetuksen 19 artiklan 6 kohta).

Ehtona avun antamiselle korvauksetta vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille on, että avuntarpeesta on ilmoitettu rautatieyritykselle, asemanhaltijalle, lipunmyyjälle tai matkanjärjestäjälle, jolta lippu on ostettu, tai tarvittaessa keskitettyyn yhteispisteeseen vähintään 24 tuntia ennen kuin apua tarvitaan. Ilmoitusaika matkustajan avuntarpeesta on vanhan asetuksen mukaan 48 tuntia, joka siis edellä mainitun mukaisesti lyhenee 24 tuntiin. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin enintään 30 päivään kesäkuuta 2026 asti sallia, että ilmoituksille vahvistettua 24 tunnin määräaika pidennetään 36 tuntiin. (uuden asetuksen 24 artikla a alakohta) Jäsenvaltiot voivat myös vaatia alueellaan olevia asemanhaltijoita ja rautatieyrityksiä tekemään yhteistyötä perustaakseen vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä varten keskitettyjä yhteispisteitä ja hoitaakseen niitä (24 artiklan f alakohta).

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Soveltamisalaa koskevat poikkeukset

Suomen tekemistä poikkeuksista vanhaan rautatievastuuasetukseen säädetään rautatiekuljetuslain (1119/2009) 8 a §:ssä. Vanhaa asetusta ei ensinnäkään sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä (pykälän 2 momentti), vaan tällöin sovelletaan Suomen ja Venäjän välisestä kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehtyä sopimusta (SopS 85/2016). Sopimus sisältää matkustajien oikeuksia ja liikenteenharjoittajan velvollisuuksia koskevat sopimusmääräykset. Poikkeuksen käyttämisestä on ilmoitettu komissiolle viiden vuoden välein, viimeisin ilmoitus on tehty 27.11.2019.

Toiseksi vanhan asetuksen seuraavia säännöksiä ei sovelleta taajamajunaliikenteeseen laissa nimetyillä rataosuuksilla: 10 artiklaa matkatietojärjestelmistä ja varausjärjestelmistä, 17 artiklaa matkalipun hinnan korvaamisesta sekä 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta (pykälän 3 momentti). Nämä nimetyt rataosuudet ovat:

- 1) Helsinki–Kirkkonummi;
- 2) Helsinki–Karjaa;
- 3) Helsinki–Vantaankoski–Lentoasema–Hiekkaharju–Helsinki;
- 4) Helsinki–Riihimäki–Tampere;
- 5) Helsinki–Lahti;
- 6) Lahti–Riihimäki.

Taajamajunaliikenteessä matkustajalla on kuitenkin oikeus saada korvausta viivästyksistä rautatiekuljetuslain 21 §:n nojalla.

Polkupyörien kuljettaminen junassa

Suomessa on jo lähiliikenteessä pääsääntöisesti 8 polkupyöräpaikkaa, kaukoliikenteen junissa on pääsääntöisesti joko 3 tai 5 polkupyöräpaikkaa. Pendolino-junassa ei voi kuljettaa polkupyörää.

Lipunmyyntikanavat ja niiden esteettömyys

Junalippuja myydään monilla tavoin. VR:n kaukojunalippuja voi ostaa paitsi junasta myös verkkosivulta, sovelluksesta, asemien lipunmyynnistä, lippuautomaateista, puhelimitse asiakaspalvelusta sekä R-kioskeilta, matkahuollon myyntipisteistä ja asiamiespisteistä, matkatoimistoista ja jälleen myyjiltä sekä konduktööriltä junasta. Junassa myytävistä lipuista peritään lisämaksu. VR:llä on lipputoimistoja Helsingin, Hyvinkään, Järvenpään ja Tampereen asemilla. Lippuautomaatteja on useammilla asemilla. VR:n lähiliikenteen junissa ei ole lipunmyyntiä. Lipun lähiliikenteeseen voi ostaa internetistä, sovelluksella, asemien lipunmyynnistä, lippuautomaateista tai R-kioskeilta. HSL:n kertalippuja myydään sovelluksella, HSL-kortilla, lippuautomaateilla ja myyntipisteillä, joita on esimerkiksi eräissä ruokakaupoissa.

Esteettömyys tarkoittaa eri matkustajaryhmille eri asioita. Lainsäädännön näkökulmasta lipunostomahdollisuuksien esteettömyyttä koskevat useat eri vaatimukset. Digitaalisten palvelujen, kuten verkkosivustojen ja sovellusten, osalta edellytetään saavutettavuutta. Laissa digitaalisten palvelujen tarjoamisesta 306/2019 (jäljempänä *digipalvelulaki*) säädetään julkisen sektorin elinten verkkosivujen ja mobiilisovellusten saavutettavuudelle asetetuista minimitasoista. Digipalvelulakia sovelletaan myös VR:n ja HSL:n tarjoamiin palveluihin siltä osin kuin ne kuuluvat lain soveltamisalaan. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/882, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista, jäljempänä *esteettömyysdirektiivi*, soveltamisalaan kuuluvat muun muassa verkkosivustot, mobiilisovellukset, sähköiset liput ja sähköiset matkalippupalvelut, kuljetuspalveluja koskevien tietojen välittäminen ja vuorovaihteiset itsepalvelupäätteet. Lähiliikenteen henkilöliikennepalvelut kuuluvat direktiivin soveltamisalaan vuorovaihteisten itsepalvelupäätteiden osalta. Direktiivin säännöksiä on sovellettava 28 päivästä kesäkuuta 2025. Ennen mainittua päivää käyttöön otettuja lippuautomaatteja koskisi 20 vuoden siirtymäaika niiden käytönaloittamisesta (HE 41/2022 vp). Lippuautomaattien esteettömyydestä on säännöksiä myös komission asetuksen (EU) N:o 1300/2014 vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä.

Esteettömyyttä eri liikenteen palveluissa on selvitetty muun muassa esteettömyysdirektiivin täytäntöönpanon vaikutustenarvion yhteydessä (Esteettömyysdirektiivin vaikutusarvio liikenteen palveluille, Ramboll Finland Oy, Laatifat Piuva et al., 2021). Liikenne- ja viestintäviraston tilannekuvaan on koottu myös junalippujen ostamisen esteettömyyttä koskevaa tietoa (<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/junaliikenteen-esteettomyys>). VR:n verkkosivut ja mobiilisovellukset ovat jo pääosin sekä esteettömyysdirektiivin mukaiset että saavutettavat. VR:n ja HSL:n lippuautomaatit eivät ole vielä täysin esteettömiä kaikille erityisryhmille. Lippuja myyvien kauppojen ja kioskien esteettömyyttä ei ole selvitetty.

Yhteenvetona voidaan todeta, että esteettömyyttä, mukaan lukien saavutettavuutta, koskevat useamman säädöksen vaatimukset. Suuntauksena on, että yhä useampi lipunostokanava täyttää tai tulee täyttämään säädetyt vaatimukset. Esteettömien vaihtoehtojen saatavuus eri ryhmille edellyttää kuitenkin myös riittävän monikanavaisuuden säilymistä.

Eräiden hakemusten tekemiseen käytettävät viestintävälineet

Uusi asetus sisältää jäsenvaltiolle myös mahdollisuuden edellyttää tiettyjen viestintävälineiden käyttämistä lipun hinnan palautusta ja korvauksen hakemista koskevissa tilanteissa. Tällä hetkellä korvauksia voi hakea VR:ltä joko nettilomakkeella, lipunmyyntitoimistossa tai soittamalla asiakastukeen, josta asiakkaalle lähetetään postitse korvauslomake.

3.2 Nykytilan arviointi

On tarpeen päättää uuden rautatievastuuasetuksen mukaisen kansallisen liikkumavaran käyttämisestä erityisesti asetuksen soveltamisalaa koskevien poikkeusten osalta, ja sen mukaisesti tarkistaa rautatiekuljetuslain 8 a §:ää. Edellä todetun mukaisesti Suomen ja Venäjän välinen suora kansainvälinen rautatieliikenne on mahdollista jättää uudenkin asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, ja näin pidetään perusteltuna tehdä. Tarvetta ei olekaan tarkistaa tätä liikennettä koskevaa rautatiekuljetuslain 8 a §:n 2 momenttia. Sitä vastoin mainitun pykälän 3 momenttia, joka koskee asetuksen säännöksistä poikkeamista taajamajunaliikenteessä, on tarve tarkistaa. Tarkistustarpeet liittyvät niin asetuksen säännösten muuttumiseen kuin lainsäädäntötekniisiin seikkoihin.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Poikkeukset kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen osalta

Esityksessä ehdotetaan käytettäväksi uuden asetuksen mukaista mahdollisuutta jättää soveltamatta sen eräitä säännöksiä kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluihin. Nykyinen, rautatiekuljetuslain 8 a §:n 3 momentissa säädetty poikkeus koskee taajamajunaliikennettä. Käsite päivitetään nykyisiin yleisesti käytössä olevaksi ”lähijunaliikenteeksi”. Lähijunaliikenteessä matkustetaan tyypillisesti lyhyitä asiointi- ja työmatkoja ja niillä on tiivis pysähtymisväli.

Yhteysväleistä, joita poikkeus koskisi, säädettäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella, jotta niiden muuttaminen olisi mahdollista nopeammin yhteysvälien muuttuessa. Asetuksessa luettelaisiin yhteysvälit, joihin lisättäisiin nykyisiin verrattuna Kymenlaakson lähijunaliikenteen väli Kouvola-Kotka, joka on liikenne- ja viestintäviraston julkisen palveluvelvoitteen mukaisesti sopimaa liikennettä.

Myös niitä asetuksen säännöksiä, joita edellä tarkoitettuun lähiliikenteeseen ei sovellettaisi, ehdotetaan päivitettäväksi. Uusi rautatievastuuasetus ei sisällä vanhan asetuksen 10 artiklaa vastaavia säännöksiä matkatietojärjestelmistä ja varausjärjestelmistä, joten kyseisiä säännöksiä ei ole enää tarpeen ottaa lähijunaliikenteen poikkeuksen piiriin.

Korvausta koskevista säännöksistä ehdotetaan edelleen poikettavaksi lähijunaliikenteessä. Poikkeuksen piiriin otettaisiin korvausta koskeva uuden asetuksen 19 artikla, joka sisältää pääpiirteissään samankaltaiset säännökset kuin vanhan asetuksen 17 artikla. Uudenkin asetuksen mukaan korvattavien viivästysten tulee edelleen olla vähintään 60 minuuttia, viivästymisistä maksettavat vähimmäiskorvaukset ovat edelleen 25 prosenttia lipun hinnasta 60–119 minuutin viivästymisestä, 50 prosenttia lipun hinnasta 120 minuutin tai sitä pidemmästä viivästymisestä, ja rautatieyritykset voivat edelleen asettaa vähimmäisrajan, jonka alittuessa korvausta ei mak-

seta. Tämä raja saa olla enintään neljä euroa lippua kohden. Lähijunaliikenteessä uudenkin asetuksen mukaiset korvaukset jäisivät todennäköisesti alhaisiksi, ja tätä varten ei olisi tarkoituksenmukaista perustaa raskasta järjestelmää korvausten käsittelyyn ottaen huomioon myös se, että matkustajalla voi olla rautatiekuljetuslain 21 §:n nojalla oikeus junavuoron viivästyessä korvaukseen todennettavissa olevasta taloudellisesta vahingosta, kuten jatkoyhteyden menettämisestä johtuvista kustannuksista.

Poikkeuksen tekemistä puoltaa uuden asetuksen mainittujen säännösten osalta myös se, että rautatieyrityksen ei asetukseen tehdyn lisäyksen mukaan tarvitse maksaa korvausta, jos se voi osoittaa, että viivästyminen, jatkoyhteyden menettäminen tai peruuttaminen johtuu rautatien käytöstä riippumattomista poikkeuksellisista olosuhteista. Poikkeukselliset olosuhteet ovat muissa liikennemuodoissa, erityisesti lentoliikenteessä, aiheuttaneet paljon valituksia ja asian käsittelyä riidanratkaisuelimissä. Tällaista rautatieyrityksiä, matkustajia ja täytäntöönpanoelimiä kuormittavaa järjestelmää ei ole syytä luoda tilanteisiin, joissa korvattava summa todennäköisesti tulisi olemaan alhainen tai jopa jäämään alle asetuksen mukaisen rautatieyrityksen asetaman rajan, jonka alittuessa korvausta ei makseta.

Esitystä valmisteltessa harkittiin erityisesti sitä, tulisiko lähijunaliikenteessä kuitenkin soveltaa 19 artiklan 2 kohdan säännöstä näyttö- ja kausilippujen voimassaoloaikana tapahtuvista toistuvista myöhästymisistä ja peruuttamista. Näin ei päädytty kuitenkaan ehdottamaan, sillä kansallisiin säännöksiin ja oikeusperiaatteisiin pohjautuva korvauskäytäntö on asianmukainen niin matkustajien kuin toiminnanharjoittajien näkökulmasta.

Myöskään säännöksiä ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta ei pidetä tarkoituksenmukaisena soveltaa lähijunaliikenteessä (katso poikkeuksen syistä HE 103/2009 vp, s. 4). Poikkeuksen piiriin otettaisiin näitä velvollisuuksia koskevat uuden asetuksen 20 artiklan 2 kohdan a ja b alakohta, jotka sisältävät pääpiirteissään samankaltaiset säännökset kuin vanhan asetuksen 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohta. Silloin kun viivästyminen on vähintään 60 minuuttia tai palvelu peruutetaan, viivästynyttä tai peruutettua palvelua liikennöivän rautatieyrityksen on tarjottava matkustajille a) ilmaiseksi aterioita ja virvokkeita, kuitenkin huomioiden odotusaika, saatavuus, toimitukseen liittyvät tietyt seikat ja b) silloin kun se on fyysisesti mahdollista, hotelli- tai muu majoitus sekä rautatieaseman ja majoituspaikan välinen kuljetus, jos majoittuminen yhdeksi tai useammaksi yöksi on välttämätöntä tai jos aiottua pitempi oleskelu osoittautuu välttämättömäksi. On syytä korostaa, että muita 20 artiklan säännöksiä matkustajien oikeuksista sovelletaan täysimääräisesti myös lähijunaliikenteessä.

Muut ehdotukset

Lisäksi ehdotetaan tarkistettavaksi rautatiekuljetuslain 2 §:ään sisältyvää rautatieyrityksen määritelmää. Pykälässä viitattaisiin kumotun rautatielain (198/2003) määritelmän sijaan raide liikennelain (1302/2018) 4 §:n 34 kohdan mukaiseen rautatieyrityksen määritelmään, joka perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (2012/34/EU), jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi*. Päivitys ei liity uuden asetuksen toimeenpanoon.

Rautatiekuljetuslakiin ehdotettavien muutosten lisäksi ehdotetaan asetuksen toimeenpanemiseen liittyen tehtäväksi tarkistuksia myös lakiin liikenteen palveluista (320/2017), jäljempänä *liikennepalvelulaki*.

Ensinnäkin tarkistustarpeita liittyy liikennepalvelulain 58 §:ään, jossa säädetään varautumisvelvollisuudesta, mukaan lukien valmiussuunnitelman laatimisesta. Valmiussuunnitelmaan on

mainitun pykälän 3 momentin mukaan sisällytettävä tiedot siitä, minkälaista apua rautatieyritys tarjoaa matkustajille vanhan rautatievastuuasetuksen 18 artiklan mukaisesti, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Säännös perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 13 a artiklan 3 kohdan vaatimukseen. Momentin sisältämä viittaus on tarpeen päivittää viittaukseksi uuden rautatievastuuasetuksen 20 artiklaan. Mainitun artiklan 6 kohta sisältää myös vaatimuksen siitä, että valmiussuunnitelmien on sisällettävä hälytys- ja tietojärjestelmien esteettömyyttä koskevia vaatimuksia.

Toiseksi tarkistustarpeita liittyy liikennepalvelulain 186 §:ään, joka sisältää säännöksen matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaisista viranomaisista. Tarkistus olisi teknisluonteinen, eikä viranomaisten toimivallanjakoon tehtäisi muutoksia. Lisäksi päivitetäisiin lain 255 a §:n seuraamusmaksuja koskeva viittaussäännös.

Tarkistuksia ehdotetaan tehtäväksi myös kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annettuun lakiin (566/2020). Lain 2 §:ään ehdotettavien teknisluonteisten päivitysten lisäksi ehdotetaan tarkistuksia seuraamusmaksuja koskevaan 14 §:n 3 kohtaan, jonka mukaan seuraamusmaksu voidaan määrätä elinkeinonharjoittajalle, joka kuluttajien vahingoksi tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tai laiminlyö rautatievastuuasetuksen, siten kuin sitä sovelletaan kansallisesti, 17 artiklan mukaisen velvollisuuden suorittaa viivästystilanteessa korvausta matkalipun hinnasta matkustajalle, jonka matkalippu ei ole näyttö- tai kausilippu, tai 18 artiklan mukaisia avunantovelvollisuuksiaan viivästystilanteessa. Mainitun kohdan artiklaviittaukset päivitetäisiin ja kohtaan lisättäisiin avunantovelvollisuuden osalta myös peruutustilanteet, koska uuden rautatievastuuasetuksen 20 artikla avunannosta koskee myös niitä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Vuonna 2019 Suomen rautateilla tehtiin lähes 93 miljoonaa henkilöliikenteen matkaa. Kyseiseltä vuodelta olevat tiedot ovat viimeisiä tilastotietoja ennen kuin matkustajamäärät koronapandemian johdosta merkittävästi vähenivät. Matkoista 84 prosenttia tehtiin lähiliikenteessä ja 16 prosenttia kaukoliikenteen junissa. Kaukoliikenteen matkoista 14,3 miljoonaa matkaa tehtiin kotimaassa ja 0,6 miljoonaa matkaa kansainvälisessä liikenteessä. [Suomen virallinen tilasto (SVT): Rautatietilasto [verkkajulkaisu]. ISSN=2670-3335. 2019. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 21.3.2022].

Kaukoliikenteen junista vähintään 60 minuuttia myöhässä oli noin 1,19% ja lähiliikenteen junista 0,04 %. Näin ollen sellaisia myöhästymisiä, joissa korvauksia koskeva 19 artikla voisi tulla sovellettavaksi ja poikkeukselliset olosuhteet arvioitavaksi olisi ollut ilman soveltamisalaa tehtäviä poikkeuksia arviolta 200 000 matkaa vuodessa. Jos tästä määrästä poistetaan lähiliikenteen ja kansainvälisen liikenteen matkat, tällaisia matkoja oli noin 168 000. Komission vaikutusten arvioissa (SWD/2017/0318 final) oletetaan yhden jäsenvaltion tietojen perusteella, että yli 60 minuuttia ylittävistä viivästyksistä enintään 17-20% voisi johtua force majeure -tilanteista. Tämä voisi tarkoittaa noin 30 000 matkaa vuodessa. Komission vaikutustenarvion aikaan kuitenkin esimerkiksi poikkeuksellisia olosuhteita koskevan säännöksen sanamuoto ei ole ollut vielä selvillä ja jäsenvaltioiden olosuhteet eroavat. Näin ollen kyseessä on vain karkea arvio.

Uuteen rautatievastuuasetukseen 1. lakiehdotuksessa ehdotetut poikkeukset vastaavat asiallisesti pitkälti voimassa olevia poikkeuksia. Niillä ei näin ollen ole merkittäviä uusia vaikutuksia rautatiematkustajien oikeuksiin taikka rautatieyritysten velvollisuuksiin.

Toimivaltaiset viranomaiset säilyvät 2. lakiehdotuksen mukaan ennallaan. Uuteen asetukseen liittyvien tehtävien hoitamisen ei arvioida edellyttävän lisäresurssitarvetta toimivaltaisille viranomaisille, joita ovat kuluttaja-asiamies sekä Liikenne- ja viestintävirasto. Matkustajien yksittäisten valitusten käsittelyssä toimivaltainen viranomainen on kuluttajamatkustajien osalta kuluttajariitalautakunta ja muiden matkustajien kuin kuluttajien sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksiin liittyvien säännösten osalta Liikenne- ja viestintävirasto. Uuden asetuksen myötä matkustajien valituksia yksittäisissä riitatapauksissa käsittelevän kuluttajariitalautakunnan ja Liikenne- ja viestintäviraston työmäärään voisi jonkin verran vaikuttaa se, että asetuksen 19 artiklaan korvauksista on lisätty poikkeukselliset olosuhteet. Rautatieyrityksellä ei ole mainitun artiklan 10 kohdan mukaan velvollisuutta maksaa korvausta, jos se voi osoittaa, että viivästyminen, jatkoyhteyden menettäminen tai peruuttaminen johtui suoraan kohdassa tarkemmin luetelluista seikoista, kuten suuret kriisit tai katastrofit, matkustajan virhe tai kolmannen osapuolen käyttäytyminen. Lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta) poikkeuksellisia olosuhteita koskeva sääntely on kuormittanut matkustajia, lentoyhtiöitä, toimivaltaisia viranomaisia ja riidanratkaisuelimiä runsaasti. Ottaen huomioon, että uuden rautatievastuuasetuksen 19 artiklaa ei 1. lakiehdotuksen mukaan sovellettaisi lähiliikenteessä eikä kansainvälisessä liikenteessä ja että ylipäätään rautatieliikenteessä korvauksia koskevat erimielisyydet ovat huomattavasti vähälukuisempia kuin lentoliikenteessä, ei kuluttajariitalautakunnalle eikä Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävien hakemusten odoteta kasvavan sellaisessa määrin, että tämänkään johdosta uuden asetuksen mukaisten tehtävien hoitaminen edellyttäisi lisäresursseja näihin viranomaisiin.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Historiallinen ja matkailukäyttö

Uuden rautatievastuuasetuksen 2 artiklan 2 kohdan nojalla jäsenvaltiot voivat jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle palvelut, joita harjoitetaan yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön. Poiketa ei voi tällaisten palvelujenkaan osalta kuitenkaan asetuksen 13 ja 14 artiklasta. Tarvetta poikkeuksen käyttöönotolle harkittaessa on merkityksellinen myös uuden asetuksen yleinen soveltamisalasäännös, jonka mukaan asetusta sovelletaan rautatiemarkkinadirektiivin mukaisesti toimiluvan saaneen rautatieyrityksen tuottamiin kansainvälisiin ja kotimaan rautatiematkoihin ja –liikennepalveluihin (asetuksen 2 artiklan 1 kohta). Vastaava soveltamisalasäännös sisältyy myös vanhaan rautatievastuuasetukseen.

Suomessa toimii seitsemän museoliikenteen harjoittajaa eikä millään näistä toimijoista ole rautatiemarkkinadirektiivin mukaista toimilupaa. Näiden toiminnanharjoittajien tarjoamat palvelut eivät siten edellä viitatus yleisen soveltamisalasäännöksen nojalla kuulu asetuksen soveltamisalaan. Tarvetta asetuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaisen poikkeuksen käyttöönotolle ei sen johdosta ole.

Reaaliaikaiset matkatiedot

Uuden rautatievastuuasetuksen 2 artiklan 5 kohdan nojalla jäsenvaltiot voivat säätää 7 päivään kesäkuuta 2030 saakka, että 10 artiklaa ei sovelleta silloin, kun rataverkon haltijan ei ole teknisesti mahdollista jakaa mainitun artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja reaaliaikaisia tietoja junien

saapumisesta ja lähdöstä millekään rautatieyritykselle, lipunmyyjälle, matkanjärjestäjälle tai asemanhaltijalle. Finntrafficin Digitraffic on palvelu, jonka kautta saatavat liikennetiedot ovat avointa dataa, jota jaetaan avointen rajapintojen kautta. Suomella ei ole edellä mainitun johdosta tarvetta poiketa 10 artiklan soveltamisesta.

Polkupyörät

Uuden asetuksen mukaan jäsenvaltio voi vahvistaa neljää suuremman lukumäärän polkupyöräpaikkojen riittäväksi vähimmäislukumääräksi (6 artikla 4 kohdan kolmas alakohta). Edellä 3.1 jaksossa todetun mukaisesti Suomessa polkupyörien kuljetusmahdollisuus on jo pääsääntöisesti asetuksen edellyttämällä tasolla. Sekä lähi- että kaukojunaliikenteessä polkupyörien kuljetusmahdollisuus kuuluu jo laajasti palveluvalikoimaan. Näin ollen tällä hetkellä ei nähdä tarpeelliseksi ottaa käyttöön suurempaa vähimmäislukumäärää polkupyöräpaikoille kuin asetuksessa edellytetään.

Lipunosto-oikeus

Jos lähtöasemalla ei ole lipputoimistoa tai esteettömästi saatavilla olevaa lippuautomaattia eikä muuta esteettömästi saatavilla olevaa keinoa lipun ostamiseksi etukäteen, vammaisten henkilöiden on voitava ostaa lippuja junassa ilman ylimääräisiä kustannuksia. Rautatieyritykset voivat rajoittaa tätä oikeutta tai evätä sen perustelluista syistä, jotka liittyvät turvallisuuteen tai pakolliseen paikanvaraukseen. (11 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta) Jäsenvaltiot voivat ulottaa oikeuden koskemaan kaikkia matkustajia (11 artiklan 4 kohdan neljäs alakohta).

Edellä 3.1 jaksossa selvitetyn mukaisesti yhä useampi lipunostokanava täyttää tai tulee täyttämään säädetyt esteettömyysvaatimukset, mutta esteetöntä keinoa lipun ostamiseksi ei vielä tällä hetkellä kaikissa tapauksissa ole. Esitystä valmisteltaessa on tämän johdosta harkittu, tulisiko näissä tapauksissa kaikille matkustajille kansallisesti antaa oikeus ostaa lippu junassa ilman lisäkustannuksia taikka rajoitetummin esimerkiksi vain liikuntarajoitteisille henkilöille. Tällöin kansallisesti olisi määriteltävä, mitä liikuntarajoitteisella henkilöllä tarkoitetaan, sillä uusi rautatievastuuasetus ei sisällä erillistä liikuntarajoitteisen henkilön määritelmää.

Muilla kuin vammaisilla henkilöillä hankaluudet lipun ostamisessa eivät liity yksinomaan käytettävissä olevien lipunmyyntikanavien esteellisyyteen vaan myös siihen, että eritoten ikääntyvät usein vierastavat digitaalisten lipunmyyntikanavien käyttämistä. Onkin välttämätöntä kaikissa tilanteissa huolehtia siitä, että lipun voivat itse ostaa sellaisetkin henkilöt, jotka eivät kykene käyttämään digitaalisia tai muita itsepalveluun perustuvia myyntikanavia. Nykyisin tästä on lähiliikenteessä huolehdittu siten, että lipun voi aina ostaa R-kioskeilta. HSL-lippuja voi lisäksi ostaa ainakin eräistä ruokakaupoista. Lippujen ostamiseen ei käytettävissä olevien tietojen mukaan olekaan liittynyt merkittäviä ongelmia. Sinänsä on selvää, että matkustajien kannalta olisi vaivatonta voida muiden ostokanavien lisäksi edelleen ostaa lippuja myös junasta. Lippujen junamyynnistä luopuminen on kuitenkin ollut toiminnanharjoittajien liiketoiminnallinen päätös, jonka tavoitteena on osaltaan ollut säilyttää palvelun hinta kilpailukykyisenä kaikille matkustajille. Koska lippujen ostamiseen ei edellä kerrotuin tavoin ole liittynyt ainakaan merkittäviä ongelmia, ei olisi oikeasuhtaista eikä perusteltua velvoittaa toiminnanharjoittajia lippujen junamyynnin laajentamiseen. On myös huomattava, että julkisten palveluhankintojen piiriin kuuluvassa junaliikenteessä liikenne- ja viestintäministeriö sekä HSL voivat tarvittaessa palvelusopimuksissa edellyttää lippujen junamyyntiä. Niin sanotussa palvelusopimusasetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta) määritellyt toimivaltaiset viranomaiset voivat nimittäin edellyttää, että

palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella tarjottavissa palveluissa on käytössä useampia lipunmyyntikanavia kuin rautatievastuuasetuksen 11 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan nojalla edellytetään.

Viestintävälineet

Uusi asetus sisältää jäsenvaltiolle myös mahdollisuudet edellyttää tiettyjen viestintävälineiden käyttämistä palautusten ja korvausten hakemiseksi (uuden asetuksen 18 artiklan 5 kohta ja 19 artiklan 6 kohta). Edellä 3.1 jaksossa selvitetyn mukaisesti tällä hetkellä korvauksia voi hakea nettilomakkeella, lipunmyyntitoimistossa tai soittamalla asiakastukeen, josta asiakkaalle lähetetään postitse korvauslomake. Ottaen huomioon käytössä olevat tavat palautusten ja korvausten hakemiseen ei pidetä tarpeellisena säätää kansallisesti viestintävälineiden käyttämisestä.

Avunannosta ilmoittaminen

Uuden rautatievastuuasetuksen 24 artiklan mukaan rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toimittava yhteistyössä avun antamiseksi korvauksetta vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille. Apua annetaan sillä ehdolla, että rautatieyritykselle, asemanhaltijalle, lipunmyyjälle tai matkanjärjestäjälle, jolta lippu on ostettu, tai tarvittaessa f alakohdassa tarkoitettuun keskitettyyn yhteyspisteeseen on ilmoitettu matkustajan avuntarpeesta vähintään 24 tuntia ennen kuin apua tarvitaan. Jäsenvaltiot voivat enintään 30 päivään kesäkuuta 2026 asti sallia, että ilmoituksille vahvistettua 24 tunnin määräaika pidentetään 36 tuntiin. (uuden asetuksen 24 artikla a alakohta) Edelleen jäsenvaltiot voivat vaatia alueellaan olevia asemanhaltijoita ja rautatieyrityksiä tekemään yhteistyötä perustaakseen vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä varten keskitettyjä yhteyspisteitä ja hoitaakseen niitä (24 artikla f alakohta).

Vammaisten ja liikuntarajoitteisten oikeuksien toteutumisen kannalta avunantoa koskeva ilmoitusaika lyhenee uudessa asetuksessa 48 tunnista 24 tuntiin. Jos optiota väliaikaisesta 36 tunnin ajasta ei oteta kansallisesti käyttöön, vammaisilla ja liikuntarajoitteisilla henkilöillä on mahdollisuus saada asetuksen mukaista apua lyhyemmällä ilmoitusajalla, mikä parantaa vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuuksia liikkumiseen. Lyhyemmästä ilmoitusajasta seuraa kuitenkin toimijoille lyhyempi aika varautua avun antamiseen. Tällä on merkitystä erityisesti rautatieyritykselle ja asemanhaltijalle. Neuvotteluvaiheessa 24 tunnin määräaikaan ei nähty pidentämistarvetta. Esimerkiksi Ruotsissa ilmoitusaika on jo nykyisellään 24 tuntia. Optiota pidentää ilmoitusaikaa väliaikaisesti ei ehdoteta otettavaksi kansallisesti käyttöön Suomessa.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Poikkeukset jäsenvaltioissa

Suurin osa jäsenmaista on tehnyt poikkeuksia vanhan rautatievastuuasetuksen soveltamisalaan. Komissio laati poikkeuksista raportin COM(2015) 117 final, jonka mukaan 22 jäsenvaltiota oli tehnyt poikkeuksia asetuksen soveltamisalaan ja tilanne ei ollut muuttumassa merkittävästi. Kotimaan matkustajaliikennepalvelujen osalta poikkeuksia on tehty eri jäsenmaissa runsaasti. Suomi ei ole ottanut käyttöön poikkeuksia kotimaan liikenteessä. Kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa liikenteessä tyypillisesti poikettuja artikloita ovat olleet vanhan rautatievastuuasetuksen artiklat 8, 10, 15, 16, 17 ja 18, eli esimerkiksi artiklat liittyen vastuuseen viivästymisistä, junayhteyden menettämisestä ja liikennepalvelun peruuttamisesta. Selvityksen aikaan kaikki

sellaiset maat, joilla oli rajat ylittäviä palveluita kolmansien maiden kanssa, olivat poikenneet asetuksen soveltamisesta kokonaan tai osittain näissä palveluissa.

Uuden asetuksen myötä kotimaan matkustajaliikennepalveluja koskevat poikkeukset poistuvat. Tietoa siitä, miten muut jäsenvaltiot aikovat jatkaa tai ottaa käyttöön uuden asetuksen mahdollistamia poikkeuksia ei vielä ole, ottaen huomioon, että asetuksen soveltaminen alkaa vastaa kesäkuussa 2023.

Ruotsin toteuttamat ja suunnittelemaat poikkeukset

Vanhan rautatievastuuasetuksen 7 artiklaa, 8 artiklan 1 kohtaa, 10 artiklan 2, 3 ja 4 kohtaa eikä 15–18 artiklaa sovelleta liikennepalveluihin, joiden etäisyys on alle 150 km. Niiden sijaan sovelletaan kansallista lakia (Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter). Myös Ruotsissa kansallisten poikkeusten valmistelu on kesken. Ehdotus tullaan antamaan mahdollisesti vuoden 2023 keväällä. Alustavien tietojen mukaan kansallinen laki olisi tarkoitus säilyttää.

6 Lausuntopalaute

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

7 Lakia alemman asteinen sääntely

Rautatiekuljetuslain 8 a §:n 3 momentissa on lueteltu ne yhteysvälit, joilla vanhan rautatievastuuasetuksen tiettyjä artikloja ei sovelleta. Momentin mukaisilla yhteysväleillä on kyse toimivaltaisen viranomaisen julkisen palveluvelvoitteen mukaisesti järjestämästä lähiliikenteestä. Lähiliikenteen yhteysvälit voivat muuttua. Jotta yhteysvälien päivittäminen olisi helpommin tehtävissä, on poikkeuksen piiriin kuuluvista yhteysväleistä tarkoitus säätää jatkossa valtioneuvoston asetuksella. Luonnos asiaa koskevaksi valtioneuvoston asetukseksi on esityksen liitteenä.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 7.6.2023.

9 Toimeenpano ja seuranta

Komissiolle on siirretty valta antaa delegoituja säännöksiä asetuksen muuttamiseksi seuraavasti: 15 artiklan 2 kohdassa säädetyt rahamäärät muuttamiseksi EU:n laajuisen kuluttajaindeksin muutosten huomioimiseksi sekä liitteen I muuttamiseksi, jotta otettaisiin huomioon rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) CIV -liitteen muutokset (uuden rautatievastuuasetuksen 36 artikla). Komissio on annettava viimeistään 7 päivänä kesäkuuta 2026 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen asetuksen täytäntöönpanosta ja tuloksista. Kertomus perustuu asetuksen mukaisesti toimitettuihin tietoihin. Kertomukseen liitetään tarvittaessa asianmukaisia ehdotuksia. (uuden rautatievastuuasetuksen 39 artikla) Kansallisten täytäntöönpanoelinten on puolestaan joka toinen vuosi julkaistava tilastotietoja sisältäviä kertomuksia toiminnastaan, mukaan lukien sovelletuista seuraamuksista (uuden rautatievastuuasetuksen 32 artiklan 3 kohta).

10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista sekä yhdenvertaisuudesta

Uuden rautatievastuuasetuksen 24 artiklan mukaan rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toimittava yhteistyössä avun antamiseksi korvauksetta vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille edellyttäen, että matkustajan avuntarpeesta on ilmoitettu vähintään 24 tuntia ennen kuin apua tarvitaan. Jäsenvaltiot voivat enintään 30 päivään kesäkuuta 2026 asti sallia, että ilmoituksille vahvistettua 24 tunnin määräaika pidentetään 36 tuntiin. Esityksen 5.1 jaksossa todetun mukaisesti esityksessä ei ehdoteta käytettäväksi tätä ilmoitusajan pidentämistä koskevaa liikkumavaraa. Näin edistetään vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien toteutumista.

Jos lähtöasemalla ei ole lipputoimistoa tai esteettömästi saatavilla olevaa lippuautomaattia eikä muuta esteettömästi saatavilla olevaa keinoa lipun ostamiseksi etukäteen, vammaisella henkilöllä on asetuksen 11 artiklan 4 kohdan mukaan oltava oikeus ostaa lippu junassa ilman ylimääräisiä kustannuksia. Jäsenvaltiot voivat ulottaa oikeuden koskemaan kaikkia matkustajia. Esityksessä on 5.1 jaksossa todetun mukaisesti päädytty siihen, että lipunosto-oikeutta junassa ei ehdoteta laajennettavaksi muihin matkustajiin. Ratkaisua kansallisen liikkumavaran käyttämisestä on arvioitava yhtäältä perustuslain 6 §:n turvaaman yhdenvertaisuuden ja erityisesti sen yleisen yhdenvertaisuuslausekkeen (1 momentti) ja syrjintäkiellon (2 momentti) sekä toisaalta perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatuksen elinkeinovapauden kannalta.

Yleinen yhdenvertaisuuslauseke kohdistuu myös lainsäätäjään. Lailla ei voida mielivaltaisesti asettaa ihmisiä tai ihmisryhmiä toisia edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan. Lausekkeella ei kuitenkaan edellytetä kaikkien ihmisten kaikissa suhteissa samanlaista kohtelua, elleivät asiaan vaikuttavat olosuhteet ole samanlaisia. Toisaalta lainsäädännölle on ominaista, että se kohtelee tietyn hyväksyttävän yhteiskunnallisen intressin vuoksi ihmisiä eri tavoin. (HE 309/1993 vp, s. 42–43, PeVL 45/2016 vp, PeVL 67/2014 vp, PeVL 31/2014 vp, PeVL 38/2006 vp, s. 2)

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut, ettei yleisestä yhdenvertaisuusperiaatteesta johdu tiukkoja rajoja lainsäätäjän harkinnalle pyrittäessä kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn. (PeVL 11/2012 vp, s. 2, PeVL 2/2011 vp, s. 2, PeVL 64/2010 vp, s. 2, PeVL 35/2010 vp, s. 2, PeVL 5/2008 vp, s. 5, PeVL 38/2006 vp, s. 2, PeVL 1/2006 vp, s. 2, PeVL 15/2001 vp, s. 3) Keskeistä on, voidaanko kulloisetkin erottelut perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. (PeVL 75/2014 vp, PeVL 67/2014 vp, PeVL 31/2014 vp, PeVL 46/2006 vp, s. 2, PeVL 16/2006 vp, s. 2, PeVL 73/2002 vp)

Syrjintäkieltosäännöksellä täydennetään yleistä yhdenvertaisuuslauseketta. Perustuslain 6 §:n 2 momentissa on luettelo eräistä kielletyistä erotteluperusteista. Siinä on erikseen mainittu sukupuoli, ikä, alkuperä, kieli, uskonto, vakaumus, mielipide, terveydentila ja vammaisuus. Syrjintäkieltosäännöksellä ei ole kielletty kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka erottelu perustuisi säännöksessä nimenomaan mainittuun syyhyn. Olennaista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. (PeVL 75/2014 vp, PeVL 67/2014 vp, PeVL 31/2014 vp, PeVL 46/2006 vp, s. 2, PeVL 16/2006 vp, s. 2, PeVL 73/2002 vp)

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti korostanut, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä *kansallista liikkumavaraa* käytettäessä on otettava huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (ks esim.

PeVL 8/2021 vp, s. 2, PeVL 9/2019 vp, s. 2, PeVL 1/2018 vp, s. 3; (PeVL 14/2018 vp, PeVL 1/2018 vp, PeVL 25/2005 vp).

Vain hyvin harvoissa tapauksissa muulla kuin vammaisella henkilöllä ei ole käytettävissä esteetöntä lipunostokanavaa. Lähiliikenteessä, jossa lippua ei voi ostaa junasta, lipun voi ostaa digitaalisten tai muiden itsepalveluun perustuvien lipunostokanavien lisäksi aina R-kioskilta tai HSL-lippuja myös ainakin eräistä ruokakaupoista. Ottaen huomioon yhtäältä se, että käytännössä lippujen ostamiseen ei ole liittynyt merkittäviä ongelmia ottaen huomioon useat käytettävissä olevat lipunostokanavat, ja toisaalta se, että lipunmyynnin palauttaminen merkitsisi toiminnanharjoittajien elinkeinovapauteen puuttumista, on perusteltua olla laajentamatta lipunosto-oikeutta junassa muihin henkilöihin kuin vammaisiin ja siten hyväksyttävä yhteiskunnallinen syy asettaa muulla tavalla toimintarajoitteiset henkilöt eri asemaan kuin vammaiset henkilöt. Tässä yhteydessä voidaan myös kiinnittää huomio siihen, että YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen (SopS 26-27/2016) mukaan sopimuspuolten on toteutettava asianmukaiset toimet, jotta varmistetaan vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertainen pääsy kuljetukseen, ja että erityistoimia, jotka ovat tarpeen vammaisten henkilöiden tosiasiallisen yhdenvertaisuuden jouduttamiseksi tai saavuttamiseksi, ei katsota yleissopimuksen tarkoittamaksi syrjinnäksi. Ehdotettu ratkaisu siitä, että lipunosto-oikeutta junassa ei laajenneta muihin kuin vammaisiin henkilöihin, on perustuslain turvaaman yhdenvertaisuuden kannalta hyväksyttävä.

Asetuksenantovaltuus

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan tasavallan presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. On olennaista, että säänneltävästä asiasta on riittävät perussäännökset laissa ja että valtuus on syytä sijoittaa pääsääntöisesti lain asianomaisen perussäännöksen yhteyteen (esimerkiksi PeVL 10/2016 vp ja PeVL 49/2014 vp s. 5). Kansallisen sääntelyn taso EU-säädösten täytäntöönpanossa ratkaistaan Suomen lainsäädännön mukaan.

Rautatiekuljetuslain 8 a §:ssä säädetään rautatiekuljetuslain soveltamisalaa koskevista kansallisista poikkeuksista. Jotta lähijunaliikenteen yhteysvälien päivittäminen olisi jatkossa helpompaa, ehdotetaan yhteysväleistä säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella (1. lakiehdotuksen 8 a §:n 3 momentti). Poikkeusta koskeva perussäännös, joka vaikuttaa matkustajien oikeuksiin ja elinkeinonharjoittajan velvollisuuksiin, olisi edelleen lainsäädännön tasolla. Asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset siitä, millä lähijunaliikenteen yhteysväleillä poikkeuksia noudatettaisiin.

Seuraamusmaksu

Hallinnollisen sanktion määräämisestä, suuruuden perusteista ja seuraamuksen kohteen oikeusturvasta on säädettävä lailla. Laista tulee perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan käydä nimenomaisesti ilmi, minkä lainsäädännön vastaisista teoista tai laiminlyönneistä voi olla seuraamuksena sanktio. Sanktioitavat teot ja laiminlyönnit on lisäksi laissa luonnehdittava niiden yksilöimiseksi (PeVL 60/2010 vp; PeVL 57/2010 vp; PeVL 11/2009 vp ja PeVL 12/2006 vp). Sanktioista säädettäessä on kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkaraajuuden ohella sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan (PeVL 49/2017 vp). Sanktioluonteisten hallinnollisten seuraamusten tulee perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan täyttää myös sanktioiden oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset (esimerkiksi PeVL 39/2017 vp, s. 3; PeVL 2/2017 vp, s. 5; PeVL 15/2016 vp, s. 5 ja PeVL 28/2014 vp, s. 2/II).

Kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetun lain 14 §:n 3 kohtaa ehdotetaan täsmennettäväksi sen johdosta, että uuden rautatievastuuasetuksen 20 artiklan mukaan avunantovelvollisuudet koskevat paitsi viivästyksiä myös palvelun peruuttamistilanteita (3. lakiehdotuksen 14 §:n 3 kohta). Seuraamusmaksusta säättäminen olisi puhtaasti kansallista lainsäädäntöä. Kuluttajansuojan kannalta on johdonmukaista ja perusteltua, että sanktiointi koskisi niin viivästyks- kuin peruuttamistapauksia, koska molemmissa tapauksissa matkustajille aiheutuu samantyyppisiä vaikeuksia, joiden vuoksi on asianmukaista, että heille annetaan apua. Ehdotus täyttää myös sääntelyn tarkkarajaisuudelle asetetut vaatimukset. Menettelyn ja oikeusturvakeinojen osalta sovellettaisiin mainittuun lakiin sisältyviä voimassaolevia säännöksiä.

Lainsäädäntövallan jakautuminen

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 ja 27 §:ssä säädetään Ahvenanmaan maakunnan ja valtakunnan välisestä toimivallan jaosta. Vastuu Euroopan unionin lainsäädännön täytäntöönpanossa jakautuu itsehallintolaissa 1144/1991 säädetyn toimivallanjaon mukaisesti. Maakunnalla on lainsäädäntövalta 18 §:n 21 kohdan mukaan raideliikennettä koskevissa asioissa.

Hallituksen käsityksen mukaan edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Koska uudessa rautatievastuuasetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

rautatiekuljetuslain 2 ja 8 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiekuljetuslain (1119/2000) 2 § sekä 8 a §:n 1 ja 3 momentti,
sellaisina kuin ne ovat, 2 § laissa 201/2003, 8 a §:n 1 momentti laissa 843/2009 ja 8 a §:n 3
momentti laissa 344/2018, seuraavasti:

2 §

Rautatieyrittäjä

Tässä laissa tarkoitetaan *rautatieyrittäjällä* raideliikennelain (1302/2018) 4 §:n 34 kohdassa
tarkoitettua rautatieyrittäjää.

8 a §

Yhteisö säännökset rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista

Rautatieyrittäjän toiminnasta säädetään lisäksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja
velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 782/2021
(*rautatievastuuasetus*).

Rautatievastuuasetuksen 19 artiklaa korvauksesta ja 20 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ate-
ria- ja majoittamisvelvollisuudesta ei sovelleta lähijunaliikenteeseen. Poikkeuksen piiriin kuu-
luvista lähijunaliikenteen yhteysväleistä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 58 §:n 3 momentti, 186 §:n 2 momentin 3 kohta ja 255 a §,
sellaisena kuin ne ovat, 58 §:n 3 momentti laissa 371/2019, 186 §:n 2 momentin 3 kohta laissa 984/2018 ja 255 a § laissa 580/2020, seuraavasti:

58 §

Varautumisvelvollisuus rautatieliikenteessä

Valmiussuunnitelmaan on lisäksi sisällytettävä tiedot siitä, minkälaista apua rautatieyrittäjä tarjoaa matkustajille rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 782/2021 20 artiklan mukaisesti, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö.

186 §

Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset

Sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään kuluttajariitalautakunnan ja Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 30 §:n 10 kohdan mukaisen lautakunnan toimivallasta, kuluttaja-asiamies ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat:

3) rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 782/2021 31 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut elimet;

255 a §

Seuraamusmaksu

Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 4 artiklan 3 kohdan, 5 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan, 5 artiklan 2 kohdan sekä 6 ja 14 artiklan, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 782/2021 19 ja 20 artiklan, matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1177/2010 17–19 artiklan, lentoliikenneasetuksen 23 artiklan 1 kohdan sekä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien

oikeuksia koskevan asetuksen 19 artiklan 2 kohdan rikkomisen johdosta määrättävästä seuraamusmaksusta säädetään kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetussa laissa (566/2020).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetun lain 2 ja 14 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetun lain (566/2020) 2 §:n 2 momentin 3 kohta ja 14 §:n 3 kohta seuraavasti:

2 §

Yhteistyöasetuksen mukaiset toimivaltaiset viranomaiset

Yhteistyöasetuksen mukaisia toimivaltaisia viranomaisia kuluttaja-asiamiehen lisäksi ovat:

3) Liikenne- ja viestintävirasto siltä osin kuin se valvoo sähköisestä kaupankäynnistä annetun direktiivin sekä audiovisuaalisten mediapalvelujen tarjoamista koskevien jäsenvaltioiden tiettyjen lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/13/EU (audiovisuaalisia mediapalveluja koskeva direktiivi), jäljempänä audiovisuaalisia mediapalveluja koskeva direktiivi, 9–11 artiklan ja 19–26 artiklan noudattamista, sellaisina kuin ne on kansallisesti pantu täytäntöön sovellettaviksi tulevissa laeissa, matkustajille heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (lentomatrustajien oikeuksia koskeva asetus) noudattamista, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 782/2021 (rautatievastuuasetus) noudattamista, matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1177/2010 (merimatrustajien oikeuksia koskeva asetus) noudattamista ja matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011 (linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus) noudattamista;

14 §

Seuraamusmaksu eräiden matkustajan oikeuksia koskevien säännösten rikkomisesta

Seuraamusmaksu voidaan määrätä elinkeinonharjoittajalle, joka kuluttajien vahingoksi tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tai laiminlyö:

3) rautatievastuuasetuksen, siten kuin sitä sovelletaan kansallisesti, 19 artiklan mukaisen velvollisuuden suorittaa viivästystilanteessa korvausta matkalipun hinnasta matkustajalle, jonka

matkalippu ei ole näyttö- tai kausilippu, tai 20 artiklan mukaisia avunantovelvollisuuksiaan viivästys- tai peruutustilanteessa;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valtioneuvoston asetus

eräistä lähijunaliikenteen yhteysväleistä

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti
säädetään rautatiekuljetuslain (1119/2000) 8 a §:n 3 momentin nojalla, sellaisena kuin se on
laissa xxx/2022:

1 §

Rautatiekuljetuslain (1119/2000) 8 a §:n 3 momentissa tarkoitetun poikkeuksen piiriin kuuluvat lähijunaliikenteen yhteysvälit ovat:

- 1) Helsinki–Kirkkonummi;
- 2) Helsinki–Karjaa;
- 3) Helsinki–Vantaankoski–Lentoasema–Hiekkaharju–Helsinki;
- 4) Helsinki–Riihimäki–Tampere;
- 5) Helsinki–Lahti;
- 6) Lahti–Riihimäki;
- 7) Kouvola–Kotka.

2 §

Tämä asetus tulee voimaan 7.6.2023