

# Ajankohtaista rautatiesäätelystä

Rataverkon haltijoiden yhteistyöryhmä 15.2.2024

Risto Saari, LVM

# Ajankohtaiset hankkeet

- HE (95/2023 vp) raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.
- Komission ehdotus ratakapasiteetin jakamista koskevan lainsäädännön uudistamisesta.
- Muita säädöshankkeita tulossa EU- ja kansallisella tasolla.

# HE 93/2023 vp

- Hallituksen esitys (HE) annettiin eduskunnalle 30.11.2023.
- Eduskuntakäsittely alkoi 8.2.2024.
- HE sisältää kaksi lakiehdotusta:
  - Lakiehdotus raideliikennelain muuttamisesta.
  - Lakiehdotus liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.
- Raideliikennelakiin kolmas tarkastuskierros lain voimaantulon jälkeen.
- LIPA-lakiin muutoksia rautatieyrityksen toimilupasäätelyyn.
- Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2024.

# Raideliikennelakiin esitetyt muutokset

- Eniten huomiota saanut on RLL 140 §:ään esitetty muutos **ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta**:
  - Pykälään sisällytetään EU-lainsäädännön mukaiset kriteerit korotuksen käyttöönotolle: investointihankkeen on oltava kustannusvaikuttava ja/tai tehokas ja maksukorotuksen on oltava välttämätön hankkeen toteutuksen kannalta.
  - Unionilainsäädäntö ei aseta kattoa korotukselle, mutta valtiosääntöoikeudellisesti kattoa pidetty tarpeellisena (tarkkarajaisuus ja ennakoitavuus).
  - Tavoitteena olisi saattaa kansallista sääntelyä lähemmäksi EU-sääntelyä.
  - Väylävirasto ei ole toistaiseksi perinyt korotettua maksua ja jatkossakin korotus on aina arvioitava/ilmoitettava etukäteen (TAE hallitus/eduskunta).

# Muita muutoksia raideliikennelakiin

- Komission Pilot-kysely **rautatieturvallisuudsdirektiivin täytäntöönpanosta**: mm. Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden toimijoiden vastuut.
- Liikenne- ja viestintäviraston vastuu **kyberturvallisuuden valvonnassa (RLL 15 §)**.
- RLL 5 luvun mukaiset ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvat **yksityisraiteen haltijat**: turvallisuuden hallintajärjestelmä ja yhteistyövelvoite (RLL 29-30 §).
- **CER-direktiivin täytäntöönpano**: palvelupaikan haltijat varautumisvelvoitteen piiriin (RLL 171 §).
- Muita muutoksia mm. **kalustoyksikön kunnossapitoyksikön vastuisiin, liikkuvan kaluston käyttöönottoon sekä rataverkon haltijan rekisteriin**.

# LIPA-lain toimilupasäännöksiin muutoksia

- **Rajaliikenteessä** kaluston vastaanottavalta ja luovuttavalta yritykseltä edellytettäisiin aina toimilupaa.
- Rautatieyrityksen omistajuuden tai liikkeenjohdon vaihtuessa olisi **rautatieyrityksen aina annettava selvitys** Liikenne- ja viestintävirastolle.
  - Virasto voisi edellyttää saamansa selvityksen perusteella yritystä tekemään **uuden toimilupahakemuksen** toimilupaedellytysten täyttymisen tarkistamiseksi.
- Viraston **valvontaroolia vahvistettaisiin**: virasto voisi myös muulloin tarkistaa rautatieyrityksen toimilupaedellytysten täyttymisen.

# Komission ehdotus ratakapasiteetin jaon uudistamiseksi

- Komissio antoi ehdotuksensa 11.7.2023 osana ns. vihreää rahtipakettia.
- Uudistetaan rautatiemarkkinadirektiiviin (2012/34/EU) ja rahtikäytäväasetukseen (913/2010) nykyisellään sisältyvää ratakapasiteetin jakamista koskevaa sääntelyä ja samalla kumotaan rahtikäytäväasetus.
- Uudistus on hyvin kokonaisvaltainen, koska nykyisen hieman yli 20 artiklan sijasta ratakapasiteetista ja sen jakamisesta olisi yli 70 artiklaa.
- Uudistuksen taustalla on mm. Euroopan rataverkon haltijoiden (Railnet Europe) yhteistyössä valmisteleva ns. TTR-hanke (timetabling re-design).

# Tavoitteet ja keskeiset muutokset

- Ratakapasiteetin hallinnasta ja jakamisesta tulisi nykyistä suunnitelmallisempaa.
  - Rataverkon haltijalle velvoite laatia mm. kapasiteettistrategia, kapasiteettimalli ja kapasiteetin jakosuunnitelma.
- Niukka ratakapasiteetti mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön:
  - Mahdollisuuksia lisätä henkilö- ja tavaraliikennettä ilman kalliita infrainvestointeja.
  - Rautatieliikenteen houkuttelevuus ja kilpailukyky.
  - Uudet jakomenettelyt.
- Varaudutaan paremmin erilaisiin häiriö- ja kriisitilanteisiin.
- Ratakapasiteetin jakamista ja rataverkon palvelupaikkojen kapasiteetin jakamista sovitetaan yhteen.



# Vaikutukset

- Ratakapasiteetin käyttöä voidaan tehostaa niin, että nykyisellä rataverkolla voidaan liikennettä lisätä neljä prosenttia eli yhteensä 250 miljoonaa junakilometriä lisäliikennettä:
  - Ratakapasiteetin tehokkaampi käyttö toisi 2,5 miljardin euron hyödyn.
  - Eurooppalaiset rataverkon haltijat ja rautatieyritykset voisivat kumpikin laskea saavansa yhteensä 420 miljoonan euron kustannussäästön ratakapasiteetin tehokkaammasta käytöstä.
  - Matkustajille ja asiakkaille tulisi tämän lisäksi sujuvammat palvelut ja vähemmän myöhästymisiä. Yksinomaan junien myöhästymisen vähenemisestä koituvat hyödyt voisivat olla arviolta 658 miljoonaa euroa.
- Harmonisoitu lainsäädäntökehys ratakapasiteetin hallinnassa laskisi hallinnollisia kustannuksia yhteensä 2,6 miljoonaa euroa ajanjaksolla 2025-50.
- Ehdotetun mukainen sääntely voisi lisätä työllisten määrää rautatiealalla 42 000 henkilötyövuodella.
- Rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvun mahdollistamisella olisi edelleen myönteisiä vaikutuksia ympäristöön:
  - Liikenteen hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää 26 miljoonaa tonnia ajanjaksolla 2025-50 nykyisen sääntelykehysen mukaiseen tilanteeseen verrattuna.

# Eteneminen

- Syksyllä 2023 ensimmäinen lukukierros neuvostossa ES-pj-kaudella.
- BE-pj-kaudella tavoitteena saavuttaa neuvoston yleisnäkemys kesäkuussa 2024 (jäsenvaltioiden välinen kompromissi).
- EP aloittanut oman käsittelyn.
- Neuvoston ja EP:n kantojen yhteensovittaminen alkaa mahdollisesti syksyllä 2024.
- Asetus voimaan aikaisintaan vuoden 2025 lopulla.
- Asetuksen nojalla annettaisiin useita komission täytäntöönpanoasetuksia, delegoituja säädöksiä ja ENIM:n suuntaviivoja.
- Sääntelykehys kokonaisuudessaan selvillä vasta 2020-luvun loppupuolella, jolloin täysimääräisesti kaikki asetuksen ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanosäädösten velvoitteet voimaan.

# Muuta

- Veturinkuljettajadirektiivin muuttamista koskevaa komission esitystä odotetaan.
- Kansallisesti tarkoitus käynnistää seuraava raideliikennelain ja LIPA-lain muutoshanke, jossa esitetään muutoksia mm. kaupunkiraideliikenteeseen sekä pyritään ottamaan huomioon ERA-auditoinnin tulokset.