Liikenne- ja viestintäministeriön vastine liikenne- ja viestintävaliokunnan saamiin lausuntoihin: hallituksen esitys raideliikennelaiksi ja laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi (HE 105/2018 vp)

1. Liikenne- ja viestintävaliokunnan saamat lausunnot ja liikenne- ja viestintäministeriön kanta niihin

Oikeusministeriö on lausunnossaan ottanut esille 165 §:n onnettomuus- ja vaaratilanteiden ilmoittamisesta ja kyseisen pykälän 3 momentin viittauksen viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin (621/1999, julkisuuslaki) siitä, että lain 24 §:n nojalla tiedot olisivat salassa pidettäviä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain (304/2011) 82 §:ää ja kaupunkiraideliikennelain (1412/2015) 15 §:ää. Kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallinnan yhdistyessä osaksi uutta raideliikennelakia, kyseinen pykälä koskisi siten yhtä lailla jatkossa rautatieliikenteen kuin kaupunkiraideliikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamista. Pykälään ei esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna. Viittaus julkisuuslain 24 §:ään on voimassa olevissa laeissa ja ehdotettu myös raideliikennelakiin, koska toiminnanharjoittajien palveluksessa olevalla henkilöstöllä pitää olla mahdollisuus ilmoittaa tarvittaessa luottamuksellisesti ja ilman henkilöllisyyden paljastumista sellaisista mahdollisista puutteista, jotka voivat aiheuttaa esimerkiksi rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan toiminnassa vaaratilanteita ja mahdollisesti myös onnettomuuksia. **Näin ollen kyseinen esityksen 165 §:n 3 momentti esitetään pidettäväksi osana eduskunnan hyväksymää raideliikennelakia, kuten se on voimassa olevien lakien vastaavissa säännöksissä.**

Oikeusministeriö on ottanut esille sääntelyelintä koskevassa 20 luvussa olevat säännökset, jotka koskevat sääntelyelimen EU-oikeuden mukaisia tehtäviä ja toimivaltaa (149 §), sääntelyelimen oikeutta saada sille tehdyissä valitus- ja erimielisyysasioissa tietoja valituksen tehneeltä ja muilta asianosaisilta (150 ja 152 §) sekä oikeutta hakea sääntelyelimeltä oikaisua rataverkon haltijan tekemiin päätöksiin (151 §). Kyseisistä tehtävistä ja toiminnanharjoittajien oikeudesta kääntyä sääntelyelimen puoleen erinäisissä erimielisyysasioissa on säädetty rautatiemarkkinadirektiivissä (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 34/2012 yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta) ja ne on pantu pääosin kansallisesti täytäntöön eduskunnan hyväksymällä lailla rautatielain muuttamisesta (1394/2015). Sääntelyelimen tehtävät ja toimivalta tulevat suoraan EU-oikeudesta. Lisäksi esimerkiksi 151 §:n mukainen oikaisuvaatimus koskee yhtä lailla yksityisraiteen haltijan kuin valtion rataverkon haltijana toimivan Liikenneviraston päätöksiin haettavaa oikaisua, joten näihin päätöksiin ei voida noudattaa hallintolain mukaista ja 187 §:ssä säädettyä oikaisuvaatimusmenettelyä.

Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä Euroopan komissio korosti, että se valvoo erityisen tarkkaan sitä, että sääntelyelimen toimivaltuudet ovat selkeitä ja ne on pantu kansallisesti täytäntöön direktiivin edellyttämällä tavalla. EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpanon yhteydessä sääntelyelimelle tulee erinäisiä uusia velvoitteita, jotka liittyvät rataverkon haltijan riippumattomuuden valvontaan sekä julkisen palveluvelvoitteen sopimusten arviointiin. Nämä uudet tehtävät eivät kuitenkaan mitenkään muuta sääntelyelimen oikeuksia ja velvollisuuksia erimielisyys- ja valitusasioiden käsittelyssä, jotka on siis hyväksytty jo lailla rautatielain muuttamisesta 1394/2015. Vuonna 2015 tehty ratkaisu sääntelyelintä koskevien tehtävien ja menettelyjen pitämisestä EU-oikeuden mukaisella tavalla omassa luvussaan (voimassa

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

olevan rautatielain 13 luku) olisi syytä pitää edellä mainituista syystä myös ehdotetussa raideliikennelaissa omana kokonaisuutena, **eikä lähteä jakamaan säännöksiä erilleen osaksi yleisiä oikaisuvaatimus- ja muutoksenhakusäännöksiä, joihin ne eivät ole EU-oikeuden ja sääntelyelimelle niiden mukaisesti kuuluvien tehtävien perusteella jaettavissa.**

Oikeusministeriö on myös muistuttanut hallituksen esityksen lausuntovaiheessa käydystä keskustelusta, pitäisikö myös metroliikenteen junan kuljettaja saattaa rangaistussäännösten piiriin hänen kuljettaessa junaa huumavan aineen vaikutuksen alaisena. Lausuntovaiheen aikana tehtiin yhteisymmärryksessä OM:n ja HKL:n kanssa päätös siitä, että raideliikennelain valmistelun yhteydessä tätä ei tehdä, koska asia tarvitsee laajempaa konsultaatiota sidosryhmien kanssa ja jos lainsäädännöllinen muutos tehtäisiin, se pitäisi tehdä osana liikenteen palveluista annetun lain muuttamista. Liikenteen palveluista annettu laki koskee kaupunkiraideliikenteen harjoittamista, raideliikennelaki jatkossa vain kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallintaa. **Näin ollen tältä osin raideliikennelakiesitykseen ei sisälly (eikä myöskään esitetä eduskuntakäsittelyn aikana sisällytettäväksi) rangaistussäännöksiä huumaavan aineen vaikutuksen alaisena metroliikenteen junan kuljettamisesta**.

Oikeusministeriö on ottanut esille, että 174 §:n 2 kohdasta ei käy riittävällä tavalla ilmi se, minkä edellytysten puuttuessa lakiesityksen 5 luvun piiriin kuuluva yksityisraiteen haltija voitaisiin tuomita rangaistukseen. Kyseisellä säännöksellä on tarkoitettu sitä, että jos yksityisraiteen haltija harjoittaa rataverkon hallintaa ilman, että se on tehnyt ilmoituksen toiminnastaan Liikenteen turvallisuusvirastolle taikka sillä ei ole EU:n turvallisuuslupaa, yksityisraiteen haltija harjoittaa toimintaansa ilman laissa säädettyjä edellytyksiä ja yksityisraiteen haltijan tulisi olla tällöin rangaistussäännösten piirissä. **Eduskunta voi tarvittaessa poistaa 174 §:n 2 kohdan viittauksen lain 5 lukuun, jos se katsoo, että lain 5 luvussa säädetyn ilmoituksen tekemättä jättäminen Liikenteen turvallisuusvirastolle ilman, että yksityisraiteen haltija myöskään on hakenut virastolta lain 4 mukaista EU:n turvallisuuslupaa, ei olisi rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen näkökulmasta sellainen rikkomus, että se voitaisiin sisällyttää rangaistussäännösten piiriin. Liikenne- ja viestintäministeriön mielestä ilmoituksen tekemättä jättäminen on vastaavanlainen rikkomus kuin samassa kohdassa säädetty rikkomus, että yksityisraiteen haltija toimisi ilman EU:n turvallisuuslupaa, joka on vaihtoehto ilmoituksen tekemiselle.**

Oikeusministeriön esitys 176 §:n ”ja” sanan muuttamisesta ”tai”-sanaksi voidaan tehdä alla olevalla tavalla:

> Joka tahallaan 8, 9, 10, 11 **tai** 14 luvun säännösten vastaisesti ottaa käyttöön yhteentoimivuuden osatekijän tai osajärjestelmän…

Oikeusministeriön esityksestä voidaan korjata 188 §:n 1 mom. seuraavalla tavalla:

> Liikenne- ja viestintäviraston 187 §:ssä tarkoitetusta oikaisuvaatimuksesta antamaan päätökseen sekä **viraston** muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen…

Oikeusministeriö on ottanut esille, että hallituksen esityksen useat säännökset ovat merkityksellisiä perustuslain ja säätämisjärjestyksen näkökulmasta. Näitä on hallituksen esityksen perusteluissa tarkasteltu hyvinkin yksityiskohtaisesti 4 luvussa sekä aina asianomaisten pykälien yksityiskohtaisissa perusteluissa. Myös OM:n esille nostaman turvallisuustodistuksen myöntämistä koskevan 21 §:n vaikutuksia perustuslain 18 §:n mukaisen elinkeinoharjoittamisen vapauteen kytkeytyvän lupavaatimuksen osalta on arvioitu 4.1 luvussa. Valtaosa näistä säännöksistä (ml. esim. yksityisyyden suojaan liittyvät sekä elinkeinonharjoittamisen vapauteen liittyvät lupavaatimukset), joilla on kytkentä perustuslakiin, ovat sellaisia säännöksiä, jotka ovat jo voimassa olevassa rautatielaissa. **Eduskuntakäsittelyn aikana ei ole enää tapana muuttaa hallituksen esityksen perusteluja.**

Puolustusministeriö on ottanut lausunnossaan esille raideliikennelain 116 §:ään liittyen, että ylikuormitus- ja etusijajärjestystilanteissa on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys ja siten rataverkon haltijan määritellessä etusijajärjestystä maanpuolustuksen tarpeet olisi asetettava etusijalle. Kyseistä pykälää ei muutettaisi voimassa olevaan rautatielakiin verrattuna ja pykälän säännökset ovat EU:n rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanosäännöksiä. Säännöksillä pyritään varmistamaan se, että rataverkon haltija sovittaa ratakapasiteetin päällekkäiset ratakapasiteettihakemukset yhteen ja vastaa näiden esittämiin toiveisiin ja liikennetarpeisiin vastaamiseen parhaalla mahdollisella tavalla. Tässä luonnollisesti otetaan huomioon

myös maanpuolustuksen kuljetustarpeet. EU-lainsäädäntö edellyttää, että etusijajärjestyksen asettaa kukin rataverkon haltija, eikä sitä voida suoraan lainsäädännöllisesti asettaa rataverkon haltijoiden noudatettavaksi. Yhteiskunnallinen merkitys pitää luonnollisesti sisällään jo sen, että esimerkiksi kriisiolosuhteissa maanpuolustuksen tarpeet otetaan huomioon ja ne ovat etusijalla. **Näin ollen puolustusministeriön lausunto ei edellytä muutoksia hallituksen esitykseen.**

Sisäministeriö on tyytyväinen niihin hallituksen esityksen säännöksiin, jotka liittyvät turvallisuuteen ja joilla on kytkentä pelastus- ja turvallisuusviranomaisten toimivaltaan. Sisäministeriö on kuitenkin muistuttanut, että varautumiseen liittyvät pelastustehtävät on hoidettava virkavastuulla. Tämä on linjassa hallituksen esityksen EU-lainsäädäntöön perustuvan vastuujaon kanssa, että varautuminen rataverkon hallintaan liittyvien tehtävien osalta on aina rataverkon haltijalla (valtion rataverkon osalta Liikennevirastolla/Väylävirastolla) siinäkin tilanteessa, että rataverkon haltija hankkii joitakin palveluja (esimerkiksi liikenteenohjauspalveluja) ulkopuoliselta taholta. **Lausunto ei siten edellytä muutoksia hallituksen esitykseen.**

Työ- ja elinkeinoministeriö tukee hallituksen esitystä ja on tyytyväinen, että siinä on lausuntoversioon verrattuna tarkennettu rautatiealan sääntelyelimen ja Kilpailu- ja kuluttajaviranomaisen välistä työnjakoa. **Lausunto ei edellytä muutoksia hallituksen esitykseen.**

Valtioneuvoston kanslia (VNK), VR-Yhtymä Oy ja Veturimiesten liitto ry ovat lausunnoissaan nostaneet esille VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimien yksityisraiteiden strategisuuden ja sen, että yhtiön hallinnoimille yksityisraiteille pitäisi antaa mahdollisuus valita EU:n turvallisuuslupamenettelyn (esityksen 4 luku) sijasta hallituksen esityksen 5 luvun mukainen kevyempi kansallinen ilmoitusmenettely. Tämä valinnan mahdollisuus on hallituksen esityksen mukaisesti muilla yksityisraiteen haltijoilla, lukuun ottamatta merisatamaraiteita ja VR:n hallinnoimia yksityisraiteita. Hallituksen esityksen perusteluissa (etenkin 3 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa) on perusteellisesti kuvattu, että yksityisraiteen strategisuudesta on päätetty jo Euroopan komission helmikuussa 2015 annetussa päätöksessä (C(2015) 857 lopullinen) siitä, mitkä yksityisraiteet Suomessa ovat strategisesti merkittäviä ja sellaisena ne on otettava täysimääräisesti unionisääntelyn piiriin. Päätöksessään komissio toteaa, että VR:n hallinnoimat yksityisraiteet ovat strategisesti merkittäviä yksityisraiteita, koska niiden kautta on pääsy kunnossapito- ja tukipalveluihin, joihin on turvattava pääsy kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Vastaavasti merisatamaraiteet ovat strategisesti merkittäviä kansainvälisten kuljetusten näkökulmasta ja myös ne on otettava sääntelyn piiriin. Liikenne- ja viestintäministeriö on todennut, että jos VR tai merisatamaraiteet haluavat, että komissio arvioi uudelleen näiden hallinnoimien yksityisraiteiden strategisuuden, näiden on toimitettava ministeriölle riittävät perustelut arviointia varten ja ministeriö toimittaa tiedot komissiolle. Ratkaisun raiteiden strategisesta merkityksestä tekee Euroopan komissio antamalla uusien tietojen valossa uuden päätöksen. **Muutosta yksityisraiteiden strategisuudesta ei voi tehdä raideliikennelain yhteydessä, joten tältä osin ei esitetä muutoksia hallituksen esityksen säännöksiin.**

Edellä mainitun yksityisraiteen haltijoiden strategisuutta koskevan komission päätöksen on ottanut esille myös **Satamaliitto** antamassaan lausunnossaan. Satamaliitto on oikein todennut, että jos merisatamaraiteet halutaan jatkossa saada sääntelyn ulkopuolelle, Euroopan komission kanssa pitäisi asiasta käynnistää uusi keskustelu. **Tähän liikenne- ja viestintäministeriö on valmis, jos satamilta ja VR-Yhtymä Oy:ltä saadaan uusia tietoja, jotka voidaan toimittaa Euroopan komissiolle.**

VNK, VR ja Veturimiesten liitto ry ovat lausunnoissaan ottaneet esille myös sen, että ratakapasiteettia ei pitäisi voida hakea muiden kuin rautatieliikenteen harjoittajien. Jo voimassa olevan rautatielain (304/2011) ja suoraan sovellettavan EU:n ns. rahtikäytäväasetuksen (asetus EU 913/2010) nojalla myös muilla kuin rautatieliikenteen harjoittajilla (EU:n palvelusopimusasetuksen EU 1370/2007 mukaisilla toimivaltaisilla viranomaisilla ja rahtikäytäväasetuksen mukaisilla lastinantajilla ja rahdin lähettäjillä) pitää olla oikeus hakea ratakapasiteettia. Koska EU:n rahtikäytäväasetuksen mukaisia kansainvälisiä rahtikäytäviä ei ole Suomessa, mutta Suomessa on kuitenkin esim. metsäteollisuusyrityksillä vastaavanlainen tarve kuin muidenkin EU:n jäsenvaltioiden lastinantajilla ja rahdin lähettäjillä hakea ratakapasiteettia ja haetun ratakapasiteetin

pohjalta antaa tarvitsemansa kuljetukset haluamansa rautatieliikenteen harjoittajan hoidettavaksi, kansalliseen lainsäädäntöön on tehtävä ehdotetun kaltainen tarkennus, että lastin antajaa tai rahdin lähettäjää ei ole sidottu EU:n rahtikäytäväasetukseen. Ehdotetusta muutoksesta on konsultoitu Euroopan komissiota ja se on linjassa unionilainsäädännön vaatimusten kanssa. Myös Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana on kannattanut esitystä eikä usko, että sillä olisi jatkossa ongelmia jakaa ratakapasiteettia myös muille kuin rautatieliikenteen harjoittajille ehdotetulla tavalla. Lakiehdotus myös sisältää rataverkon haltijalle välineet siitä, että se voi tarvittaessa puuttua sellaisten ratakapasiteetin hakijoiden toimintaan, jotka hakevat kapasiteettia, mutta jättävät sen käyttämättä. Rataverkon haltijalla on oikeus esityksen 126 §:n nojalla pitää itsellään tällaisilta ratakapasiteetin hakijoilta ennakkoon peritty ratakapasiteetin varausmaksu. Kyseinen pykälä vastaa voimassa olevan rautatielain 28 a §:ää. Myös Suomen elinkeinoelämä (metsäteollisuusyritykset ja muut toiminnanharjoittajat) ovat vahvasti puolustaneet hallituksen esityksen 2 §:n 27 kohdan mukaista muotoilua. **Näin ollen ministeriö esittää, että raideliikennelain 2 §:n 27 kohta pidetään esitetyssä muodossa.**

VNK, VR ja Veturimiesten liitto ry ovat ottaneet myös esille sen, että jatkossa mahdollisesti sähkökäyttöiseltä veturilta perittävä ratamaksun perusmaksu voisi olla korkeampi kuin dieselkäyttöiseltä veturilta. Ratamaksun perusmaksun laskukaava perustuu suoraan sovellettavaan EU-asetukseen (komission asetus (EU) N:o 2015/909 rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien suorien kustannusten yksityiskohtaisista laskentasäännöistä), ei raideliikennelain 140 §:ään. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto yrittävät löytää laskentakaavaan sellaisen ratkaisun, jonka avulla ympäristöystävällisempi sähköveturivetoinen liikenne ei kärsisi. Ratkaisu ei kuitenkaan mitenkään kytkeydy raideliikennelakiesityksen kyseiseen pykälään, vaan asiasta on myös neuvoteltava Euroopan komission kanssa, koska asia liittyy suoraan sovellettavaan EU-asetukseen. Hallituksen esityksen 140 § vastaa teknisluonteisia muutoksia lukuun ottamatta voimassa olevan rautatielain 37 a §:ää, joka taas perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin. **Koska unionilainsäädäntö ei sisällä tältä osin muutoksia, myöskään esityksen 140 §:ää ei voida unionilainsäädännön valossa sisällöllisesti muuttaa siitä, millaisena se on hallituksen esityksessä.**

VNK ja VR ovat ottaneet esille 134 §:n mukaisen kirjanpidollisen eriyttämisen, johon lisättäisiin voimassa olevan rautatielain 34 a §:ään verrattuna uusi 2 momentti. Lisäys on tehty, koska Euroopan komissio ja kansalliset sääntelyelimet ovat käyneet rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 3 kohdasta keskustelua, jonka johtopäätös on, että jäsenvaltioiden tulisi tarkistaa kansallisia täytäntöönpanosäännöksiä niin, että määräävässä markkina-asemassa olevalla rautatieyrityksellä pitää olla rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdan palveluille rautatieyrityksen muusta toiminnasta erillinen tili, mukaan lukien erillinen tase ja tuloslaskelma. Muiden kuin määräävässä markkina-asemassa olevien rautatieyritysten osalta rautatiealan sääntelyelimen harkinnassa on, edellyttääkö se myös näiltä kirjanpidollista eriyttämistä. Vaihtoehtoinen muotoilu olisi, että kaikkien palvelujen tarjoajien pitäisi yhtä lailla eriyttää palvelujen tarjontavelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut kirjanpidollisesti. Tämä taas olisi lainsäädännöllisesti ja hallinnollisesti liian raskas velvoite etenkin pienille palvelujen tarjoajille. Euroopan komissio ja sääntelyelimet ovat tehneet vertailun, miten 13 artiklan 3 kohta on pantu kansallisesti täytäntöön ja valtaosassa jäsenvaltioissa on jo nykyisin säädetty niin, että kirjanpidollinen eriyttämisvaatimus koskee automaattisesti määräävässä markkina-asemassa olevaa rautatieyritystä ja muita palvelun tarjoajia sääntelyelimen harkinnan mukaan taikka kirjanpidollinen eriyttämisvelvoite on kohdistettu kaikkiin palvelujen tarjoajiin yhtäläisellä tavalla. Komissio on pyytänyt jäsenvaltioita tarkistamaan kansallista lainsäädäntöä kaikissa jäsenvaltioissa ja nyt tämä rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 3 kohdan mukainen säännös ja komission siitä antama tulkinta esitetään sisällytettäväksi raideliikennelain 132 §:n 2 momenttiin. Näin ollen **kyseistä säännöstä ei voida muuttaa esitetystä ilman, että säännös olisi ristiriidassa unionilainsäädännön kanssa.**

Liikenteen turvallisuusvirasto on osallistunut hallituksen esityksen valmisteluun ja tukee hallituksen esitystä.

Liikennevirasto ja Finrail Oy ovat lausunnoissaan esittäneet, että raideliikennelakiesityksen 168 §:ää muutettaisiin niin, että liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai yhteisö voisi kuunnella omassa ohjaustoiminnassaan syntyviä tallenteita. Perusteluna esitykselle on se, että eduskunta on hyväksynyt lain (574/2018) Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisestä vuoden 2019 alusta alkaen. Hallituksen esityksen 168 § vastaisi voimassa olevan rautatielain (304/2011) 84 §:ää, eikä hallitus esittänyt siihen sisällöllisiä muutoksia. L**iikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että mahdolliset muutokset asiassa edellyttää perusteellista valmistelua ja siksi tässä vaiheessa ei esitä 168 §:n muuttamista. Asiaan voidaan tarvittaessa palata myöhemmin erillisellä hallituksen esityksellä**.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto tukee hallituksen esitystä, eikä esitä siihen muutoksia.

Rautatiealan sääntelyelin on viitannut lausunnossaan siihen, että lausunnolla olleessa luonnosversiossa oli mukana säännös, jolla olisi rajattu EU:n palvelusopimusasetuksen 5(4) artiklan mahdollistamalla tavalla kansallisesti oikeutta käyttää suorahankintaa julkisen palveluvelvoitteen sisältävien palveluiden hankinnassa ainoastaan pieniin palveluhankintoihin. Lausuntoversiossa mukana olleesta ehdotuksesta luovuttiin, koska hallituksen esitys haluttiin pitää mahdollisimman pitkälle EU-lainsäädännön täytäntöönpanona ilman kansallisia lisiä. Lisäksi hallitus on kotimaan rautatieliikenteen kilpailun avaamista koskevissa päätöksissään jo linjannut, että liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltavastuulle kuuluvat palveluhankinnat kilpailutetaan. **Rautatiealan sääntelyelimen lausunto ei siten edellytä muutoksia hallituksen esitykseen.**

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) ja Kuntaliitto ry ovat pääosin tyytyväisiä hallituksen esitykseen, mutta esittävät, että hallituksen esitykseen sisältyvän liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevan lain II osan 6 lukuun ei tehtäisi esitettyä 8 §:n mukaista lisäystä kaupunkiraideliikenteen varautumisvelvoitteesta, koska ehdotetun pykälän kytkentä EU:n rautatievastuuasetukseen on ongelmallinen kaupunkiraideliikenteelle ja EU-lainsäädäntö antaa mahdollisuuden jättää kaupunkiraideliikenne sääntelyn ulkopuolelle. **Liikenne- ja viestintäministeriö voi tukea HSL:n ja Kuntaliiton esitystä ja esittää eduskunnalle, että liikenteen palveluista annetun lain II osan 6 lukuun ehdotettua 8 §:n 2 momenttia ei sisällytettäisi hyväksyttävään lakiin.**

VR-Yhtymä Oy on lausunnossaan ottanut esille sen, että raideliikennelakiesityksen 74 §:ään olisi tarkennettava, miten Suomessa aiotaan menetellä muiden kuin tavaraliikenteen vaunujen sertifioinnin osalta. Pykälän perusteluissa on jo todettu, että asiasta tullaan todennäköisesti antamaan suoraan sovellettava komission täytäntöönpanoasetus, jonka sisällöstä ei kuitenkaan ole vielä tietoa. Euroopan komissio valmistelee edelleen EU:n neljännen rautatiepaketin nojalla tarkempaa täytäntöönpanolainsäädäntöä ja ne pääosin annettaneen suoraan sovellettavilla EU-asetuksilla. Eräiden raideliikennelakiesitysten säännösten osalta (ml. 74 §) on varalta todettu, että voidaan tarvittaessa antaa kansallisia tarkempia säännöksiä ja määräyksiä tarkoin rajatuista teknisistä aihealueista, jos siihen tulee tarvetta komission antamien täytäntöönpanosäädösten pohjalta. Asia on perusteellisesti keskusteltu valmistelun aikana oikeusministeriön kanssa ja oikeusministeriö on todennut, että muotoilut täyttäisivät perustuslain vaatimukset alemman asteisten säännösten tarkkarajaisuudesta. **Näin ollen säännöstä tai sen perusteluja ei ole ministeriön mielestä tarvetta muuttaa**.

VR on myös ottanut esille venäläisen vaunukaluston käyttömahdollisuudesta Suomen rataverkolla ja tukee hallituksen esityksen 80 §:n mukaista muotoilua, että kaluston käyttöä ei sallittaisi Suomen rataverkolla.

VR on ottanut esille hallituksen esityksen 104, 105 ja 109 §:ien osalta, että sille on ongelmallista, että se joutuu siirtämään omien yksityisraiteidensa hallinnan erilliseen tytäryhtiöön, jotta rautatieliikenteen harjoittamisen ja rataverkon hallinnan riittävä riippumattomuus toisistaan toteutuu EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla (ml. johtotehtävissä toimivien henkilöiden riippumattomuus ja rahoitusvirtojen läpinäkyvyys eri toimintojen välillä). Asiaa on käyty hyvin yk-

sityiskohtaisesti VR:n kanssa läpi hallituksen esityksen valmistelun aikana ja todettu, että kyseiset säännökset on pantava kansallisesti täytäntöön rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla. Pykälien sisältö on myös toimitettu etukäteen Euroopan komissiolle ja komissio on todennut, että pykälät perusteluineen vastaavat direktiivin sisältöä. Liikenne- ja viestintäministeriö on myös todennut, että EU-lainsäädännön täytäntöönpano ja VR:n yksityisraiteiden järjestäminen tulevaisuudessa ovat erillisiä asioita: lainsäädäntö on kirjoitettava EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla geneerisesti ilman, että pykäliin kirjoitetaan käytännön ratkaisua VR:n yksityisraiteista. VR:n yksityisraiteiden hallinnoinnin järjestämisestä on sovittava erikseen (esim. edellä mainittu mahdollinen muutos palvelupaikaksi ja niihin johtaviksi raideyhteyksiksi edellyttää keskustelua Euroopan komission kanssa). **Näin ollen 104, 105 ja 109 §:iin ei voida tehdä EU-lainsäädännön kanssa ristiriidassa olevia muutoksia.**

VR pitää hallituksen esitykseen sisältyvää 186 §:ään raideliikenteen paikantamisvelvoitteesta epäselvänä ja katsoo, että esitetyn kaltainen sääntely rajoittaa rautatieliikenteen harjoittajien toimintamahdollisuuksia nykytilaan verrattuna. Siksi VR esittää pykälän poistamista eduskunnassa hyväksyttävänä olevasta laista. LVM ja Trafi jatkavat asiasta edelleen keskustelua komission ja EU:n rautatieviraston kanssa. **Ministeriö ilmoittaa asiaan lopullisen kantansa 186 §:ään marraskuun alussa, kun keskustelu komission ja EU.n rautatieviraston kanssa on saatettu päätökseen.**

VR on esittänyt hallituksen esityksen perusteluiden sivulla 45 ”veturinkuljettaja”-termin muuttamista ”kaluston kuljettajaksi”. Vaikka VR:n esitys on sinällään perusteltu, **kyse on hallituksen esityksen perusteluista, joihin ei ole enää tapana tehdä muutoksia eduskuntakäsittelyn aikana**.

VR on esittänyt, että jatkossakin pitäisi käyttää 4 §:n 44 kohdan määritelmässä termiä ”merkittävä onnettomuus” ”vakavan onnettomuuden” sijasta. EU:n rautatieturvallisuusdirektiivissä kuitenkin käytetään termiä vakava onnettomuus, joten terminologian kansallisessa lainsäädännössä olisi jatkossa hyvä olla yhdenmukainen EU-käsitteiden kanssa ja siksi **VR:n esitys ei aiheuta muutoksia hallituksen esitykseen.**

VR on hallituksen esityksen 11 §:ään viitaten esittänyt, että hätätilamenettelyt pitäisi määritellä laissa tarkemmin. Hallituksen esityksessä on jo nyt 54 kappaletta määritelmiä ja hätätilamenettely esiintyy raideliikennelaissa vain rajoitetusti. Hätätilanteesta on säädetty EU:n rautatieturvallisuusdirektiivin 9 artiklan 3 kohdan j-alakohdassa ja niitä koskevista menettelyistä edelleen tarkemmin direktiivissä. Direktiivissä ei ole määritelty hätätilannetta, mutta sillä tarkoitetaan sellaista onnettomuutta tai vakavaa onnettomuutta, jossa ihmishenkiä on loukkaantunut tai kuollut tai vaarassa loukkaantua tai kuolla ja jotka aiheuttavat muuten rautatieliikenteeseen poikkeusjärjestelyjä, joista matkustajille on annettava tietoa. **Hallituksen esitystä ei ole tältä osin kuitenkaan tarvetta tarkentaa, koska säännökset vastaavat täysin direktiivin vastaavia säännöksiä.**

VR on ottanut esille, että 171 §:ssä puhutaan varautumisesta, kun taas valmiuslaissa puhutaan poikkeusoloihin varatumista koskevasta valmiussuunnitelmasta. EU:n rautatiemarkkinadirektiivissä puhutaan varautumisesta ja sitä koskevasta suunnitelmasta. **Liikenne- ja viestintäministeriö voi hyväksyä sen, että esityksen 171 §:n ”varautumissuunnitelma” muutetaan muotoon ”valmiussuunnitelma”.** Rautatieliikenteen harjoittajan varautumista koskevat säännökset on sisällytetty liikenteen palveluista annettuun lakiin ja rataverkon haltijan varautumista koskevat velvoitteet ovat jatkossa raideliikennelaissa. **Näin ollen VR:n esitys rautatieliikenteen harjoittajan varautumisvelvoitteesta jo sisältyy hallituksen esityksen liikennepalvelulain II osan 5 luvun 6 §:ää koskevaan ehdotukseen.**

VR on nostanut esille lakiesityksen 149 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaisen tehtävän, joka sen mukaan ei olisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukainen. Rautatiemarkkinadirektiivin 56 artiklan 9 kohdassa todetaan, että:

> Sääntelyelimen on tarvittaessa päätettävä omasta aloitteestaan aiheellisista toimenpiteistä hakijoihin kohdistuvan syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi näillä markkinoilla erityisesti 1 kohdan a–g alakohdan osalta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi.

Näin ollen liikenne- ja viestintäministeriö ei näe ristiriitaa hallituksen esityksen 149 §:n 1 momentin 7 kohdan ja rautatiemarkkinadirektiivin 56 artiklan 9 kohdan välillä **eikä näe tarpeelliseksi esittää muutoksia hallituksen esitykseen tältä osin.**

VR on lisäksi todennut, että sääntelyelimen antamiin päätöksiin haettava muutoksenhaku tulisi kirjata 188 §:ään (vrt. edellä OM:n lausunto). Hallituksen esityksessä on tehty tietoinen päätös, että sääntelyelimen päätösten oikaisu- ja muutoksenhakumenettelyä koskevat säännökset ovat 151 §:ssä, koska sääntelyelimen käsiteltäväksi tulevat valitus-, erimielisyys- ja oikaisuvaatimukset poikkeavat jonkin verran EU-lainsäädännön nojalla siitä, mitä nämä menettelyt ovat kansallisessa lainsäädännössä ja siksi **ministeriö esittää, että näitä koskevia säännöksiä ei muutettaisi siitä, millaisena ne ovat hallituksen esityksessä** (151, 152 ja 188 §).

Hallituksen esityksen 192 §:n 13 momentin mukainen siirtymäsäännös on muotoiltu VR:n kanssa yhteistyössä niin, että siirtymäaikaa olisi annettu 1.7.2019 saakka. Nyt VR esittää siirtymäajan pidentämistä vielä puolella vuodella 1.1.2020 saakka. Kun raideliikennelakiesitys aikanaan notifioidaan komissiolle, komissio voi näin pitkään siirtymäaikaan puuttua. **Siksi ministeriö pitäisi parempana, että siirtymäaikaa ei enää pidennettäisi siitä jo yli vuoden siirtymäajasta, joka hallituksen esityksen 192 §:n 13 momentissa on esitetty.**

Rataverkon haltijoiden yhteistyöryhmä on ottanut kantaa erityisesti hallituksen esityksen 112 §:ään rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin hakijoiden yhteistyöryhmästä ja pitänyt tärkeänä, että yhteistyöryhmälle valmistellaan tarkemmat pelisäännöt pykälässä valtuutetulla tavalla. **Lausunnosta ei aiheudu muutoksia hallituksen esitykseen.**

YTL ry/Raideliikenteen neuvottelukunta on antanut tukensa hallituksen esitykselle eikä lausunnossa ole siihen esitetty muutoksia.

Metsäteollisuus ry on tukenut hallituksen esitystä eikä lausunnolla ole vaikutuksia hallituksen esityksen säännöksiin.

Porvoon Museorautatie ry:n (PMR) esitys hallituksen esityksen 29 ja 30 §:iin vastaa sitä, mitä esityksen pykälissä on jo todettu, **eikä hallituksen esityksen kyseisiin säännöksiin tarvita muutoksia.** PMR:n esitys 35 §:n 3 momenttiin niin, että ”rautateillä” sana muutettaisiin ”rataverkolla” on hyväksyttävissä **ja ministeriö tukee PMR:n esittämää muutosta**. Myös PMR:n esitys 14 luvun otsikossa esitetyn ”siirtoajon” muuttamisesta ”siirtotyöksi” **on kannatettava ja perusteltu muutos**. PMR:n 123 §:ään esittämä kommentti **ei aiheuta muutoksia pykälään**, mutta PMR:n esille nostama asia pidetään mielessä, kun asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä muutetaan. PMR on todennut, että hallituksen esityksen 3 §:n 3 kohdan lista ei sisällä viittausta 133 §:ään ja epäilee, että museoliikenteen harjoittajilla olisi oikeutta hakea ja saada palveluita. Hallituksen esityksen 3 §:n 3 momentissa on selkeästi todettu, että myös muut rautatieliikenteen harjoittajaa koskevat säännökset koskevat myös museoliikenteen harjoittajaa, ellei toisin ole säädetty. **Näin ollen on ilman muutoksiakin selvää, että museoliikenteen harjoittajilla on muiden rautatieliikenteen harjoittajien tavoin oikeus saada kaikkia 133 §:ssä tarkoitettuja palveluita käyttöönsä, eikä hallituksen esitykseen tarvita muutoksia tältä osin**. PMR:n esitys liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 6 §:ään on linjassa sen kanssa, mitä hallituksen esityksen kyseisessä pykälässä todetaan ja **siten kyseiseen pykälään ei tarvita muutoksia.**

Valtasiirto Oy on tukenut hallituksen esitystä, eikä ole esittänyt siihen muutoksia.

MEP Kyllönen on lausunnossaan todennut, että EU:sta ei ole tullut sellaista direktiiviä, jolla Suomi pakotettaisiin kiirehtimään rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisessa. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädökset on pantava kansallisesti täytäntöön 25.12.2018 mennessä ja rautatiepaketin teknisen osan säädökset 16.6.2019 mennessä. Raideliikennelakiesitykseen ei sisälly kilpailun avaamisen osalta yhtään säännöstä, joka olisi kansallinen lisä tai ristiriidassa EU:n neljännen rautatiepaketin ja siinä esitettyjen aikataulujen kanssa. Hallituksen esityksen perusteluissa on selkeästi todettu myös MEP Kyllösen lausunnossa esille nostettu asia, että EU:n palvelusopimusasetus suoraan sovellettavana EU-säädöksenä mahdollistaa sen, että ennen 3.12.2019 tehdyt suorahankintasopimukset ovat voimassa niiden voimassaoloajan ja uudet sopimusjärjestelyt on kilpailutettava viimeistään 25.12.2023 alkaen. **MEP Kyllösen lausunnosta ei siten aiheudu muutoksia hallituksen esitykseen.**

2. LVM:n esittämät tekniset korjaukset hallituksen esitykseen

Edellä mainitun lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että seuraavat teknisluonteiset tarkastukset tehtäisiin eduskunnassa hyväksyttävään lakiin:

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatamaraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy voivat noudattaa 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä lain 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan hakemisen ja sen edellytyksenä olevan 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta ja 14 luvussa säädettyjä menettelyjä lain **9 luvun, 11 luvun 58-67 §:ien ja 12 luvun sijasta.**

Niihin yksityisraiteen haltijoihin, jotka Euroopan komissio, jäljempänä komissio, on sille tehdyn ilmoituksen perusteella päättänyt jättää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU, jäljempänä rautatiemarkkinadirektiivi, IV luvun kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle sekä yksityisraiteen haltijoihin, jotka eivät kuulu rautatieinfrastruktuuriin siten kuin se on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I, ei sovelleta 16, 17 ja 19 lukua eikä 132 §:n 1 momenttia.

Museoliikenteen harjoittajiin sovelletaan lain 2, 3, 13, 19, 20 ja 22-24 lukua siltä osin kuin säännökset kohdistuvat rautatieliikenteen harjoittajiin sekä **68,** ~~§:n 5 momenttia sekä~~ 79, 81, 82 ja 123 §:ää.

Lain 18 luvun säännöksiä ei sovelleta, jos palvelupaikkaa tai niissä tarjottavia palveluita käytetään vain palvelupaikan ylläpitäjän tarvitsemiin omiin kuljetuksiin tai palvelupaikkaa tai niissä tarjottavia palveluja käyttää vain yksi loppuasiakas.

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

Perustelu: Kyse on teknisluonteisista tarkastuksista, jotka on havaittu vasta hallituksen esityksen antamisen jälkeen ja muutosten perusteena on, että yksityisraiteen haltijoiden ja museoliikenteen toiminnassa sovelletaan lain säännöksiä nyt esitetyllä tavalla.

29 §

Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen

Jos **3** §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityisraiteen haltija valitsee tässä luvussa tarkoitetun ilmoitusmenettelyn lain 25 §:ssä tarkoitetun turvallisuusluvan sijasta, yksityisraiteen haltijan on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta joka kolmas vuosi viimeistään 31 päivänä toukokuuta kirjallinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä erikseen jokaisesta yksityisraiteen haltijan hallinnoimasta raiteistokokonaisuudesta. Jos kyseessä on uusi yksityisraiteen haltija, sen on tehtävä ilmoitus viimeistään kuusi kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

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

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

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

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

Perustelu: Pykälän 1 momentissa pitää viitata 3 §:n 1 momenttiin 2 §:n 1 momentin sijasta.

34 §

Yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten luettelointi

Liikenne- ja viestintävirasto pitää luetteloa, johon se tallentaa tässä luvussa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvat tiedot. Virasto käyttää luetteloon tallennettuja tietoja sille tämän **lain** mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa. Tiedot luettelosta poistetaan välittömästi, jos yksityisraiteen haltija ei enää kuulu ilmoitusmenettelyn piiriin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisesta.

Perustelu: Pykälän 1 momentissa pitäisi viitata tämän luvun sijasta tämän lain mukaan virastolle kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamiseen, koska virastolla on myös lain muiden lukujen (erityisesti 14 luvun) nojalla yhteentoimivuuteen liittyviä tehtäviä.

113 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus käyttää rataverkkoa

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyritys, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu toimilupa tai ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos mainitussa pykälässä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

Rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rataverkon käyttöoikeus rautateiden henkilöliikenteen harjoittamista varten, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä *palvelusopimusasetus,* soveltamista. Rautatieyrityksellä, joka täyttää 1 momentissa tarkoitetut edellytykset, on oikeus tarjota rataverkolla henkilöliikennepalveluja sekä oikeus ottaa ja jättää matkustajia rataverkon kaikilla asemilla. Oikeuteen kuuluu myös oikeus käyttää rataverkon yhteydessä olevia palvelupaikkoja ja niillä tarjottavia palveluita.

Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä **koskevaa** sopimusta.

Perustelu: Kielioppikorjaus

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta: johdantolause

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 5 luvun 6 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi~~, II osan 6 luvun 8 §:ään uusi 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 301/2018,jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi sekä III osan 3 luvun 1 §:ään uusi 4 momentti~~ seuraavasti:

Esitetään, että **poistetaan hallituksen esitykseen sisältyvä liikenteen palveluista annetun lain II osan 6 luvun 8 §:ään esitetty uusi 2 mom. sekä korjataan johdantolausetta edellä esitetyllä tavalla.**

Perustelu: Kaupunkiraideliikenteen varautumista koskeva säännös esitetään poistettavaksi, koska kuten HSL ja Kuntaliitto ovat todenneet, kaupunkiraideliikenteessä olisi ongelmia kyseisen säännöksen soveltamisen kanssa ja kaupunkiraideliikenne voidaan jättää EU-sääntelyn soveltamisen ulkopuolelle. Johdantolausetta olisi korjattava vastaavalla tavalla. Johdantolauseeseen on jäänyt lisäksi ylimääräinen viittaus liikenteen III osan 4 luvun 1 §:n 4 momenttiin, jota koskevaa säännöstä ei ole hallituksen esityksessä mukana.

3. Venäläinen vaunukalusto

Hallituksen esityksen 80 § vastaa voimassa olevan rautatielain 57 §:ää ja jatkossakin siten Venäjälle (tai Baltiaan tai IVY-maihin) rekisteröity ja muiden kuin EU-vaatimusten mukaisen kaluston käyttö olisi sallittua vain suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä.

Metsäteollisuus ry teki keväällä 2018 aloitteen ministeriölle, että mahdollisuus venäläisen standardin mukaisen vaunukaluston käyttöön myös Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa tulisi sallia, koska metsäteollisuus kärsii noususuhdanteen vuoksi puutavarakuljetuskaluston pulasta ja kuljetuksia joudutaan siirtämään kalustopulan vuoksi rautateiltä maantiekuljetuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriö on Metsäteollisuus ry:n aloitteen pohjalta tiedustellut Venäjän liikenneministeriöltä, olisiko venäläisen kaluston käyttö ylipäätään mahdollista voimassa olevan valtiosopimuksen (87/2016) puitteissa ja Euroopan komissiolta, millä edellytyksillä muiden kuin EU-vaatimusten mukaisen kaluston käyttö olisi mahdollista. Venäjän liikenneministeriö ei näe valtiosopimuksen näkökulmasta asiassa ongelmaa, mutta komission kanssa asiasta vasta keskustellaan. Ministeriö siten selvittää vain lainsäädännöllisiä edellytyksiä Metsäteollisuus ry:n tekemästä aloitteesta, **lainsäädäntöhankkeita ei ole käynnistetty ja mahdollisista muutoksista lainsäädäntöön päättää joka tapauksessa eduskunta hallituksen esityksen pohjalta.**

4. Raideliikenteen paikantamisvelvoite (186 §)

Raideliikennelakiesityksen 186 §:n tavoitteena on parantaa rautatieturvallisuutta ja estää etenkin tasoristeysonnettomuuksia, kun toimijoilla olisi velvoite olla ajantasainen tieto kaluston liikennöinnistä rataverkolla. Liikenteen turvallisuusvirasto toimitti etukäteen paikantamisvelvoitetta koskevan pykälän EU:n rautatievirastolle, joka antoi 31.8.2018 lausunnon. Lausunnossa todettiin, että erityisesti markkinoillepääsysyistä kyseistä pykälää ei pitäisi sisällyttää kansalliseen lainsäädäntöön ja asiaan pitäisi löytää ensisijaisesti EU-lainsäädännön puitteissa ratkaisu. Asiasta on jatkettu komission ja EU:n rautatieviraston kanssa keskustelua ja nämä ovat luvanneet niille toimitetun lisäaineiston perusteella toimittaa kantansa

marraskuun alussa. **Liikenne- ja viestintäministeriö toimittaa eduskunnalle välittömästi näiden lisätietojen perusteella tiedon siitä, pitäisikö kyseinen pykälä pitää eduskunnassa hyväksyttävässä laissa vai poistaa siitä.**