

19.4.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö  
LVM/1695/03/2016  
LVM008:00/2018LAUSUNTO LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN  
LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI  
RAIDELIIKENNELAIKSI SEKÄ LAIKSI LIIKENTEEN  
PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA

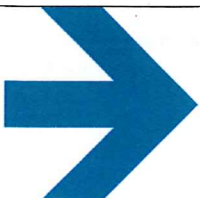
## 1. Yleistä / Esityksen keskeinen sisältö

Liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksessa hallituksen esitykseksi, jäljempänä myös esitys, ehdotetaan säädettäväksi uusi raideliikennelaki ja muuttamaan liikenteen palveluista annettua lakia. Esityksellä toimeenpannaan EU:n neljättä rautatiepakettia sekä toteutetaan rautatielainsäädännön kokonaisuudistus. Esitys tarkoittaa, että samalla kumottaisiin voimassa olevat rautatielaki ja kaupunkiraideliikennelaki.

Raideliikennelaissa kootaan yhteen rautatielaissa ja kaupunkiraideliikennelaissa olevia säännöksiä. Uudistuksella pannaan täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin säännökset ja pyritään lisäksi muun muassa keventämään yksityisraiteen haltijoiden velvoitteita.

Esitykseen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta sisältyy muun muassa rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukaiset säännökset rautatieyrityksen ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan varautumisesta häiriötilanteisiin.

Esityksessä raideliikennelaiksi kaupunkiraideliikennettä koskisivat sen kaupunkiraideliikennettä koskeva 21 luku sekä lain 162 § onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamisesta, 163 § onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta, 164 § onnettomuutta ja vaaratilannetta koskevan tiedon käytöstä, 166 § turvallisuutta koskevista suosituksista, 167 § varautumisesta, 168 § tilannekuvan muodostamiseksi



19.4.2018

tarvittavien tietojen ilmoittamisesta, 169 § toimenpiteistä häiriötilanteissa, 170 §:n rangaistussäännökset, 173 § toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumisesta, 175 §:n vakuuttamisvelvollisuudesta sekä 176 § rautatiejärjestelmän vahinkojen korvaamisesta annetut pykälät.

## 2. Esityksen keskeiset tavoitteet

Raideliikennelain tarkoituksena on koota yhteen raideliikennettä koskevat säännökset, edistää raideliikennettä, sen turvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Lisäksi sen tavoitteena on vähentää sääntelyä ja toimijoiden hallinnollista taakkaa. Tarkoituksena on, että kaupunkiraideliikennelain säännökset siirretään joko raideliikennelakiin tai liikennepalvelulakiin.

## 3. Esityksen keskeinen sisältö metro- ja raitioliikenteen osalta

Metro- ja raitioliikenteen osalta esityksessä on erityisesti seuraavia muutoksia ja kehittämiskohtia verrattuna nykyisin voimassa olevaan lainsäädännölliseen tilanteeseen:

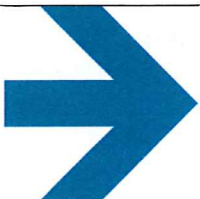
### *Raideliikennelaki*

Käytännössä kaupunkiraideliikennelain säännökset siirretään paljolti nykyisessä muodossaan osaksi laajempaa raide-, metro- ja kaupunkiraideliikennettä sääntelevää raide-liikennelakia.

Kaupunkiraideliikennelain rataverkon hallintaa koskevat säännökset siirretään sellaisenaan, lukuun ottamatta eräitä teknisluonteisia tarkistuksia, uuden raideliikennelain kaupunkiraideliikennettä koskevaan 21 lukuun. Raideliikennelain 21 lukua sovelletaan kaupunkiraideliikenteen edellyttämän metrorataverkon ja raitiorataverkon rakentamiseen, kunnossapitoon ja hallinointiin.

Esityksessä toiminnanharjoittajan määritelmiä muutetaan, kuitenkin niin, ettei muutoksilla ole HKL:n mielestä juurikaan toiminnallisia muutoksia. Keskeiset terminologiaan liittyvät muutokset ilmenevät seuraavasta yhteenvedosta:

- Voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 3 §:n, 4 §:n, 5 §:n, 6 §:n, 7 §:n, 10 §:n, 12 §:n mukainen "toiminnanharjoittaja" muuttuu esityksen mukaisessa lakiehdotuksessa "rataverkon haltijaksi".

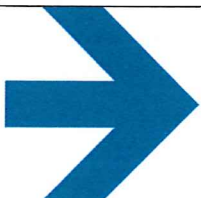


19.4.2018

- Voimassa olevan lain rataverkon liikenteenohjausta sääntelevän pykälän (tarkista pykälä) toiminnanharjoittajan määritelmä muuttuu niin, että se on uudessa laissa eri kohdissa kirjattu muotoon ”liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä vastaa kaupunkiraideliikennettä harjoittava kunnallinen liikelaitos, yhtiö tai muu yhteisö tai rataverkon haltija toiminnanharjoittajana”.
- Voimassa olevan lain 15 §:n toiminnanharjoittajan määritelmä laajentuu muotoon ”rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija, mukaan lukien 5 luvussa tarkoitetun yksityisraiteen haltija, 21 luvussa tarkoitetun kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija ja 156 §:ssä tarkoitetun kaupunkiraideliikenteen muu toiminnanharjoittaja” (kyseisessä 156 §:ssä säädetään liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä).
- Voimassa olevan lain 16 §:n toiminnanharjoittajan määritelmä muuttuu muotoon ”rautatieliikenteen harjoittaja, rataverkon haltija ja muu tässä laissa tarkoitettu toimija”.
- Voimassa olevan lain 18 §:n toiminnanharjoittajan määritelmä muuttuu muotoon ”turvallisuusluvan haltija, 5 luvussa tarkoitettu yksityisraiteen haltijan ja 21 luvussa tarkoitettu kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija sekä niille liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai yhteisö”.
- Voimassa olevan lain 17 §:n ja 21 §:ssä mainittu toiminnanharjoittaja on uudessa laissa ”rataverkon haltija ja 156 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja”.

Onnettomuustutkintaa ja varautumista koskevat säännökset siirtyvät kaupunkiraideliikennelaista raideliikennelain 22 lukuun. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamisesta säädettäisiin 162 §:ssä. Verrattuna voimassaolevan kaupunkiraideliikennelain 15 §:n velvoitteisiin, uuteen lakiin lisätään kohta, jonka mukaan onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevat poikkeamatiedot ilmoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Lisäksi pykälään lisätään maininta tietojen salassapidosta. Voimassa olevassa laissa ei ole erityistä säännöstä tietojen salassapidosta.

Voimassa olevan lain 19 §:n turvallisuutta koskevien suositusten velvoitteet muuttuvat niin, että vähimmäisajat selvityksen toimittamisesta ja puutteen korjaamisesta jäävät pois.



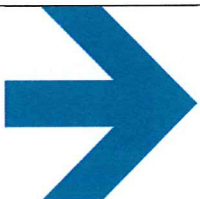
19.4.2018

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskeva sääntely säilyy ennallaan. Lakiehdotuksen 21 luvussa on muutettu lähinnä sanamuotoja ja joitakin määrittelyjä. Yleissäännös turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarpeesta kuuluu esityksessä lakiehdotuksen 155 §:ssä nyt seuraavasti: ”Rataverkon haltijalla tulee olla turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä sekä varmistaa, että tunnistettujen vaarojen riskien hallintatoimet ovat tehokkaita”. HKL:llä ei ole huomauttamista tähän määrittelyyn, ja se vastaa myös HKL:n nykyisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteita.

Lakiehdotuksessa valvontaa koskevia säännöksiä on täsmennetty ja tarkennettu seuraavasti:

- Liikenteen turvallisuusvirastolle annetaan mahdollisuus suorittaa valvontatehtäviä ennakoilmoituksen perusteella tai ennalta ilmoittamatta.
- Liikenteen turvallisuusviraston tehtävämäärittelyjä on täsmennetty maininnoilla, että ”Liikenteen turvallisuusvirastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa ja, jos se on valvonnan suorittamiseksi perusteltua, rataverkon haltijan, metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja; ja päästä tarkastamaan valvontatehtävän kannalta tarpeellisia rataverkon haltijan hallinnassa tai käytössä olevia tietoja”.
- Lisäksi uuteen lakiin lisätään kolmas momentti, jossa mainitaan, että ”Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijan on oltava perehtynyt kaupunkiraideliikennettä koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä.”

Voimassaolevassa laissa määritelty 40 000 euron kaupunkiraideliikenteen vuosimaksu on lakiesityksessä määritelty säädettäväksi vuosittain Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministe-



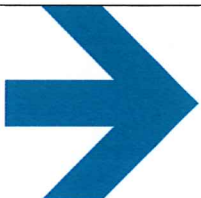
19.4.2018

riön asetuksessa. Rataverkon haltijan ja 156 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan (liikenteenohjauspalveluiden järjestäjä) olisi yhdessä suoritettava kyseinen vuosimaksu.

Velvoitteita varautumisesta poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin muutetaan siten, että uuteen lakiin lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämä rataverkon haltijan velvoite laatia varautumissuunnitelma sekä velvoite huolehtia mahdollisen ulkopuolisen liikenteenohjauspalveluita tuottavan yhteisön tai yhtiön varautumisesta rautatietä uhkaavaan vaaraan tai onnettomuuteen. Säännös sisältää myös luettelon elimistä, joille rataverkon haltijan on ilmoitettava vakavista vaaratilanteista tai vakavista häiriöistä liikenteessä.

Ehdotukseen raideliikennelaista on lisätty myös rataverkon haltijalle ja liikenteenohjauspalvelujen järjestäjälle kuuluva velvoite ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä tietoon tulleista onnettomuuksista, vaaratilanteista, poikkeuksellisista tapahtumista tai muista häiriöistä tai häiriön uhkista, joilla voi olla merkitystä muodostettaessa tilannekuvaa. Ilmoittamisvelvollisuuteen sisältyy Liikenteen turvallisuusviraston oikeus pyytää ja saada tarkempaa ja jatkuvampaa tilannekuvaa tapahtumista. Velvoitteen tarkoituksena on, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi muodostaa ja pitää yllä reaaliaikaista tilannekuvaa ja jakaa sen edelleen tilanteen hoidon edellyttämille tahoille. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tapahtumista ja niiden ilmoittamisesta.

Ehdotukseen raideliikennelaiksi on lisätty rataverkon haltijalle ja liikenteenohjauspalveluita tuottavalle yhtiölle tai yhteisölle suunnattu velvoite toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet palauttamiseksi tilanne 167 §:ssä tarkoitettujen varautumista koskevien säännösten mukaisesti ennalleen, jos kaupunkiraideliikennejärjestelmässä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä. Esityksen mukaan rataverkon haltijalla on oikeus vaatia rautatieyrityksiä ja liikenteenohjauspalvelua tuottavaa yhtiötä tai yhteisöä antamaan rataverkon haltijan käyttöön resurssit, joita tarvitaan tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Näillä on myös oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä. Pykälä vastaa voimassa olevan rautatielain 81 a §:ää ja se koskee nyt myös kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa.



19.4.2018

Ehdotuksessa raideliikennelaiksi rangaistussäännöksiä on täsmennetty niin, että huumaavan aineen käyttäminen raide- liikenteessä lisätään raideliikennelain rangaistussäännöksiin. Tällä tarkoitettaisiin alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena toimimista kuljettajan tai muussa rauta- tieturvallisuuteen olennaisesti kytkeytyvässä tehtävässä. Aiemmin näistä oli säädetty kaupunkiraideliikennelaissa rikoslakiin tehdyillä viittauksilla.

Säännöstä toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumisesta muutettaisiin siten, että uusi laki ei sisältäisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelakiin sisältyvää Liikenteen turvallisuusneuvoston velvollisuutta kuulla asianosaisia ennen toimenpiteisiin ryhtymistä.

#### *Liikennepalvelulaki*

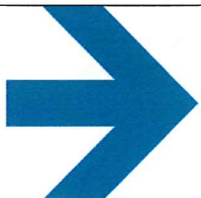
Liikennepalvelulakiin lisättäisiin kaupunkiraideliikenteen harjoittajalle velvoite laatia varautumissuunnitelma, jotta se voi tarjota Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Tällä tarkoitetaan liikennöinnissä tapahtuvista viivästyksistä tiedottamista sekä tiettyjen palvelujen tarjoamista vastikkeetta, kun viivästymisen ylittää 60 minuuttia.

#### 4. HKL:n yksityiskohtainen lausunto liikenne- ja viestintäministeriön ehdotusluonnoksesta raitio- ja metroliikenteen osalta

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotusluonnos sisältää raitio- ja metroliikenteen osalta vain pieniä muutoksia, kuten edellä on avattu.

Eduskunnassa on tällä hetkellä käsittelyssä myös toinen kaupunkiraideliikenteeseen liittyvä, liikenteen palveluista annetun lain II vaiheen toteuttamista koskeva esitys, joka on jo läpäissyt valiokunta- ja täysistuntokäsittelyt. Tämä pian säännöskokoelmassa julkaistava laki on osa liikennepalvelulain II vaiheen toteuttamista, mikä kokonaisuutena johtaa siihen, että muun muassa kaupunkiraideliikenteen harjoittamista (operointia) koskevat säännökset siirretään liikennepalvelulakiin.

Liikenteen palveluista annetun lain II vaiheen edellä tarkoitettu lakiuudistus sekä nyt lausuntokierroksella oleva esitys raideliikennelaista yhdessä johtavat siihen, että rautatielaki



19.4.2018

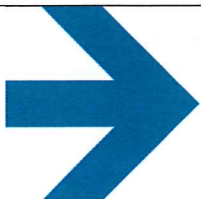
ja kaupunkiraideliikennelaki kumotaan ja niiden säännökset on kattavasti siirretty sisällöltään hyvin entisenkaltaisina joko liikennepalvelulakiin tai raideliikennelakiin.

Kaupunkiraideliikennelain kumoutuessa HKL pitää merkityksellisenä, että Liikenteen turvallisuusviraston valvonnasta HKL:lle aiheutuvat maksut (vuosimaksut) pysyvät kokonaisuutena entisellä tasolla. HKL arvioi, edellä selostetussa lakikokonaisuudessa on tämä otettu huomioon raideliikennelain 161 §:n lainkohdan määrittelyssä, kun siinä todetaan että "[m]aksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana". Tämän periaatteen toteutuminen tulee varmistaa nyt kysymyksessä olevan lakiesityksen jatkovalmistelussa.

Raideliikennelain ja liikennepalvelulain turvallisuusjohtamisjärjestelmiä koskevien säännösten keskeinen sisältö vastaa pääasiassa voimassa olevaa lainsäädäntöä. Lainsäädäntöön tehdään tässä kohden vain pieniä täsmennyksiä ja muutoksia. HKL arvioi, että täsmennysten vaikutus lain soveltamiseen on selkeyttävä, mutta ettei niillä ole toiminnallisesti merkittäviä vaikutuksia HKL:n käytännön toimintaan ja toimintatapoihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto on samanaikaisesti lähettänyt HKL:lle lausunnon uuden ehdotuksen kaupunkiraideliikennettä koskevaksi määräykseksi. HKL tulee tästä erikseen lausumaan Liikenteen turvallisuusvirastolle, mutta toteaa tässä kaupunkiraideliikennelain soveltamisesta ja sen viranomaisvalvonnasta saatuja kokemuksia. HKL pitää hyvänä, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarpeiden mukaan tehdä täsmennyksiä kaupunkiraideliikennettä koskevaan määräykseen, joka määrittelee lain soveltamista, niin että määräyksessä otetaan huomioon muuttuvat ja kehittyvät tarpeet.

HKL korostaa, että nykyaikainen viranomaisvalvontaprosessi perustuu juuri sellaiseen jatkuvaan vuorovaikutukseen, auditointeihin yms., joka on jo toteutunut HKL:n ja Liikenteen turvallisuusviraston keskinäisessä suhteessa säännöllisten seurantapalavereitten ja käytännön yhteistyön kautta.



19.4.2018

HKL informaationa tässä yhteydessä vielä ilmoittaa, että on käynnistänyt uutta tilannekuvajärjestelmää koskevan tarjouspyyntömenettelyn, joka tulee toteutuessaan parantamaan HKL:n valmiuksia ilmoittaa poikkeus- ja häiriötilanteista sekä helpottamaan tiedon hallinnointia ja managerointia.

Helsingissä 19. päivänä huhtikuuta 2018

HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS



Ville Lehmuskoski  
toimitusjohtaja



Yrjö Judström  
hallintojohtaja

