OIKEUSMINISTERIÖ
JUSTITIEMINISTERIET

Lainsäädäntöneuvos Johanna Isoaho

7.11.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi rautatiekuljetuslain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 240/2022 vp)

Esityksen tavoite ja pääasiallinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatiekuljetuslakia, liikenteen palveluista annettua lakia ja kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annettua lakia. Uudessa rautatievastuuasetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/782, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2021, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista) säädetään muun muassa matkustajien oikeuksista viivästys- ja peruutustilanteissa sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksista. Edeltävä rautatievastuuasetus on vuodelta 2007, ja sen kansalliseen soveltamisalaan on tehty poikkeukset koskien suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä ja taajamajunaliikennettä. Tämän esityksen tarkoituksena on päivittää rautatiekuljetuslakiin uuden rautatievastuuasetuksen soveltamisalaan tehtäviä kansallisia poikkeuksia koskevat säännökset.

Ensimmäinen poikkeus koskee lähijunaliikennettä. 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 nykyisin yleisemmin käytössä olevaksi lähijunaliikenteeksi. Lähijunaliikenteessä matkustetaan tyypillisesti lyhyitä asiointi- ja työmatkoja ja niissä on tiivis pysähtymisväli. Lippuihin kuuluu usein matkustusoikeus vaihtoehtoisilla

Postiosoite Postadress	Käyntiosoite Besöksadress	Puhelin Telefon	Faksi Fax	S-posti, internet E-post, internet
Oikeusministeriö PL 25 FI-00023 Valtioneuvosto Finland	Eteläesplanadi 10 00130 Helsinki Finland	0295 16001 Internat. +358 295 16001	09 160 67730 Internat. +358 9 160 67730	kirjaamo.om@gov.fi www.oikeusministerio.fi www.justitieministeriet.fi

liikennevälineillä. Yhteysväleistä, joita poikkeus koskisi, säädettäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella. Laista ilmenevän pääsäännön johdosta listaan ei voisi edelleenkään lisätä kaukojunaliikenteen yhdysvälejä.

Säännökset, joista lähijunaliikenteessä poikettaisiin, olisivat ensiksikin 19 artikla korvauksesta. Uudenkin rautatievastuuasetuksen mukaan 19 artiklan nojalla korvattavien viivästysten tulisi olla vähintään 60 minuuttia. Viivästymisistä maksettavat vähimmäiskorvaukset ovat edelleen 25 tai 50 prosenttia lipun hinnasta, riippuen viivästyksen kestosta. Rautatieyritykset voivat edelleen asettaa vähimmäisrajan, jonka alittuessa korvausta ei makseta. Tämä raja saa olla enintään neljä euroa lippua kohden. Lähijunaliikenteessä uudenkin asetuksen mukaiset korvaukset jäisivät todennäköisesti alhaisiksi tai vähimmäisrajan alle. Näistä syistä on järkevä rajata lähijunaliikenne 19 artiklan mukaisen korvausjärjestelmän ulkopuolelle. Lisäksi lähijunaliikenteessä poikettaisiin asetuksen 20 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan soveltamisesta. Säännökset koskevat ateria- ja majoitusvelvollisuutta silloin, kun viivästyminen on vähintään 60 minuuttia tai palvelu peruutetaan. Säännökset vastaavat pitkälti vanhan asetuksen säännöksiä.

Toinen merkittävä poikkeus koskee Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä liikennettä. Vaikka liikennettä ei tällä hetkellä ole, poikkeus on syytä säilyttää ennallaan. Kyseiseen liikenteeseen sovelletaan erillistä valtiosopimusta.

Kolmas poikkeus lisättiin esitykseen lausuntopalautteen perusteella. Se koskee historiallisia palveluja. Ei ole johdonmukaista, että toimiluvallista rautatieyritystä kohdeltaisiin eri tavoin, kuin museotoimijaa silloin, kun rautatieyritys tarjoaa tällaisia palveluja. Poikkeus ei koske asetuksen 13 artiklaa (Vastuu matkustajista ja matkatavaroista) eikä 14 artiklaa (Vakuutus ja vastuun kattaminen).

Uusi rautatievastuuasetus sisältää myös eräitä muita säännöksiä, joista voidaan säätää kansallisesti. Esimerkiksi 6 artiklan mukaan käynnistäessään uuden liikkuvan kaluston hankintamenettelyjä tai tehdessään käytössä olevaan liikkuvaan kalustoon merkittäviä parannuksia rautatieyritysten on varmistettava, että junien kokoonpanoissa, joissa kyseistä liikkuvaa kalustoa käytetään, on riittävä lukumäärä polkupyöräpaikkoja. Rautatieyritysten on määritettävä polkupyöräpaikkojen riittävä lukumäärä ottaen huomioon junan kokoonpanon koko, palvelun tyyppi ja polkupyörien kuljetuksen kysyntä. Artikla sisältää jäsenvaltion mahdollisuuden vahvistaa neljää suuremman lukumäärän polkupyöräpaikkojen riittäväksi vähimmäislukumääräksi tietyntyyppisissä palveluissa. Tämän säännöksen osalta todettiin, että paikkojen lukumäärä Suomessa on useimmiten jo asetuksen edellyttämää suurempi ja ettei asetuksen mukaista toimivaltuutta ole muun muassa sen vuoksi tarpeen käyttää.

Toinen kansallista liikkumavaraa sisältävä säännös koskee sitä, että jäsenvaltiot voivat ulottaa oikeuden ostaa lippu junasta ilman ylimääräisiä kustannuksia vammaisten henkilöiden lisäksi kaikkiin matkustajiin silloin, kun ei ole saatavilla lipputoimistoa tai esteetöntä keinoa ostaa lippu etukäteen. Esitystä valmisteltaessa arvioitiin tällä hetkellä käytössä olevia lipunostomahdollisuuksia ja niiden esteettömyyttä koskevaa sääntelyä, sekä mahdollisen laajemman oikeuden käytännön toteuttamista. Lippuja myydään digitaalisten palvelujen lisäksi esimerkiksi automaateilla ja kioskeissa. Lähijunissa ei myydä lippuja. Junista ostettujen lippujen määrä on VR:n mukaan vähäinen. Oikeutta ei esitetä laajennettavaksi huomioiden muun muassa, että lipunostokeinoja on useita ja useat niistä ovat esteettömiä, eikä olisi oikeasuhtaista velvoittaa toiminnanharjoittajia lippujen junamyynnin laajentamiseen. Käytännössä lipunosto-oikeuden laajentaminen merkitsisi lipunmyynnin palauttamista lähijuniin, mikä osaltaan johtaisi hintojen korotuspaineeseen.

Lakiin liikenteen palveluista ehdotettavat muutokset ovat teknisiä. Tarkistuksia ehdotetaan tehtäväksi myös kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annettuun lakiin, jonka osalta teknisluonteisten päivitysten lisäksi ehdotetaan tarkistuksia seuraamusmaksuja koskevaan 14 §:n 3 kohtaan. Mainittuun kohtaan lisättäisiin avunantovelvollisuuksien laiminlyöntejä koskevaan säännökseen viivästysten ohelle myös peruutustilanteet, koska uuden rautatievastuuasetuksen 20 artiklan sanamuotoon on lisätty peruutustilanteet. Sen sijaan seuraamusmaksusääntelyn piiristä poistettaisiin viivästystilanteessa suoritettavaa korvausta koskeva 17 artikla, jota vastaa uuden rautatievastuuasetuksen 19 artikla. Uuden rautatievastuuasetuksen 19 artiklaan on lisätty poikkeukselliset olosuhteet, joiden vallitessa ratatieyritys ei ole velvollinen maksamaan korvausta. Lisäyksen johdosta on epävarmaa, voitaisiinko säännöstä pitää enää niin tarkkarajaisena, että seuraamusmaksu olisi edelleen kytkettävissä sen rikkomistilanteisiin. Tämän vuoksi artikla ehdotetaan poistettavaksi seuraamusmaksusääntelyn piiristä kokonaan.

Esityksen vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia matkustajille, rautatieyrityksille tai viranomaisille. Ehdotettavat kansalliset poikkeukset vastaavat pitkälti tällä hetkellä voimassa olevia poikkeuksia. Esityksen vaikutuksia koskevassa osiossa on kuvattu asian laajuutta, kuten sitä, kuinka monta matkaa (erotettava junavuorosta) Suomen rautateillä kuljetaan (93 miljoonaa henkilöliikenteen matkaa), sekä sitä, kuinka suuri osa matkoista tehdään poikkeusten piiriin kuuluvassa lähijunaliikenteessä (84%).

Matkustajanoikeuksiin liittyviä valituksia käsitellään kuluttajariitalautakunnassa ja Traficomissa. Esimerkiksi vuonna 2019 kuluttajariitalautakunnassa käsiteltiin 1597 kuljetukseen liittyvää riitaa, joista pelkkiä lentoasioita oli 1554. Poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen lisäämisen myötä tulkintaeri-

mielisyydet osapuolten välillä saattavat lisääntyä ja siten tapausmäärät kasvaa, mutta nousun ei kuitenkaan oleteta olevan merkittävää. Rautatievastuuasetus on edelleen lentomatkustajien vastaavaa asetusta täsmällisempi ja korvaussummat ovat pienempiä. Yksinomaan historiallisia rautatieliikenteen palveluja koskevan poikkeuksen käytännön sovellettavuuden arvioidaan olevan vähäinen.

Esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu oikeusministeriössä, tehden yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Esitysluonnos oli lausuntokierroksella 27.6.–19.8.2022. Lausuntomahdollisuus oli avoinna kaikille lausujille Lausuntopalvelu.fi –palvelun kautta. Lausuntoa pyydettiin nimenomaisesti 15 taholta. Esitysluonnoksesta annetiin yhdeksän lausuntoa. Lausunnoissa pääosin kannatettiin nykyisten soveltamisalaa koskevien poikkeusten jatkamista luonnoksessa esitetyllä tavalla kaupunki-, esikaupunki-, ja alueellisessa liikenteessä sekä kansainvälisessä liikenteessä. Kolmessa lausunnossa esitettiin, että Suomessa otettaisiin käyttöön yksinomaan historiallista- ja matkailukäyttöä koskeva kansallinen soveltamisalanrajaus.

Muun kansallisen liikkumavaran osalta lausunnoissa otettiin kantaa erityisesti mahdollisuuteen laajentaa lipunosto-oikeus junasta ilman lisäkustannuksia, esteettömän vaihtoehdon puuttuessa, koskemaan muitakin ryhmiä kuin vammaisia. Ratkaisua olla käyttämättä liikkumavaraa kannatettiin kolmessa lausunnossa, kahdessa toivottiin riittävien lipunostomahdollisuuksien turvaamista kaikille ja yhdessä lausunnossa esitettiin laajentamisen harkitsemista joillekin erityisryhmille, kuten iäkkäille.

Voimaantulo

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 7.6.2023, samana päivänä kuin uutta asetusta aletaan pääosin soveltaa.