VALTIONEUVOSTON ASETUS RAUTATIELIIKENTEEN AIKATAULUKAUDESTA JA RATAKAPASITEETIN JAKAMISESTA

1. PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Asetuksella esitetään annettavaksi vielä eduskunnan käsiteltävänä olevan raideliikennelain nojalla tarkemmat säännökset rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin hakemisesta ja jakamisesta. Asetuksella kumottaisiin voimassa oleva valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta (1490/2015).

1. PERUSTELUT
   1. Taustaa

Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2012/34/EU), jäljempänä rautatiemarkkinadirektiivi, tuli voimaan 15 päivänä joulukuuta 2012. Jäsenvaltioiden tuli panna direktiivi kansallisesti täytäntöön 15 päivään kesäkuuta 2015 mennessä. Rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta annetulla valtioneuvoston asetuksella pantiin kansallisesti täytäntöön erityisesti rautatiemarkkinadirektiivin liitteeseen VII sisältyneet vaatimukset. Valtioneuvoston asetus 1490/2015 tuli voimaan 18 päivänä joulukuuta 2015.

Euroopan komissio antoi 4 päivänä syyskuuta 2017 delegoidun päätöksen (2017/2075), jolla se uudisti rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VII kokonaisuudessaan. Euroopan komissio totesi päätöksen antamisen yhteydessä, että päätös on sellaisenaan jäsenvaltioita sitova ja sitä tulisi soveltaa ilman erillisiä kansallisia täytäntöönpanosäädöksiä. Eduskunnan käsiteltävänä olevan raideliikennelain 117 ja 123 §:iin sisällytettiin kuitenkin valtuutus säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin ratakapasiteetin hakemisesta ja kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta siltä osin, kun tarvitaan jatkossakin raideliikennelaissa säädettyä tarkempia rautatiemarkkinadirektiivin komission delegoitua säädöstä täydentäviä kansallisia säännöksiä. Nämä kansalliset säännökset olisivat tarpeen sen vuoksi, että Suomessa aikataulukauden muutos on kytketty perusopetuslain (628/1998) mukaiseen lukuvuoden koulutyön päättymiseen ja tästä pidettäisiin jatkossakin kiinni. Lisäksi yksityisraiteen haltijoille halutaan jatkossakin turvata kansallisella lainsäädännöllä EU-sääntelyä kevyempi menettely ratakapasiteetin jakamista varten. Asetuksella annettaisiin jatkossakin myös ne tarkentavat säännökset, joita raideliikennelain 117 ja 123 §:ien nojalla tarvitaan rautatiemarkkinadirektiivin 43, 44 ja 48 artiklojen täytäntöön panemiseksi. Muilta osin aikataulukauden ja ratakapasiteetin jakamisessa sovellettaisiin komission delegoitua päätöstä ja nyt annettavasta valtioneuvoston asetuksesta karsittaisiin voimassa olevaan valtioneuvoston asetukseen verrattuna sellaiset säännökset, jotka olisivat päällekkäisiä komission delegoidussa päätöksessä säädettyjen vaatimusten kanssa.

* 1. Esitetyt muutokset ja niiden yksityiskohtaiset perustelut

Asetusehdotuksen 1 §:ssä tarkoitettu rautatieliikenteen aikataulukausi perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 43 artiklaan ja pykälä vastaisi voimassa olevan asetuksen vastaavaa säännöstä. Rautatieliikenteen aikataulu laaditaan kerran vuodessa ja uusi aikataulukausi alkaa joulukuun toisen lauantain ja sunnuntain välisenä yönä kello 00.00.

Asetusehdotuksen 2 § sisältäisi voimassa olevan asetuksen 2 §:ää vastaavat säännökset säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksista aikataulukauden aikana. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 48 artiklaan. Pykälän 1 momentin 2 kohdassa säädettäisiin, että säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin jakamisesta annetut muutokset tulisivat voimaan perusopetuslain (628/1998) 23 §:n 2 momentin nojalla säädettävän lukuvuoden koulutyön päättymistä seuraavan toisen viikonlopun jälkeisenä sunnuntain ja maanantain välisenä yönä. Tästä kansalliseen sääntelyyn perustuvasta lisästä on tarkoituksenmukaista pitää jatkossakin kiinni, jotta aikataulukauden muutokset voitaisiin toteuttaa ajankohtana, jolloin muutoksista aiheutuu mahdollisimman vähän häiriötä matkustajille.

Asetusehdotuksen 3 § sisältäisi voimassa olevan asetuksen 3 §:ää vastaavat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja aikatauluehdotuksesta ja pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 44 artiklaan. Pykälän mukainen sääntely olisi tarpeen erityisesti siitä syystä, että pykälän 2 momentti sisältää säännökset siitä, että yksityisraiteen haltija voisi sopia pykälän 1 momentissa esitettyjä ja rautatiemarkkinadirektiiviin perustuvia vaatimuksia kevyemmällä tavalla ratakapasiteetin hakijoiden kanssa ratakapasiteetin hakemiseen ja saamiseen liittyvistä menettelytavoista silloin, kun kyseessä on muu kuin aikataulusidonnainen liikenne ja ratakapasiteetin hakijoita kohdellaan tasapuolisesti ja syrjimättömästi. Nämä menettelytavat tulisi kuvata verkkoselostuksessa.

Asetusehdotuksen 4 § vastaisi pääosin voimassa olevan asetuksen 3 §:ää ja sisältäisi säännökset kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta. Voimassa olevan asetuksen 3 §:ään verrattuna pykälässä muutettaisiin viittauksia raideliikennelain asianomaisiin säännöksiin.

Asetusehdotuksen 5 § vastaisi voimassa olevan asetuksen 6 §:ää, eikä pykälässä muutettaisi muuta kuin Liikennevirasto hallinnonalan virastouudistuksen edellyttämällä tavalla Väylävirastoksi. Koska Väylävirasto toimisi kansainvälisten rautatiereittien ratakapasiteetin saatavuuteen liittyvissä tehtävissä Suomen yhteyspisteenä, pykälässä on syytä säätää Väylävirastosta eikä valtion rataverkon haltijasta, kuten muualla asetuksessa.

Asetuksen on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä 2019. Asetuksella kumottaisiin voimassa oleva valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta (1490/2015).

* 1. Voimaantulo

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä 2019 eli saman aikaan kuin uusi raideliikennelaki.

Asetuksella kumottaisiin voimassa oleva valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta (1490/2015).