

Asia: LVM/2394/03/2017

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys

Yleiset kommentit hallituksen esityksestä

Finrail Oy pitää lakiehdotuksia tarpeellisina ja hyvin perusteltuina.

Ehdotetulla lainsäädännöllä ja siihen liittyvällä yhtiöittämisellä vastataan liikenteen digitaaliseen murrokseen ja parannetaan edellytyksiä tiedon hyödyntämiselle. Liiketalousperusteinen toimintamalli tarjoaa mahdollisuuden hoitaa operatiivista toimintaa tehokkaammin sekä investoida järjestelmiin pitkäjänteisesti siten, että liikenteen laatu koko liikenneketjussa paranee ja kohtaa paremmin asiakkaiden tarpeet. Uudistus toteutuessaan vähentäisi väyläkeskeistä siiloutumista ja edesauttaisi siirtymistä kohti kokonaisvaltaista palvelua, jossa keskitytään asiakaslähtöisten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen.

Uudistus selkeyttää eri toimijoiden roolia luoden nykyistä selkeämmät puitteet mm. tiedon hallinnalle. Rautatieliikenteen osalta uudistus tarjoaisi nykyistä toimivamman mallin kun sekä järjestelmien kehittämistä että niiden käyttöä liikenteenohjauksessa ja -hallinnassa voidaan johtaa yhtenäisesti. Strateginen kumppanuus Liikenneviraston kanssa luo tälle edellytykset.

Yleisperustelut

Liikenteenohjauksen järjestelmiä ja toimintoja kehittämällä, keskittämällä ja yhtenäistämällä sekä hyödyntämällä eri liikennemuotojen osaamista ja yhteistä investointivoimaa voidaan lisätä liikenteenohjauksen toimintavarmuutta ja turvallisuutta. Modernin toimintavarman automaation lisääminen vaikuttaa merkittävästi liikenteen turvallisuuteen. Tätä näkökohtaa voisi ehkä korostaa esityksen perusteluissa vielä enemmän.

Esityksessä painotetaan aivan oikein tarvetta säilyttää tehokas ja toimiva poikkihallinnollinen yhteistyö. Liikenneviraston ja yhtiön kesken solmittava palvelusopimus on uudistuksen käytännön hyötyjen toteutumisen kannalta keskeisessä roolissa. Kuten esityksen perusteluissa todetaan, toimiva sopimus edellyttää yhteisten selkeiden tavoitteiden määrittelyä sopijapuolten kesken. Tähän on nykyisin hyvät edellytykset olemassa ja tähän valmistelutyöhön tulisi ja voidaan nopeasti ryhtyä.

Lakiehdotuksessa on monipuolisesti arvioitu uudistuksen tavoitteita sekä uudistuksen taloudellisia ja toiminnallisia vaikutuksia, ympäristövaikutuksia, henkilöstövaikutuksia, vaikutuksia viranomaistoimintaan sekä laajemmin uudistuksen yhteiskunnallisia vaikutuksia. Vaikutuksia tietoyhteiskuntaan on arvioitu hyvin perusteellisesti ja korostettu oikein tavoitetta tehostaa tiedon avaamista ja sen hyödyntämistä sekä tarvetta lisätä liikenteen automaatiota tietojärjestelmiä ja ohjaustoimintaa kehittämällä.

Lakiehdotukset ovat toimivia ja perusteltuja. Jäljempänä esitämme joitakin pykäläkohtaisia kehittämisehdotuksia lähinnä rautatielain osalta.

Yksityiskohtaiset perustelut

-

Lakiehdotukset

Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi

Lakiehdotuksen viittaus elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:n noudattamisesta kannattaisi mahdollisesti muuttaa niin, että siinä tarkoitettu menettely soveltuu suoraan tähän yhtiöittämisjärjestelyyn lakiin sijoitettavan erityissäännöksen nojalla eikä pelkän analogiaan perustuvan tulkinnan kautta.

Laki aluevalvontalain muuttamisesta

-

Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta

-

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

-

Laki meripelastuslain muuttamisesta

Laki rautatielain muuttamisesta

27 b §

Ratakapasiteettia koskevat järjestelytehtävät liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön toimesta

Lakiehdotuksen 27 b §:ssä annettaisiin pykälässä mainituin edellytyksin liikenteenohjauspalveluja tarjoavalle yhtiölle taikka yhteisölle mahdollisuus mm. jakaa kiireellistä ratakapasiteettia. Ehdotus on varsin perusteltu lainkohdan perusteluissa mainittujen seikkojen mukaisesti.

Pykälää voitaisiin selkeyttää siten, että sen mukaan rataverkon haltija voisi antaa 27 §:ssä tarkoitetun kiireellisen ratakapasiteetin jakamisen ja 27 a §:ssä tarkoitettuja radan kunnossapitotyötä varten tapahtuvaa ratakapasiteetin käyttöä koskevia tehtäviä liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön hoidettavaksi. Tällöin viittaukset vastaisivat tarkkaan lain 27 ja 27 a §:n sisältöä: Lain 27 §:ssä mainitaan ainoastaan kiireellinen ratakapasiteetti ja 27 a §:ssä ratakapasiteetin myöntäminen kunnossapitoa varten. Pykälässä voitaisiin näin tehden suoraan säätää, että liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö voi jakaa kiireellistä ratakapasiteettia ja jättää tältä osin pois viittaus ratakapasiteetin käyttämiseen liittyviin avustaviin ja järjestelytehtäviin. Riittää, että lainkohdassa veloitettaisiin noudattamaan rataverkon haltijan määrittelemiä etusija- ja kiireellisyysperiaatteita ja 2 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta tarkistuttaa rataverkon haltijalla tehty ratkaisu.

Vaihtoehtoisesti pitäisi ehdotetusta pykälästä poistaa viittaukset 27 ja 27 a §:iin ja puhua vain otsikossa tarkoitetuista ratakapasiteettia koskevista järjestelytehtävistä, jotka pitäisivät sisällään paitsi 27 §:ssä tarkoitetut kiireellisen ratakapasiteetin jakamiseen ja 27 a §:ssä tarkoitetun ratakapasiteetin myöntämisen kunnossapitoa varten myös muut rautatielain 4 luvussa mainitut soveltuvat ratakapasiteetin käyttämiseen liittyvät avustavat tehtävät ja järjestelytehtävät.

36 §

Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen

Pykälän 4 momenttiin ehdotettu muutos on tarpeeton, koska lain 2 momentissa jo säädetään Liikenneviraston (rataverkon haltijan) vastuusta liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä. Riittää, että pykälän 4 momentissa säädetään nykyiseen tapaan rataverkon haltijan velvollisuudesta ottaa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään huomioon liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön toiminta.

84 §

Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet

Rautatielain 84 §:n muutoksen perusteluissa todetaan, että pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että myös liikenteenohjauspalveluita tarjoavalla yhtiöllä tai yhteisöllä olisi oikeus käyttää pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja. Ehdotettu muutos on erittäin hyvä ja tekee mahdolliseksi osaltaan liikenteenohjauksen toimintatapojen ja -menetelmien kehittämisen entistä turvallisemmiksi. Muutoksen tarve korostuu, kun muutoksessa tehtäisiin mahdolliseksi liikenteenohjauksen tietojärjestelmien siirtyminen liikenteenohjauspalveluita tuottavan yhtiön hoidettavaksi. Hallituksen esitysluonnoksessa näyttää itse lakitekstiin kuitenkin jääneen voimassa olevan lain säännös. Lain 84 §:n 2 momenttia tulisi siis muuttaa niin, että Liikenne- ja viestintäviraston ja valtion rataverkon haltijan lisäksi liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö saavat käyttää pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja.

Muut rautatielakiin ehdotetut muutokset

Lakiin ehdotettuja muita muutoksia voidaan pitää perusteltuina. Muutokset jäntevöittävät ja yhdenmukaistavat sääntelyä häiriötilanteisiin ja onnettomuuksiin varautumisen osalta. Voimaan tullessaan säännösten vaikutukset tulee ottaa huomioon rataverkon haltijan ja palvelutuottajan välisissä palvelusopimuksissa

Muut esitykseen sisältyvät lakiehdotukset

Muut rautatielakiin ehdotetut muutokset

Lakiin ehdotettuja muita muutoksia voidaan pitää perusteltuina. Muutokset jäntevöittävät ja yhdenmukaistavat sääntelyä häiriötilanteisiin ja onnettomuuksiin varautumisen osalta. Voimaan tullessaan säännösten vaikutukset tulee ottaa huomioon rataverkon haltijan ja palvelutuottajan välisissä palvelusopimuksissa

Muita huomioita ja kommentteja

Muut mahdolliset huomiot

-

Majamäki Johanna
Finrail Oy - Pertti Saarela, toimitusjohtaja