21.3.2024

Hallituksen esitys raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 95/2023 vp) – LVM:n vastine liikenne- ja viestintävaliokunnan saamiin lausuntoihin

Liikenne- ja viestintävaliokunta (LiV) on saanut valiokuntakäsittelyn aikana seuraavilta tahoilta kirjalliset lausunnot: oikeusministeriöltä, Liikenne- ja viestintävirastolta, Väylävirastolta, sääntelyelimeltä, VR-Yhtymä Oy:ltä, HSL:ltä, North Rail Oy:ltä, Paikallisliikenneliitto ry:ltä, Suomen lähijunat Oy:lta, Metsäteollisuus ry:ltä, Rakennusteollisuus ry:ltä, YTL:ltä ja Satamaliitolta. Lisäksi LiV pyysi oikeusministeriön lausunnossaan esittämästä suosituksesta lausunnon perustuslakivaliokunnalta (PeV) raideliikennelain 140 §:ään esitetystä muutoksesta. PeV:n lausunnon johdosta LiV pyysi edelleen lausunnot EU-oikeuden professoreilta Emilia Korkea-aho (Itä-Suomen yliopisto), Juha Raitio (Helsingin yliopisto) ja Jukka Snell (Turun yliopisto).

LiV:n sidosryhmiltä saamat lausunnot vastaavat sisällöllisesti hyvin pitkälle sitä, mitä lausunnonantajat ovat todenneet liikenne- ja viestintäministeriölle, kun esitysluonnoksesta järjestettiin lausuntokierros. Lausunnonantajien liikenne- ja viestintäministeriölle antamat lausunnot pyrittiin ottamaan huomioon hallituksen esityksen viimeistelyssä ja ministeriön saamien lausuntojen tiivistelmä on sisällytetty myös hallituksen esityksen perustelujen lukuun 6. Lausuntopalaute.

Oikeusministeriö (OM) on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota hallituksen esityksen 140 §:ään ratamaksun perusmaksun alennus- ja korotusperusteista ja esittänyt liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksen saattamista perustuslakivaliokunnan arvioitavaksi, koska ratamaksun perusmaksun investointiperusteisen korotuksen suhde perustuslain 81 §:ään on ministeriön mielestä tulkinnanvarainen etenkin, kun rataverkon haltijan harkintavalta on suuri maksukorotuksen suhteen. LiV toimitti OM:n lausunnon perusteella HE:n perustuslakivaliokunnan arvioitavaksi.

Perustuslakivaliokunta (PeV) järjesti raideliikennelain 140 §:ään esitetystä muutoksesta kuulemisen 29.2.2024 ja antoi LiV:lle lausuntonsa (PeVL 5/2024 vp –HE 95/2023 vp) 1.3.2024. Lausunnossaan PeV on mm. todennut, että ratamaksun perusmaksua ja korotettua ratamaksun perusmaksua tulee erityisesti maksun vastikkeellisuus huomioon ottaen tarkastella perustuslain 81 §:n 2 momentissa tarkoitettuna valtion maksuna. PeV totesi lausunnossaan, että ehdotetun perusmaksun korotuksen määrittelyn perusteita ei laissa kiinnitetä mihinkään edellytykseen. Laissa mahdollistetaan myös korotuksen enimmäismäärän ylittäminen, jonka aineellisia perusteita tai enimmäismäärää ei kuitenkaan määritellä laissa. Säännökseen sisältyvä velvollisuus perustella tällainen korotus ei sisällä tai edellytä rajoituksia maksun enimmäismäärään. Korotetun ratamaksun suuruuden yleisistä perusteista ei siten ehdotuksen mukaan säädettäisi lailla. Ehdotettu maksusääntely on perustuslain 81 §:n 2 momentin kannalta PeV:n mielestä ongelmallisen väljää.

PeV on myös todennut, että sen valtiosääntöisiin tehtäviin ei kuitenkaan kuulu kansallisen täytäntöönpanosääntelyn arviointi EU:n aineellisen lainsäädännön kannalta (ks. esim. PeVL

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 4 Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@gov.fi
kirjaamo.lvm@gov.fi

33/2022 vp, kappale 12). Lakiehdotusten EU-oikeudellinen arviointi kuuluu perustuslakivaliokunnan tehtäviin vain siinä tapauksessa, että tällainen arviointi nojautuu perustuslakiin tai ihmisoikeussopimuksiin liittyvään perusteeseen (PeVL 79/2018 vp, s.3), eikä hallituksen esityksen 140 §:ään sisälly tällaista perustetta. Lisäksi PeV on muistuttanut, että Euroopan unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin lainsäädäntö on kuitenkin ensisijaista suhteessa kansallisiin säännöksiin oikeuskäytännössä määriteltyjen edellytysten mukaisesti (ks. esim. PeVL 14/2018 vp, s. 13 ja PeVL 20/2017 vp, s. 6). Suomalaisessa lainsäädännössä ei tule pyrkiä EU-oikeuden kanssa ristiriidassa oleviin ratkaisuihin. Hallituksen esityksestä ei perustuslakivaliokunnan käsityksen mukaan käy aivan yksiselitteisesti ilmi, mahdollistaako EU-sääntely nyt ehdotettua täsmällisempää kansallista sääntelyä ratamaksun perusmaksun korostuksen suuruuden yleisistä perusteista. Liikenne- ja viestintävaliokunnan on tarkkaan selvitettävä asiaan soveltuvan EU-oikeuden sisältö ja EU-oikeuden sen mahdollistaessa muutettava sääntelyä siten, että ratamaksun perusmaksun korotuksen suuruuden yleisistä perusteista säädetään laissa. Jollei hallituksen esityksessä ehdotettu sääntelyratkaisu ole kaikilta osin EU-lainsäädännössä edellytetty, tällainen muutos on edellytyksenä sille, että 1. lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

LVM:n vastine PeV:n lausunnossa esitettyihin näkökohtiin:

- LVM yhtyy PeV:n näkemykseen siitä, että ratamaksun perusmaksu siihen tehtävine korotuksineen ja alennuksineen on **PL 81 §:n mukainen maksu**, jolle on osoitettavissa selkeä vastike. Investointiperusteisen korotuksen vastikkeena rataverkon käyttäjät saavat pitkällä aikavälillä aika- ja kustannussäästöjä ja/tai lisää ratakapasiteettia, joka mahdollistaa uusien palvelujen tarjonnan rataverkolla;
- LVM katsoo, että raideliikennelain 140 §:n 5 kohtaan jo esitetään hallituksen esityksessä ne yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2012/34/EU, ns. rautatiemarkkinadirektiivi) 32 artiklan 3 kohdassa säädetyt kriteerit, joiden nojalla ratamaksun perusmaksua voidaan investointiperusteella korottaa. **Näitä kriteerejä ovat, että investointiperusteisen korotuksen on oltava välttämätön investointihankkeen toteutuksen kannalta ja investointihankkeen on oltava kustannusvaikuttava ja/tai tehokas**. Nämä kriteerit pitävät sisällään sen, että suunniteltu investointiperusteinen korotus on tuotava esille mahdollisimman aikaisessa suunnitteluvaiheessa. Näin ollen jo hankkeen investointi- ja rahoitussuunnitelmissa on esitettävä, kuinka suurta korotusta investointihankkeen toteuttamiseksi tarvitaan ja millä ajanjaksolla korotettua ratamaksun perusmaksua peritään. Vaatimus hankkeen kustannusvaikuttavuudesta ja/tai tehokkuudesta taas tarkoittaa sitä, että investointihankkeen tulisi johtaa joko aika- ja kustannussäästöihin rataverkkoa käyttäville rautatieliikenteen harjoittajille ja/tai lisätä rataverkon kapasiteettia niin, että rautatieliikenteen harjoittajat voivat lisätä palvelutarjontaa rataverkolla. Nämä ovat ne kriteerit, joiden nojalla myös rataverkon hinnoittelua valvova viranomainen eli sääntelyelin valvoo sitä, että investointiperusteinen korotus on EU-lainsäädännön mukainen;
- Rautatiemarkkinadirektiivin rataverkon **hinnoittelua koskeva sääntely on harmonisoivaa EU-oikeutta**, jolloin maksusääntelyn on oltava yhdenmukaista jäsenvaltioissa, eikä jäsenvaltioilla ole liikkumavaraa sen suhteen, että ne voisivat asettaa ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle muita kuin direktiivin 32 artiklan 3 kohdassa säädettyjä kriteerejä. Näin ollen sääntelyelimen rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena valvontaviranomaisena olisi mahdotonta valvoa investointiperusteisen korotuksen EU-oikeudenmukaisuutta, jos kriteerit poikkaisivat rautatiemarkkinadirektiivissä säädetyistä kriteereistä. Jos Suomessa säädettiin direktiivistä poikkeavista kriteereistä ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle, sääntelyelin valvontaviranomaisena kääntyisi todennäköisesti Euroopan komission puoleen ja Suomea vastaan käynnistettäisiin rikkomusmenettely;
- **rautatiemarkkinadirektiivi ei myöskään aseta minkäänlaista kattoa ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle**. Tältä osin Euroopan komissio on todennut, että se ymmärtää Suomen valtiosääntöoikeudesta tulevan tarpeen asettaa yleiset puitteet maksukorotuksen suuruudelle, mutta **raideliikennelain 140 §:n voimassa oleva korotusmahdollisuus on aivan liian rajoittava**, jotta tällaisella korotuksella rataverkon haltija voisi rahoittaa rataverkon välttämättömiä investointeja. Näin

ollen joustovaran tulisi olla vähintäänkin HE:ssa ehdotetun mukainen eli viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksun tasoon verrattuna, koska kyseinen maksutaso vastaisi sitä maksutasoa, jota aikoinaan perittiin Kerava-Lahti-oikoradalla rataverolain (605/2003) 5 §:n 2 mom. nojalla investointiverona. Investointiveroa ei ole enää voitu periä rautatiemarkkinadirektiivin maksusääntelyn tultua voimaan 15.6.2019 alkaen, mutta investointiveron suuruus (0,5 snt/brtnkm) oli sen suuruinen, että sillä kyettiin kattamaan noin 15 prosenttia Kerava-Lahti-oikoradan investointikustannuksista ajanjaksolla 2006-18 ja vastaavan suuruinen ratamaksun perusmaksun korotusmahdollisuus olisi kohtuullinen niin rataverkon käyttäjien kuin investointihankkeesta vastaavan rataverkon haltijan näkökulmasta;

- edellä esitetyn perusteella LVM katsoo, että rataverkon hinnoittelua koskeva unionilainsäädäntö on harmonisoivaa lainsäädäntöä, **eikä se siten salli nyt esitettyä suurempaa liikkumavaraa RLL 140 §:ään, eikä pykälään voida sisällyttää uusia rautatiemarkkinadirektiivistä poikkeavia kriteerejä investointiperusteisen maksukorotuksen asettamiselle**. Rataverkon haltijan on voitava tehdä ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotuspäätös rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdassa asetettujen ja RLL 140 §:ään esitettyjen kriteerien perusteella;
- LVM katsoo, että jo nyt ehdotetun kaltainen katto (viisinkertainen korotus voimassa olevaan tasoon verrattuna) ei ole sinällään rautatiemarkkinadirektiivin mukainen, koska sillä rajoitetaan rataverkon haltijan harkintavaltaa rautatiemarkkinadirektiivin 29-34 artikloissa säädetyn vastaisesti, mutta koska Euroopan komissio on osoittanut ymmärrystä sille, että PL 81 §:n nojalla Suomessa maksuilta edellytetään ennakoitavuutta ja tarkkarajaisuutta, komissio ei ole puuttunut katon asettamiseen, kunhan se kuitenkin on voimassa olevaa **80 prosentin korotusmahdollisuutta joustavampi ratkaisu ja aikaisemman investointiveron suuruinen ratamaksun perusmaksun korotusmahdollisuus olisi todennäköisesti myös komission hyväksyttävissä**;
- LVM myös toteaa, että jo voimassa olevassa raideliikennelain 140 §:ssä on ratamaksun perusmaksuun tehtävät korotukset ja alennukset kokonaisuudessaan jaettu niin, että rataverkon haltijalla on mahdollisuus korottaa tai alentaa ratamaksun perusmaksua pykälässä säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi 80 prosenttia voimassa olevaan tasoon verrattuna sekä tätä enemmän, jos rataverkon haltija perustelee korotuksen kirjallisesti. Tästä on säädetty aikoinaan lailla rautatielain muuttamisesta (1394/2015) ja tälle on eduskunnan hyväksyntä ja sitä on puoltanut myös LiV:lle lausunnon (LiVp 2014) antanut professori Tuomas Ojanen, jolta valiokunta pyysi lausunnon rataverkon hinnoittelua koskevan sääntelyn suhteesta PL 81 §:ään. Jaottelu siihen, että rataverkon haltija voi suoraan tehdä ratamaksun perusmaksuun korotuksen lain 140 §:ssä säädetyin edellytyksin aina 80 prosenttiin asti ja toisaalta niin, että tätä korkeammat korotukset on perusteltava kirjallisesti, on perusteltu lain 1394/2014 esitöissä niin, että sääntely on kompromissi rautatiemarkkinadirektiivin ja PL 81 §:n välillä: rautatiemarkkinadirektiivi ei aseta minkäänlaisia rajoituksia maksukorotuksille ja PL 81 § edellyttää maksuilta tarkkarajaisuutta ja ennakoitavuutta. Lähtökohtaisesti asetettu katto takaa PL 81 §:n maksuja koskevat vaatimukset niiden tarkkarajaisuudesta ja ennakoitavuudesta, mutta tästä voidaan kuitenkin poiketa, jos rataverkon haltija perustelee kirjallisesti, että suurempaa korotusta tarvitaan esimerkiksi investointihankkeen merkittävyyden, korkeiden investointikulujen tai hankkeen nopeamman toteuttamisaikataulun vuoksi. Nämä samat perustelut pätevät edelleen siihen, että jatkossakin nyt **ehdotettua ratamaksun perusmaksun viisinkertaista korkeampi korotus tulisi perustella kirjallisesti ja kirjallisista perusteluista tulee käydä tarkemmin ilmi se, miksi suurempaa ratamaksun perusmaksun korotusta tarvitaan**. Tarvittaessa LiV voisi harkita, voitaisiinko tältä osin kirjata raideliikennelain 140 §:n 6 momenttiin joitakin lisäehtoja sille, mitä kirjallisissa perusteluissa tulisi esittää, jos rataverkon haltija on arvioinut, että investointihankkeen toteutus vaatii korkeamman kuin viisinkertaisen korotuksen ratamaksun perusmaksuun. Eräs mahdollisuus olisi lisätä tältä osin esimerkiksi seuraavanlainen vaatimus 140 §:n 6 momenttiin:

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

— —

Investointikustannusten kattamiseksi perittävä korotettu ratamaksun perusmaksu saa olla korkeintaan viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksuun nähden. Jos investointikustannusten kattaminen kuitenkin edellyttää tätä suurempaa korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä korotus kirjallisesti. ***Kirjallisista perusteluista on käytävä ilmi se, miksi tällainen korkeampi ratamaksun perusmaksun korotus on investointihankkeen toteuttamisen kannalta välttämätön ja mitä vaikutuksia korotuksella on kyseistä rataverkon osaa käyttäviin rautatieliikenteen harjoittajiin ja näiden asiakkaisiin.***

— —

- Edellä esitetyillä perusteluilla LVM myös katsoo, että laki raideliikennelain muuttamisesta, ml. siihen esitetty 140 §:n muuttamista koskeva **esitys voitaisiin käsitellä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä** ja pykälä tulisi hyväksyä esitetyssä muodossa tai mahdollisesti lisätä edellä esitetyllä tavalla pykälän 6 momenttiin vaatimukset siitä, mitä kirjallisista perusteluista on käytävä ilmi, jos rataverkon haltija on päätynyt pääsäännön mukaista viisinkertaista korotusta suurempaan investointiperusteiseen ratamaksun perusmaksun korotukseen.

EU-oikeuden asiantuntijoiden lausunnot: Koska PeV:n lausunnossa oli todettu, että LiV:n on selvitettävä raideliikennelain 140 §:n osalta asiaan soveltuvan EU-oikeuden sisältö ja EU-oikeuden sen mahdollistaessa muutettava sääntelyä siten, että ratamaksun perusmaksun korotuksen suuruuden yleisistä perusteista säädetään laissa, LiV pyysi raideliikennelain 140 §:n osalta lausunnot myös EU-oikeuden professoreilta Emilia Korkea-aho, Juha Raitio ja Jukka Snell. Professorit ovat saaneet tiedoksi PeV:n lausunnon ja LVM:n siitä laatiman vastineluonnoksen (pääosin edellä s. 2-4 kuvatulla tavalla). Professoreiden lausuntojen johtopäätöksiä ovat LVM:n tulkinnan mukaan:

- EU-oikeus menee aina kansallisen lainsäädännön edelle, ml. PL 81 §:n asettamien vaatimusten edelle. Prof. Raitio on lausunnossaan myös todennut, että PL 81 §:n mukainen vaatimus maksujen tarkkarajaisuudesta ja ennakoitavuudesta on sinällään vieras EU-oikeudelle (ja rautatiemarkkinadirektiivissä säädetyille ratamaksuja ja sen korotuksia ja alennuksia koskeville vaatimuksille), mutta prof. Raitio ei usko, että esitetyn mukainen sääntely perusteluineen aiheuttaisi komissiossa ongelmia, kun se lisää kansallisesti maksutason ennakoitavuutta ja maksutasoa on perusteltu mm. Kerava-Lahti-oikoradalta vuosina 2006-18 perityllä maksu- ja verotasolla;
- kriteerit ratamaksun perusmaksun korotukselle eivät voi olla muita kuin rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdassa säädettyjä kriteerejä, jotka nyt HE:n mukaisesti esitetään sisällytettäväksi raideliikennelain 140 §:n 5 momenttiin;
- professorit (etenkin Korkea-aho ja Snell) ovat tulkinneet rautatiemarkkinadirektiivin 29 artiklan 1 kohtaa (jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoitteluperiaatteet ottaen huomioon hallinnon riippumattomuus) niin, että jäsenvaltion ja rataverkon haltijan rooli hinnoittelussa jakaantuu niin, että kansallisella lainsäädännöllä jäsenvaltio asettaa hinnoitteluperiaatteet ja rataverkon haltijan on niitä noudatettava, jolloin rataverkon haltija ei myöskään voi itsenäisesti määrittää ratamaksun perusmaksun suuruutta (ml. korotuksia ja alennuksia) ja näin ollen jäsenvaltiolla olisi lähtökohtaisesti oikeus rajoittaa rataverkon haltijan harkintavaltaa, kunhan rataverkon haltijan riippumattomuus on turvattu. Professorit näyttäisivät siten tulkitsevan niin, että jäsenvaltioilla olisi suurempikin liikkumavara hinnoittelun puitteiden asettamisessa kuin se, mitä rautatiemarkkinadirektiivin 29-34 artikloissa säädetään. Kovin laajaa kansallista liikkumavaraa suhteessa rautatiemarkkinadirektiivin 29-34 artikloihin ei kuitenkaan tue se, että komissio on käynnistänyt useita jäsenvaltioita vastaan rikkomusmenettelyjä rautatiemarkkinadirektiivin 29-34 artiklojen puutteellisesta täytäntöönpanosta ja näiden rikkomusmenettelyjen pohjalta EU:n tuomioistuimen antamia päätöksiä on myös professori Snell käynyt lausunnossaan läpi. EU:n tuomioistuimen antamat päätökset ovat pääsääntöisesti olleet Euroopan komission kannan mukaisia;

- professorit ovat yhtyneet PeV:n lausunnossa esitettyyn huomioon siitä, että raideliikennelain 140 §:stä ja siihen nyt esitetystä muutoksesta ei käy ilmi se, että miksi esitettyä kattoa korkeampi korotus on perusteltava kirjallisesti ja mitä kirjallisissa perusteluissa on esitettävä. Prof. Korkea-aho on myös esittänyt LVM:n PeV:n lausunnon vastineessa tältä osin esittämään muotoiluun teknistä tarkennusta (korotuksen välttämättömyys), joka on edellä raideliikennelain 140 §:n 6 momenttiin esitetyssä lisäyksessä jo otettu huomioon.

LVM:n vastine EU-oikeuden professorien lausuntoihin: LVM pääosin yhtyy EU-oikeuden professorien lausunnoissa esitettyihin näkemyksiin. Mitä tulee lausunnoissa esitettyyn näkemykseen jäsenvaltion ja rataverkon haltijan roolista rautatiemarkkinadirektiivin 29 artiklan 1 kohdan perusteella, LVM yhtyy näkemykseen siitä, että jäsenvaltion ja rataverkon haltijan roolit ovat sinällään erilliset. Tässä yhteydessä on kuitenkin muistutettava siitä, että rautatiemarkkinadirektiivin 29 artiklan 1 kohta jäsenvaltion asettamista hinnoittelun puitteista tarkoittaa sitä, että jäsenvaltioiden on pantava kansallisesti täytäntöön rataverkon hinnoittelua koskeva lainsäädäntökehys, jonka on oltava rautatiemarkkinadirektiivin 29-34 artiklojen mukainen. Näin ollen ratamaksun perusmaksua siihen tehtävine korotuksineen ja alennuksineen voidaan periä vain rautatiemarkkinadirektiivin 29-34 artikloissa (ja niiden nojalla annetun komission täytäntöönpanoasetusten mukaisissa artikloissa) säädetyillä perusteilla ja kansallisen lainsäädännön (jäsenvaltioiden asettamien hinnoittelun puitteiden) on oltava tämän mukaista. Kyseisen lainsäädäntökehyksen puitteissa rataverkon haltijalla on kuitenkin oltava harkintavaltaa sen suhteen, katsooko se tarpeelliseksi tehdä sääntelykehyksen mukaisia korotuksia tai alennuksia ratamaksun perusmaksuun ja minkä suuruiset korotukset tai alennukset se kulloinkin katsoo tarpeelliseksi eli direktiivi ei aseta tässä suhteessa rajoituksia rataverkon haltijan harkinnalle, eikä jäsenvaltioidenkaan tulisi lähtökohtaisesti rajoittaa rataverkon haltijan harkintavaltaa direktiivistä poikkeavalla tavalla. Kuten edellä on todettu, rautatiemarkkinadirektiivi ja myös sen rataverkon hinnoittelua koskevat 29-34 artiklat ovat harmonisoivaa EU-sääntelyä, jotta koko Euroopan talousalueen rautatiemarkkinoilla olisi yhdenmukaiset toimintaedellytykset ja tämä koskee myös rataverkon hinnoittelua koskevia vaatimuksia. Lisäksi LVM muistuttaa, että Euroopan komissio on viime aikoina tiukentanut direktiivien kansallisen täytäntöönpanon valvontaa ja se on käynnistänyt ns. Pilot-valvontamenettelyjä ja niiden jälkeen myös rikkomusmenettelyjä jäsenvaltioita vastaan, jos se katsoo, että jäsenvaltioiden lainsäädännössä on puutteita. Komission viime aikaiset huomautukset Suomelle mm. EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen rautatieturvallisuusdirektiivin (798/2016EU) täytäntöönpanosta käynnistetyn Pilot-menettelyn yhteydessä on osoittanut, että komissio tuntuu edellyttävän nykyisin, että kansallinen täytäntöönpanolainsäädäntö vastaa lähestulkoon sanatarkasti direktiivin muotoiluja ja jäsenvaltioiden liikkumavara direktiivien kansallisessa täytäntöönpanossa on hyvin vähäinen.

Tiivistetysti LVM kuitenkin tulkitsee EU-oikeuden professoreiden lausuntoja niin, että ei ole estettä edetä hallituksen esityksen mukaisesti seuraavalla tavalla:
1) raideliikennelain 140 §:n 5 momenttiin esitetään ratamaksun perusmaksun investointiperusteista koskevat kriteerit niin kuin niistä on rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdassa säädetty. Kansallisessa lainsäädännössä ei voida asettaa näistä poikkeavia kriteerejä investointiperusteiselle ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle;
2) rataverkon haltija voisi investointiperusteella korottaa ratamaksun perusmaksua voimassa olevaan tasoon verrattuna lähtökohtaisesti viisinkertaiseksi ja jos rataverkon haltija esittää tätä suurempaa korotusta, sen on perusteltava tämä kirjallisesti niin, että perusteluista käy ilmi, miksi tällainen suurempi korotus on välttämätön ja mitä vaikutuksia korotuksella on rataverkkoa käyttäviin rautatieliikenteen harjoittajiin ja niiden asiakkaisiin. Tällainen (alleviivatun mukainen) kirjallisia perusteluita koskeva lisäys esitetään tehtäväksi raideliikennelain 140 §:n 6 momenttiin; ja
3) raideliikennelain 140 § voitaisiin käsitellä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto ovat antaneet tukensa hallituksen esitykselle, eivätkä ne ole esittäneet muutoksia hallituksen esityksessä esitettyihin säännöksiin.

Sääntelyelin on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota siihen, että raideliikennelain 140 §:n 6 momentin mukainen korotus voi olla esitettyä korkeampi, jos korotus perustellaan kirjallisesti. Sääntelyelin on todennut lausunnossaan, että rautatiemarkkinadirektiivi ei aseta minkäänlaista kattoa korotukselle, eikä direktiivi myöskään edellytä kirjallisia perusteluja kattoa korkeammalle korotukselle. Näin ollen sääntelyelimen on hinnoittelua valvovana viranomaisena vaikea valvoa sitä, miksi korotusta pitäisi perustella kirjallisesti ja mitä nämä kirjalliset perustelut olisivat.

Kuten edellä jo on todettu, kyseinen säännös on voimassa olevassa raideliikennelain 140 §:ssä ja se on syytä pitää myös jatkossakin. Lisäksi PeV:n lausunnon ja myös EU-oikeuden professorien LiV:lle antamien lausuntojen perusteella raideliikennelain 140 §:n 6 momenttiin esitetään tarkennusta siitä, mitä kirjallisista perusteluista on käytävä ilmi.

Sääntelyelimen raideliikennelain 185 §:ään esittämä lisäys siitä, että myös rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta esitettävät erilliset tuloslaskelmat ja taseet olisi julkaistava erillisenä, **voidaan ottaa huomioon alla esitetyn mukaisesti pykälän 2 momentissa**:

185 §

Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito

— —

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan ja eriyttämislaskelmissaan noudatettava asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Nämä tuloslaskelmat ja taseet on myös julkaistava erillisinä. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet***, jotka on julkaistava erillisinä***. Julkisina palveluina tarjottaviin rautateiden henkilöliikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava erikseen palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

— —

VR-Yhtymä Oy (VR) on pääosin antanut tukensa hallituksen esityksessä esitetyille säännösmuutoksille, mutta se on suhtautunut kriittisesti ratamaksun perusmaksun investointiperusteiseen korotukseen esitettyyn muutokseen. VR on muistuttanut mm. ilmastotavoitteiden vuoksi ratamaksun perusmaksun korottaminen investointiperusteella ei olisi perusteltua. Jos ehdotettu korotusmahdollisuus sisällytetään lainsäädäntöön, tulisi varmistaa, että korotus ei johda kulkumuotosiirtymään ja vaikuta rautatieliikenteen toimintaedellytyksiin. VR on myös huolestunut siitä, että esim. Digirata-hankkeen toteutuksessa korotettu maksu kohdistettaisiin koko rataverkkoon, eikä vain aikaisemman investointiveron tavalla pieneen osaan rataverkkoa (Kerava-Lahti-oikorataan). VR:n mielestä maksut tulisi aina asettaa hankekohtaisesti. Unionilainsäädäntö ja sen mukainen ehdotettu säännös edellyttävät nimenomaan sitä, että maksukorotukset otetaan käyttöön vain investointihankkeen kohteena olevalla verkolla, eikä korotettuja maksuja peritä laajemmin rataverkolla. VR esitti myös investointiperusteisen korotuksen käyttöönotolle siirtymäaikaa. Jos rataverkon haltija ottaisi investointiperusteella korotetun ratamaksun perusmaksun käyttöön, maksukorotukset tulisivat joka tapauksessa voimaan vasta verkkoselostuksen julkaisemisen jälkeen alkavalla aikataulukaudella, joten siirtymäajalle ei ole tarvetta. Kuten edellä on todettu, maksukorotukset ovat mahdollistavaa sääntelyä ja ehdotetut muutokset liittyvät komission esittämiin huomioihin voimassa olevan sääntelyn korotusmahdollisuuden liiallisesta rajoittamisesta. Lisäksi mahdollisen korotuksen (jollaista ei suunnitella edes toistaiseksi tehtäväksi investointihankkeiden yhteydessä) mahdollisia vaikutuksia on selvitetty hallituksen esityksen vertaamalla vaikutuksia vastaavan tasoiseen investointiveroon, jota perittiin Kerava-Lahti-oikoradalla, eikä investointivero johtanut kulkumuotosiirtymään. **Näin ollen VR:n antama lausunto ei edellytä muutoksia hallituksen esityksen 140 §:ään. Kuitenkin edellä PeV:n lausunnon pohjalta esitetty muutos raideliikennelain 140 §:n 6 momenttiin vastaa osaltaan myös VR:n toivetta siitä, että mahdollisesti käyttöönotettavan investointiperusteisen korotuksen vaikutuksia rautatieliikenteen harjoittajiin ja näiden asiakkaisiin on arvioitava.**

North Rail Oy, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL), Paikallisliikenneliitto ry, Metsäteollisuus ry ja Yleinen teollisuusliitto ry (YTL) ovat ilmoittaneet kielteisen kantansa raideliikennelain 140 §:n mukaiseen ratamaksun perusmaksun investointiperusteiseen korotukseen siitäkin huolimatta, koska arvioivat mahdollisen maksukorotuksen johtavan myös lippujen ja kuljetusten huomattavaan kallistumiseen ja sitä kautta rautatieliikenteen kilpailukyvyn heikentymiseen. Lausunnonantajat ovat myös edellyttäneet maksukorotusten yksityiskohtaisempaa vaikutusten arviointia. Kuten edellä VR:n antaman lausunnon yhteydessä on jo todettu, kyse on mahdollistavasta sääntelystä ja EU-lainsäädännön paremmasta täytäntöönpanosta, eikä maksukorotuksia ole tehty voimassa olevankaan lainsäädännön puitteissa. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa on arvioitu maksukorotuksen vaikutuksia mm. vertaamalla maksukorotusta aikaisempaan Kerava-Lahti-oikoradan investointiveroon, joka ei johtanut merkittäviin kulkumuoto- tai reittikohtaisiin siirtoihin. **Näin ollen lausunnot eivät edellytä muutoksia hallituksen esityksen 140 §:ään. Kuitenkin edellä PeV:n lausunnon pohjalta esitetty muutos raideliikennelain 140 §:n 6 momenttiin vastaa osaltaan myös lausunnonantajien toivetta siitä, että mahdollisesti käyttöönotettavan investointiperusteisen korotuksen vaikutuksia rautatieliikenteen harjoittajiin ja näiden asiakkaisiin on arvioitava**

North Rail Oy on ilmoittanut tukensa liikenteen palveluista annetun lain toimilupasäännöksiin esitetyille muutoksille. **Lausunto ei edellytä muutoksia hallituksen esityksessä esitettyihin säännöksiin**.

Suomen lähijunat Oy on katsonut, että lausunnossaan, että esitetty ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotusmahdollisuus on kohtuullinen, jos investointi tuottaa hyötyä rautatieliikenteen harjoittajille esim. nopeuksien nostamisena ja kapasiteetin lisäyksenä. **Lausunto ei edellytä muutoksia hallituksen esityksessä esitettyihin säännöksiin.**

Rakennusteollisuus ry on antanut hallituksen esitykselle ja etenkin sen 140 §:n mukaiselle ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle tukensa ja katsoo, että mittavat väyläinvestoinnit tarvitsevat jatkossa myös valtion talousarvion ulkopuolista rahoitusta. **Lausunto ei edellytä muutoksia hallituksen esityksessä esitettyihn säännöksiin.**

Satamaliitto ry on antanut tukensa hallituksen esitykselle ja pitänyt esitettyjä muutoksia perusteltuina. **Lausunto ei edellytä muutoksia hallituksen esityksessä esitettyihn säännöksiin**.

LIITE 1: Muutokset raideliikennelain muuttamista koskevaan lakiesitykseen

1) **PeV:n lausunnon pohjalta** LiV voisi tehdä raideliikennelain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 140 §:n 6 momenttiin ***seuraavanlaisen lisäyksen***:

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

— —

Investointikustannusten kattamiseksi perittävä korotettu ratamaksun perusmaksu saa olla korkeintaan viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksuun nähden. Jos investointikustannusten kattaminen kuitenkin edellyttää tätä suurempaa korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä korotus kirjallisesti. ***Kirjallisista perusteluista on käytävä ilmi se, miksi tällainen korkeampi ratamaksun perusmaksun korotus on investointihankkeen toteuttamisen kannalta välttämätön ja mitä vaikutuksia korotuksella on kyseistä rataverkon osaa käyttäviin rautatieliikenteen harjoittajiin ja näiden asiakkaisiin.***

— —

2) **Sääntelyelimen raideliikennelakiesityksen 185 §:ään esittämä lisäys** siitä, että myös rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta esitettävät erilliset tuloslaskelmat ja taseet olisi julkaistava erillisenä, voidaan ottaa huomioon alla esitetyn mukaisesti pykälän 2 momentissa ***seuraavalla tavalla***:

185 §

Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito

— —

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan ja eriyttämislaskelmissaan noudatettava asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Nämä tuloslaskelmat ja taseet on myös julkaistava erillisinä. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet***, jotka on julkaistava erillisinä***. Julkisina palveluina tarjottaviin rautateiden henkilöliikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava erikseen palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

— —