

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi Rautatievirastosta ja Ratahallintokeskuksesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki Rautatievirastosta ja laki Ratahallintokeskuksesta. Euroopan yhteisön lainsäädännön mukaan jäsenvaltioiden on perustettava rautatieturvallisuudesta vastaavat riippumattomat toimielimet, joiden on oltava itsenäisiä suhteessa rataverkon haltijaan ja rautatieliikenteen harjoittajiin.

Esityksessä ehdotetaan, että rautatieturvallisuudesta vastaavaksi viranomaiseksi perustetaan Rautatievirasto-niminen virasto. Viraston tehtävänä olisi rautatiejärjestelmän rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottolupien myöntäminen sekä osajärjestelmien käytön ja ylläpidon vaatimustenmukaisuuden tarkastaminen, yhteentoimivuusvaatimusten noudattamisen valvonta, turvallisuustodistusten myöntäminen rautatieyrityksille ja turvallisuusluvan myöntäminen rataverkon haltijalle sekä näiden toiminnan valvonta, rautatieturvallisuuden edistäminen ja kehittäminen sekä kalustorekisterin pitäminen. Virastolle siirrettiin lisäksi Ratahallintokeskuksen tällä

hetkellä hoitamat liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusasioihin ja rautatiealan koulutukseen liittyvät tehtävät sekä rautateiden joukkoliikenteen matkalippujen tarkastustehtävät. Ratahallintokeskuksen tehtävät painottuisivat nykyistä selkeämmin sen asemaan valtion rataverkon haltijana.

Liikenne- ja viestintäministeriöstä siirrettiin Rautatievirastolle rautatielaissa säädettyt sääntelyelintehtävät sekä ilmoitetun laituksen nimeäminen ja valvonta. Ministeriö vastaisi edelleen rautatiepolitiikasta ja rautatielainsäädännöstä sekä myöntäisi rautatieyritysten toimiluvat.

Rautatievirasto on tarkoitus perustaa vuoden 2006 talousarviossa. Sen toiminta on tarkoitus käynnistää 1 päivänä syyskuuta 2006.

Esitys liittyy valtion talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan 1 päivänä syyskuuta 2006.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1. Johdanto.....	4
2. Nykytila.....	4
2.1. Viranomaiset.....	4
Liikenne- ja viestintäministeriö.....	4
Ratahallintokeskus	5
Onnettomuustutkintakeskus	5
Kilpailuvirasto	5
2.2. Kansainvälinen kehitys	6
Yleistä	6
Ruotsi	6
Tanska	6
Saksa.....	7
Alankomaat.....	7
Yhdistynyt Kuningaskunta.....	7
2.3. Nykytilan arviointi.....	8
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	8
3.1. Tavoitteet	8
3.2. Toteuttamisvaihtoehdot.....	9
3.3. Keskeiset ehdotukset	9
4. Esityksen vaikutukset	10
4.1. Taloudelliset vaikutukset	10
4.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan	11
4.3. Henkilöstövaikutukset	11
4.4. Ympäristövaikutukset	11
4.5. Yhteiskunta- ja liikennepoliittiset vaikutukset.....	11
5. Asian valmistelu.....	12
5.1. Valmisteluvaiheet ja –aineisto.....	12
5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	12
6. Riippuvuus muista esityksistä.....	12
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	13
1. Lakiehdotusten perustelut.....	13
1.1. Laki Rautatievirastosta.....	13
1.2. Laki Ratahallintokeskuksesta.....	14
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	14
3. Voimaantulo.....	14
LAKIEHDOTUKSET	15
Rautatievirastosta.....	15

Ratahallintokeskuksesta 16

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Vuonna 1995 rataverkon haltijaksi perustettu Ratahallintokeskus vastaa rautatieliikenteen turvallisuudesta ja valvoo rautatieliikenteen turvallisuutta valtion rataverkolla ja yksityisraiteilla. Ratahallintokeskuksessa turvallisuusasiat on keskitetty viraston turvallisuusyksikköön, jossa tehtäviä hoitaa 17 virkamiestä.

Euroopan unionissa (EU) on panostettu rautatieliikenteen elvyttämiseen edistämällä sen toimintaedellytyksiä. EU on antanut kolme laajaa niin sanottua rautatiepakettia, joihin sisältyvässä lainsäädännössä on muun muassa avattu rautatieliikennettä vaihteittain kilpailulle ja pyritty teknisten vaatimusten asteittaiseen yhtenäistämiseen. EU:n jäsenvaltioissa on toteutettu merkittäviä rautatiehallinnon rakenteellisia uudistuksia. EU:n niin sanotussa toisessa rautatiepaketissa, joka hyväksyttiin huhtikuussa 2004, on jatkettu rautatieliikenteen toimintaedellytysten kehittämistä. Pakettiin sisältyvässä yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/49/EY (*rautatieturvallisuusedellytykset*) edellytetään, että jäsenvaltiot perustavat rataverkon haltijasta ja rautatieliikenteen harjoittajista riippumattoman ja itsenäisen turvallisuusviranomaisen. Pakettiin sisältyvällä yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/51/EY (*rautateiden kehittämisdirektiivin muutosdirektiivi*) ava-

taan rautateiden tavaraliikenteen kilpailu vuoden 2007 alussa.

Toisen rautatiepaketin täytäntöönpano edellyttää kansallisia toimenpiteitä muun muassa rautatiehallinnon rakenteen muuttamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut ehdotuksen rautatieturvallisuusedellytysten vaatimusten mukaisen uuden rautatieturvallisuudesta vastaavan Rautatieviraston nimisen viraston perustamisesta. Viraston tehtävät painottuisivat rautatieturvallisuuteen, minkä lisäksi virastolla olisi eräitä muita viranomaistehtäviä. Rautatievirasto toimisi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla organisatorisesti, rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan Ratahallintokeskuksesta ja rautatieyrityksistä riippumattomana erillisenä viranomaisena.

2. Nykytila

2.1. Viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on valtioneuvostotasolla vastuu rautatieasioista. Ministeriön toimialaan kuuluu valtioneuvoston ohjesäännön (262/2003) 20 §:n mukaan muun muassa rautatieliikenne. Ministeriö on myös rautatieliikenteen toimilupaviranomainen.

Ministeriö vastaa Ratahallintokeskuksen tulosohjauksesta sekä rautatieinfrastruktuurin ja radanpidon määrärahoista. Ministeriö vastaa myös rautateiden henkilöliikennepalvelujen ostoista valtion talousarvioon varatun määrärahan puitteissa. VR-konsernin omistajaohjaus kuuluu myös ministeriölle.

Voimassa olevan rautatieliikennettä koskevan lainsäädännön mukaiset sääntelyelimen tehtävät on rautatielain (198/2003) 42 §:ssä säädetty liikenne- ja viestintäministeriön hoi-

dettaviksi. Ministeriön on sääntelyelimenä erityisesti varmistettava, että ratamaksu ei ole syrjivä tai muutoin lain vastainen ja että Ratahallintokeskus hoitaa ratakapasiteetin jakamisen laissa säädettyjen vaatimusten edellyttämällä tavalla.

Ministeriö toimii myös rautatielaissa tarkoitettuna oikaisunhakuelimenä, jolta voidaan hakea oikaisua laissa erikseen säädettyihin Ratahallintokeskuksen päätöksiin.

Ratahallintokeskus

Radanpitäjänä ja rautatieviranomaisena toimii VR:n yhtiöittämisen yhteydessä perustettu viranomainen, Ratahallintokeskus. Sen tehtävänä on huolehtia rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä, ratakapasiteetin jakamisesta, rautatieliikenteen turvallisuudesta sekä radanpitoon ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä viranomaistehtävistä. Rautatieviranomaisena Ratahallintokeskus on merkittävä rautatieliikennettä koskevien teknisten normien antaja. Ratahallintokeskus vastaa myös liikenteenohjauksesta ja rautatieliikenteen matkalippujen tarkastuksesta.

Ratahallintokeskus vastaa rautatielain mukaan ratamaksun perusmaksun maksuunpanosta ja perimisestä ja huolehtii rataverolain (605/2003) mukaan rataveron verotuksen toimittamisesta ja valvonnasta.

Rautatieliikennettä koskevassa yhteisön lainsäädännössä asetetaan merkittäviä uusia viranomaistehtäviä rautatieliikennehallinnolle. Vuonna 2001 hyväksytyyn niin sanotun ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanon yhteydessä uudet tehtävät on pääosin osoitettu Ratahallintokeskukselle, joka vastaa myös niin sanotussa yhteentoimivuuslainsäädännössä tarkoitetuista viranomaistehtävistä. Ratahallintokeskus osallistuu Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa neuvoston direktiivissä 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/16/EY (yhteentoimivuusdirektiivit) tarkoitettujen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien valmisteluun ja vastaa teknisten eritelmien kansallisesta täytäntöönpanosta. Virastolla on lisäksi laajaa norminantovaltaa rautatieliikennettä

koskevien teknisten määräysten antamiseen. Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa laissa (561/2002) Ratahallintokeskukselle on säädetty myös muita uusia viranomaistehtäviä. Virasto antaa laissa tarkoitetuille rautatiejärjestelmän muodostaville osajärjestelmille, infrastruktuuri, liikenteen ohjaus- ja hallintalaitteet, liikkuva kalusto, käyttöönottoluvat ja valvoo markkinavalvontaviranomaisena rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten noudattamista. Rautatieliikenteen turvallisuuden liittyvät tehtävät kuuluvat Ratahallintokeskuksessa sen turvallisuusyksikölle.

Uusien kansallisten viranomaistehtävien hoitamisen lisäksi Ratahallintokeskus osallistuu alan jatkuvasti voimistuvaan kansainväliseen yhteistyöhön.

Onnettomuustutkintakeskus

Onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/1985) 5 §:n mukaan oikeusministeriön yhteydessä on onnettomuuksien tutkintaa sekä onnettomuustutkinnan yleistä järjestämistä, suunnittelua ja koulutusta varten Onnettomuustutkintakeskus, joka vastaa muun muassa raideliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien ja raideliikenneonnettomuuden vaaratilanteiden tutkinnasta siten kuin laissa ja onnettomuuksien tutkinnasta annetussa asetuksessa (79/1996) säädetään. Rautatielain 32 §:n mukaan Ratahallintokeskus voi tutkia muut vaaratilanteet ja tapahtumat, jos se on tarpeen rautateiden turvallisuuden edistämiseksi.

Kilpailuvirasto

Kauppa- ja teollisuusministeriön alainen Kilpailuvirasto toimii Kilpailuvirastosta annetun lain (711/1988) mukaisesti yleisenä kilpailuviranomaisena, jonka tehtävänä on terveen ja toimivan taloudellisen kilpailun turvaaminen. Kilpailuvirasto valvoo ja edistää kilpailua myös rautatiemarkkinoilla. Koska rautatieliikenteen kilpailu on avattu vasta hyvin rajallisesti eikä kilpailu avatuilakaan markkinoilla ole käytännössä vielä käynnistynyt, Kilpailuviraston rooli rautatiemarkkinoilla on ollut toistaiseksi vähäinen.

2.2. Kansainvälinen kehitys

Yleistä

Perinteisesti monopoli-asemassa olevilla valtion rautatielaitoksilla on ollut keskeinen asema myös viranomaistehtävien hoitamisessa. Rautatieliikenteen kilpailun avauduttua on useissa jäsenvaltioissa jouduttu järjestämään myös viranomaistehtävät uudelleen. Ratkaisut ovat poikenneet osittain huomattavastikin toisistaan. Eräs keskeinen ratkaisu on ollut infrastruktuurin hallinnan erottaminen liikenteenharjoittamisesta. Ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpano on edellyttänyt edelleen uusia viranomaisratkaisuja. Jäsenvaltiot ovat joutuneet perustamaan alan uutena toimijana sääntelyelimen, jolla on keskeinen rooli tasapuolisten ja objektiivisten kilpailuedellytysten valvojana rautatieliikenteessä. Myös sääntelyelimen tehtävien järjestäminen on hoidettu huomattavasti toisistaan poikkeavilla ratkaisumalleilla eri jäsenvaltioissa.

Seuraavassa kuvataan eräiden EU:n jäsenvaltioiden viranomaisratkaisuja. EU:n jäsenvaltioiden on pantava viimeistään vuonna 2006 täytäntöön toisen rautatiepaketin direktiivit, jolloin kaikissa jäsenvaltioissa on oltava rautatieturvallisuudirektiivissä edellytetty itsenäinen ja riippumaton rautatieturvallisuusviranomainen.

Ruotsi

Ruotsin valtionrautateiden (jäljempänä SJ) organisatoriset muutokset käynnistettiin 1980-luvulla, jolloin aiemmin valtion keskusvirastona toiminut SJ muutettiin liikelaitokseksi. Radanpito siirrettiin SJ:ltä Banverket-nimiselle virastolle vuonna 1988 ja liikenteenohjaus SJ:ltä Banverketiin organisatorisesti kuuluvalla Tågtrafikledningille vuonna 1996. SJ yhtiöitettiin 2001 ja jaettiin kolmeen osaan. Yhtiöittämisvaiheessa muodostettiin kolme uutta yhtiötä, jotka ovat SJ AB, Green Cargo AB ja Swedcarrier AB. SJ:n varallisuus siirrettiin uusille perustetuille yhtiöille, jotka toimivat konsernimuodossa. Yhtiöistä SJ AB harjoittaa henkilöliikennettä ja Green Cargo AB tavaraliikennettä.

Banverket vastaa radanpitotehtävien lisäksi

ratakapasiteetin jakamisesta. Banverket on keskeinen toimija Ruotsin rautatieliikenteessä, ja se huolehtii rautatiealan edistämisestä eräänlaisena alan edunvalvojana.

Ruotsissa on perustettu 1 päivänä heinäkuuta 2004 uusi Järnvägsstyrelsen-niminen rautatieviranomainen, jonka tehtävänä on vastata rautatieliikenteen turvallisuudesta. Lisäksi uusi virasto toimii rautatiealan sääntelyelimenä ja hoitaa ne viranomaistehtävät, joista aikaisemmin huolehtivat samassa yhteydessä lakkautetut Tågtrafikledning ja Järnvägsinspektion.

Tanska

Tanskan valtion omistama rautatieyhtiö DSB perustettiin vuonna 1999. DSB:n monopoli-asema henkilöliikenteessä purettiin vuoden 2000 alussa.

Banestyrelsen on liikenneministeriön hallinnonalalla toimiva kansallinen rautatieviranomainen, joka vastaa eräistä rautateiden viranomaistehtävistä, muun muassa ratakapasiteetin jakamisesta ja radanpidosta. Banestyrelsen perustettiin vuonna 1997 Tanskan valtion rautatielaitoksen organisaatiouudistuksen yhteydessä, ja sen palveluksessa on noin 2 600 työntekijää. Pääosa Banestyrelsenin rahoituksesta tulee budjettirahoituksena. Osan tuloistaan virasto saa ratamaksuista. Banestyrelsenin organisatorista asemaa ollaan parhaillaan muuttamassa itsenäiseksi yritykseksi, jolloin sen viranomaistehtävät siirretään viranomaisorganisaatioille.

Rautatielain voimaantulon yhteydessä heinäkuussa 2003 perustettiin myös liikenneministeriön alainen Trafikstyrelsen. Sille on keskitetty rautatieliikenteen ostoliikenneasiat ja eräitä muita rautatieliikenteen viranomais-tehtäviä. Viraston tehtävänä on varmistaa, että valtion rautatieinvestoinnit tuovat yhteiskunnalle mahdollisimman suuret hyödyt. Se hoitaa rautatieinvestointeja koskevat valmistelu- ja suunnittelutehtävät ja vastaa rautatieliikennettä koskevien päätösten täytäntöönpanosta. Se on toiminut vuodesta 2004 myös rautatieliikenteen turvallisuusviranomaisena.

Sääntelyelimenä toimiva Jernbaneklageavnet perustettiin uudella rautatielaille vuonna 2003. Se muodostuu liikenneministeriön nimittämistä rautatiealan asiantuntijoista, joi-

den puheenjohtajana toimii kokenut tuomari. Se on täysin itsenäinen, vaikka saakin rahoituksensa liikenneministeriöltä.

Rautatiehallinnon viranomaistehtävien uudelleen järjestäminen Tanskassa on edelleen kesken.

Saksa

Saksassa uudistettiin rautateitä ja rautatieliikenteen harjoittamista perusteellisesti Saksan yhdistämisen jälkeen vuonna 1994 yhdistämällä valtiolliset rautatiet Bundesbahn ja Reichsbahn DB AG-nimiseksi yhtiöksi, joka on edelleen kokonaan valtion omistama yhtiö. Yhdistämisen jälkeen siirrettiin yhdistetyjä rautateitä rasittaneet velat Bundeseisenbahnvermögen (BEV)-nimisen viraston vastuulle. DB AG joutuu joka tapauksessa investoimaan huomattavia summia toisaalta rataverkon ja asemien kehittämiseen erityisesti entisen Itä-Saksan alueella sekä toisaalta liikkuvan kaluston uudistamiseen. Todelliseen kilpailutilanteeseen muiden operaattoreiden kanssa DB AG on joutunut alueellisessa henkilöliikenteessä. Lukumääräisesti suuresta kilpailijoiden määrästä huolimatta DB AG:n markkinaosuus rautatieliikenteessä on edelleen varsin korkea (alueellisessa henkilöliikenteessäkin noin 90 %).

Vuonna 1999 toteutettiin infrastruktuurin hallinnon eriyttäminen rautatieliikenteen harjoittamisesta, tosin saman konsernin sisällä. DB AG on nykyään holding-yhtiö, johon kuuluu kolme rautatieoperaattoria ja infrastruktuuriyrittäjä, joka vastaa noin 36 000 kilometrin laajuudesta rataverkosta. Konsernin sisällä pyritään pitämään palomuuria tytäryhtiöiden välillä riippumattomuuden ja läpinäkyvyyden turvaamiseksi. DB AG osti vuonna 2002 maailmanlaajuisen logistiikkayhtiön Stinnes AG:n ja pyrkii laajentamaan yrityskaupan avulla toimintaansa muihin maihin. Alankomaista ja Tanskasta konsernin tavaraliikennettä harjoittava yhtiö DB Cargo on jo hankkinut tytäryhtiökseen Railion Netherlands- ja Railion Denmark-nimiset yhtiöt.

Sääntelyelimenä on Eisenbahnbundesamt (EBA)-niminen viranomaisorganisaatio. EBA toimii oikaisunhakuelimenä erityisesti ratamaksuja ja ratakapasiteetin jakamista koskevista ly-

symyksissä.

Aluehallinnolla on keskeinen asema erityisesti ostoliikennepalvelujen hankkijana ja toisaalta infrastruktuurin rahoittajana alueellisella tasolla.

Alankomaat

Alankomaissa uudistettiin rautatieasioiden organisointia laajalti vuonna 1995. Siinä yhteydessä muun muassa eriytettiin radanpito liikenteen harjoittamisesta. Uudelleenorganisoinnista aiheutuneiden ongelmien johdosta infrastruktuurista, liikenteenohjauksesta ja ratakapasiteetin jakamisesta vastaavat organisaatiot koottiin yhteen uuteen Pro Rail-nimiseen yhtiöön uuden rautatielain säätämisen yhteydessä vuonna 2003. Pro Rail on valtion omistama itsenäinen yhtiö. Se vastaa liikenteenohjauksesta, ratakapasiteetin jakamisesta ja infrastruktuurista. Rahoituksensa se saa budjettirahoituksena ja ratamaksuista.

Rautatieliikenteen turvallisuusasioista vastaa liikenneministeriön osana toimiva turvallisuuselin. Onnettomuustutkinnasta vastaa vuonna 1999 perustettu itsenäinen onnettomuustutkintaelin. Rautatieliikenteen regulaattoritoteuttavat on Alankomaissa organisoitu osaksi kilpailuviranomaista.

Yhdistynyt Kuningaskunta

Yhdistyneen Kuningaskunnan rautatiesektorilla on useita toimijoita rautatiemarkkinoiden laajuuden ja operaattoreiden lukuisuuden vuoksi. Liikenneasioista vastaava ministeriö, Department for Transport, vastaa rautatieliikennepolitiikasta ja rautateiden rahoituksesta.

Strategic Rail Authority (jäljempänä SRA) vastaa hallituksen poliittisten linjausten toteuttamisesta rautatieliikenteessä. SRA on itsenäinen julkinen laitos, jota liikenneministeriö rahoittaa ja jonka johtokunnan ministeriö nimittää. SRA vastaa henkilöliikennepalvelujen järjestämisestä ja ohjaa yksityisen sektorin operaattoreita muun muassa pitkän tähtäimen suunnitelmilla, vastaa rautatiesektorin rahoituksesta, valvoo ja edistää ratakapasiteetin käyttöä ja valvoo merkittäviä investointeja.

Regulaattorin (Rail Regulator) rooli on SRA:n roolia kapea-alaisempi. Vaikka regu-

laattorin nimittää liikenneministeri, se on kuitenkin organisatorisesti ja toiminnallisesti hyvin itsenäinen. Regulaattorin tehtävänä on valvoa rautatieliikennemarkkinoilla määrävän markkina-aseman ja monopoliaseman käyttöä. Regulaattori toimii lisäksi toimilupaviranomaisena ja alan kilpailuviranomaisena. Vuoden 2004 heinäkuussa regulaattori korvattiin muilla säänneltyjä toimialoja vastaavalla neuvottelukunnalla, jossa on enintään yhdeksän jäsentä ja päätoiminen johtava virkamies.

Health and Safety Executive (HSE) on hallituksen poikkihallinnollinen sääntely- ja toimenpaneva viranomaisena. HSE:n Railway Inspectorate on vastuussa rautatieliikenteen turvallisuudesta.

Rail Accident Investigation Branch (RAIB) on äskettäin perustettu, rautatieliikenteen onnettomuustutkinnasta vastaava liikenneministeriön yhteydessä toimiva, viranomaisena.

Network Rail-niminen yhtiö omistaa rataverkon. Yhtiön tehtävänä on vastata rataverkon kunnossapidosta ja kehittää rataverkkoa sekä vastata liikenteenohjauksesta ja kulunvalvonnasta. Yhtiön tulorahoitus muodostuu operaattoreiden maksamista ratamaksuista, muista liiketoiminnan tuotoista, joita ovat kiinteistöjen luovuttamisesta ja vuokraamisesta saadut tulot, sekä SRA:n erilaisista infrastruktuuriin kohdistuvista töistä maksamista korvauksista.

2.3. Nykytilan arviointi

Ratahallintokeskus perustettiin vuonna 1995 radanpitotehtäviä varten. Ratahallintokeskus vastaa lisäksi rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta ja liikenteenohjauksesta sekä toimii rautatieviranomaisena. Ratahallintokeskus huolehtii myös ratamaksun ja rataveron perimisestä sekä matkalippujen tarkastuksesta. Viraston tehtävät ovat kymmenen vuoden aikana lisääntyneet huomattavasti muun muassa jatkuvasti voimistuneen kansainvälisen yhteistyön vuoksi. Viraston henkilöresursseja ei ole kuitenkaan voitu merkittävästi lisätä. Sen henkilöstömäärä on noin 100. Matkalippujen tarkastusta hoitaa lisäksi noin 35 henkilöä. Viraston tehtävät ja asiantuntemus painottuvat radanpitoon.

Rautatiejärjestelmän turvallisuuteen liittyvät tehtävät hoidetaan viraston turvallisuusyksikössä, joka vastaa myös alan markkina-valvonnasta. Yksikön valvontatehtävät kohdistuvat osittain viraston muiden yksiköiden tehtäväalueisiin sen valvoessa myös rataverkon ja siihen kuuluvien laitteiden toimintaa. Valvontatehtävien nykyistä järjestämistä ei voida pitää kaikilta osin tarkoituksenmukaisena ja riittävänä objektiivisena. Turvallisuusvalvonnasta vastaavan viranomaisen toiminta tulisi eriyttää radanpitotehtävistä, jotta valvonta voitaisiin kohdistaa läpinäkyvästi myös radanpitotehtäviin. Turvallisuustehtävien ohjaus liikenne- ja viestintäministeriössä tulisi myös eriyttää väylänpidon ohjauksesta.

Tehtävät, jotka Ratahallintokeskuksesta siirrettäisiin Rautatieviraston hoidettaviksi, liittyvät viraston nykyiseen asemaan rautatieturvallisuudesta vastaavana viranomaisena. Näitä tehtäviä ovat muun muassa rautatiealan tekninen norminanto, liikkuvan kaluston ja ratalaitteiden hyväksyntään liittyvät tehtävät, kalustorekisterin pitäminen, yhteentoimivuusvaatimusten noudataamisen valvonta, turvallisuustodistusten myöntäminen rautatieyrityksille ja rautatieyritysten toiminnan valvonta sekä liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusasioihin ja rautatiealan koulutukseen liittyvät tehtävät.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Tavoitteet

Rautatieliikennettä ovat EU:n jäsenvaltioissa harjoittaneet perinteisesti jäsenvaltioiden omistamat monopoliasemassa olevat rautatieyritykset. Unionissa on vaiheittain avattu rautatieliikennettä kilpailulle. Rautatiemarkkinoiden kilpailulle avaamisen yhteydessä pyritään myös yhtenäistämään rautatiejärjestelmän turvallisuussääntelyä, joka on perinteisesti ollut pääosin kansallista. Kansalliset turvallisuusvaatimukset ovat poikenneet toisistaan, mikä on osaltaan vaikeuttanut Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän kehittämistä. Turvallisuusvaatimusten asteittaisen yhtenäistämisen lisäksi on tarkoitus ottaa käyttöön myös rautatieyritysten yhdenmukaiset turvallisuustodistukset eri jäsenvaltioissa.

Yhtenäiseen Euroopan laajuiseen rautatieturvallisuussäätelyyn liittyy myös turvallisuusasioiden organisatorinen kehittäminen. Rautatieturvallisuudirektiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot perustavat itsenäisen ja riippumattoman kansallisen turvallisuusviranomaisen ja rautatieonnettomuuksien tutkintaelimen. Onnettomuustutkiminta on Suomessa jo järjestetty direktiivin vaatimusten edellyttämällä tavalla. Oikeusministeriön alainen Onnettomuustutkintakeskus toimii direktiivissä tarkoitettuna puolueettomana ja riippumattomana rautatieonnettomuuksien tutkintaelimenä.

Turvallisuussäätelyn yhtenäistämisen ja turvallisuustehtävien uudelleenorganisoinnin lähtökohdista EU:ssa on rautatiejärjestelmän korkean turvallisuustason säilyttäminen ja sen edelleen kehittäminen. Turvallisuutta on tarkoitus kehittää edelleen alan teknisen kehityksen myötä rautatieliikenteen kilpailukyky huomioon ottaen. Alan kaikilla toimijoilla pysytetään jatkossakin vastuu rautatiejärjestelmän turvallisuudesta.

EU:n jäsenvaltioissa on uudistettu rautatiehallintoa vaiheittain ensi vaiheessa eriyttämällä rataverkon hallinta rautatieliikenteen harjoittamisesta. Rautatiehallinnon rakenteellisilla muutoksilla on luotu edellytyksiä rautatieliikenteen kilpailun avaamiselle. Tarkoituksena on ollut taata, että myös muut kuin valtion perinteisesti omistamat rautatieyritykset voisivat päästä tasapuolisiin ehdoin rautatieliikennemarkkinoille.

Suomen on rautatieturvallisuudirektiivin 16 artiklan vaatimusten mukaisesti perustettava rautatiealan turvallisuusviranomainen, jonka on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton erityisesti rautatieyrityksistä ja radanpitäjänä toimivasta Ratahallintokeskuksesta. Nii den toiminnan valvonta rautatiejärjestelmän turvallisuuteen liittyvissä tehtävissä on uuden viranomaisen keskeinen tehtäväalue. Rautatiehallinnon uudelleenjärjestämisellä selkeytetään alan rakenteita siten, että turvallisuustehtävät ja eräät muut viranomais tehtävät keskitetään uudelle turvallisuusviranomaiselle Ratahallintokeskuksen tehtävien painottuessa radanpitoon ja muihin rataverkon hallintaan liittyviin tehtäviin, joita ovat esimerkiksi ratakapasiteetin jakaminen

ja liikenteenohjaus. Rautatiehallinnon uudella rakenteella varaudutaan myös rautateiden tavaraliikenteen kilpailun avaamiseen vuoden 2007 alussa.

3.2. Toteuttamisvaihtoehdot

Rautatieturvallisuudirektiivissä tarkoitettujen turvallisuustehtävien järjestämiseksi on selvitetty eri ratkaisumalleja ottaen huomioon, että turvallisuustehtävät on direktiivin vaatimusten mukaisesti hoidettava itsenäisesti ja riippumattomasti. Toteuttamiskelpoisiksi vaihtoehtoiksi osoittautuivat erillisen viraston perustaminen turvallisuustehtäviä varten tai liikennealan turvallisuustehtävien keskittäminen saman viranomaisen hoidettavaksi. Liikennealan turvallisuustehtävien keskittämisestä yhden viranomaisen hoidettavaksi ei kuitenkaan jatkovalmistelussa pidetty tarkoituksenmukaisena. Se olisi edellyttänyt laajamittaisia muutoksia hallinnonalan turvallisuustehtäviä hoitavien muiden viranomaisten organisaatioissa ja tehtävien järjestämisessä. Toisaalta katsottiin, että eri liikennemuotojen turvallisuustehtävien hoidon keskittämisellä ei saavuteta riittävästi synergiaetuja niiden erilaisen luonteen vuoksi. Tämän johdosta valmistelussa on päädytty ehdottamaan, että rautatiejärjestelmän turvallisuustehtäviä hoitamaan perustetaan erillinen itsenäinen ja riippumaton virasto.

3.3. Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että rautatieturvallisuudirektiivin vaatimusten mukaisesti perustetaan rautatiealan turvallisuusviranomaiseksi Rautatievirasto-niminen virasto. Rautatieviraston tehtävänä olisi direktiivissä edellytetyn mukaisesti rautatiejärjestelmän rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottolupien myöntäminen sekä osajärjestelmien käytön ja ylläpidon vaatimustenmukaisuuden tarkastaminen, yhteentoimivuusvaatimusten noudattamisen valvonta, turvallisuustodistusten myöntäminen rautatieyrityksille ja turvallisuusluvan myöntäminen rataverkon haltijalle sekä näiden toiminnan valvonta, rautatieturvallisuuden edistäminen ja kehittäminen sekä kalustorekisterin pitäminen. Virastolle kuulisivat lisäksi Ratahallintokeskuksen tällä

hetkellä hoitamat rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusasioihin sekä rautatiealan koulutukseen liittyvät tehtävät.

Lisäksi virastolle siirrettäisiin Ratahallintokeskuksen nykyisin hoitama rautateiden joukkoliikenteen matkalippujen tarkastus. Ratahallintokeskuksen tehtävät liittyvät kiinteästi sen asemaan valtion rataverkon haltijana. Rautatievirasto tulee toimimaan rautatie-sektorin yleishallintoviranomaisena, ja siksi rautatieliikenteen matkalippujen tarkastamistehtävät sopivat tehtävän luonteen puolesta paremmin sille kuin radanpitäjänä toimivalle Ratahallintokeskukselle.

Liikenne- ja viestintäministeriöstä siirrettäisiin uudelle rautatieviranomaiselle ne tehtävät, joiden ratkaiseminen ei edellytä poliittista harkintaa eikä valtioneuvostotasolla tapahtuvaa päätöksentekoa Ministeriöstä siirrettäisiin rautatiesektorin viranomaisasioihin liittyvät operatiiviset tehtävät siten, että ministeriö voisi jatkossa myös tältä osin entistä paremmin keskittyä strategisiin kysymyksiin. Rautatieviranomaiselle siirrettäviä tehtäviä olisivat rautatielaisissa säädetyt sääntelyelin-tehtävät ja ilmoitetun laitoksen nimeäminen ja valvonta. Ministeriö vastaisi edelleen rautatiepolitiikasta sekä rautatielainsäädännöstä. Ministeriö myöntäisi lisäksi rautatieyritysten toimiluvat. Ratkaisua selkeyttäisi ministeriön roolia rautatiesektorin ylimpänä viranomaisena.

Rautatiejärjestelmän turvallisuustehtävien hallinnollinen rakenne muuttuu uuden viraston perustamisen yhteydessä nykyisestä mallista oleellisesti. Ratahallintokeskuksen turvallisuusyksikölle nykyisin kuuluvat turvallisuustehtävät siirtyisivät pääosin uudelle virastolle. Ratahallintokeskus vastaisi edelleen rataverkon turvallisuudesta suunnittelusta, rakentamisesta ja käytöstä. Uuden viraston tehtävänä olisi valvoa rautatieliikenteen harjoittajien lisäksi myös Ratahallintokeskuksen toimintaa, mikä olisi kokonaan uusi tehtäväalue. Turvallisuusvalvontaan liittyen viraston tehtävänä olisi turvallisuusluvan myöntäminen Ratahallintokeskukselle.

Uusi virasto vastaisi ehdotuksen mukaan rautatieturvallisuuden liittyvien tehtävien lisäksi myös eräistä muista rautatiealan viranomaistehtävistä. Viraston nimi, Rautatievi-

irasto, kuvaisi kattavasti viraston tehtäväkenttää, johon kuuluisi rautatiealan turvallisuuskysymysten lisäksi toimialaa koskevia yleishallintotehtäviä. Rautatievirasto olisi välittömästi liikenne- ja viestintäministeriön alainen, ja ministeriön tulosohjauksessa oleva virasto, jolla ei olisi piirihallintoa. Sen toiminta rahoitettaisiin pääosin valtion talousarvioon otettavilla määrärahoilla.

Ratahallintokeskus toimisi jatkossakin valtion rataverkon haltijana ja sen tehtävänä olisi huolehtia valtion rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä, rataverkon turvallisuudesta sekä ratakapasiteetin jakamisesta ja liikenteenohjauksesta. Ratahallintokeskuksen tehtävänä olisi edistää toimialansa kehitystä ja jatkossakin huolehtia rautatiejärjestelmän tutkimus-, kehittämis- ja asiantuntijatehtävistä.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Jotta virasto voisi toimia itsenäisesti ja riippumattomana rataverkon haltijasta ja rautatieyrityksistä, sille olisi osoitettava riittävät voimavarat. Ministeriö on valmistellut ehdotuksen viraston henkilöresursseiksi ja toimintamäärärahaksi. Ehdotuksen valmistelussa on otettu huomioon viraston kokonaan uudet tehtävät ja toiminnan luonne. Rautatiejärjestelmän turvallisuustehtävien hallinnollinen rakenne muuttuu nykyisestä mallista oleellisesti uuden viraston perustamisen yhteydessä, mitä kuvaa muun ohella se, että Rautatieviraston yhtenä keskeisenä tehtävänä tulee olemaan nykyisen rautatieviranomaisen, Ratahallintokeskuksen, toiminnan valvonta. Viraston tehtävät painottuvat korostetusti kansainväliseen yhteistyöhön turvallisuusasioissa. Toimialalle perustettu uusi EU-virasto, Euroopan rautatievirasto (ERA), tukeutuu tehtävissään pitkälti kansallisten turvallisuusviranomaisten työpanokseen. ERA vastaa Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän harmonisointiin tähtäävien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien valmistelusta. Osallistuminen näiden teknisten eritelmien valmisteluun vaatii Rautatievirastolta huomattavan työpanoksen samoin kuin komission päätöksinä annettavien teknisten eri-

telmien kansallinen täytäntöönpano. Tehtävien hoitaminen edellyttää alan syvällistä teknistä asiantuntemusta. Vastaavasti Rautatievirastolle siirtyvä kotimainen norminanto ja virastolle siirrettävät valvonta- ja hallintotehtävät vaativat usean henkilötyövuoden työpanoksen.

Rautatieviraston henkilöstömääräksi ehdotetaan 35 henkilötyövuotta, jotta virasto voisi menestyksellisesti hoitaa sille kuuluvat rautatiejärjestelmän turvallisuuteen painottuvat tehtävät. Ratahallintokeskukseen jäävien rataverkon turvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseen arvioidaan riittävän 5–7 henkilötyövuotta. Tehtävien hoitaminen edellyttää turvallisuusasioiden uudelleenorganisointia virastossa.

Rautatieviraston määrärahatarvetta on arvioitu viraston tehtävien, tarvittavien henkilöresurssien ja nykyisen toiminnan perusteella. Viraston toimintamenoiksi arvioidaan vuositasolla noin 4 miljoonaa euroa. Kustannusarvio n lähtökohtana on, että virasto perustetaan pääkaupunkiseudulle. Jos virasto sijoitetaan pääkaupunkiseudun ulkopuolelle, siitä aiheutuu sijaintipaikan mukaan 0,5–2,4 miljoonan euron lisäkustannukset. Matkalippujen tarkastus on otettu viraston menoihin huomioon. Se ei lisää viraston määrärahatarvetta, sillä sen kustannukset peritään täysimääräisinä tilaajina toimivilta Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalta ja VR Osakeyhtiöltä.

Viraston maksullisten suoritteiden tuotoilla ei niiden vähäisen määrän vuoksi olisi oleellista merkitystä. Viraston maksullinen toiminta olisi lähinnä Ratahallintokeskukselta sille siirrettävää vähäistä maksullista toimintaa. Sanottujen tuottojen lisäksi Rautatievirasto perisi jonkin verran rekisterienpidosta kerättäviä maksuja.

4.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Rautatieviraston perustamisen jälkeen rautatiealalla olisi kolme keskeistä viranomaista, liikenne- ja viestintäministeriö alan ylimpänä viranomaisena, Rautatievirasto alan turvallisuudesta vastaavana viranomaisena ja Ratahallintokeskus valtion rataverkon haltijana ja

ratakapasiteetin jakajana. Rautatievirasto vastaisi rautatieturvallisuudirektiivissä tarkoitettua EU:n laajuisen yhtenäisen turvallisuussääntelyn valmisteluun osallistumisesta ja kansallisesta turvallisuussääntelystä. Rautatieviraston keskeisiä yhteistyötahoja ministeriön ja Ratahallintokeskuksen lisäksi olisivat Onnettomuustutkintakeskus rautatieturvallisuuteen liittyvissä tehtävissä ja Kilpailuvirasto sääntelyelintehtävissä. Rautatieviraston olisi lisäksi valvottava niin Ratahallintokeskuksen kuin rautatieliikenteen harjoittajien ja rataurakoitsijoidenkin toimintaa.

4.3. Henkilöstövaikutukset

Rautatievirastoon siirrettäisiin viraston perustamisen yhteydessä Ratahallintokeskuksen turvallisuusyksiköstä 15 virkaa. Samoin matkalippujen tarkastusta hoitavat 35 virkamiestä siirrettäisiin suoraan Rautatievirastosta annetun lain siirtymäsäännösten nojalla Rautatievirastoon.

Rautatieviraston muut virat perustettaisiin uusina virkoina, ja ne pyrittäisiin täyttämään jo ennen viraston toiminnan käynnistämistä, jotta se voisi aloittaa toimintansa mahdollisimman täysipainoisesti. Ratahallintokeskuksen perustettaisiin turvallisuustehtäviä varten viisi uutta virkaa, ja ne täytettäisiin Rautatieviraston perustamisen yhteydessä.

4.4. Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia.

4.5. Yhteiskunta- ja liikennepoliittiset vaikutukset

Rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on Suomessa perinteisesti ollut korkea huolimatta eräistä viime vuosikymmenellä sattuneista vakavista onnettomuuksista. Turvallisuustason säilyttäminen mahdollisimman korkeana jatkossakin ja sen edelleenkehittäminen on rakenteellisten uudistusten lähtökohtana. Toisaalta turvallisuustehtävien eriyttämisellä radanpidon tehtävistä pyritään selkeyttämään viranomaisten välistä tehtävä- ja vastuujakoa. Ratkaisulla varauduttaisiin myös rautatieli-

kenteen kilpailun vaiheittaiseen avaamiseen.

5. Asian valmistelu

5.1. Valmisteluvaiheet ja –aineisto

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti toukokuussa 2003 työryhmän selvittämään rautatieliikennehallinnon kehittämistarpeet sekä toimialan viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyösuhteet sekä viranomaistehtävien mahdolliset uudelleenjärjestämisen tarpeet. Toukokuussa 2004 ministeriölle jättämässään mietinnössä työryhmä ehdotti rautatieturvallisuusdirektiivin vaatimusten täyttämiseksi uuden rautatieviranomaisen perustamista 1 päivästä syyskuuta 2006. Ministeriössä on työryhmän ehdotuksesta järjestetyn kuulemis- ja lausuntokierroksen jälkeen jatkettu viraston perustamisen valmistelua.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti kesäkuussa 2004 työryhmän ehdotuksen saatuaan kaksi selvitysmiestä, joiden tehtävänä oli selvittää perustettavaksi ehdotetun rautatieviranomaisen resurssi- ja määrärahatarpeet. Selvitysmiesten tuli myös selvittää mahdollisuudet siirtää virkoja ja muita resursseja Tiehallinnosta uuteen virastoon. Selvitysmiehet antoivat selvityksensä ministeriölle syyskuussa 2004.

5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Työryhmä kuuli valmistelutyönsä aikana valtiovarainministeriötä, Ratahallintokeskusta, VR-Yhtymä Oy:tä, Merenkululaitosta, Ilmailulaitosta ja muita alan toimijoita sekä keskeisiä henkilöstöjärjestöjä. Työryhmän ehdotuksesta järjestettiin lisäksi kuulemistilaisuuksia edellä mainituille. Lausunnoissa ja kuulemistilaisuuksissa esitetyt huomautukset on mahdollisuuksien mukaan pyritty ottamaan huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

6. Riippuvuus muista esityksistä

Niin sanotun toisen rautatiepaketin täytäntöönpano edellyttää rautatieliikennettä koskevan lainsäädännön laajamittaista muuttamista. Liikenne- ja viestintäministeriössä on tässä tarkoituksessa valmisteilla laki rautatielain muuttamisesta ja laki Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta. Rautatiepaketin täytäntöönpano edellyttää lisäksi muun muassa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) muuttamista. Hallituksen esitys annetaan eduskunnalle viimeistään vuoden 2006 alussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Laki Rautatievirastosta

1 §. Rautatievirasto. Pykälässä säädettäisiin rautateiden turvallisuus- ja hallintotehtäviä varten perustettavasta virastosta. Virasto toimisi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Viraston nimi kuvaisi sen toimialaa ja tehtäväkenttää.

2 §. Rautatieviraston tehtävät. Pykälässä säädettäisiin viraston tehtävistä ainoastaan yleisellä tasolla. Viraston tehtävänä olisi huolehtia yleisestä rautatieturvallisuudesta sekä valvoa turvallisuuden noudattamista rautatieliikenteessä ja radanpidossa. Virasto huolehtisi myös sen toimialaan kuuluvasta kansainvälisestä yhteistyöstä. Viraston tehtävistä säädettäisiin tarkemmin lain nojalla annettavalla viraston hallintoasetuksella. Viraston tehtävät painottuisivat viraston asemaan kansallisena rautatieturvallisuudesta vastaavana viranomaisena sekä toisaalta viraston radanpitoon ja rautatiejärjestelmään liittyviin viranomaistehtäviin.

Rautateiden joukkoliikenteen matkalippujen tarkastuksesta säädetään joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetussa laissa (469/1979). Lakia on tarkoitus muuttaa siten, että oikeus tarkastusmaksun perimiseen joukkoliikenteessä ilman asianmukaista matkalippua matkustavalta henkilöltä voitaisiin myöntää muun ohella rautatieliikenteen turvallisuudesta vastaavalle viranomaiselle. Tällä tarkoitettaisiin Rautatievirastoa. Tarkastusmaksujen periminen on tarkoitus siirtää Ratahallintokeskukselta Rautatievirastolle, koska Ratahallintokeskuksen tehtävät liittyvät kiinteästi viraston asemaan valtion rataverkon haltijana. Rautatievirasto puolestaan toimisi rautatiesektorin yleishallintoviranomaisena, jolle myös rautatieliikenteen matkalippujen tarkastamistehtävät sopivat tehtävien luonteen vuoksi hyvin.

3 §. Asetuksenantovaltuus. Pykälän mukaan tarkemmat säännökset lain täytäntöön-

panosta voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin viraston johtamisesta, asioiden käsittelemisestä ja ratkaisemisesta, viraston tehtävistä, viraston sisäisen hallinnon järjestämisestä sekä asioiden valvonnasta muissa viranomaisissa ja toimituksissa.

4 §. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä syyskuuta 2006. Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, että ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Tällaisia toimia olisivat esimerkiksi viraston päällikkönä toimivan ylijohtajan nimittäminen sekä toimitilojen ja tarvittavien tietojärjestelmien hankkiminen. Lisäksi tarkoitus on, että liikenne- ja viestintäministeriö päättää virkojen siirtämisestä Rautatievirastoon ennen lain voimaantuloa. Esitys liittyy valtion vuoden 2006 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Pykälän 3 momentin mukaan Ratahallintokeskuksessa tai liikenne- ja viestintäministeriössä lain tullessa voimaan vireillä olevat asiat, jotka lain mukaan kuuluvat Rautatieviraston toimivaltaan, siirtyisivät Rautatievirastossa käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi. Myös Rautatievirastolle Ratahallintokeskuksesta siirtyviin tehtäviin liittyvät sopimukset, sitoumukset, oikeudet ja velvoitteet siirtyisivät Rautatievirastolle lain tullessa voimaan.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin henkilöstön siirtymisestä. Ne Ratahallintokeskuksen turvallisuusyksikön virkamiehet, jotka hoitavat Rautatievirastolle siirtyviä tehtäviä, samoin kuin kaikki Ratahallintokeskuksen tarkastusmaksuyksikköön sijoitetut virkamiehet, siirtyisivät Rautatieviraston henkilöstöksi, ja siirtyvän virkasuhteen henkilöstön virat siirtyisivät lain voimaan tullessa Rautatieviraston viroiksi. Virat siirtyisivät suoraan lain nojalla, eikä niiden siirtymiseen tarvittaisi virkamiehen suostumusta. Virkamiesten suostumus virkojen siirtämiseen kuitenkin tarvittaisiin, jos virat siirretään toiselle paik-

kakunnalle.

1.2. Laki Ratahallintokeskuksesta

1 §. Ratahallintokeskus. Pykälässä säädetäisiin Ratahallintokeskuksen hallinnollisesta asemasta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimivana virastona. Pykälä vastaisi tältä osin voimassa olevan lain vastaavaa pykälää. Pykälään ei kuitenkaan otettaisi mainintaa viraston toimimisesta rautatieviranomaisena, jota koskeva asia sisältyisi 2 §:ssä säädettyihin Ratahallintokeskuksen tehtäviin. Rautatieviraston perustamisen myötä merkittävä osa Ratahallintokeskuksen viranomaistehtävistä siirrettäisiin uuden viraston hoidettavaksi. Ratahallintokeskukselle jäävät viranomaistehtävät liittyisivät lähinnä sen asemaan radanpitäjänä, kuten vastuu liikenteenohjauksesta ja ratakapasiteetin jaosta.

2 §. Ratahallintokeskuksen tehtävät. Ratahallintokeskuksen tehtävistä säädetäisiin samalla tavoin kuin voimassa olevan lain vastaavassa pykälässä ainoastaan yleisellä tasolla. Rautatieviraston perustamisen myötä Ratahallintokeskuksen tehtävät kansallisena rautatieviranomaisena siirtyisivät pääosin uudelle viranomaiselle. Ratahallintokeskuksen tehtävät liittyisivät jatkossa erityisesti viraston asemaan valtion rataverkon haltijana. Ratahallintokeskus ei enää toimisi yleisenä rautatieliikenteen turvallisuudesta vastaavana viranomaisena, vaan viraston turvallisuuteen liittyvät tehtävät koskisivat lähinnä sen hallinnassa olevan valtion rataverkon turvallisuutta. Rataverkon haltijana Ratahallintokeskus vastaisi edelleen valtion radanpitoon liittyvästä omaisuudesta. Virasto huolehtisi rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä sekä niistä viranomaistehtävistä, jotka sen hoidettaviksi erikseen säädetään. Virasto huolehtisi rautatiejärjestelmän kehittämisestä toimimalla rautatiejärjestelmän tutkimus-, kehittämis- ja asiantuntijavirastona. Lisäksi virasto huolehtisi tehtäviinsä liittyvästä kansainvälisestä yhteistyöstä.

3 §. Johtokunta. Ratahallintokeskusta on ohjannut ja valvonut johtokunta viraston per-

rustamisesta lähtien. Esityksessä ehdotetaan, että sidosryhmien edustajista koottu johtokunta pysytettäisiin jatkossakin viraston toimintaa ohjaavana ja valvovana elimenä. Johtokunnan asettamisesta, toimikaudesta, kokoonpanosta ja tehtävistä säädetäisiin valtioneuvoston asetuksella.

4 §. Asetuksenantovaltuus. Pykälään otettaisiin tavanomainen asetuksenantovaltuus, jonka nojalla Ratahallintokeskuksen tehtävistä ja sisäisen hallinnon järjestämisestä annettaisiin tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

5 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaisuuteen voimaan samanaikaisesti Rautatievirastosta annettavan lain kanssa 1 päivänä syyskuuta 2006.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Rautatievirastoa koskevan lain 3 §:ään ehdotetaan otettavaksi tavanomainen valtuutussäännös valtuudesta antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä viraston johtamisesta, asioiden käsittelemisestä ja ratkaisemisesta, viraston tehtävistä ja sisäisen hallinnon järjestämisestä sekä asioiden valvonnasta muissa viranomaisissa.

Ratahallintokeskusta koskevan lain 4 §:ssä valtuutettaisiin valtioneuvosto vastaavasti säätämään Ratahallintokeskuksen tehtävistä ja viraston sisäisen hallinnon järjestämisestä. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset Ratahallintokeskuksen johtokunnan asettamisesta, toimikaudesta, kokoonpanosta ja tehtävistä.

3. Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä syyskuuta 2006. Rautatieviraston perustamisen taloudelliset järjestelyt sisältyvät vuoden 2006 talousarvioesitykseen.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**Rautatievirastosta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Rautatievirasto

Rautateiden turvallisuus- ja hallintotehtäviä varten on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva Rautatievirasto.

2 §

Rautatieviraston tehtävät

Rautatieviraston tehtävänä on huolehtia yleisestä rautatieturvallisuudesta, virastolle säädetyistä tai osoitetuista viranomaistehtävistä ja alan kansainvälisestä yhteistyöstä sekä valvoa turvallisuuden noudattamista rautatiejärjestelmässä.

3 §

Asetuksenantovaltuus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset lain täytäntöönpanosta sekä Rautatieviraston johtamisesta, asioiden käsittelemisestä ja ratkaisemisesta, viraston tehtävistä ja sisäisen hallinnon järjestämisestä sekä asioiden valvonnasta muissa viranomaisissa ja toimituksissa.

4 §

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta .
Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Tämän lain tullessa voimaan ne Ratahallintokeskuksessa tai liikenne- ja viestintäministeriössä vireillä olevat asiat, jotka tämän lain tai muun lain mukaan kuuluvat Rautatievirastolle, siirtyvät Rautatieviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi. Vastaavasti siirtyvät Ratahallintokeskukselta tämän lain mukaan Rautatievirastolle siirtyviin tehtäviin liittyvät sopimukset ja muut sitoumukset samoin kuin muut oikeudet ja velvoitteet Rautatievirastolle.

Ratahallintokeskuksessa Rautatievirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä Ratahallintokeskuksen tarkastusmaksuyksikön virkasuhteinen henkilöstö siirtyvät Rautatieviraston henkilöstöksi. Rautatievirastoon siirtyvän virkasuhteisen henkilöstön virat siirtyvät tämän lain voimaan tullessa Rautatieviraston viroiksi. Virkojen siirtymiseen ei tarvita virkamiehen suostumusta paitsi, milloin ne siirtyvät toiselle paikkakunnalle. Siirtyvä henkilöstö säilyttää siirtymähetkellä aiempaan palvelusuhteeseen liittyvät oikeutensa ja velvollisuutensa.

2.

Laki**Ratahallintokeskuksesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Ratahallintokeskus

Ratahallintokeskus on liikenne- ja viestintäministeriön alainen valtion rataverkon haltijana toimiva virasto.

2 §

Ratahallintokeskuksen tehtävät

Ratahallintokeskuksen tehtävänä on huolehtia valtion rataverkon ylläpidosta ja turvallisuudesta, rautatiejärjestelmän kehittämisestä, ratakapasiteetin jakamisesta, alan kansainvälisestä yhteistyöstä sekä virastolle säädettyistä viranomaistehtävistä.

3 §

Johtokunta

Ratahallintokeskuksen toimintaa ohjaa ja valvoo johtokunta, jonka asettamisesta, toi-

mikaudesta, kokoonpanosta ja tehtävistä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

4 §

Asetuksenantovaltuus

Tarkemmat säännökset Ratahallintokeskuksen tehtävistä ja viraston sisäisen hallinnon järjestämisestä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

5 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta

Tällä lailla kumotaan Ratahallintokeskuksesta 7 päivänä maaliskuuta 2003 annettu laki (199/2003).

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 7 päivänä lokakuuta 2005

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*