

**Muistio**

21.10.2022

VN/4258/2022

VN/4258/2022-OM-21

## Lausuntoyhteenveto hallituksen esitysluonnoksesta laiksi rautatiekuljetuslain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

### 1. Johdanto

Oikeusministeriö järjesti lausuntokierroksen hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle laiksi rautatiekuljetuslain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi 27.6.-19.8. Esitys liittyy uuden rautatievastuuasetuksen, eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EU) 2021/782), soveltamiseen Suomessa. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatiekuljetuslain (1119/2000) säännöksiä, joissa säädetään aikaisemman rautatievastuuasetuksen soveltamista koskevista kansallisista poikkeuksista.

Lausunnolla olleen ehdotuksen mukaan käytettäisiin uuden rautatievastuuasetuksen mukaista mahdollisuutta jättää soveltamatta sen eräitä säännöksiä kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluihin. Nykyistä, rautatiekuljetuslain 8 a §:n 3 momentin mukaista poikkeusta päivitetäisiin siten, että korvausta ja ateria- ja majoittamisvelvollisuutta koskevia asetuksen säännöksiä ei sovellettaisi tietyillä lähijunaliikenteen yhteysväleillä. Poikkeus vastaisi voimassa olevaa poikkeusta. Poikkeuksen piiriin kuuluvista yhteysväleistä säädetäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella. Ehdotuksen mukaan rautatievastuuasetusta ei jatkossakaan sovellettaisi Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Uusia kansallisia poikkeuksia tai muuta uutta kansallista liikkumavaraa ei lausuntokierroksella olleessa esitysluonnoksessa ehdotettu otettavaksi käyttöön.

Lausuntomahdollisuus oli avoinna kaikille lausujille. Lausuntoa pyydettiin nimenomaisesti seuraavilta (tähdellä merkitty lausunnon jättäneet): HSL Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä\*(HSL), Kilpailu- ja kuluttajavirasto/kuluttaja-asiamies\* (KKV), Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry\* (Kuluttajaliitto), Kuluttajariitalautakunta, Kuntaliitto\*, liikenne- ja viestintäministeriö\*, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom\* (Traficom), sosiaali- ja terveysministeriö, Suomen matkailualan liitto SMAL ry\* (SMAL), Suomen Museorautatieliitto ry MRL, Vammaisfoorumi ry – Handikappforum rf, Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto VALLI ry, VR-Yhtymä Oy\* (VR), Väylävirasto\*, Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimisto.

Kysymyksessä on yhteenveto eikä lausuntojen koko sisältöä ole toistettu yksityiskohtaisesti. Lausuntoja on yhteenvetoa varten lyhennetty ja kieliasua muutettu. Lausunnot ovat luettavissa kokonaisuudessaan hankkeen OM009:00/2022 sivuilla.

### 2. Yhteenveto

Lausunnoissa pitkälti kannatetaan nykyisten soveltamisalaa koskevien poikkeusten jatkamista luonnoksessa esitetyllä tavalla kaupunki-, esikaupunki-, ja alueellisessa liikenteessä sekä kansainvälisessä liikenteessä. Taajamajunaliikenne –käsitteestä luopumista pidetään myös kannatettavana,

**Postiosoite**  
**Postadress**  
**Postal Address**  
 Oikeusministeriö

**Käyntiosoite**  
**Besöksadress**  
**Office**

**Puhelin**  
**Telefon**  
**Telephone**

**Faksi**  
**Fax**  
**Fax**

**s-posti, internet**  
**e-post, internet**  
**e-mail, internet**

PL 25  
 00023 Valtioneuvosto

Eteläesplanadi 10  
 Helsinki

0295 16001  
 +358 295 16001

09 1606 7730  
 +358 9 1606 7730

kirjaamo.om@gov.fi  
 oikeusministerio.fi

mutta osa lausujista toivoo selkeyttä rautatievastuuasetuksessa käytetyn kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen –käsitteen suhteen. Kannatettavana pidetään myös sitä, että poikkeuksen piiriin kuuluvia yhteysvälejä ei enää luetella lain tasolla. Kuitenkin näkemykset jakaantuvat sen suhteen, tulisiko yhteysväliä määritellä ehdotetusti asetuksen tasolla, vai käyttää laissa yläkäsitettä, ilman tarkempaa listausta yhteysväleistä. Kolmessa lausunnossa esitetään, että Suomessa otettaisiin käyttöön yksinomaan historiallista- ja matkailukäyttöä koskeva kansallinen soveltamisalanrajaus.

Muun kansallisen liikkumavaran osalta lausunnoissa on otettu kantaa erityisesti mahdollisuuteen laajentaa lipunosto-oikeus junasta ilman lisäkustannuksia, esteettömän vaihtoehdon puuttuessa, koskemaan muitakin ryhmiä kuin vammaisia. VR, HSL ja Kuntaliitto kannattavat esitysluonnoksessa ehdotettua ratkaisua, jonka mukaan lipunosto-oikeutta ei laajennettaisi muille ryhmille. VR toi muun muassa esiin, että lippuja voi ostaa jo useista vaihtoehdoista ja esteettömistä kanavista, ja junista ostettujen lippujen määrä on ollut hyvin alhainen. HSL:n mukaan lipunmyynnin järjestäminen junaan nousemisen jälkeen lähijunaliikenteessä johtaisi merkittäviin lisäkustannuksiin, lippujen hinnan korotuspaineeseen ja liputta matkustamisen lisääntymiseen. Kuntaliiton mukaan lipunmyynnissä on välttämätöntä huolehtia siitä, että lipun voivat itse ostaa sellaisetkin henkilöt, jotka eivät kykene käyttämään digitaalisia tai muita itsepalveluun perustuvia myyntikanavia, mutta pitää kuitenkin oikeasuhtaisena ja perusteltuna sitä, että ei esitetä pakollista lipunmyyntivelvoitetta lähijunaliikenteen junissa. KKV painottaa sitä, että mahdollisuudet ostaa junalippuja on varmistettava riittävän monikanavaisesti. Traficom esittää harkittavaksi lipunosto-oikeuden laajentamista vammaisten henkilöiden lisäksi tietyille erityisryhmille, kuten iäkkäille henkilöille. Kuluttajaliiton mukaan kaikkien matkustajaryhmien mahdollisuudet ostaa junalippuja kaikkialla Suomessa kohtuullisin ehdoin on varmistettava.

Uusi rautatievastuuasetus sisältää edeltäjänsä tavoin velvollisuuksia myös asemanhaltijoille. Kolmessa lausunnossa on tuotu esiin asemanhaltijan käsitteen epäselvyys tai sen jakautuminen monele taholle.

Muita lausunnoissa esiin nostettuja seikkoja on listattu jäljempänä.

### 3. Huomioita lausunnoista

Kansalliset poikkeukset kaupunki- esikaupunki- ja alueellisessa matkustajaliikenteessä

HSL kannattaa sitä, että eräitä asetuksen säännöksiä ei sovellettaisi kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluihin niiden erityisominaisuuksien vuoksi, joiksi se listaa esimerkiksi lyhyet matkat, tiheän asemaverkon ja pysähtymisvälin. Tyypillisiä erityisominaisuuksia ovat myös liikenteen tiheä vuoroväli, vaihtoehtoisten joukkoliikenneyhteyksien tarjonta ja liikennöinti ilman matkustamohenkilökuntaa. Säännökset esimerkiksi ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta eivät olisi tarkoituksenmukaisia lähijunaliikenteessä. HSL pitää myös perusteltuna myös sitä, että lähijunaliikenteessä ei sovelleta säännöstä näyttö- ja kausilippujen voimassaoloaikana tapahtuvista toistuvista myöhästymisistä ja peruuttamista, sillä kansallisiin säännöksiin ja oikeusperiaatteisiin pohjautuva korvauskäytäntö on asianmukainen ja riittävä.

HSL kannattaa nykyisessä laissa käytetyn taajamajunaliikenteen käsitteen päivittämistä lähijunaliikenteeksi. HSL:n ehdottaa, että laissa säädetty poikkeus koskisi kaikkea joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisten tilaamaa lähijunaliikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää perusteltuna ratkaisua, jonka mukaan nyt voimassa olevat kansalliset poikkeukset kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen raideliikenteen osalta on tarkoitus pitää voimassa, ja näiden ohella poikkeuksen alaan lisätään Kotka-Kouvola –yhteysväli. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa lisättäväksi kansallisten poikkeusten alaan Tampere-Nokia –yhteysvälin.

VR pitää nykyisin käytössä olevien poikkeusten säilyttämistä ehdottoman tärkeänä, kaupunki- esikaupunki- ja alueellisen liikenteen ollessa eri tyyppistä kuin kaukoliikenne. VR tuo esiin lausunnoissaan muun muassa matkojen pituuden ja keston, korvaavien palveluiden vuorovälit, liikennöinnin ilman matkustamohenkilökuntaa ja tiiviit asemavälit. Korvausta koskevista säännöistä poikkeamisen osalta VR nostaa esiin muun muassa korvauksia koskevan neljän euron alarajan ja vaatimusten käsittelystä aiheutuvan hallinnollisen taakan. VR:n mukaan näyttö- ja kausilippujen osalta asetuksen säännösten käytännön toteuttaminen olisi erittäin haasteellista tai jopa mahdotonta. Terminologian

osalta VR toivoo, että asetukseen sisällytetyt eri liikennelajien määritelmät ja niiden vaikutukset soveltamiseen tulisi käydä läpi siten, että ne vastaavat nykyistä liikennerakennetta. VR pitää tarkoituksenmukaisena ratkaisua, siitä, että yhteysväleistä säädettäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella.

SMAL pitää kannatettavana, että esitysluonnoksen mukaisesti uuden rautatievastuuasetuksen mahdollistamia poikkeuksia sovellettaisiin Suomessa edelleen lähijunaliikenteessä. SMALin mukaan korvausvelvollisuus ja ateria- ja majoitusvelvollisuus eivät ole perusteltuja ottaen huomioon matkojen pituudet ja tarkoitukset. Lähijunaliikenne koskee yleensä lyhyitä työmatkoja ja asiointeja.

Kuntaliitto kannattaa vahvasti sitä, että käytetään uuden asetuksen mukaista mahdollisuutta jättää soveltamatta sen eräitä säännöksiä kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluihin ja tunnistetaan siten lähijunaliikenteen erityisluonne. Kuntaliitto pitää myös perusteltuna sitä, että lähijunaliikenteessä ei sovelleta säännöstä näyttö- ja kausilippujen voimassaolokäytännön tapahtuvista toistuvista myöhästymisistä ja peruuttamista. Kuntaliitto myös kannattaa taajamajunaliikenteen -käsitteen päivittämistä lähijunaliikenteeksi, mutta pitää ehdotusta siitä, että yhteysväleistä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella, kankeana menettelynä. Kuntaliitto ehdottaa, että laissa säädettäisiin, että poikkeus koskee kaikkea joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tilaamaa lähijunaliikennettä.

KKV pitää kannatettavana taajamajunaliikenteen käsitteen päivittämistä lähijunaliikenteeksi ja sille ominaisten piirteiden kuvaamista ehdotetusti esitysluonnoksessa. Täsmennys lähijunaliikenteen luonteesta selkeyttää sen eroa kaukojunaliikenteen matkustajapalveluihin. Matkustajan suojan tarve on erilainen lähijunaliikenteessä. On perusteltua myös vastaisuudessa käyttää mahdollisuutta kansalliselle poikkeamiselle. KKV kannattaa yhteysvälien luettelemista helpommin päivitettävässä valtioneuvoston asetuksessa ja pitää keskeisenä lähijunaliikenteen yhteysvälien erottamista yksiselitteisesti kaukojunaliikenteestä, etenkin lähiliikenteen lisääntyessä tulevaisuudessa.

Samoin Kuluttajaliitto pitää perusteltuna taajamajunaliikenteen käsitteen muuttamista lähijunaliikenteeksi ja sen piirteiden kuvaamista ehdotetusti esitysluonnoksessa. Matkustajan suojan tarve lähijunaliikenteessä poikkeaa suojan tarpeesta kaukojunaliikenteessä. Lisäksi lähijunaliikenteessä suuri osa matkustajista ei osta yksittäisiä junamatkoja, vaan he käyttävät kuukausilippuja, joilla voi matkustaa myös muissa joukkoliikennevälineissä. Näistä syistä Kuluttajaliitto pitää perusteltuna myös tulevaisuudessa käyttää kansallista poikkeusmahdollisuutta.

Traficom kannattaa ehdotusta päivittää rautatiekuljetuslain 8 a §:ssä käytetty taajamajunaliikenteen käsite. Traficom tuo kuitenkin esille, että uudessa rautatievastuuasetuksessa on käytetty käsitteitä rautateiden kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalvelut, jotka perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta). Traficom esittää siksi harkittavaksi, voisiko rautatiekuljetuslain 8 a §:ssä käyttää uuden rautatievastuuasetuksen kanssa samoja käsitteitä. Traficom kannattaa sitä, että yhteysvälit määriteltäisiin erillisellä valtioneuvoston asetuksella.

Poikkeus kansainvälisessä matkustajaliikenteessä

Suomen ja Venäjän välisessä sopimuksessa on matkustajien oikeuksia ja liikenteenharjoittajan velvollisuuksia koskevat sopimusmääräykset. VR tuo esiin, että käytännön soveltamisen kannalta olisi hyvin hankalaa, mikäli rajanylityksen yhteydessä matkustajien oikeudet muuttuisivat. Traficom pitää perusteltuna jättää Suomen ja Venäjän välinen suora kansainvälinen rautatieliikenne myös uuden rautatievastuuasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Myös SMAL pitää poikkeuksen jatkamista kannatettavana.

Historiallinen- tai matkailukäyttö

HSL ei tue sitä, että asetuksen mahdollisuutta jättää yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön tarkoitettut palvelut soveltamisalan ulkopuolelle ei käytettäisi Suomessa. Tämä voi tarpeettomasti rajoittaa uusien matkailua edistävien rautatiepalvelujen tarjonnan kehittymistä. VR on lausuntonsa mukaan selvittänyt mahdollisuuksia historiallisen liikenteen harjoittamiseksi matkailukäyttöön. Tasa-vertaisuuden vuoksi poikkeus tulisi ottaa käyttöön. Traficom katsoo, että palvelut, joita harjoitetaan yksinomaan historialliseen- tai matkailukäyttöön olisi selkeyden vuoksi jätettävä asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle asetuksen mahdollistamalla tavalla. Kyseisiä palveluita tarjoavia toimijoita tulisi kohdalla yhdenvertaisesti, eikä asetuksen soveltamisen tulisi perustua siihen, onko toimijalla toimilupa.

## Polkupyörät

HSL pitää perusteltuna, että polkupyöräpaikkojen määrälle junissa ei asetettaisi kansallisesti asetuksen edellyttämää suurempaa vähimmäisvaatimusta. Asetuksen vaatima paikkatarjonta HSL:n lähijunaliikenteessä toteutuu jo nykyisellään. HSL:n mukaan pyöräilyn edistäminen on mukana kaikkien kaupunkiseudun liikenneviranomaisten tavoitteissa, ja pyöräpaikkojen tarjontaa tullaan kehittämään eri liikennevälineissä kysynnän ja kaluston uudistamismahdollisuuksien mukaisesti. Myös VR tukee esitettyä. Lausunnon mukaan rautatieliikenteessä on jo nyt mahdollisuus kuljettaa polkupyöriä kaikilla yhteysväleillä ja se on osa VR:n palvelukonseptia, jota edelleen kehitetään markkinaehtoisesti. Polkupyörämatkustajat ovat VR:lle tärkeä asiakassegmentti ja osa matkaketjukonseptia.

VR tuo esiin, että pykälän soveltamisen yhteydessä olisi tärkeää kytkeä termi ”merkittävä parannus” tarkoittamaan vain tilanteita, joissa kalustolle merkittävän parannuksen yhteydessä haetaan uutta markkinoillesaattamislupaa.

## Lipunosto-oikeus junasta

HSL pitää tärkeänä, että liikenteen järjestäjällä säilyy mahdollisuus turvata lippujen esteetön saatu vuus erilaisilla vaihtoehtoisilla myyntikanavilla, eikä lähijunaliikenteeseen tule velvoitetta tarjota lipunmyyntiä junissa. Lähijunaliikenteen toimintamalli ei mahdollista kustannustehokasta ja toimivaa lipunmyynnin järjestämistä junaan nousemisen jälkeen. Paluu toimintamalliin johtaisi merkittäviin lisäkustannuksiin, lippujen hinnan korotuspaineeseen ja liputta matkustamisen lisääntymiseen.

VR tuo lausunnossaan esiin, että tarjoaa useita vaihtoehtoisia ja esteettömiä kanavia lipun ostamiseksi. Junista ostettujen lippujen määrä on ollut erittäin alhainen, ainoastaan noin 0,5 % kaikista myydyistä lipuista (2022). Kaukoliikenteen junissa konduktöörit myyvät lippuja, lipun ostosta peritään palvelumaksu. HSL-alueen lähijunaliikenteessä sekä VR:n omassa lähijunaliikenteessä on luovuttu lippujen myynnistä junissa jo vuonna 2017. VR pitää ehdotettua ratkaisua siitä, että asetuksen mukaista lipunosto-oikeutta ei laajenneta muille matkustajille, kuin vammaisille, tarkoituksenmukaisena. VR tuo esiin myös, että palvelun laajentaminen muihin erityisryhmiin toisi mukanaan suuria haasteita, koska mitään yhdenmukaista normistoa tai erityisryhmien tarkkarajaisia määrittelyjä ei ole.

KKV kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että lipunmyyntiin liittyvien uudistusten yhteydessä on esiintynyt aiemmin ongelmia. HSL:n uudistuksessa vuonna 2017 lippujen junamynti poistettiin ilman siirtymäaikaa ja ennen kuin kaikille HSL:n vastuulla oleville asemille oli asennettu lippuautomaatteja. Tällä hetkellä HSL:llä on käynnissä laaja lipputilihanke, jossa uudistetaan matkalippujen käyttämistä ja maksamista. Lipunmyynnin keskittyminen yhä enenevässä määrin digitaalisiin sovelluksiin ja erilaisiin sähköisiin kanaviin vaikuttaa merkittävästi erityisesti niiden heikkojen kuluttajaryhmien mahdollisuuksiin hankkia junalippuja, jotka eivät omista tai osaa käyttää älysovelluksia tai pysty maksamaan niillä. Vaikka pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä matkustajilla olisi ainakin toistaiseksi muita vaihtoehtoja lipun hankkimiseksi, kuten R-kioskit tai tietyt ruokakaupat, Suomessa on edelleen kylmiä seisakkeita, joilla ei aina ole lipputoimistoa tai lippuautomaattia. Myöskään muuta lipunmyyntipistettä ei ole välttämättä aseman läheisyydessä saatavilla. Huomioiden se, että junamatkustamisella on katsottu olevan pitkien etäisyyksien Suomessa välttämättömyyspalvelun piirteitä, eri matkustajaryhmien mahdollisuudet ostaa junalippuja on varmistettava riittävän monikanavaisesti.

Kuntaliiton lausunnon mukaan lipunmyynnissä on välttämätöntä huolehtia siitä, että lipun voivat itse ostaa sellaisetkin henkilöt, jotka eivät kykene käyttämään digitaalisia tai muita itsepalveluun perustuvia myyntikanavia. Lähiliikenteessä tämä on Kuntaliiton mukaan mahdollistettu siten, että lipun voi ostaa tietyistä kioskeista, kaupoista, tavarataloista tai asiakaspalvelupisteistä. Kuntaliitto pitää oikeasuhtaisena ja perusteltuna sitä, että lakiluonnoksessa ei esitetä pakollista lipunmyyntivelvoitetta lähijunaliikenteen junissa. Velvoite aiheuttaisi merkittävää kustannusrasitusta toiminnanharjoittajille ja nostopainetta joukkoliikennelippujen hintoihin.

Kuluttajaliiton mukaan lipunmyynti on tällä hetkellä ja todennäköisesti myös tulevaisuudessa keskittymässä digitaalisiin sovelluksiin ja erilaisiin sähköisiin kanaviin. Tämä heikentää merkittävästi erityisesti sellaisten heikkojen kuluttajaryhmien, jotka eivät omista tai osaa käyttää älysovelluksia tai -laitteita taikka eivät käytä maksukortteja, mahdollisuuksia hankkia junalippuja. Junamatkustamisella voidaan katsoa olevan ainakin jossakin määrin välttämättömyyspalvelu, eivätkä muut joukkoliikenne- muodot korvaa aina riittävästi junaliikenteen palveluita. Tämän vuoksi kaikkien matkustajaryhmien – myös digipalveluita käyttämättömien ihmisten – mahdollisuudet ostaa junalippuja kaikkialla Suomessa kohtuullisin ehdoin on varmistettava.

Traficom toteaa lausunnossaan, että on tärkeää turvata erilaisten matkustajaryhmien yhdenvertainen mahdollisuus käyttää rautateiden matkustajaliikennepalveluita. Traficom tuo esille, että esimerkiksi tällä hetkellä lippuautomaatit eivät palvele kaikkia matkustajaryhmiä ja automaatteja ei myöskään ole saatavilla kaikilla asemilla. Edelleen Traficom esittää harkittavaksi lipunosto-oikeuden laajentamista vammaisten henkilöiden lisäksi esimerkiksi tietyille erityisryhmille, kuten iäkkäille henkilöille. Samassa yhteydessä voitaisiin mahdollisesti harkita ja selvittää erilaisia vaihtoehtoja tarpeesta lipunosto-oikeuden osoittamiseksi.

#### Viestintävälineet

Uuden asetuksen mukaan jäsenvaltiot voivat vaatia rautatieyrityksiä ottamaan vastaan lipun hinnan palautusta ja uudelleenreititykseen liittyviä kustannuksia koskevat hakemukset ja korvaushakemukset tiettyjen viestintävälineiden kautta. VR:n lausunnon mukaan sillä on käytössä useita kanavia korvausvaatimusten hakemiseksi: nettilomake, lipunmyyntitoimisto tai postitse toimitettava lomake. VR ei pidä tarpeellisena prosessin tarkempaa määrittelyä laissa. Nykyinen säädöspohja takaa lausunnon mukaan myös riittävän liikkumavaran viestintävälineiden kehittämiseksi ja uusien teknologioiden huomioimiseksi.

#### Avun tarpeesta ilmoittaminen

VR on lausuntonsa mukaan varautunut ottamaan muutoksen [ilmoittaminen avun tarpeesta 24 tuntia ennen aikaisemman 48 tunnin sijaan] huomioon avustuspalveluita koskevassa alihankintasopimuksessaan. Aikajänteen muutos tulee aiheuttamaan VR:lle lisäkustannuksia. SMAL pitää matkanjärjestäjien näkökulmasta toivottavana, että matkustajan avuntarvetta koskevan ilmoituksen osalta määräaika pidennettäisiin 36 tuntiin asetuksen sallimaan määräaikaan 30.6.2026 saakka. Ilmoitusajan lyhentäminen lisää haasteita matkanjärjestäjille etenkin viikonloppujen ja juhlapyhien aikana.

#### Muita huomioita

VR tuo lausunnossaan esiin sen, että suorien lippujen osalta jää epäselväksi, miten sääntelyä sovelletaan matkaketjujen osalta. Matkustajien oikeudet eri liikennemuodoissa eroavat toisistaan.

HSL ja Kuntaliitto nostavat lausunnoissaan esiin sen, että asemanhaltijan käsite on Suomen olosuhteissa hyvin epäselvä, jolloin vastuun osoittaminen jää epätarkaksi. Suomessa asemalla on tyypillisesti useita toimijoita omine vastuineen. HSL toivoo, että asemanhaltijaa koskevien tehtävien ja vastuiden soveltamisesta Suomessa annettaisiin kansallisen viranomaisen tulkintaohjeistus. VR tuo lausunnossaan esiin, että Suomessa asemakiinteistöjen sekä niiden maapohjien omistus on voimakkaasti hajautunut. Selkeä asemanhaltijuuden määrittely helpottaisi palvelujen järjestämistä asiakkaille, mukaan lukien erityisryhmille.

Traficom tuo lausunnossaan esille mahdollisen tarpeen pohtia uuden rautatievastuuasetuksen sisältämien käännosten ajantasaisuutta (3 artiklan 21 kohta).

Traficom huomauttaa lausunnossaan, että vaikka esitysluonnoksen mukaan toimivaltaiset viranomaiset säilyvät ennallaan, kansallinen lainsäädäntö ei tällä hetkellä sisällä kuitenkaan kaikilta osin säännöksiä, joiden perusteella voitaisiin ratkaista uuden rautatievastuuasetuksen aivan kaikkien säännösten valvonta ja tehtävät eri viranomaisten välillä.

Lainsäädäntöneuvos

Johanna Isoaho

Vastaanottajat