

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 10/2004 vp

**Valtioneuvoston kirjelmä Euroopan yhteisöjen
komission tekemistä neljästä ehdotuksesta (kol-
mas rautatiepaketti)**

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 23 päivänä huhtikuuta 2004 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän Euroopan yhteisöjen komission tekemistä neljästä ehdotuksesta (kolmas rautatiepaketti) (U 27/2004 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Hannu Pennanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Antti Leinonen, oikeusministeriö
- päälakimies Rami Metsäpelto, Ratahallintokeskus
- pääjohtaja Henri Kuitunen, VR-Yhtymä
- suunnittelupäällikkö Tapio Peltohaka, Rautatiealan Teknisten Liitto RTL
- pääsihteeri Timo Tanner, Veturimiesten liitto.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Rautateiden niin sanottu kolmas rautatiepaketti sisältää seuraavat ehdotukset:

- 1) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi veturinkuljettajien ja muun junaturvallisuushenkilöstön kelpoisuudesta, KOM(2004) 142 lopullinen,
- 2) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista, KOM(2004) 143 lopullinen,
- 3) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden tavaraliikennepalveluja koskevien sopimusperusteisten laatuvaati-

musten noudattamatta jättämisestä aiheutuvasta korvauksesta, KOM(2004) 144 lopullinen ja

- 4) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön rautateiden kehittämiseksi annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta, KOM(2004) 139 lopullinen.

Ehdotuksilla pyritään rautatieliikenteen kilpailun edelleen avaamiseen ja muutoin rautatieliikennepalvelujen laadun ja rautatieliikenteen sujuvuuden parantamiseen. Ehdotusten keskeisenä tavoitteena on rautatieliikenteen houkuttelevuuden lisääminen suhteessa kilpaileviin liikennemuotoihin kehittämällä rautatieliikennepalvelujen laatua.

Valtioneuvoston kanta

Ehdotus direktiiviksi veturinkuljettajien kelpoisuusvaatimuksista

Suomi pitää kannatettavana, että EU:n jäsenvaltioiden veturinkuljettajien ja muun junaturvallisuushenkilöstön kelpoisuusvaatimukset ja kelpoisuuden saamista koskevat menettelyt yhtenäistetään. Samoin Suomi kannattaa direktiivin vaiheittaista täytäntöönpanoa. Tavoitteena tulee olla rautatiejärjestelmän korkean turvallisuustason säilyttäminen.

Suomi selvittää jatkossa kantansa direktiiviehdotuksen mukaiseen yhteiseen malliin kelpoisuuksien hyväksymiselle, kuten myös ehdotuksen muihin yksittäisiin säännösehdotuksiin.

Ehdotus asetukseksi kansainvälisen henkilöliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista

Suomi katsoo, että on perusteltua pyrkiä selkeyttämään ja parantamaan matkustajien oikeusasemaa rautatieliikenteessä vastaavasti kuin on tehty lentoliikenteessä. Ehdotuksen jatkovalmistelussa tulee ottaa huomioon yhtäältä matkustajien suojan taso lentoliikenteessä sekä toisaalta rautatieliikenteen henkilökuljetuksia koskeva kansainvälinen sääntely ja kuljetusmuodon erityispiirteet. Lisäksi yhteisösääntelyä luotaessa on mahdollisuuksien mukaan vältettävä rautatieyritysten kustannusten merkittävää lisäämistä.

Ehdotus asetukseksi rautateiden tavaraliikenteen laatuvaatimuksista ja korvauksista

Suomen alustavan kannan mukaan ehdotuksen tavoite on lähtökohtaisesti kannatettava. Ehdotuksen jatkovalmistelussa on kuitenkin tarkemmin arvioitava muun muassa ehdotetun sääntelymallin ja sääntelyn yksityiskohtaisuuden tarkoituksenmukaisuutta. Yhteisösääntelyä luotaessa on mahdollisuuksien mukaan vältettävä rautatieyritysten kustannusten merkittävää lisäämistä.

Ehdotus direktiiviksi yhteisön rautateiden kehittämiseksi annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta

Valtioneuvosto on asian käsittelyn kuluessa tämentänyt kantaansa kyseiseen direktiiviehdotukseen. Tämän mukaan Suomen maantieteellisen aseman ja Suomen muista jäsenvaltioista poikkeavan raideleveyden vuoksi Suomessa ei ole EU:n sisäistä kansainvälistä henkilöliikennettä. Tämän johdosta direktiivin muutosehdotuksella ei valtioneuvoston arvion mukaan ole käytännössä vaikutuksia Suomen rautatieliikenteeseen tai alan työllisyyteen eikä se heikennä Suomen mahdollisuuksia turvata riittävät henkilöliikennepalvelut koko maassa.

Suomen rautatielaissa (198/2003) ei ole rajoitettu rataverkolle pääsyä Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välistä kansainvälistä rautatieliikenteen harjoittamista varten rautatielaissa tarkoitetuilta rautatieyrityksiltä tai rautatieyritysten kansainvälisiltä yhteenliittymiltä.

Vaikka Suomi ei pidä kilpailun avaamista ensisijaisena keinona rautatieliikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi, Suomi voi edellä mainituista syistä valtioneuvoston mielestä suhtautua neutraalisti direktiiviehdotukseen, jonka mukaan EU:n sisäinen kansainvälinen henkilöliikenne avattaisiin kilpailulle kabotaasioikeuksineen vuonna 2010

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää valtioneuvoston kantaa tarkoituksenmukaisena ja perusteltuna. Tämän vuoksi valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan seuraavin huomautuksin.

Euroopan komissio on omien selvitystensä pohjalta katsonut, että keskeinen elementti EU:n rautateiden elvyttämisessä on rautatieliikenteen sisämarkkinoiden aikaansaaminen. Tämän päämäärän saavuttamiseksi komissio on antanut kolme ns. rautatiepakettia, joilla on pyritty rau-

tateiden infrastruktuurin tehostamiseen ja toiminnan parantamiseen.

Komissio uskoo, että kilpailun lisääminen antaa rautatieyrityksille kannustimen kehittää toimintaansa tehokkaammaksi, kilpailukykyisemmäksi ja asiakaslähtöisemmäksi. Komissio odottaa markkinoiden avaamisen houkuttelevan rautatiemarkkinoille myös uutta pääomaa ja uusia yrityksiä sekä edistävän asiakkaiden tarpeita vastaavien uusien palveluiden kehittämistä. Valiokunta on lausunnossaan LiVL 17/2002 vp — U 14/2002 vp pitänyt toimia raideliikenteen aseman parantamiseksi ja tehokkuuden lisäämiseksi tarpeellisina ja tärkeinä sekä katsonut, että nämä ovat aiheellisia sekä liikenne- ja elinkeinopoliittisista syistä että ympäristönäkökohdista.

EU:n ensimmäinen rautatiepaketti

Ensimmäisellä rautatiepaketilla avattiin kilpailu jäsenvaltioiden välisessä kansainvälisessä tavaraliikenteessä. Lisäksi paketin säädöksillä luotiin tasapuoliset, syrjimättömät ja avoimet menettelyt erityisesti toimilupien myöntämiselle, ratakapasiteetin jakamiselle, ratamaksujen määrittämiselle sekä turvallisuustodistusten myöntämiselle, jotta yhtä useamman rautatieyrityksen olisi mahdollista toimia tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin jäsenvaltioiden rataverkoilla.

Ensimmäisen rautatiepaketin direktiivit hyväksyttiin helmikuussa 2001, ja Suomessa direktiivit pantiin täytäntöön 15.3.2003 voimaan tulleella rautatielainilla (198/2003).

Tässä yhteydessä antamassaan lausunnossa LiVL 34/1998 vp — U 73/1998 vp valiokunta suhtautui varauksellisesti kilpailun avaamiseen rataverkolla ja katsoi, että rataverkon käyttöoikeuksia laajennettaessa on turvattava koko maan henkilöliikenne. Valiokunta korosti raideliikenteen korkeatasoisia kansallisia turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia yhteisön sisäisiä rautatiemarkkinoita luotaessa.

EU:n toinen rautatiepaketti

Toisella rautatiepaketilla avataan jäsenvaltioiden kansallinen tavaraliikenne kilpailulle vuonna 2007. Muuten paketti painottuu rautatieliikenteen

turvallisuuteen. Sen keskeisenä tavoitteena on rautatieliikenteen turvallisuuden edistäminen ja rautatieturvallisuutta koskevan sääntelyn harmonisointi, rautatieliikenteen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan yhtenäistäminen sekä rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuden edelleen kehittäminen Euroopan laajuisen yhtenäisen rautatiejärjestelmän luomiseksi. Pakettiin sisältyvällä asetuksella perustetaan myös Euroopan rautatievirasto (ERA), jolle annetaan erityisesti rautatieturvallisuuteen ja rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuteen liittyviä valmistelu-, kehittämis- ja yhteensovittamistehtäviä.

Toisen rautatiepaketin direktiivit on pantava kansallisesti täytäntöön kahden vuoden kuluessa niiden voimaantulosta eli kesään 2006 mennessä. Suomessa täytäntöönpano edellyttää uuden turvallisuusviranomaisen perustamisen lisäksi rautatielain (198/2003) laajamittaista muuttamista ja eräitä muita lainsäädännön muutoksia.

Lausunnossaan LiVL 17/2002 vp — U 14/2002 vp valiokunta korosti, että Suomen tulee toimia johdonmukaisesti EU-politiikassaan eri aloilla ja että direktiivin hyväksyminen Suomen osalta edellyttää raideliikenteen kattavan liikenneverkoston säilyttämisen turvaamista sekä liikenneturvallisuudesta huolehtimista. Valiokunta katsoi edelleen, että Suomen tulee myös Euroopan unionin piirissä pyrkiä aktiivisesti ratkaisuihin, jotka turvaavat sekä henkilö- että tavaraliikenteen täysipainoisen tarjonnan koko maassa.

EU:n kolmas rautatiepaketti

Uudella rautatiepaketilla on tarkoitus jatkaa komission syyskuussa 2001 hyväksymän liikennepolitiikan valkoisen kirjan "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika" linjausten pohjalta Euroopan rautateiden elvyttämistä. Uusi paketti on jatkoa toiselle rautatiepaketille. Kolmas rautatiepaketti painottuu lähinnä rautatieliikennepalvelujen laadun ja rautatieliikenteen sujuvuuden parantamiseen. Sen keskeisenä tavoitteena on rautatieliikenteen

houkuttelevuuden lisääminen suhteessa kilpailuviin liikennemuotoihin kehittämällä rautatieliikennepalvelujen laatua.

Ehdotus direktiiviksi veturinkuljettajien kelpoisuusvaatimuksista

Komission ehdotus junahenkilöstön kelpoisuussääntelystä kattaa sekä kansainvälisen että myöhemmässä vaiheessa myös kansallisen liikenteen henkilöstön. Direktiivi tulisi Suomessa sovellettavaksi vuoteen 2015 mennessä. Direktiivin henkilöstövaikutukset koskisivat ensisijaisesti veturinkuljettajia mutta myös muuta junahenkilöstöä. Valiokunta katsoo, että veturinkuljettajien kelpoisuutta koskeva direktiiviehdotus on pääsääntöisesti kannatettava. Valiokunta katsoo kuitenkin, että tulee välttää sitä, että direktiiviehdotuksen menettelyvaatimukset aiheuttaisivat tarpeettomia hallinnollisia lisäkustannuksia.

Ehdotus direktiiviksi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta

Edellä mainitun lisäksi kolmannen rautatiepaketin eräänä tavoitteena on rautatieliikenteen kilpailun edelleen avaaminen. Pakettiin sisältyvässä rautateiden kehittämisdirektiivin 91/440/ETY muutosehdotuksella ehdotetaan EU:n sisäinen kansainvälinen henkilöliikenne avattavaksi kilpailulle (mukaan lukien kabotaasiliikenne). Valiokunta korostaa, että kolmanteen pakettiin ei sisälly kansallisen henkilöliikenteen vapauttaminen kilpailulle, johon valiokunta suhtautuu kielteisesti. Sen sijaan se sisältyy erikseen viireillä olevaan komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatei-

den, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimita [KOM (2000) 107 lopullinen 2000/0212(COD)] eli ns. palvelusopimusasetusehdotukseen, jonka käsittely neuvostossa ei ole edennyt vuoden 2002 jälkeen.

Asiantuntijakuulemisessa VR ilmoitti, että kansainvälisen henkilöliikenteen avaamishdotuksella ei ehdotetussa muodossaan ole vaikutuksia VR:ään, vaikka jäsenvaltion sisäinen kabotaasi sallittaisiinkin. Rautatielain 16 § vastaa jo nykyisellään komission ehdotusta.

Valiokunta toteaa, että Suomi on johdonmukaisesti tukenut pyrkimyksiä elvyttää EU:n rautatieliikenne. Rautateiden kilpailukyvyyn parantaminen tavaraliikenteessä on tärkeää myös ympäristösyistä, koska liikenteen odotetaan kasvavan seuraavan kymmenen vuoden aikana voimakkaasti. Hyvin toimiva rautatieliikenne voisi ottaa kantaakseen nykyistä merkittävämmän osan pääosin maantieliikenteeseen suuntautuvasta kasvusta. Valiokunta korostaa, että ehdotuksella kansainvälisen henkilöliikenteen ja kabotaasiliikenteen vapauttamiseksi ei ole käytännön merkitystä Suomen henkilöliikenteen kannalta. Valiokunta pitää sen vuoksi valtioneuvoston neutraalia suhtautumistapaa direktiiviehdotukseen perusteltuna.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että valiokunta yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 4 päivänä kesäkuuta 2004

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Markku Laukkanen /kesk	Erkki Pulliainen /vihr
vpj.	Matti Kangas /vas	Pertti Salovaara /kesk
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Timo Seppälä /kok
	Leena Harkimo /kok	Harry Wallin /sd
	Saara Karhu /sd	Lasse Virén /kok
	Marjukka Karttunen /kok	Raimo Vistbacka /ps
	Inkeri Kerola /kesk	vjäs. Reijo Paajanen /kok (osittain)
	Risto Kuisma /sd	Lyly Rajala /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.