

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi rautatiekuljetuslain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatiekuljetuslakia. Lakiin lisättäisiin säännökset rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen soveltamisesta Suomessa.

Lähtökohtana olisi, että asetusta sovelletaan rautatieyrityksen Suomessa tuottamiin rautatiematkoihin ja palveluihin. Suomen ja

Venäjän välinen rautatieyhdyshenkilö liikenne rajataisiin kuitenkin asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tiettyjä asetuksen säännöksiä ei sovellettaisi myöskään pääkaupunkiseudun taajamajunaliikenteessä.

Tarkoituksena on, että laki tulee voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 samanaikaisesti yhteisön asetuksen kanssa.

PERUSTELUT

1 EU:n rautatievastuuasetus

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EY) N:o 1371/2007, jäljempänä *rautatievastuuasetus* hyväksyttiin joulukuussa 2007. Rautatievastuuasetus tulee voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009, minkä jälkeen sitä sovelletaan suoraan kaikissa jäsenvaltioissa.

Rautatievastuuasetuksen soveltamisalasta säädetään asetuksen I luvussa. Asetusta valmisteltaessa lähtökohtana oli, että sitä sovelletaan ainoastaan kansainväliseen rautatieliikenteeseen. Tämä olisi merkinnyt, että asetusta ei olisi käytännössä sovellettu Suomessa lainkaan. Euroopan parlamentin vaatimuksesta soveltamisala kuitenkin laajennettiin viime vaiheessa myös kansalliseen rautatieliikenteeseen. Aivan valmistelun viime vaiheessa tapahtuneen soveltamisalan laajennuksen vaikutukset jäivät tuolloin tarkemmin arvioimatta. Osa asetuksen velvoitteista on sellaisia, että niiden soveltaminen kansallisessa rautatieliikenteessä ei olisi tarkoituksenmukaista ainakaan kaikissa jäsenvaltioissa. Jäsenvaltioille säädettiinkin asetuksessa

oikeus myöntää poikkeuslupia, joilla voidaan rajoittaa asetuksen soveltamista kansallisessa rautatieliikenteessä.

Jäsenvaltio voi asetuksen soveltamisalan rajoittamiseksi myöntää kolmenlaisia poikkeuslupia: poikkeusluvat voivat koskea asetuksen soveltamisen rajoittamista kotimaanliikenteessä yleisesti (2 artiklan 4 kohta), kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa liikenteessä (artiklan 5 kohta) sekä jäsenvaltion ja kolmannen valtion välisessä liikenteessä (artiklan 6 kohta). Artiklan 4 ja 5 kohdassa tarkoitettua poikkeuslupaa ei kuitenkaan voida myöntää säännöksistä, jotka koskevat junalippujen saatavuuden helpottamista (9 artikla), rautatieyrityksen vahingonkorvausvastuuta (11 artikla), rautatieyrityksen vakuutusvelvollisuutta (12 artikla), liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuutta matkustaa junalla (19 ja 20(1) artikla) sekä matkustajien turvallisuuden varmistamiseen tähtäviä toimia (26 artikla). Poikkeuslupia myönnettäessä jäsenvaltioiden on noudatettava avoimuutta ja syrjimättömyyttä.

Asetuksen II luvussa on säännökset kuljetussopimuksen tekemisestä, tiedottamisesta junamatkustajille ennen matkaa ja sen aika-

na, varausten tekemisestä ja lippujen myynnistä sekä yhteensopivien matkatieto- ja varausjärjestelmien käyttöönotosta. Lisäksi luvussa säädetään, että asetuksen säännöksistä ei voida sopimuksella poiketa matkustajan vahingoksi.

Asetuksen III luku koskee rautatieyrityksen vastuuta onnettomuustilanteissa loukkaantumisen ja kuoleman varalta sekä matkatavaran ja käsimatkatavaran katoamisen varalta. Lisäksi luvussa on säännöksiä, jotka koskevat rautayrityksen velvollisuutta ottaa vastuuvakuutus tai tehdä muita järjestelyjä kyetäkseen vastaamaan asetuksen mukaisista vastuista.

Asetuksen IV luvussa on säännökset rautatieyrityksen vastuusta palvelun viivästymisessä tai sen peruuntumisesta.

Asetuksen V luku koskee vammaisten ja liikuntarajoitteisten oikeutta saada kuljetus ilman syrjintää sekä heille annettavaa tiedotusta ja apua rautatieasemilla ja junassa. Lisäksi luku sisältää säännöksen liikkumisvälineiden tai muiden erityisvälineiden korvaamisesta.

Asetuksen VI luku sisältää säännökset rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja aseman haltijoiden velvollisuudesta ryhtyä toimiin matkustajien turvallisuuden varmistamiseksi, valitusten tekemistä ja niiden käsittelystä sekä liikennepalveluja koskevien laatuvaatimusten laatimisesta ja valvonnasta.

Asetuksen VII luku sisältää säännökset rautatieyritysten, aseman haltijoiden ja matkanjärjestäjien velvollisuudesta tiedottaa matkustajille heidän asetuksen mukaisista oikeuksistaan sekä jäsenvaltioiden velvollisuudesta nimetä asetuksen säännösten valvonnasta vastaava viranomais tai viranomaiset. Asetuksen VIII luku sisältää loppusäännökset.

## 2 Nykytila

Nykyisin matkustajien ja matkatavaran rautatiekuljetuksista säädetään rautatiekuljetuslaissa (1119/2000). Matkustajaan ja hänen mukanaan kuljettamaan käsimatkatavaraan kohdistuvien vahinkojen korvaamisesta säädetään kuitenkin raideliikennevastuulaissa (113/1999).

Rautatiekuljetuslain matkustajien ja matkatavaran kuljettamista koskevat säännökset

vastaavat pääpiirteissään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan niin sanotun CO-TIF-yleissopimuksen liitettä A (SopS 52/2006). Viivästysvastuun osalta kansallinen sääntely poikkeaa kuitenkin merkittävästi kyseisen sopimuksen määräyksistä. Rautatiekuljetuslain 21 §:n nojalla rautatieyritys on velvollinen korvaamaan matkustajalle juna-  
vuoron viivästyksestä aiheutuneen enintään 5000 euron suuruisen vahingon. Korvausvelvollisuutta ei kuitenkaan ole sellaisen viivästyksen johdosta, johon matkustajan voidaan kuljetuksen luonteen, sääolosuhteiden, kuljetusvälineen vaihtoon tarvittavan ajan tai muiden kuljetukseen liittyvien olosuhteiden vuoksi kohtuudella edellyttää varautuneen. Lisäksi rautatieyritys vapautuu korvausvastuusta, jos se näyttää ryhtyneensä kaikkiin kohtuudella vaadittaviin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä sovelletaan vuonna 1996 tehtyä sopimusta Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä (SopS 48/1997) ja sen nojalla tehtyjä kahdenvälisiä sopimuksia. Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikennekonferenssissa huhtikuussa 2005 yhdysliikennettä koskeva sopimuskokonaisuus päätettiin uudistaa. Neuvottelut sopimusten uudistamisesta ovat käynnissä.

## 3 Sääntelyvaihtoehtojen arviointia

Rautatievastuuasetuksen säännöksiä sovelletaan suoraan, kun asetus tulee voimaan. Täydentäviä kansallisia säännöksiä tarvitaan kuitenkin siltä osin kuin arvioidaan olevan tarvetta myöntää asetuksen 2 artiklan 4—6 kohdassa tarkoitettuja poikkeuslupia, joilla jäsenvaltiot voivat rajoittaa asetuksen soveltamisalaa.

### 3.1 Poikkeuslupa asetuksen soveltamisen lykkäämiseksi kotimaanliikenteessä

Rautatievastuuasetuksen 2 artiklan 4 kohdan nojalla jäsenvaltio voi myöntää poikkeuslupan asetuksen soveltamisesta, lukuun ottamatta 1 jaksossa mainittuja säännöksiä, rautateiden kotimaan liikennepalveluihin kokonaisuudessaan. Poikkeuslupa voidaan myöntää viideksi vuodeksi kerrallaan ja se

voidaan uudistaa kaksi kertaa. Yhteensä asetuksen soveltamista on siis mahdollista lykätä viidellätoista vuodella.

Suomen lainsäädäntö ja VR Osakeyhtiön noudattamat käytännöt takaavat jo nykyisin matkustajille pääpiirteissään asetuksen tasoisen tai sitä paremman suojan. Asetuksen voimaantuloa valmisteltaessa VR Osakeyhtiö on katsonut, että poikkeuslupa tulisi kuitenkin myöntää 18 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna ateria- ja virvoketarjoilun osalta. Säännöksen nojalla rautatieyhtiö on velvollinen tarjoamaan matkustajille ilmaiseksi aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan yli 60 minuutin viivästystilanteissa, jos aterioita tai virvokkeita on junassa tai asemalla saatavilla tai niitä voidaan kohtuudella toimittaa sinne. Yhtiö on perustellut esitystään sillä, ettei se voi taa-ta tai järjestää tarjoilua muun muassa suuren matkustajamäärän ja rajallisten resurssien vuoksi.

Asetuksen 18 artiklan 2 kohdan a alakohdan säännös on joustava eikä velvoita rautatieyhtiötä etukäteen varautumaan tarjoiluun eikä varustamaan kaikkia juniaan ravintolapalveluilla. Aterioita ja virvokkeita on kuitenkin perusteltua edellyttää tarjottavan, jos niitä on saatavilla junassa tai asemalla taikka sinne kohtuudella toimitettavissa.

Asetuksen 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua poikkeuslupaa ei ole perusteltua myöntää.

### 3.2 Poikkeuslupa kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen osalta

Rautatievastuuasetuksen 2 artiklan 5 kohdan nojalla jäsenvaltio voi myöntää poikkeuslupan, joka koskee asetuksen soveltamista rautateiden matkustajaliikennepalveluihin kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa liikenteessä. Poikkeuslupa voi koskea joko koko asetusta, lukuun ottamatta 1 jaksossa mainittuja säännöksiä, tai yksittäisiä asetuksessa säädettyjä velvoitteita. Jos jäsenvaltio myöntää poikkeuksen, se on voimassa toistaiseksi.

Suomessa asetuksessa tarkoitettu kaupunki-, esikaupunki- ja alueellinen liikenne rajautuu pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen taajamajunaliikenteeseen (rataosat Helsinki—Kirkkonummi, Helsinki—Karjaa, Helsinki—Vantaankoski, Helsinki—Riihi-

mäki, Helsinki—Lahti). Lisäksi tällaiseksi liikenteeksi voidaan katsoa liikenne rataosalla Riihimäki—Lahti, jossa on nykyään henkilöliikenteessä ainoastaan taajamajunaliikennettä.

Pääkaupunkialueen taajamajunaliikenne poikkeaa luonteeltaan merkittävästi tavanomaisesta kotimaan kaukoliikenteestä. Taajamajunaliikenteessä päivittäiset matkustajamäärät ovat korkeita ja matkat keskimäärin lyhyitä. Yksittäistä tietyltä asemalta toiselle suuntautuvaa matkaa koskevan lipun asemesta taajamajunassa matkustetaan yleensä sarjattai kausilipulla, joka oikeuttaa matkustamaan tietyllä vyöhykellä.

Asian valmistelussa on tuotu esiin, että erityisesti seuraavien säännösten soveltaminen olisi taajamajunaliikenteessä ongelmallista: lipunmyynti- ja varausjärjestelmät (10 artikla), matkalipun hintaan pohjautuva vakiokorvausjärjestelmä (17 artikla), avunanto viivästystapauksessa (18 artikla) sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien avustaminen rautatieasemilla (22—24 artikla).

Asetuksessa tarkoitettua lipunmyynti- ja varausjärjestelmässä peruslähtökohtana on, että lippu ostetaan tiettyyn junaan. Pääkaupunkiseudun taajamajunaliikennealueella on nykyisin käytössä kaksi eri vyöhykkeisiin perustuvaa lippujärjestelmää, YTV-alueen järjestelmä ja VR-vyöhykealuejärjestelmä, joissa molemmissa lippu lunastetaan vyöhykkeittäin määräytyvälle yhteysvälille eikä tiettyyn junaan. Nykyjärjestelmä toimii hyvin eikä järjestelmän peruseriaatteiden muuttamisesta koituisi erityisiä hyötyjä matkustajille. Järjestelmien muuttamisesta aiheutuisi huomattavia kustannuksia lippujärjestelmien ylläpitäjille. Perustelluksi katsotaan sen vuoksi ehdottaa, että asetuksen 10 artiklaa lipunmyynti- ja varausjärjestelmistä ei sovellettaisi taajamajunaliikenteessä.

Asetuksen mukaan matkustajalla on aiheutuneesta vahingosta riippumatta oikeus vakiokorvaukseen viivästyksestä, joka kestää vähintään 60 minuuttia. Korvauksen määrä määräytyy lipun hinnan mukaan siten, että se on viivästystapauksessa enimmillään 50 % lipun hinnasta. Taajamajunaliikenteessä tyypillinen vakiokorvaus olisi yksittäisen matkan hinnan huomioon ottaen siten yleensä muutamien eurojen luokkaa. Laajamittaisessa

viivästystilanteessa korvaushakemuksia voitaisiin tehdä tuhansia, jolloin niistä aiheutuva työmäärä ei olisi mielekkäässä suhteessa matkustajalle vakiokorvauksesta tulevaan hyötyyn. Ottaen huomioon tämä ja se, että matkustajalla on rautatiekuljetuslain 21 §:n nojalla oikeus junavuoron viivästyessä korvaukseen todennettavissa olevasta taloudellisesta vahingosta, kuten jatkohteyden menettämisestä johtuvista kustannuksista, ehdotetaan, että asetuksen 17 artiklaa vakiokorvausjärjestelmästä ei sovellettaisi taajamajunaliikenteessä.

Rautatieyritys on asetuksen mukaan velvollinen tarjoamaan matkustajille ilmaiseksi ateria- ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan yli 60 minuutin viivästystilanteissa, jos ateria- tai virvokkeita on junassa tai asemalla saatavilla tai niitä voidaan kohtuudella toimittaa sinne. Samoin rautatieyritys on tarvittaessa velvollinen järjestämään viivästystapauksissa majoituksen matkustajalle sekä rautatieaseman ja majoituspaikan välisen kuljetuksen. Majoitusvelvollisuus ei taajamajunaliikenteessä käytännössä tule sovellettavaksi. Ilmeistä on myös, että ateria- ja virvoketarjoilua koskevan velvoitteen täyttäminen olisi viivästystilanteessa kohtuudella mahdollista vain hyvin pienen, satunnaisesti valikoituvan matkustajaryhmän osalta. Perusteltuna pidetäänkin siten ehdottaa, että 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan mukaista ateria- ja majoittamisvelvollisuutta ei sovellettaisi taajamajunaliikenteessä.

Asetuksessa velvoitetaan rautatieyritys, aseman haltija, lipunmyyjä ja matkanjärjestäjä yhteistyössä huolehtimaan muun muassa siitä, että vammainen tai liikuntarajoitteinen matkustaja voi nousta tai poistua junasta haluamallaan miehitetyllä asemalla sekä että hän voi käyttää junassa samoja palveluja kuin muut matkustajat. Pääsääntöisesti edellytetään, että apua pyydetään vähintään 48 tuntia ennen avun tarvitsemista ja että vammainen tai liikuntarajoitteinen henkilö saapuu ilmoitettuun paikkaan rautatieyrityksen tai asemanhaltijan asettamaan määräaikaan mennessä.

Auttamisvelvollisuuden toteuttaminen on käytännössä taajamajunaliikenteessä vaikeampaa kuin muussa junaliikenteessä. Käytännön vaikeuksista ja avustamisvelvollisuudesta

aiheutuvista kustannuksista huolimatta esitystä valmisteltaessa on katsottu, että etusijalle on asetettava vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuus käyttää myös taajamajunaliikenteen palveluja. Esityksessä ehdotetaan sen vuoksi, että avunantoa vammaisille ja liikuntarajoitteisille koskevia 22—24 artiklaa olisi noudatettava täysimääräisesti myös taajamajunaliikenteessä eikä poikkeuslupaa myönnettäisi. Esitys on linjassa myös Suomen allekirjoittaman vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan YK:n yleissopimuksen kanssa, jossa edellytetään muun muassa vammaisten henkilöiden yhdenvertaista oikeutta liikkumisvapauteen sekä velvoitetaan sopimuspuolet mahdollistamaan mahdollisimman itsenäinen liikkuminen vammaisille henkilöille.

Edellä mainitun perusteella todetaan yhteenvedona, että taajamajunaliikennettä koskevan poikkeuslupan ehdotetaan koskevan 10 artiklaa lipunmyynti- ja varausjärjestelmistä, 17 artiklaa vakiokorvauksista sekä 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta.

### 3.3 Poikkeuslupa Suomen ja Venäjän välisen liikenteen osalta

Rautatievastuuasetuksen 2 artiklan 6 kohdan nojalla jäsenvaltio voi myöntää poikkeuslupan, jolla osin yhteisön ulkopuolella toteutettavat matkustajaliikennepalvelut rajataan asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Edellytyksenä poissuljennalle on, että merkittävä osa palvelusta, mukaan lukien vähintään yksi aikataulun mukainen asemalla pysähtyminen, tapahtuu yhteisön ulkopuolella. Toisin kuin muut poikkeusluvut, 6 kohdan nojalla myönnettävä poikkeuslupa koskee asetusta kokonaisuudessaan. Poikkeuslupa voidaan myöntää kerralla enintään viideksi vuodeksi, mutta se on uudistettavissa.

Suomen ja Venäjän välinen henkilöjunaliikenne täyttää säännöksessä poikkeuslupan myöntämiseksi asetetut edellytykset. Asetuksen vaatimukset eivät ole kaikilta osin yhteensovitettavissa tässä liikenteessä sovellettavan yhdysliikennesopimusjärjestelyn kanssa. Poikkeuksen tekeminen on toisin sanoen välttämätöntä jo siksi, että asetuksen soveltaminen olisi ristiriidassa yhdysliikenneso-

pimusjärjestelmästä johtuvien Suomen kansainvälisoikeudellisten velvoitteiden kanssa. Lisäksi on huomattava, että venäläinen rautatieyrittäjä OAO RZD vastaa junien operoinnista Venäjän puolella ja kaikki Suomeen tulevien matkustajien liput myydään sen lipunmyyntijärjestelmän kautta. Liikenteessä käytettävät Repin ja Tolstoi –junat ovat venäläistä kalustoa.

Kaikki edellä mainitut seikat huomioon ottaen pidetään välttämättömänä, että viiden vuoden määräaikainen poikkeuslupa olla soveltamatta asetusta koskisi Suomen ja Venäjän välistä henkilöjunaliikennettä. Jo tällä hetkellä vaikuttaa selvältä, että perusteet poikkeusluvan myöntämiselle ovat olemassa myös viiden vuoden kuluttua. Sen vuoksi poikkeusta ei kansallisessa lainsäädännössä ole tarkoituksenmukaista tehdä määräajaksi.

#### 4 Ehdotetut muutokset

Rautatiekuljetuslakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 8 a §, jossa säädettäisiin rautatievastuuasetuksen soveltamisesta Suomessa. Lähtökohtana olisi, että asetusta sovelletaan Suomessa rautatieyrityksen tuottamiin rautatiematkoihin ja –palveluihin.

Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdyshenkilöliikenne rajattaisiin kuitenkin ehdotetun pykälän 2 momentissa asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Rautatievastuuasetusta ei siis miltään osin sovellettaisi Suomen ja Venäjän välisen yhdysliikennesopimusjärjestelyn puitteissa suoritettavaan rautatieliikenteeseen.

Pykälän 3 momentin mukaan tiettyjä asetuksen säännöksiä ei sovellettaisi pääkaupunkiseudun taajamajunaliikenteessä. Taajamajunaliikenteellä tarkoitetaan momentissa sellaista lyhyen matkan henkilöliikennettä, joka yhdistää pääkaupungin keskustaan paitsi esikaupunkialueita myös hallinnoltaan ja palveluiltaan itsenäisiä toiminnallisia keskuksia, kuten kuntakeskuksia. Selvyyden vuoksi momentissa luetellaan ne rataosuudet, joilla harjoitettavan taajamajunaliikenteen voidaan katsoa täyttävän rautatievastuuasetuksen 2 artiklan 5 momentissa säädetyt edellytykset. Käytännössä soveltamisalapoikkeuksen piiriin kuuluu sellainen pääkaupunki-

seudun rautatieliikenne, joka liikennöidään kirjaintunnuksilla.

Luetelluilla rataosuuksilla tapahtuvassa taajamajunaliikenteessä ei sovellettaisi asetuksen 10 artiklaa matkatietojärjestelmistä, vaan lippuja tarjottaisiin jatkossakin nykyisissä, vyöhykkeisiin perustuvissa lippujärjestelmissä. Ehdotettu soveltamisalarajaus koskee myös asetuksen 17 artiklaa matkalipun hinnan korvaamisesta. Pääkaupunkiseudun taajamajunaliikenteen matkustajalla ei siten olisi viivästystapauksessa oikeutta rautatievastuuasetuksessa säädettyyn vakiokorvaukseen, mutta hänellä olisi jatkossakin oikeus korvaukseen viivästykseen johdosta kärsimästään vahingosta rautatiekuljetuslain 21 §:ssä säädettyin edellytyksin. Lisäksi pääkaupunkiseudun taajamajunaliikenteessä ei sovellettaisi rautatievastuuasetuksen 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta.

#### 5 Esityksen vaikutukset

Lähtökohtana on, että rautatievastuuasetusta on sovellettava kokonaisuudessaan myös kotimaisessa rautatieliikenteessä. Tässä esityksessä ehdotetut soveltamisalan rajoitukset merkitsevät yhtäältä rautatieyrityksille ja muille toimijoille asetuksen noudattamisesta aiheutuvien kustannusten alentumista ja toisaalta matkustajien oikeuksien heikentymistä.

Rautatieyrityksille ja muille toimijoille aiheutuvien kustannusten kannalta suurin merkitys on pääkaupunkiseudun taajamajunaliikenteen lipunmyyntijärjestelmää koskevalla poikkeuksella, sillä asetuksessa säädettyyn lipunmyynti- ja lipunvarausjärjestelmään siirtyminen edellyttäisi nykyisten lipunmyyntijärjestelmien täydellistä uudistamista. Matkustajille mittavasta uudistuksesta ei käytännössä juuri olisi hyötyä, koska taajamajunaliikenteen luonteen vuoksi matkustajilla voidaan olettaa vain harvoin olevan tarvetta saada varaus tiettyyn junavuoroon tai tietylle istumapaikalle.

Se, että rautatievastuuasetuksen mukaista vakiokorvausjärjestelmää ei sovellettaisi pääkaupunkiseudun taajamajunaliikenteessä, merkitsisi, että matkustajalla on viivästystilanteessa oikeus korvaukseen ainoastaan to-

della aiheutuneesta vahingosta rautatiekuljetuslain nojalla. Käytännössä yksittäiselle taajamajunan matkustajalle suoritettava vakiokorvaus olisi kuitenkin yleensä hyvin pieni, sillä korvauksen suuruus on viivästyksen pituudesta riippuen 25 tai 50 prosenttia matkalipun hinnasta. VR Osakeyhtiölle korvausvelvollisuudesta voisi laajamittaisessa viivästysilanteessa aiheutua merkittäviä kustannuksia paitsi vakiokorvauksista myös korvausvaatimusten käsittelystä ja korvausten maksamisesta.

Ateria- ja majoittamispalvelun tarjoamisvelvollisuuden poistamisella ei käytännössä arvioida olevan merkittäviä kustannusvaikutuksia VR Osakeyhtiölle. Näin siksi, että asetuksessa säädetty edellytykset ateria- ja majoittamispalvelujen tarjoamiselle täyttyisivät pääkaupunkiseudun taajamajunaliikenteessä käytännössä vain harvoin. Samasta syystä soveltamisalapoikkeuksen vaikutus myös matkustajien asemaan jää vähäiseksi.

## 6 Asian valmistelu

Oikeusministeriö on laatinut yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa 10.3.2009 päivätyn muistion EU:n rautatievastuuasetuksen voimaan tuloon liittyvistä lainsäädäntötoimista, erityisesti siitä, miltä osin Suomen on perusteltua käyttää asetuksen 2 artiklan 4—6 kohdissa jäsenvaltioille myönnettyä oikeutta myöntää poikkeuslupia olla soveltamatta asetuksen säännöksiä kokonaisuudessaan tai osaa asetuksen säännöksiä.

Oikeusministeriö pyysi muistiosta lausuntoa 18 viranomaiselta ja yhteisöltä. Lausunnonantajat yhtyivät pääosin muistiossa esitettyihin kantoihin. Eriäviä näkemyksiä esitettiin kuitenkin laajalti alustavasta esityksestä myöntää poikkeuslupa olla soveltamatta vammaisten ja liikuntarajoitteisten avustamisvelvollisuutta koskevia 22—24 artiklaa taajamajunaliikenteessä. Muistiossa esitetystä poiketen Kuluttajavirasto ja Suomen Kuluttajaliitto ry katsoivat myös, että asetuksen 17 artiklan mukaista vakiokorvausta ei tulisi vähentää rautatiekuljetuslain 21 §:n nojalla maksettavasta korvauksesta. Lausunnoista on laadittu oikeusministeriössä tiivistelmä (Lausuntoja ja selvityksiä 2009:15).

Esitys on valmisteltu oikeusministeriössä. Muistiosta saadun lausuntopalautteen johdosta esityksessä ei ehdoteta poikkeuslupaa olla soveltamatta vammaisten ja liikuntarajoitteisten avustamisvelvollisuutta koskevia säännöksiä taajamajunaliikenteessä. Samoin esitykseen ei sisälly säännöstä, jonka mukaan rautatiekuljetuslain 21 §:n nojalla maksettavasta korvauksesta olisi vähennettävä asetuksen 17 artiklan mukainen vakiokorvaus.

## 7 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 samanaikaisesti rautatievastuuasetuksen kanssa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

**Laki****rautatiekuljetuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään 15 päivänä joulukuuta 2000 annettuun rautatiekuljetuslakiin (1119/2000) uusi 8 a § seuraavasti:

## 8 a §

*Yhteisösäännökset rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista*

Rautatieyrityksen toiminnasta säädetään lisäksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1371/2007 (*rautatievastuuasetus*).

Rautatievastuuasetusta ei sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshälykenteessä.

Rautatievastuuasetuksen 10 artiklaa matkatiejärjestelmistä ja varausjärjestelmistä,

17 artiklaa matkalipun hinnan korvaamisesta sekä 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta ei sovelleta taajamajunaliikenteeseen seuraavilla rataosuuksilla:

- 1) Helsinki—Kirkkonummi;
- 2) Helsinki—Karjaa;
- 3) Helsinki—Vantaankoski;
- 4) Helsinki—Riihimäki;
- 5) Helsinki—Lahti;
- 6) Lahti—Riihimäki.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 .

Helsingissä 26 päivänä kesäkuuta 2009

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Oikeusministeri *Tuija Brax*