

Plenum

Onsdag 16.9.2020 kl. 14.01—16.03

4. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av spårtrafiklagen och lagen om transportservice

Regeringens proposition RP 113/2020 rd

Remissdebatt

Talman Anu Vehviläinen: Ärende 4 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatt

15.02 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Euroopan unionin niin sanottu neljäs rautatiepaketti ja kaikki sitä edeltänyt rautatiealan unionilainsäädäntö pantiin kansallisesti täytäntöön vuoden 2019 alusta voimaan tulleeella raideliikennelailla. Nyt sitten sitä ollaan jo muuttamassa, ensisijaisesti siksi, että Euroopan komissio on antanut neljännen rautatiepaketin säädösten nojalla eräitä täytäntöönpanoasetuksia, jotka edellyttävät sitten muutoksia myös kansalliseen lainsäädäntöön.

Rautatieinfran ja rautatiekalustoyksiköiden rekisteröintiä koskevia tehtäviä on siirtymässä kansallisilta rekisteröintiviranomaisilta EU:n rautatievirastolle ensi vuoden aikana. Siksi laissa säädetään, että nämä rekisteröinnit tehtäisiin siis kansallisten rekistereitten sijasta EU-tasolla.

Samalla tehtäisiin eräitä tarkennuksia lupavaatimuksiin, jotka ovat jo käytössä olemassa olevien lakien myötä:

Ensinnäkin esitetään, että turvallisuustodistusta ei edellytettäisi sellaiselta kalustoyksikön liikuttamiselta, joka tapahtuu kalustoyksiköiden siirtämistä varten ja jota varten rataverkolle tai sen osalle pääsy on suljettu ja rataverkon haltija on riittävällä tavalla ohjeistanut kalustoyksikön siirtoa koskevat menettelyt. Tämä ehdotus korvaisi jo voimassa olevassa raideliikennelaissa olevan siirtotyömenettelyn, jonka käytännön toteutuksessa on kuitenkin koettu olevan ongelmia.

Toiseksi: Liikkuvan kaluston vaihtotyöliikennöinti liikennepaikan sisällä, yksityisraiteilla tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä sallittaisiin ilman liikkuvan kaluston lupakirjaa, jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat sopineet alueesta, jolla vaihtotyö tehdään. Tämä tarkennus täydentäisi ja selkiyttäisi nykyistä niin sanottua pienimuotoista kuljettajatoimintaa, joka on jäänyt liikenteen palveluista annetun lain hallituksen perusteluiden varaan. Antamalla nyt asiasta selkeät säännökset halutaan varmistaa, että kaikki toimijat voivat kokea oikeusvarmuutta ja saada

Punkt i protokollet PR 113/2020 rd

selkeät säännökset toiminnan harjoittamista varten. Selkeät vastuut toimijoilla ovat ensiarvoisen tärkeitä myös turvallisuuden varmistamiseksi.

Lopuksi ottaisin esille, että hallituksen esitykseen sisältyy myös säännösmuutos, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi keskeyttää raideliikenteen tai rajoittaa sitä vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa tai jos raideliikennejärjestelmän turvallisuus taikka ihmisen henki tai terveys on uhattuna. Tämä säännöksen muutos on osa sitä kokonaisuutta, jonka avulla jatkossa pyritään varautumaan covid-19-tartuntatautiepidemian kaltaisiin poikkeustilanteisiin normaalin lainsäädännön antamalla valtuuksilla, ilman että jatkossa tarvitsisi turvautua valmiuslain mukaisiin rajoitustoimenpiteisiin. Vastaavanlaisia muutoksia on valmisteilla myös muiden kulkumuotojen osalta liikennealan lakeihin.

15.05 Raimo Piirainen sd: Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia ministerille esittelystä ja näitten tärkeitten kohtien esille nostamisesta.

Ensinnäkin, kun tässä on nyt kysymyksessä tämä raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttaminen, niin tämä turvallisuustodistus on yksi semmoinen aika tärkeä asia. Olen kumminkin näitä vanhan liiton miehiä ja olen ollut silloin VR:llä töissä, kun VR oli ainut operaattori, ja silloin VR hoiti näitä tietenkin raideliikennelainsäädännön niin sanotun rataliikenneohjesäännön mukaan ja siellä oli sitten jokaiselle liikennepaikalle, koska ne ovat omanlaisiaan, omat liikennöintisäännöt ja liikennöintimääräykset. Ja tässä on tietenkin ongelma nyt se, että kun lailla pyritään tuomaan säännöksiä, niin se hankaloittaa tätä tilannetta. Nyt täällä vapautetaan esimerkiksi tämä turvallisuustodistus tämmöisestä pienimuotoisesta liikenteestä, ja sitten vastaavasti pienimuotoisessa vaihtotyössä ei tarvittaisi kuljettajalle lupakirjaa, elikkä hänellä ei silloin ole tutkintoa veturin kuljettamiseen.

Tässä minun mielestäni nyt tällä hetkellä on olemassa liikenneturvallisuusriski, kun ajatellaan, että ilman lupakirjaa toimitaan, ja sitten jos siellä vielä turvalaitteet eivät näissä yksityisen koneissa tai muitten operaattorien koneissa ole paikallaan vetureissa, niin siinä on mahdollisesti turvallisuusriski. Ja nyt kun ajatellaan, että useita operaattoreita on tulossa liikenteeseen — näyttää siltä — niin entistä enemmän pitäisi kiinnittää huomiota raideliikenneturvallisuuteen. Tässä kohtaa minä näen sen ongelman.

Nyt täällä on, kun lausuntoja olen tässä käynyt läpi, esitetty erilaisia muotoja tähän. En käy ajan puutteen takia niitä lukemaan, mutta minä toivon, että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa nämä sitten tässä huomioon, ja tietenkin toivon sitten, että ministerillä on myönteistä ajatusta tälle, että liikenne- ja viestintävaliokunta voi tätä pieneltä osin muuttaa.

Tässä on, niin kuin äsken totesin, mahdollisuus tämmöiseen liikenneturvallisuusriskiin olemassa. Ennen kaikkea siitä täytyy pitää kiinni, että kaikilla toimijoilla on käsitys, millä tavalla toimitaan, mihin saakka saadaan liikkua ja mitä opasteita noudattaa, ja että ymmärretään opasteitten merkitys sitten oikein.

15.08 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille lain esittelystä. Kysymyksessähän on suurilta osin hyvin tekniset muutokset, joilla tehdään muutoksia useampaan eri lakiin ja pyritään selkiyttämään raideliikennettä koskevaa sääntelyä ja tuomaan se ajan tasalle EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla. Kysymys on siis EU:n neljännen rautatiepaketin kansallisesta implementoinnista, jossa uusi raideliikennelaki astui voimaan vuoden 2019 alussa.

Punkt i protokollet PR 113/2020 rd

Eräänä merkittävänä muutoksena tässä esityksessä ehdotetaan, että merisatamaraiteita kohdeltaisiin lainsäädännöllisesti jatkossa markkinasääntelyssä palvelupaikkoina rataverkon haltijan sijasta. Esityksessä ehdotetaan muun muassa kansallista lainsäädäntöä muutettavaksi sen osalta, että rekisteritiedot toimitetaan jatkossa EU-virastolle, joka vastaa rekisterijärjestelmän ylläpidosta, sillä ei tietenkään kansallinen lainsäädäntö voi olla ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa.

Mitä tulee edustaja Piiraisen esille ottamiin liikenneturvallisuusriskeihin, myös nämä asiat me tulemme pieteetillä valiokunnassa käsittelemään. Tästä asiasta on tullut erisuuntaisia lausuntoja, ja nämä toki otetaan kaikki huomioon tässä työskentelyssä. Otamme siis asiaankuuluvasti tämän liikenne- ja viestintävaliokuntaan käsittelyyn ja alamme sitten kuulla välittömästi asiantuntijoita tämän esityksen tiimoilta.

15.10 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kiitos liikenneministerille tuosta esittelystä, se kuvasi hyvin tämän hallituksen esityksen sisältöä. Mutta kuten liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Kymäläinen nosti esille, niin tähän käytännössä on hyvin tekninen esitys ja siinä on teknisiä muutoksia ainoastaan. Se, mitä EU:sta tulee, tässä implementoidaan meille käytäntöön, pannaan direktiivit täytäntöön.

Sitten se, mitä edustaja Piirainen otti esille, tämä raideliikenneturvallisuusasia. Itse myös olen kiinnittänyt samaan asiaan huomiota tässä, kun luin tätä hallituksen esitystä, ja itse toivon, että liikenne- ja viestintävaliokunnassa me asiantuntijoita kuulemme tästä asiasta ja voimme myöskin tehdä niitä tarkennuksia, mikäli tarve vaatii. Se on tärkeä asia. Kuitenkin kaikki liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat ovat kaikille meille tärkeitä. Itse oikeastaan kiinnitän huomiota myöskin tähän, mikä on erityisen tärkeää: kiinnittää huomiota myöskin Venäjältä Suomeen tulevaan raideliikenteeseen, ja jos siellä on useita toimijoita, siihen, että myöskin tämä asia tulee huomioitua näissä. Se on ennen kaikkea myöskin turvallisuustekijä asemilla ja myöskin liikenteessä.

15.11 Raimo Piirainen sd: Puhemies! Minä haluaisin ihan käytännön esimerkillä tuoda esille, mistä tässä on kysymys: Kun ajatellaan, että meillä on kautta aikojen ollut metsäteollisuuden puolella yksityisiä vetureita, jotka ovat toimineet sillä omalla ratapihallaan ja tehneet teollisuuden vaihtotöitä. Heillä on ollut aikoinaan aivan samanlainen koulutus kuin VR:nkin veturinkuljettajilla, tietysti se on vain keskittynyt siihen vaihtotyöhön. Sitten jos he ovat tulleet VR:n operoimalle alueelle, niin kun se on luvanvaraista toimintaa, niissäkin on kumminkin ollut ne turvalaitteet, niin että otetaan huomioon normaali kaupallinen liikenne. Jos tällaisia turvalaitteita nyt tässä vaiheessa ei niissä vetureissa ole yksityisellä tai sillä toisella operaattorilla ja sitten kumminkin mennään sille alueelle, missä normaalia liikennettä on, niin tässä on olemassa vaara, että on mahdollista sitten käydä huonosti. Ennen kaikkea tulisi olla ymmärrys siitä, mitä milläkin käskyllä tai komennolla tarkoitetaan — rautatiekieli on selkiytynyt, mutta sekin on oma kielensä ollut aikoinaan.

Sillä tavalla kannattaa näihin asioihin kyllä kiinnittää nyt sitten huomiota valiokunnassa. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.