

Raideliikennelakiesityksen lausuntoyhteenveto

Hallituksen esitys raideliikennelaksi oli lausuntokierroksella 20.2.-4.4.2018. Hallituksen esityksestä pyydettiin lausunnot oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, valtioneuvoston kansalian omistajaohjausyksiköltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, rautatiealan sääntelyelimeltä, Onnettomuustutkintakeskukselta (OTKES), Kilpailu- ja kuluttajavirastolta, VTT:ltä, Finas-akkreditointipalvelulta, Satamaliitolta, Kuntaliitolta, Suomen satamilta, Suomen kansainvälisen liikenteen merisatamilta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL/HRT), VR-Yhtymä Oy:ltä, Fenniarail Oy:ltä, Ratarahiti Oy:ltä, Aurora Rail Oy:ltä, NR-Rail Oy:ltä, Destia Rail Oy:ltä, Eltel Networks Oy:ltä, Museorautatieyhdistys ry:ltä, Haapamäen museoveturiyhdistys ry:ltä, Höyryraide Oy:ltä, Höyryveturimatkat 1009:lta, Keitele-Museo Oy:ltä, Komsor Oy:ltä, Outokumpu Stainless Oy:ltä, Metsä Fibre Oy:ltä, Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry:ltä, Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat ry:ltä, Porvoon Museorautatie ry:ltä, Rautaruukki Oyj:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitto ry:ltä, YTL ry:ltä, Metsäteollisuus ry:ltä, Stora Enso Oyj:ltä, UPM Kymmene Oyj:ltä, Veturimiesten liitto ry:ltä, rataverkon haltijoiden yhteistyöryhmältä sekä raideliikenteen neuvottelukunnalta (RAINE). Lisäksi hallituksen esitykseen pystyi toimittamaan lausuntoja www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta.

Kirjallisia lausuntoja saatiin yhteensä 28 kappaletta. Lausunnonantajat kommentoivat erityisesti hallituksen esityksen 16 lukuun sisältyviä säännöksiä rataverkon haltijan riippumattomuudesta suhteessa rautatieyrityksiin, rataverkon haltijan olennaisten toimintojen järjestämisestä sekä siirtymisiä rataverkon haltijan tehtävistä rautatieyrityksen palvelukseen. Lausunnonantajien kommentit on pyritty ottamaan huomioon unionilainsäädännön sallimissa puitteissa. Myös muilta osin saadut lausunnot on pyritty soveltuvien osin ottamaan huomioon erityisesti perusteluja täydentämällä. Liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu lausuntoyhteenveto on saatavissa säädöshankkeen hankeikkunassa (LVM052:00/2018).

Oikeusministeriö edellytti erityisesti lain nojalla annettavien valtioneuvoston asetusten ja Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten tarkempaa rajaamista ja tarkempia perusteluita annetuille valtuutussäännöksille. Oikeusministeriö myös esitti muutoksia rangaistussäännöksiin, oikaisuvaatimusta ja muutoksenhakua koskeviin säännöksiin sekä hallituksen esityksen yksityiskohtaisten perustelujen perustuslakiin ja säätämisyjärjestystä koskevaan lukuun. Oikeusministeriön esittämät kommentit on pyritty ottamaan huomioon säännöksissä ja erityisesti yksityiskohtaisissa perusteluissa. Oikeusministeriö esitti, että sääntelyelimen 151-152 §:n mukaiset valitus-, erimielisyys-, oikaisuvaatimus- ja muutoksenhakumenettelyt sisällytettäisiin osaksi lain yleisiä oikaisuvaatimus- ja muutoksenhakumenettelyjä. Lisäksi oikeusministeriö esitti, että säännöksissä selkiytettäisiin myös muuten valitusta ja oikaisuvaatimusta koskevaa sääntelyä. Sääntelyelin on EU-lainsäädännön mukainen valitusviranomainen ja rautatiemarkkinadirektiivissä ja sen nojalla annetuissa komission täytäntöönpanoasetuksissa käytetään termiä valitus ja siksi sitä on käytetty myös sääntelyelintä koskevassa luvussa. Valtion rataverkon haltijan lisäksi Suomessa on yksityisraiteen haltijoita, jotka ovat pääsääntöisesti osakeyhtiömuotoisia. Näiden antamiin päätöksiin ei voida hakea oikaisua hallintolaissa (434/2003) säädetyllä tavalla. Tästä syystä johtuen sääntelyelintä koskevassa luvussa ja erityisesti 151-152 §:ssä on käytettävä erikseen termejä valitus ja oikaisuvaatimus ja niistä on säädettävä myös erikseen. Lisäksi sääntelyelintä koskevat säännökset lain 20 luvussa perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin ja ne on pantu kansallisesti täytäntöön vuonna 2015 annetulla lailla rautatielain muuttamisesta (1394/2015). Koska komissio on kyseiset säännökset hyväksynyt, sääntelyelintä koskevat säännökset olisi tarkoituksenmukaista pitää yhtenä kokonaisuutena omassa luvussaan. Näin ollen myöskään lain 151-152 §:iä ei esitettäisi yhdistettäväksi yleisiin oikaisuvaatimussäännöksiin.

Oikeusministeriö on myös lausunnossaan ottanut esille sen, että koska kaupunkiraideliikenne sisällytetään osaksi ehdotettua raideliikennelakia, pitäisikö metroliikenteen kuljettaja sisällyttää liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevan säännöksen rangaistavuuden piiriin lain 175 §:ssä. Koska raideliikennelailla säädeltäisiin vain metro- ja raitiorataverkon hallintaa, ei metrojunan kuljettajan toimintaa lain 175 §:llä esitetä sisällytettäväksi liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevien rangaistussäännösten piiriin. Asiaan olisi palattava, kun jatkossa valmistellaan muutoksia liikenteen palveluista annettuun lakiin, joka sisältää säännökset kaupunkiraideliikenteen harjoittamisesta.

Työ- ja elinkeinoministeriö korosti lausunnossaan, että toimivaltaisen viranomaisen myöntämät yksinoikeudet rautateiden henkilöpalvelujen tarjontaan ovat aina haitallisia terveen ja toimivan taloudellisen kilpailun muodostumiselle ja kehitykselle. Siksi yksinoikeuden myöntämistä pitäisi välttää ja tämä tulisi ottaa huomioon, kun sääntelyelin arvioi toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välisiä julkisen palveluvelvoitteen sisältäviä sopimusjärjestelyjä sekä silloin, kun sääntelyelin antaa asiasta sopimusjärjestelyn taloudellista tasapainoa koskevan päätöksensä. Lisäksi ministeriö on korostanut sitä, että rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle voi vaikuttaa myös Kilpailu- ja kuluttajaviraston työtehtäviin ja tämä tulisi ottaa huomioon viraston resurssien turvaamisessa. Ministeriö on myös katsonut, että sääntelyelimen tehtävät olisivat ainakin

osin päällekkäisiä Kilpailu- ja kuluttajaviraston tehtävien kanssa ja menisivät osin pidemmälle kuin mitä niistä on näissä EU-säädöksissä säädetty. Sääntelyelimen tehtävät on lakiluonnoksessa pyritty kirjoittamaan EU-säädösten mukaisesti ja niitä on tarkennettu.

Puolustusministeriö otti lausunnossaan esille raideliikennelain 120 §:ään liittyen, että ylikuormitus- ja etusija-järjestystilanteissa on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys. Puolustusministeriön näkemyksen mukaan tämä tarkoittaa sitä, että maanpuolustuksen tarpeet on otettava huomioon etusijajärjestyksessä. Kyseistä pykälää ei muutettaisi voimassa olevaan rautatielakiin verrattuna, mutta yhteiskunnallinen merkitys pitää luonnollisesti sisällään sen, että esimerkiksi kriisiolosuhteissa maanpuolustuksen tarpeet otetaan huomioon. Kyseisen pykälän säännökset tähtäävät kuitenkin erilaisten päällekkäisten kapasiteettihakemusten yhteensovittamiseen ja erilaisiin liikennetarpeisiin vastaamiseen parhaalla mahdollisella tavalla, jossa otetaan huomioon myös maanpuolustuksen tarpeet. EU-lainsäädäntö edellyttää, että etusijajärjestyksen asettaa kukin rataverkon haltija, eikä sitä voida suoraan lainsäädännöllisesti asettaa rataverkon haltijoiden noudatettavaksi.

Valtiovarainministeriö, HSL, Kuntaliitto ja VR ottivat esille, että 105 §:n 4 momentin 12 kuukauden karanteenijakso siirryttäessä rataverkon haltijan olennaisista tehtävistä rautatieyrityksen palvelukseen rajoittaisi liikaa rautatiemarkkinoiden toimintaa. Säännöksestä on konsultoitu Euroopan komissiota ja säännöstä ja sen perusteluja on muutettu lausunnonantajien esittämällä tavalla.

Sääntelyelin viittaa Ruotsin suunnitelmaan siitä, että siellä EU:n neljäs rautatiepaketti on tarkoitus panna kansallisesti täytäntöön jakamalla voimassa oleva rautatielaki (järnvägslag) kolmeen osaan kolmen päädirektiivin perusteella (rautatiemarkkinalaki, rautatieturvallisuuslaki ja yhteentoimivuuslaki) ja pitäisi vastaavanlaista jakoa myös Suomessa toivottavana, koska eri direktiivien soveltamisalat ovat osin erilaisia ja kaiken sääntelyn yhdistäminen yhteen massiiviseen lakiin vaikeuttaa lain käytännön soveltamista ja tulkintaa.

Sääntelyelin on esittänyt tarkennuksia erityisesti rataverkon käyttöoikeutta ja sen rajaamista koskeviin säännöksiin. Sääntelyelin on lisäksi nostanut esille eräitä palveluiden luokitteluun sekä hinnoitteluun liittyviä tulkintaongelmia, jotka liittyvät vuonna 2015 täytäntöön pantuun rautatiemarkkinadirektiiviin. Monet sääntelyelimen esittämät tulkintaongelmat eivät liity suoraan raideliikennelain 18 ja 19 luvussa esitettyihin säännöksiin, vaan rautatielain nojalla rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annettuun valtioneuvoston asetukseen 1489/2015. Näitä on katsottava tarkemmin, kun valtioneuvoston asetusta aikanaan muutetaan. Euroopan komissio on kuitenkin hyväksynyt Suomen komissiolle ilmoittamat rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanosäädökset (rautatielain muuttamisesta annetun lain 1394/2015 ja sen nojalla annetut valtioneuvoston asetukset) kokonaisuudessaan.

VR-Yhtymä Oy, SAK ja Veturimiesten liitto ovat todenneet lausunnoissaan, että nämä eivät pidä tarkoituksenmukaisena, että Suomi rajoittaisi EU:n palvelusopimusasetuksen suoma mahdollisuutta tehdä suorahankintasopimuksia myös isommista rautateiden henkilöliikenteen palveluhankinnoista. Palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen 5 artiklan 4 a kohdan mukainen mahdollisuus ei edellytä täytäntöönpanotoimenpiteitä ja lausunnonantajat ihmettelevät, miksi tämä rajausta pannaan kansallisesti täytäntöön ikään kuin velvollisuutena. Lisäksi lausunnonantajat katsovat, että rajausta on puutteellisesti perusteltu ja perusteluna esitetyn tehokkuuden sijasta suorahankinnan rajaaminen esitetyllä tavalla johtaisi tehottomuuteen ja kustannusten kasvuun. VR on pitänyt ehdotettua muutosta puhtaasti ideologisena, eikä katso sille olevan lainsäädännöllisiä perusteita tai tarvetta. Ministeriö on perustellut suorahankinnan rajauksen tekemistä sillä, että se on lainsäädännöllisesti selkein ja eri toimijoita tasapuolisesti kohteleva julkisten palvelujen hankintatapa, jonka on myös selvitysten mukaan katsottu olevan taloudellisesti tehokkain tapa järjestää tuetut henkilöliikennepalvelut. On myös muistettava, että lausunnonantajista erityisesti työ- ja elinkeinoministeriö sekä Kilpailu- ja kuluttajavirasto ovat tukeneet kilpailutuksen laajaa käyttämistä julkisen palveluvelvoitteen sisältävien henkilöliikennepalvelujen hankinnassa tasapuolisuuden vuoksi. Muut lausunnonantajat eivät ole ottaneet kantaa esitettyyn suorahankintaa koskevaan rajaukseen, mikä on tulkittavissa niin, että nämä antavat sille hiljaisen tukensa. Lausunnotkierroksella vielä mukana olleet säännökset suorahankinnan rajoittamisesta suurissa rautateiden henkilöliikenteen palveluhankinnoissa jätettiin kuitenkin pois lopullisesta hallituksen esityksestä.

VR-Yhtymä Oy, SAK ja Veturimiesten liitto ovat myös huolestuneita siitä, että kun ratakapasiteettia voivat hakea laajemmin myös muut kuin rautatieliikenteen harjoittajat, tämä voi johtaa ratakapasiteetin ylivaraukseen ja siihen, että ratakapasiteettia on entistä niukemmin saatavilla. Ratakapasiteettia voi kuitenkin jo voimassa olevan rautatielain säännösten nojalla hakea muutkin kuin rautatieliikenteen harjoittajat (kuten kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010, jäljempänä *rahtikäytäväasetus*, tarkoitettujen lastinantajat ja EU:n palvelusopimusasetuksen mukaiset toimivaltaiset viranomaiset). Koska Suomessa ei kuitenkaan ole EU:n rahtikäytäväasetuksen mukaisia rahtikäytäviä ja asetusta ei suoraan sovelleta Suomessa, halutaan kuitenkin rahtikäytäväasetuksen mukaisella tavalla antaa mahdollisuus myös lastinantajille (esim. metsäteollisuudelle) hakea ratakapasiteettia

ja siten siirtää ratakapasiteetti sille rautatieyritykselle, joka kuljetukset käytännössä hoitaa. Lisäksi on muistettava, että voimassa olevassa rautatielaissa ja ehdotetussa raideliikennelaissa on ratakapasiteetin varausmaksua koskeva säännös (126 §), jolla kannustetaan ratakapasiteetin tehokkaaseen käyttöön ja rataverkon haltija voi pitää varausmaksun, jos haettu kapasiteetti jätetään toistuvasti käyttämättä.

VR-Yhtymä Oy on myös tuonut esille, että se pitää hallinnoimiensa yksityisraiteiden kannalta epäoikeudenmukaisena sitä, että se ei voi omien yksityisraiteidensa osalta valita lakiehdotuksen 5 luvun mukaista ilmoitusmenettelyä EU:n turvallisuuslupamenettelyn sijasta tai 14 luvun mukaista kevennettyä käyttöönottolupamenettelyä EU-vaatimusten sijasta. Liikenne- ja viestintäministeriö on todennut, että jos VR omistaa ja hallinnoi yksityisraiteita jatkossakin nykyisellä tavalla, ne ovat komission helmikuussa 2015 antaman päätöksen (C(2015) 857 lopullinen) mukaisesti strategisesti merkittäviä paikallisia yksityisraiteita. Jos VR haluaa, että komissio antaa uuden päätöksen VR:n hallinnoimista yksityisraiteista, VR:n on toimitettava ministeriölle yksityiskohtaista tietoa jokaisesta hallinnoimastaan yksityisraiteesta, jotta tämä tieto voidaan toimittaa komissiolle helmikuussa 2015 annetun päätöksen uudelleen arviointia varten. Rautatiemarkkinadirektiivin 2(4) artiklan nojalla komissio antaa tarvittaessa uuden päätöksen, mutta tällä hetkellä helmikuussa 2015 annettu päätös on sitova ja sen mukaisesti on toimittava. Asiasta päättämisen kuuluu komission toimivaltaan, eikä liikenne- ja viestintäministeriö voi muuttaa tai tulkita eri tavalla komission antamaa päätöstä.

VR-Yhtymä Oy on myös todennut lausunnossaan 16 lukuun ehdotetun ja rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiiviin perustuvan sääntelyn ongelmallisuuden VR:n hallinnoimien yksityisraiteiden näkökulmasta. VR on mm. todennut, että sen hallinnoiman yksityisraidetoiminnan henkilöstö hoitaa yksityisraiteiden hallintaan liittyviä toimintojen sivutoimisesti muiden tehtävien ohessa ja tytäryhtiöittäminen käytännössä tarkoittaisi myös näiden henkilöiden siirtämistä uuteen tytäryhtiöön. Tästä aiheutuu ylimääräisiä kustannuksia. Myös VR:n perustama uusi tytäryhtiö tulisi pääomittaa siten, että se ei olisi riippuvainen rautatieliikennettä harjoittavan VR-konsernin rahoituksesta ja tästä aiheutuisi huomattavia lisäkustannuksia, jotka olisi perittävä yksityisraiteen ja niillä tarjottavien palveluiden käyttäjiltä. Tämä aiheuttaisi niin VR:lle kuin muille palvelujen käyttäjille lisäkustannuksia. Muutosten ja niiden aiheuttamien vaikutusten suuruuden vuoksi VR on esittänyt siirtymäaikaa käytännön järjestelyjen toteutusta varten. VR:n nykyisin hallinnoimien yksityisraiteiden hallinnon vaihtoehtoista on tarkoitus keskustella rautatiekilpailun avaamista varten perustetuissa työryhmissä. Nämä keskustelut eivät kuitenkaan vaikuta siihen, miten sitovat rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin säännökset pannaan kansallisesti täytäntöön. VR:n esittämiä huolenaiheita on tultu vastaan sillä, että lain 192 §:n siirtymäsäännöksiin on sisällytetty 11 momentin mukainen säännös siitä, että kun rautatieyritys vastaa myös rataverkon hallinnasta, rautatieyrityksellä olisi lain voimaantulosta kuuden kuukauden siirtymäaika järjestää rataverkkonsa hallinta rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla oikeudellisesti itsenäiseksi kokonaisuudeksi ja muutenkin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin vaatimusten mukaiseksi. Siirtymäaika ulottuisi näin 1 päivään heinäkuuta 2019 saakka.

Onnettomuustutkintakeskus on esittänyt lain onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamista koskevaan 165 §:ään viittausta turvallisuustutkintalakiin sekä turvallisuusuosituksia koskevan 170 §:n osalta, että Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus raportoida suositusten toteutuksesta Onnettomuustutkintakeskukselle kirjattaisiin kyseiseen pykälään. Säännöksiä ei ole muutettu, mutta perusteluja on täydennetty Onnettomuustutkintakeskuksen lausunnon pohjalta. Onnettomuustutkintakeskus on huolestunut siitä, että vaarallisten aineiden kuljetuksiin käytettävillä ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla turvallisuus voisi heikentyä. Vaikutusarviota on tältä osin täydennetty.

Satamaliitto ry ja monet satamat, kuten Hamina-Kotkan satama, ovat ottaneet lausunnoissaan esille EU-sääntelyn mukaisen rataverkon käytön ja rataverkolla tarjottavien palveluiden hinnoitteluun liittyvät ongelmat yksityisraiteen haltijoiden näkökulmasta. EU:n rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella ratamaksun perusmaksulla katetaan vain rataverkon kulumisesta aiheutuvat rajakustannukset, ei rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä aiheutuvia kokonaiskustannuksia. EU-sääntelyn mukainen ratamaksun perusmaksu ei siten sovi yksityisraiteille, koska sen laskennasta ja keräämisestä aiheutuvat hallinnolliset kustannukset ylittäisivät sen, mitä maksulla saataisiin katetuksi lyhyillä ja vähän liikennöitävillä yksityisraideosuuksilla. Näin ollen yksityisraiteen haltijoita ei voida velvoittaa ottamaan käyttöön ratamaksun perusmaksua. Sen sijasta yksityisraiteen haltijat voisivat ottaa käyttöön EU-sääntelyn mukaisia ja sääntelyelimen hyväksymiä lisämaksuja, joissa on enemmän liikkumavaraa ja näin yksityisraiteen haltijat voisivat saada rataverkon käyttäjiltä rahoitusta rataosuuksien ylläpitoa varten. Valtion rataverkkoa rahoitetaan pääosin eduskunnan vuosittain hyväksymästä valtion talousarviosta, kun yksityisraiteen haltijat eivät saa rataosuksiensa rahoittamista varten minkäänlaista tukea. Myös satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 2017/352 korostaa satamanpitäjien oikeutta perä infrastruktuurimaksuja investointiensa kattamiseksi. Satamaliitto ja satamat ovatkin todenneet, että sisällyttävät rautatieliikenteen maksut rahdinantajan ja –ostajan välillä tehtyihin kuljetussopimuskokonaisuuksiin.

Rataverkon käytön ja rataverkolla tarjottavien palveluiden hinnoittelu ei muutu EU:n neljännen rautatiepaketin nojalla, joten hallituksen esityksen 18 ja 19 lukuihin sisältyvää hinnoittelua koskevaa sääntelyä ei esitetä nyt sisällöllisesti muutettavaksi siihen verrattuna, millaisena näiden lukujen säännökset ovat voimassa olevassa rautatielaissa.

Kotka-Haminan satama on lisäksi ottanut esille sen, että häiriötilanteisiin varautumisessa pitäisi valtion rataverkon haltijalla olla keskeinen rooli koko rautatieverkkojärjestelmälle kriittisessä yhteistyössä, koska yksityisraiteen haltijoille varautumisvelvoite voi olla raskas. Valtion rataverkolla on luonnollisesti keskeinen rooli koko Suomen rautatieverkon osalta, mutta lainsäädäntö edellyttää, että jokainen toiminnanharjoittaja kantaa omalta osaltaan vastuunsa myös omasta toiminnastaan aiheutuvista häiriöistä. Varautumiseen liittyviä asioita voidaan nostaa esille lakiehdotuksen 112 §:n mukaisessa yhteistyöryhmässä, mutta se ei poista sitä, että jokaisen toiminnanharjoittajan on varauduttava omasta toiminnastaan mahdollisesti aiheutuviin häiriötilanteisiin ja niiden hallintaan lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Helsingin satama pitää valitettavana sitä, että lain 5 luvun ilmoitusmenettely ja 14 luvun mukainen käyttöönottolupamenettely yksityisraiteilla ei koske merisatamaraiteiden haltijoita ja näin yksityisraiteen haltijat asetetaan eriarvoiseen asemaan. Helsingin sataman mielestä myös pienimmät ulkomaankaupan merisatamille ja niiden hallinnoimille raiteille pitäisi antaa mahdollisuus kevennettyyn menettelyyn. Helsingin satama epäilee myös tämän heikentävän merisatamien kilpailukykyä myös sisävesiliikenteen satamien kanssa. Pääosin kuitenkin merisatamat ja sisävesiliikenteen satamat harjoittavat erilaisia kuljetuksia, eivätkä merkittävässä määrin kilpaile keskenään samoista kuljetuksista.

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä ja Kuntaliitto ry ovat huolestuneita siitä, että säännökset mahdollistaisivat jatkossa sen, että valtion rataverkon haltijana voisi jatkossa toimia viraston sijasta myös osakeyhtiö (Liikenneviraston/Väyläviraston sijasta puhutaan valtion rataverkon haltijasta). EU-lainsäädäntö mahdollistaa sen, että rataverkon haltija voi olla yhtiö tai virasto, yksityinen tai julkinen toiminnanharjoittaja. Jo voimassa olevassa rautatielaissa on pääsääntöisesti käytetty termiä rataverkon haltija silloin kun säännökset kohdistuvat niin valtion rataverkon haltijaan kuin yksityisraiteen haltijaan. Voimassa olevassa rautatielaissa valtion rataverkon haltijalle osoitetut tehtävät on osoitettu Liikennevirastolle. Koska joka tapauksessa on tapahtumassa virastouudistuksen myötä muutos niin, että Liikennevirastosta tulee jatkossa Väylävirasto, laissa on pyritty välttämään käyttämästä viraston nimeä ja ainoastaan niissä yhteyksissä, joissa valtion rataverkon haltijalla on viranomaistehtäviä, kuten maksuihin ja tallenteisiin liittyviä tehtäviä, on erikseen mainittu Väylävirasto. Esi-tetyillä säännösmuutoksilla ei siten ole mitään tekemistä valtion rataverkon haltijan tehtävien yhtiöittämisestä kanssa.

HKL on pitänyt tärkeänä sitä, että lainsäädännön muutokset eivät johda kaupunkiraideliikenteen valvonnasta Liikenne- ja viestintäviraston perimien maksujen nousuun.

Museoliikenteen harjoittajat ovat esittäneet, että ratamaksun perusmaksua ei perittäisi museoliikenteen harjoittajilta ja myös palveluiden hinnoittelusta annettaisiin museoliikenteen harjoittajille alennuksia. Rautatieliikenteen harjoittajien tasapuolisen kohtelun vuoksi ei kuitenkaan esitetä maksusääntelyyn myöskään tältä osin muutoksia.

Porvoon Museoraideyhdistys ry on lisäksi esittänyt, että rataverkon käyttösopimus ja turvallisuustodistus olisivat voimassa saman ajan. Tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, koska rataverkon käyttösopimuksen rautatieliikenteen harjoittaja tekee Liikenneviraston/Väyläviraston kanssa sen jälkeen, kun se on saanut ratakapasiteetin pääsääntöisesti vuodeksi kerrallaan. Turvallisuustodistuksen taas myöntää Liikenne- ja viestintävirasto.

Muilta osin lausunnonantajat ovat pääosin tukeneet hallituksen esitystä tai lausunnoissa esitetyt huomiot on sisällytetty hallituksen esityksen säännöksiin taikka niiden pohjalta on tarkennettu hallituksen esityksen perusteluja.