

## Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta. Esityksen tavoitteena on panna täytäntöön kaksi direktiiviä, joista toinen koskee Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta ja toinen Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta.

Laki koskisi Euroopan laajuiseen rautatiejärjestelmään kuuluvalla valtion rataverkolla käytettäviä väyliä, raiteita ja laitteita sekä sillä liikennöintiin käytettäviä raidekulkuneuvoja samoin kuin järjestelmän käyttöön osallistuvan henkilöstön ammattipätevyyttä sekä työterveys- ja työturvallisuusoloja. Lakia sovellettaisiin myös muulla Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevalla valtion rataverkolla.

Lain soveltamisalaan kuuluvassa rautatiejärjestelmässä sovellettaisiin sellaisia teknisiä tai rautatiejärjestelmän operatiivista käyttöä koskevia vaatimuksia, joiden sisältö määräytyisi yhteisön oikeuden mukaisesti.

Järjestelmään kuuluvia olennaisia vaatimuksia sovellettaisiin rautatiejärjestelmän eri osien suunnittelussa, valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa ja käytössä. Vaatimukset velvoittaisivat sekä hyödykkeiden tuottamiseen osallistuvia että järjestelmän käyttäjiä. Lailla ei olisi taannehtivia vaikutuksia, vaan olennaisten vaatimusten soveltaminen laajenisi vähitellen järjestelmän eri osia uudistettaessa.

Esityksen mukaan Euroopan talousalueella toimivat niin sanotut ilmoitetut laitokset arvioisivat rautatiejärjestelmämarkkinoille saatettavien hyödykkeiden vaatimustenmukaisuutta. Suomessa ilmoitetut laitokset nimeäisi liikenne- ja viestintäministeriö, joka myös valvoisi Suomeen sijoittautuneiden ilmoitettujen laitosten toimintaa.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen.

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....</b>	<b>1</b>
<b>SISÄLLYSLUETTELO.....</b>	<b>2</b>
<b>YLEISPERUSTELUT.....</b>	<b>3</b>
1. Nykytila.....	3
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
Yleistä.....	3
1.2. Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevat direktiivit. 3	3
Direktiivien pääasiallinen sisältö.....	3
Direktiivien täytäntöönpano Suomessa.....	3
1.3. Direktiivien täytäntöönpano Euroopan unionin eräissä jäsenvaltioissa...4	4
Ruotsi.....	4
Tanska.....	4
Saksa.....	4
Ilmoitettujen laitosten nimeäminen muissa jäsenvaltioissa.....	4
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	4
3. Esityksen vaikutukset.....	5
3.1. Taloudelliset vaikutukset.....	5
Rautatiejärjestelmämarkkinat.....	5
Rautatiekuljetusmarkkinat.....	5
3.2. Organisatoriset vaikutukset.....	6
3.3. Rataverkkoon kohdistuvat vaikutukset.....	6
4. Asian valmistelu.....	6
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....</b>	<b>7</b>
1. Lakiehdotuksen perustelut.....	7
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	16
3. Voimaantulo.....	16
4. Säättämisjärjestys.....	16
<b>LAKIEHDOTUS.....</b>	<b>18</b>
<b>Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta.....</b>	<b>18</b>

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Nykytila

#### 1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

##### Yleistä

Rautatiejärjestelmää koskevat tekniset vaatimukset perustuvat nykyisin pääosin Ratahallintokeskuksen antamiin määräyksiin, joita koskeva valtuutus on valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (21/1995, jäljempänä *rataverkkolaki*) 6 §:ssä. Määräykset koskevat rataverkolla tapahtuvaa liikennöintiä, rataa ja sen laitteita, liikkuvaa kalustoa sekä liikkuvan kaluston hyväksymistä ja käyttämistä liikenteeseen.

Ratahallintokeskuksen määräykset ovat sisältönsä lähtökohtaisesti kansallisia, mutta rautatiealan kansainvälisessä yhteistyössä valmisteltuja suosituksia on myös käytetty määräysten valmistelussa hyväksi. Toisaalta rautatiealalla ei ole toistaiseksi ollut yhtenäisiä ylikansallisia teknisiä vaatimuksia, joiden perusteella eri maissa sovelletut järjestelmät olisivat yhdenmukaisia. Rautateiden tekniset järjestelmävaatimukset ovat siten eurooppalaisittain eriytyneitä toisin kuin maantietäi lentoliikenteessä.

#### 1.2. Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevat direktiivit

##### Direktiivien pääasiallinen sisältö

Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimukset perustuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 2001/16/EY (jäljempänä *tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi*) ja neuvoston direktiiviin Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 96/48/EY (jäljempänä *suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi*). Edellinen direktiivi on tullut voimaan 20 päivänä huhtikuuta 2001 ja jälkimmäinen 8 päivänä lokakuuta 1996.

Direktiivit muodostavat kokonaisuuden, jolla

on tarkoitus muodostaa Euroopan laajuiselle rataverkolle, sellaisena kuin siitä on säädetty yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyllä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä 1692/96/EY (jäljempänä *TEN-suuntaviivapäätös*), yhtenäiset tekniset vaatimukset sekä yhtenäinen tekninen arviointimenettely, joka perustuu ilmoitettujen laitosten suorittamiin arviointeihin. Arvioinneille tulee myöntää vastavuoroinen hyväksyntä, ja jäsenvaltioiden tulee valvoa markkinoiden toimivuutta.

##### Direktiivien täytäntöönpano Suomessa

Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin osalta liikenneministeriö on 3 päivänä maaliskuuta 1999 määrännyt Ratahallintokeskuksen direktiivin 20 artiklan mukaiseksi ilmoitetuksi laitokseksi. Muiden artikloiden osalta Suomi on aiemmin katsonut riittäväksi täytäntöönpanoksi sen, että Ratahallintokeskus ottaa huomioon norminannossaan yhteentoimivuusvaatimukset ja antaa direktiivin mukaiset määräykset rataverkkolain 6 §:n nojalla.

Euroopan yhteisöjen komissio (jäljempänä *komissio*) ei ole kuitenkaan pitänyt näitä Suomen täytäntöönpanotoimenpiteitä riittävinä. Komissio on antanut Suomelle 5 päivänä elokuuta 1999 virallisen huomauksen ja 31 päivänä tammikuuta 2000 perustellun lausunnon direktiivin täytäntöönpanon puutteellisuuksista. Komission mukaan Suomi ei ole antanut suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 23 artiklan edellyttämiä lakeja, asetuksia tai hallinnollisia määräyksiä. Tällä perusteella komissio on nostanut kanteen Suomea vastaan Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa 3 päivänä heinäkuuta 2001.

Komission nostettua Suomea vastaan edellä mainitun kanteen liikenne- ja viestintäministeriössä päädyttiin yhteentoimivuusasioita koskevan erillislain valmisteluun. Yhteentoimivuusasiat muodostavat rautatiealalla oman erillisen kokonaisuuden, josta perustuslain

vaatimusten täyttämiseksi on tarpeen säätää lain tasoisella sääntelyllä. Yhteentoimivuussäännökset oli alun perin tarkoitettu sisällyttää rautatielakiin, jolla pannaan kansallisesti täytäntöön Euroopan unionin niin sanottu rautatiepaketti. Rautatielain valmistelua ei kuitenkaan katsottu tarpeelliseksi kiirehtiä yhteentoimivuusdirektiivien täytäntöönpanemisen takia ottaen huomioon, että rautatiepaketin täytäntöönpanemiseksi varattu määräaika päättyy vasta maaliskuussa 2003.

Lailla pantaisiin täytäntöön myös tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi, jonka täytäntöönpanon määräaika päättyi huhtikuussa 2003. Direktiivi vastaa tavoitteiltaan, rakenteeltaan ja sisällöltään suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiiviä. Tämän vuoksi molempien direktiivien täytäntöönpano samalla lailla katsotaan perustelluksi. Direktiivien muutoksetkin voidaan kansallisesti panna täytäntöön yhtä lakia muuttamalla.

### 1.3. Direktiivien täytäntöönpano Euroopan unionin eräissä jäsenvaltioissa

#### Ruotsi

Ruotsissa suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi on pantu täytäntöön erillisillä ja -asetuksella (Lag om järnvägssystem för höghastighetståg, 2000:1336 ja Förordning om järnvägssystem för höghastighetståg, 2000:1339), jotka ovat tulleet voimaan 1 päivänä tammikuuta 2001. Järnvägsinspektionen -niminen virasto vastaa asetuksen nojalla laissa säädetyistä jäsenvaltiolle kuuluvista tehtävistä. Ilmoitetun laitoksen osalta Ruotsissa sovelletaan ilmoitettuja laitoksia koskevaa yleislakia (Lag om teknisk kontroll, 1992:1119). Ruotsissa ei toistaiseksi ole virallista rautatiealan ilmoitettua laitosta.

#### Tanska

Tanskassa suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevat vaatimukset on pantu täytäntöön junaturvallisuudesta ja Banestyrelsen -

nimisestä virastosta annettujen lakien nojalla annetulla tiedonannolla (Bekendtgørelse om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, 181/25.3.1999), joka on tullut voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1999.

Tiedonannon perusteella Jernbanetilsynet -niminen virasto vastaa direktiivin mukaisista jäsenvaltiolle kuuluvista tehtävistä paitsi ilmoitettujen laitosten osalta, joiden nimeämisestä vastaa liikenneministeriö. Myöskään Tanskassa ei toistaiseksi ole virallista rautatiealan ilmoitettua laitosta.

#### Saksa

Saksassa suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän vaatimuksista on säädetty asetuksella (Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems), joka on tullut voimaan 1 päivänä huhtikuuta 1999. Saksassa ilmoitettuna laitoksena toimii rautatieviranomaisen, Eisenbahn-Bundesamt -nimisen viraston teknisistä asioista vastaava osasto, joka toimii yhteentoimivuusasioissa muuhun virastoon nähden itsenäisesti (Eisenbahn-Cert). Osaston päälliköllä on ilmoitetun laitoksen asioissa itsenäinen päätösvalta.

Ilmoitettujen laitosten nimeäminen muissa jäsenvaltioissa

Komissiolle on ilmoitettu toistaiseksi ainoastaan seitsemän suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin mukaista ilmoitettua laitosta. Laitokset ovat sijoittautuneet viiteen eri jäsenvaltioon. Epävirallisten tietojen mukaan Euroopan talousalueella toimintaa on aloittamassa edellisten lisäksi ainakin 14 uutta ilmoitettua laitosta. Osa ilmoitetuista laitoksista on valtion laitoksia, osa toimii yksityisinä yrityksinä kaupallisilla perusteilla.

## 2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on edistää rautatiekuljetusmarkkinoita Suomessa valtion rataverkolla osana Euroopan laajuista

rautatiejärjestelmää. Rautatiejärjestelmän teknistä yhteentoimivuutta edistettäisiin määrittämällä tarkoituksenmukaiset yhtenäiset tekniset vaatimukset järjestelmässä käytettäville osajärjestelmille. Yhtenäisten teknisten vaatimusten tavoitteena on parantaa järjestelmän eri osien yhteentoimivuutta rautatieliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi ja muodostaa kilpailullisemmat tuotemarkkinat nykyisten pitkälti kansallisten markkinoiden tilalle. Yksityiset rautatiet ja yksityisraiteet jäisivät lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Rautatiejärjestelmässä sovellettaisiin yhteentoimivuusdirektiivien mukaisia olennaisia vaatimuksia. Ne annettaisiin valtioneuvoston asetuksella ja Ratahallintokeskuksen päätöksellä. Rautatiejärjestelmässä käytettävien osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden arviointimenettelystä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Arvioinneista vastaisi liikenne- ja viestintäministeriön nimeämä tai Euroopan talousalueen jonkin toisen jäsenmaan nimeämä ilmoitettu laitos. Ilmoitettuna laitoksena voisi toimia julkis- tai yksityisoikeudellinen yhteisö. Arviointimenettely perustuisi yhteentoimivuusdirektiivien asianomaisten liitteiden mukaisiin vaatimuksiin.

Ilmoitetun laitoksen tehtävänä olisi arvioida osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuutta suhteessa olennaisiin vaatimuksiin. Olennaiset vaatimukset määräytyisivät edellä mainitun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti. Olennaisia vaatimuksia tarkennettaisiin yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä, jotka Suomessa pantaisiin täytäntöön Ratahallintokeskuksen päätöksin. Suomen erityisolosuhteet voitaisiin ottaa huomioon joko teknisissä eritelmissä tai yhteentoimivuusdirektiiveissä säädetyt menettelyn mukaisesti Ratahallintokeskuksen päätöksessä.

Vastuu rautatiejärjestelmän toimivuudesta kuuluisi Ratahallintokeskukselle, jonka myöntämä käyttöönottolupa vaadittaisiin osajärjestelmien käytölle valtion rataverkolla. Ratahallintokeskus olisi ehdotuksen mukaan myös markkinavalvonnasta vastaava viranomaisena. Tarkoitus on, että Ratahallintokeskuksen turvallisuusasioista vastaava yksikkö vastaisi lain mukaisista

markkinavalvontatehtävistä.

Lailla säädettäisiin teknisen arvioinnin vaikutuksesta rautatiejärjestelmämarkkinoille saatettavien tuotteiden markkinakelpoisuuteen. Tavoitteena on, että kertaalleen arvioitua tuotetta ei voisi vaatia arvioitavaksi uudelleen ilman perusteltua syytä. Toisekseen olennaisten vaatimusten mukaisten hyödykkeiden kauppaa ei saisi rajoittaa olennaisten vaatimusten vastaisella perusteella.

### 3. Esityksen vaikutukset

#### 3.1. Taloudelliset vaikutukset

##### Rautatiejärjestelmämarkkinat

Esitetyn lain vaikutukset arvioidaan lähivuosina vähäisiksi. Laissa tarkoitetut olennaiset vaatimukset määritetään yksityiskohtaisesti vasta tulevina vuosina, joten Ratahallintokeskus voisi jatkossakin antaa kansallisia teknisiä määräyksiä. Vasta sen jälkeen, kun Euroopan laajuiset yhteentoimivuuden tekniset eritelmät ovat voimassa, voidaan odottaa lisääntyvää kilpailua rautatiejärjestelmämarkkinoilla ja järjestelmässä käytettävien hyödykkeiden yhtenäistymistä.

Euroopan laajuisesti arvioidaan, että yhteentoimivuuden parantaminen aiheuttaa aluksi suurempia kustannuksia kuin siitä on saatavissa hyötyjä. Kun yhteentoimivuusominaisuudet paranevat, myös mahdollisuudet käyttää eri valmistajien hyödykkeitä paranevat. Myös valmistajien tosiasialliset mahdollisuudet toimia Euroopan laajuisilla sisämarkkinoilla paranevat, koska Euroopan talousalueella sovelletaan lähtökohtaisesti samoja teknisiä vaatimuksia.

##### Rautatiekuljetusmarkkinat

Rautatiejärjestelmässä käytettävien osajärjestelmien yhteentoimivuus vaikuttaa merkittävästi rautatieyritysten mahdollisuuksiin kilpailla kansainvälisessä liikenteessä. Euroopan talousalueeseen kuuluvien maiden rautatiejärjestelmät ovat pitkään olleet kansallisesti eriytyneitä, ja eri maissa on sovellettu erilaisia teknisiä vaatimuksia. Raideleveys on jäsenmaissa pääsääntöisesti sama, mutta

rautatiekuljetusten tehokkuuteen vaikuttavat myös monet muut tekniset seikat. Tämän vuoksi yhteentoimivuuden operatiivisten hyötyjen odotetaan ylittävän yhteentoimivuudesta aiheutuvat muutoskustannukset.

Suomen osalta suhteellisen pienen läntisen yhdysliikenteen vuoksi (3 % koko tavaraliikenteestä) yhteentoimivuuden operatiivisten etujen arvioidaan jäävän vähäisiksi. Suomen kannalta on merkityksellistä, että merkittävä osa sen rautatiejärjestelmästä säilyttää tekniset ominaispiirteensä (mm. raideleveys), eikä mitään erityisiä investointeja tarvitse yhteentoimivuusvaatimusten vuoksi tehdä. Myös yhdysliikenne Venäjän kanssa säilyy teknisesti muuttumattomana.

### **3.2. Organisaatoriset vaikutukset**

Esitys antaisi mahdollisuuden ulkoistaa osan Ratahallintokeskuksen suorittamasta teknisen arvioinnin virkатыöstä. Ilmoitetut laitokset suorittaisivat osan Ratahallintokeskuksen nykyisestä teknisestä arviointitoiminnasta. Ratahallintokeskukselle jäisivät edelleen sille rataverkkolaissa säädettyt velvollisuudet vastata kansallisesti teknisestä arviointitoiminnasta, hyväksynnästä ja valvonnasta.

Lain mukaan voitaisiin nimetä useampia ilmoitettuja laitoksia. Kaupallisten yritysten toimintamahdollisuudet määräytyisivät arviointien kysynnän mukaan. Kysyntä

riippuisi Ratahallintokeskuksen, rautatieyritysten ja muiden asianosaisten arviointitilausten mukaan, mutta ainakin toiminnan alkuvaiheessa kysynnän odotetaan olevan vähäistä.

### **3.3. Rataverkkoon kohdistuvat vaikutukset**

Yhteentoimivuusdirektiivit eivät välittömästi vaikuta valtion rataverkon laajuuteen. Ratahallintokeskuksen mahdollisuudet tehostaa radanpitoa kuitenkin paranevat, jos rautatiejärjestelmämarkkinat tehostuvat odotetulla tavalla. Välillinen rahoitusvaikutus on myös Euroopan unionin TEN-verkon investointituella, jonka saamisen yhtenä edellytyksenä on yhteentoimivuusvaatimusten noudattaminen.

## **4. Asian valmistelu**

Esitys on valmisteltu virkатыönä liikenne- ja viestintäministeriössä ja Ratahallintokeskuksessa. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunto oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, Ratahallintokeskukselta, Kilpailuvirastolta, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto r.y:ltä, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry:ltä sekä VR-Yhtymä Oy:ltä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Lain tarkoitus ja soveltamisala.* Pykälän 1 momentissa todettaisiin lain yleiset tavoitteet. Lain tarkoituksena on edistää Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän teknistä yhteentoimivuutta määrittämällä järjestelmää varten tarkoituksenmukaiset yleiset tekniset vaatimukset. Euroopan laajuisesti yhtenäisten teknisten vaatimusten tavoitteena on parantaa järjestelmän eri osien yhteentoimivuutta ja muodostaa kilpailullisemmat järjestelmämarkkinat määrittämällä järjestelmän yleiset perusteet ja yksityiskohtaiset tekniset vaatimukset järjestelmän eri osien yhteensopivuudelle.

Sen jälkeen, kun tekniset vaatimukset on määritetty, Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä voitaisiin käyttää ainoastaan sellaisia järjestelmän osia, jotka toimivat keskenään moitteettomasti. Kyseiset rautatiejärjestelmän osat eivät tarpeettomasti eroaisi toisistaan erilaisten kansallisten erityisvaatimusten mukaan, vaan järjestelmän eri osat olisivat lähtökohtaisesti käytettävissä Euroopan laajuisesti niiltä osin, joissa yhteentoimivuus on toteutettavissa kohtuullisin kustannuksin.

Lain tavoitteet vaikuttaisivat välillisesti rautatiekuljetusmarkkinoihin yhtäältä tehostamalla rautatiejärjestelmämarkkinoita ja toisaalta parantamalla kansainvälisen rautatieliikenteen operatiivista toimintaa. Kun järjestelmän tekniset vaatimukset olisivat yhdenmukaisia, rautatieyritykset ja rataverkon haltijat voisivat hankkia tekniset järjestelmänsä Euroopan laajuisilta markkinoilta, jotka eivät olisi kansallisesti eriytyneitä. Eri järjestelmien yhteensovittamiskustannukset voisivat siten alentua merkittävästi, eivätkä ostajat olisi sitoutuneita yhden tai harvan toimittajan omiin tekniisiin osajärjestelmiin.

Toisekseen erityisesti kansainvälisessä liikenteessä järjestelmän yhteentoimivuuden parantuminen vähentäisi merkittävästi eri maiden välisen liikenteen rajoitteita, koska yhtenäiset tekniset järjestelmät nopeuttaisivat ja joustavoittaisivat rajaliikennettä. Suomen osalta tämä peruste ei kuitenkaan ole kovin merkittävä, koska Suomen maantieteellinen asema ja eri raideleveys muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien maiden välillä

1....1..5.

rajoittaa läntisen rautatieliikenteen laajentumismahdollisuuksia huomattavasti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain soveltamisalasta. Lakia sovellettaisiin Suomessa valtion rataverkolla, joka kuuluu Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmään. Suomessa tämä koskee käytännössä kaikkia valtion päärajoja. Lakia sovellettaisiin 3 momentin mukaisesti yhteentoimivuusdirektiivien vaatimuksista poiketen myös muilla valtion rataverkon rataosilla, joten laki koskisi kokonaisuudessaan valtion rataverkkoa.

Vaikka valtion rataverkko ei kuulu kokonaisuudessaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmään, on laissa esitettyjen olennaisten vaatimusten soveltaminen koko valtion rataverkkoon kuitenkin perusteltua. Kansallisesta teknisestä sääntelystä johtuen valtion rataverkko ja sitä käyttävät raidekulkuneuvot muodostavat yhden teknisen kokonaisuuden, johon voidaan soveltaa kaikilta osin Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän olennaisia vaatimuksia.

Lakia sovellettaisiin vain uusiin, markkinoille saatettuihin laitteisiin, joita käytettäisiin valtion rataverkolla. Nyt käytössä olevan valtion rataverkon ja sillä liikennöivien raidekulkuneuvojen tekniset vaatimukset eivät muuttuisi, koska lakia ei sovellettaisi taannehtivasti. Lakia voitaisiin kuitenkin tällaisessakin tapauksessa soveltaa lain 15 §:n nojalla rautatiejärjestelmän operatiiviseen käyttöön sekä parantamiseen ja uudistamiseen, jos yhteisön oikeus sitä edellyttäisi.

Koska lain soveltamisala rajoittuu valtion rataverkkoon, lakia ei sovellettaisi valtion rataverkkoon liitetyillä yksityisraiteilla, yksityisillä rautateilla tai museorautateilla, eikä myöskään missään muussa raide liikennemuodossa, kuten metrolienteessä. Valtion rataverkon museoliikenne jäisi lain soveltamisalan ulkopuolelle samalla tavalla kuin muutkin nyt käytössä olevan rautatiejärjestelmän osat.

Yksityisraiteiden haltijat sekä metro- ja raitiovaunuliikenteen harjoittajat voisivat hyötyä lain vaikutuksista kuitenkin välillisesti, jos yhteentoimivuusvaatimukset tehostavat järjestelmämarkkinoiden toimintaa. Yksityisraiteilla käytettävät

osajärjestelmät ovat käytännössä samanlaisia kuin valtion rataverkolla, joten muutokset olisivat yleensä samanlaisia kuin valtion rataverkolla. Metro- ja raitiovaunuliikenteessä käytettävät järjestelmät ovat pitkälti samanlaisia kuin rautateillä. Tämän vuoksi rautatiejärjestelmämarkkinoiden tehostuminen heijastuisi myös näille markkinoille.

2 §. *Määritelmät.* Tavanomaisella rautatiejärjestelmällä tarkoitettaisiin TEN-suuntaviivapäätöksen 10 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja tavanomaisen rataverkon väyliä, raiteita ja laitteita sekä liikennöinnissä käytettäviä raidekulkuneuvoja sellaisina kuin ne on määritelty raideliikennevastaullaissa (113/1999). Tavanomaisen rautatiejärjestelmän määritelmä olisi siten sidottu Euroopan laajuisen liikenneverkon rataosuuksiin, niin sanottuun rautateiden TEN-verkkoon, joka käytännössä kattaa kaikki pääradat Suomessa.

Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän määritelmä olisi vastaavasti sidottu TEN-suuntaviivapäätöksessä tarkoitettuun suurten nopeuksien rataverkon väyliin, raiteisiin ja laitteisiin sekä liikennöinnissä käytettäviin raidekulkuneuvoihin. Suomessa ei ole toistaiseksi TEN-suuntaviivapäätöksessä tarkoitettuja suurten nopeuksien ratoja. Päätöksen muuttaminen on kuitenkin tältä osin valmisteilla, jonka jälkeen osa valtion rataverkosta saattaisi kuulua teknisten ominaisuuksien perusteella suurten nopeuksien rautatiejärjestelmään.

Euroopan laajuisella rautatiejärjestelmällä tarkoitettaisiin tavanomaisen ja suurten nopeuksien rataverkon muodostamaa kokonaisuutta. Lain soveltamisen kannalta on kuitenkin huomioitava, että 1 §:n 3 momentin nojalla myös muut valtion rataverkon osat rinnastettaisiin tavanomaiseen rautatiejärjestelmään, mutta käsitteellisesti ne eivät ole Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osia.

Perusparametrilla ja yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä tarkoitettaisiin Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä sovellettavia, komission päätöksiin tai suosituksiin perustuvia vaatimuksia, jotka perustuvat joko tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 5 ja 6 artiklaan tai suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän

1....1..5.

yhteentoimivuusdirektiivin 5 ja 6 artiklaan.

Perusparametrit ovat yhteentoimivuuden teknisten eritelmien valmistelussa välivaihe. Komissio antaa ne joko suosituksina tai päätöksinä. Kun komissio antaa perusparametreja koskevat yhteentoimivuuden tekniset eritelmät, ne annetaan päätöksinä, jotka sisältävät myös valmistelussa sovelletut perusparametrit.

Olenlaisella vaatimuksella tarkoitettaisiin valtioneuvoston asetuksella annettavia soveltamisalan mukaan joko tavanomaisen rautatiejärjestelmän

yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tai suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän liitteessä III määritettyjä vaatimuksia. Olenlaisiin vaatimuksiin kuuluisivat myös perusparametrit ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmät.

Yhteentoimivuusdirektiivien liitteiden III, perusparametrien ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien vaatimukset muodostaisivat siten olennaiset vaatimukset sellaisina kuin ne ovat Suomessa voimassa.

Osajärjestelmällä tarkoitettaisiin tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II määritettyjä toiminnallisia tai rakenteellisia osajärjestelmiä. Määritelmä vastaisi tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 2 artiklan c kohdan ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 2 artiklan c kohdan määritelmää.

Yhteentoimivuuden osatekijällä tarkoitettaisiin osajärjestelmässä olevaa tai siihen tarkoitettua perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, joista Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus riippuu. Määritelmä vastaisi tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 2 artiklan d kohdan ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 2 artiklan d kohdan määritelmää.

EY-tarkastusvakuutuksella, EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksella ja EY-käyttösoveltuvuusvakuutuksella tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiiveissä säädettyjä vakuutuksia olennaisten vaatimusten noudattamisesta. EY-

tarkastusvakuutus koskisi osajärjestelmiä, ja sen antaisi se, joka hankkii osajärjestelmän käyttöönsä (*hankintayksikkö*) tai tämän Euroopan talousalueelle sijoittautunut edustaja.

EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutus ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus koskisi yhteentoimivuuden osatekijöitä, ja sen antaisi osatekijän valmistaja tai tämän Euroopan talousalueelle sijoittautunut edustaja. Vakuutusten antamisen edellytyksistä ja käytöstä säädettäisiin tai määrättäisiin 4 §:n nojalla.

Ilmoitetusta laitoksesta on yhteentoimivuusdirektiiveissä säädetty direktiivien 20 artiklassa. Määritelmän mukainen ilmoitettu laitos tarkoittaisi jokaista Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän ilmoitettua laitosta, joka nimetään molempia direktiivejä varten erikseen. Suomessa ilmoitettu laitos nimettäisiin 7 §:n nojalla.

EY-tarkastuksella tarkoitettaisiin osajärjestelmien arviointimenettelyä, jonka perusteista säädettäisiin 8 §:n 1 momentissa.

3 §. *Olennaiset vaatimukset, perusparametrit ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmät.*

Olennaisten vaatimusten perusteet on määrätty tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III ja vastaavasti suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän

yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III. Vaatimukset koskevat turvallisuutta, luotettavuutta ja käyttökuntoa, terveyttä, ympäristönsuojelua ja teknistä yhteensopivuutta. Olennaisista vaatimuksista säädettäisiin pykälän 1 momentin nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Asetus perustuisi direktiivien liitteissä säädettyihin vaatimuksiin.

Ratahallintokeskus valtuutettaisiin pykälän 2 momentissa panemaan perusparametrit ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmät kansallisesti täytäntöön päätöksellään. Päätökset perustuisivat komission antamiin päätöksiin ja suosituksiin, jotka sisältävät Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä sovellettavia perusparametreja ja yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä.

Komissio on toistaiseksi antanut yhden perusparametripäätöksen (komission päätös direktiivin 96/48/EY liitteen II 3 kohdassa ERTMS:n ominaisuuksiksi nimitetyistä Euroopan laajuisen suurten nopeuksien

1....1..5.

rautatiejärjestelmän ohjaus- ja hallinta- sekä merkinanto-osajärjestelmän

perusparametreista, 2001/260/EY) ja yhden perusparametrisuosituksen (komission suositus direktiivin 96/48/EY 5 artiklan 3 kohdan b alakohdassa mainituista Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän perusparametreista, K(2001) 745).

Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien valmistelu on edennyt niin pitkälle, että kuuden eritelmän kokonaisuuden odotetaan tulevan voimaan vuoden 2002 aikana. Tavanomaisen rataverkon osalta tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivissä on säädetty eritelmäryhmät, joista ensimmäisten arvioidaan tulevan voimaan vuonna 2004.

Ratahallintokeskus ei kuitenkaan kaikissa tapauksissa välttämättä pane komission suosituksia ja päätöksiä täytäntöön sellaisinaan, vaan se voi ottaa huomioon ne poikkeusperusteet, joista säädetään tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 7 artiklassa ja vastaavasti suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän

yhteentoimivuusdirektiivin 7 artiklassa. Jäsenvaltiot oikeutetaan poikkeamaan artikloissa säädetyn perustein teknisten eritelmien vaatimuksista. Tavanomaisen ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän osalta nämä poikkeusperusteet ovat erilaiset.

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän osalta poikkeusperusteita on kuusi: 1) yhteentoimivuuden teknisten eritelmien antamishetkellä pitkälle edennyt hanke, 2) radan uudistamista ja parantamista koskeva hanke, jossa ulottuma, raideleveys, raideväli tai sähköjännite ei ole yhteensopiva yhteentoimivuuden teknisten eritelmien kanssa, 3) uuden radan rakentaminen tai nykyisen radan parantaminen tilanteessa, jossa rataverkko on muusta yhteisön rataverkosta erillinen tai meren eristämä, 4) nykyisen radan uudistaminen, laajentaminen tai parantaminen tilanteessa, jossa yhteentoimivuuden tekniset eritelmät vaarantaisivat hankkeen taloudellisen elinkelpoisuuden ja/tai jäsenvaltion rautatiejärjestelmän yhtenäisyyden, 5) radan nopea ennalleensaattaminen onnettomuuden tai luonnonkatastrofin vuoksi edellyttää poikkeamista yhteentoimivuuden teknisistä

eritelmistä ja 6) vaunujen lähtö- tai määräpaikka on kolmannessa maassa, ja käytettävä raideleveys poikkeaa yhteisöalueen pääasiallisesta raideleveydestä. Kaikista näistä poikkeamista on ilmoitettava komissiolle. Komissiolla on 2, 4 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa oikeus päättää poikkeamien soveltamisesta. Päätös tehdään sääntelymenettelyssä, josta määrätään menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä annetun neuvoston päätöksen (1999/468/EY) 5 artiklassa. Kuitenkaan 2 kohdan mukaiset ulottumaa ja raideleveyttä koskevat poikkeamat eivät kuulu komission päätösvallan piiriin. Tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin mukainen sääntelykomitea voi kuitenkin tutkia kaikki poikkeusilmoitukset. Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmässä poikkeusperusteita on neljä: 1) yhteentoimivuuden teknisten eritelmien julkaisuhetkellä pitkälle edennyt hanke, 2) nykyisen radan parantaminen suuria nopeuksia varten tilanteessa, jossa ulottuma, raideleveys tai raideväli poikkeaa yhteisön alueella pääasiallisesti sovellettavista ja kyseinen verkon osa ei ole suoraan yhteydessä muihin suurten nopeuksien ratoihin, 3) uuden radan rakentaminen tai nykyisen parantaminen tilanteessa, joka on muusta yhteisön alueesta meren eristämä ja 4) yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltaminen vaarantaisi radan parantamisen taloudellisen elinkelpoisuuden. Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmässä kaikista poikkeusperusteista on ilmoitettava komissiolle, mutta 4 kohdan tapauksessa komissiolle on oikeus päättää poikkeusperusteiden soveltamisesta. Komission päätös tehdään edellä tarkoitetussa sääntelymenettelyssä. Komissiolle annettavat ilmoitukset on perusteltava. Suomen kannalta ensisijaisena tavoitteena on sisällyttää kaikki poikkeusperusteet yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin, jolloin direktiivissä säädettyjä poikkeusperusteita ei tarvitsisi soveltaa. Säädetty poikkeusperusteet ovat Suomelle toissijaisia, mutta ne takaavat Suomelle mahdollisuuden säilyttää ne rataverkon ominaispiirteet, jotka poikkeavat yhteisön pääasiallisesta raideleveydestä ja ulottumasta.

1....1...5.

Tavanomaisen rataverkon osalta voidaan soveltaa myös Venäjän yhdysliikenteessä käytettävän nykyisen vaunuston teknisiä vaatimuksia sellaisinaan.

Ratahallintokeskuksen päätösten olisi sisällytettävä tiedot Suomessa sovellettavista poikkeusperusteista. Lisäksi päätöksessä olisi ilmoitettava, millaisia erityisvaatimuksia muualla Euroopan talousalueella sovelletaan, koska Ratahallintokeskuksen päätökset ovat Suomessa toimivien ilmoitettujen laitosten soveltamaa oikeutta.

Pykälän 1 momentin nojalla annettava valtioneuvoston asetus voi sisältää lain soveltamisalan mukaisesti Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän käyttöön osallistuvan henkilöstön ammattipätevyysvaatimuksia ja vaatimuksia, jotka koskevat työterveys- ja työturvallisuusoloja. Pykälän 2 momentin mukaan perusparametreihin ja yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin mahdollisesti sisältyvät näitä asioita koskevat vaatimukset pannaan Suomessa kuitenkin täytäntöön siten kuin niistä muutoin säädetään tai määrätään asianomaisessa lainsäädännössä. Olennaisia vaatimuksia olisi 3 momentin nojalla noudatettava aina suunnittelusta käyttöönottoon asti, mutta myös aina osajärjestelmiä ja yhteentoimivuuden osatekijöitä Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä käytettäessä.

4 §. *Osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden vaativuudenmukaisuuden arviointi.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden arvioinnin perusteista. Arviointi suoritettaisiin 3 §:ssä säädettyjen vaatimusten mukaisesti, joihin kuuluisivat yhteentoimivuusdirektiivien liitteissä III määrätty olennaiset vaatimukset, perusparametrit ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmät. Yhteentoimivuuden osatekijän osalta arvioinnissa olisi otettava huomioon myös muut yhteisön oikeuden nojalla asetetut tekniset vaatimukset. Yhteisön oikeuden mukaisella teknisellä vaatimuksella tarkoitettaisiin eurooppalaisia eritelmiä. Tällaisia olisivat neuvoston direktiivin 93/38/ETY 1 artiklan 8—12 kohdissa tarkoitettut yhteiset tekniset eritelmät, eurooppalaiset tekniset hyväksynnät tai eurooppalaisia standardeja

vastaavat kansalliset standardit. Jos mainittuja teknisiä vaatimuksia ei ole pantu Suomessa täytäntöön, näitä vaatimuksia ei olisi tarkoitettu Suomessa täytäntöön pantaviksi myöskään 1 momentin nojalla.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvosto antamaan tarkemmat säännökset asetuksella EY-tarkastusvakuutuksesta sekä EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksesta ja EY-käyttösoveltuvuusvakuutuksesta sekä näiden vakuutusten antamista koskevista edellytyksistä ja menettelystä. Ratahallintokeskuksen päätöksellä määrättäisiin kuitenkin EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen ja EY-käyttösoveltuvuusvakuutuksen käytöstä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti.

Yhteisön oikeuden mukaan EY-tarkastusvakuutuksen antaminen edellyttää ilmoitetun laitoksen antamaa osajärjestelmän vaatimuksenmukaisuustodistusta. Tällaisen todistuksen antamisesta säädettäisiin lain 8 §:ssä. Vastaava todistus yhteentoimivuuden osatekijää varten olisi tarkastustodistus, jonka antamisesta säädettäisiin myös lain 8 §:ssä.

5 §. *Osajärjestelmän käyttöönottolupa.* Osajärjestelmien käyttöön ottaminen valtion rataverkolla edellyttäisi 1 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen myöntämää käyttöönottolupaa. Käyttöönottolupa tarvittaisiin osajärjestelmää ensimmäistä kertaa käyttöön otettaessa, mutta myös merkittävään osajärjestelmän parantamiseen ja uudistamisen jälkeiseen käyttöön ottamiseen. Parantaminen ja uudistaminen määriteltäisiin Ratahallintokeskuksen 3 §:n 2 momentin nojalla antamalla päätöksellä ja käyttöönottolupaa koskevalla tulkintakäytännöllä. Vaikka parantaminen tai uudistaminen ei olisi merkittävää, niistä olisi kuitenkin ilmoitettava Ratahallintokeskukselle. Tämän mukaisesti hankintayksikkö voisi joka tapauksessa saada Ratahallintokeskukselta kannanoton, tulisiko käyttöönottolupavaatimusta kyseisessä tapauksessa soveltaa.

Ratahallintokeskuksen olisi myönnettävä käyttöönottolupa sellaisille osajärjestelmille, jotka täyttävät olennaiset vaatimukset. Käyttöönottolupa voitaisiin myöntää määräaikaisena, koska yhteentoimivuutta

1....1..5.

koskeva yhteisön oikeus voi edellyttää jäsenvaltiolta osajärjestelmien määräajoin suoritettavaa valvontaa. Ratahallintokeskus voisi asettaa käyttöönottoluvassa sellaisia vaatimuksia, rajoituksia tai ehtoja, jotka varmistavat olennaisten vaatimusten noudattamisen. Toisaalta Ratahallintokeskuksen käyttöönottoluvan myöntämisen edellytykset tai lupaehdot eivät saisi olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa. Tarkoituksena on rajata Ratahallintokeskuksen harkintavalta yhteisön oikeuden mukaiseksi.

6 §. *Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuus sekä vaatimuksenmukaisuusolettama.* Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamisesta säädettäisiin 1 momentissa. Jos osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä ei täytä olennaisia vaatimuksia, sitä ei saisi saattaa Euroopan laajuisille rautatiejärjestelmämarkkinoille eikä käyttää Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä. Kielto ei koskisi sellaisia osajärjestelmiä tai yhteentoimivuuden osatekijöitä, joita markkinoitaisiin muuhun kuin lain soveltamisalaan kuuluvaan rautatiejärjestelmään.

Markkinoiden rajoittamiskiellon tarkoituksena on turvata olennaisten vaatimusten mukaisten osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden saattaminen markkinoille ilman kilpailuoikeudelliselta kannalta perusteettomia rajoituksia. Markkinoiden rajoittamista koskeva kielto koskisi vain rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta johtuvia perusteita, joten muussa laissa säädettyjä, esimerkiksi turvallisuutta koskevia mahdollisia rajoituksia sovellettaisiin sellaisenaan. Myös Ratahallintokeskuksen päätöksellä annettuja teknisiä määräyksiä ja niiden mukaisia vaatimuksia voitaisiin soveltaa sellaisenaan, koska yhteisön oikeuden mukaan Ratahallintokeskuksen päätöksellä voidaan täydentää ja soveltaa niitä olennaisia vaatimuksia, joista ei ole annettu yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös EY-tarkastusvakuutuksen, EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen tai EY-käyttösoveltuvuusvakuutuksen antamasta vaatimuksenmukaisuusolettamasta. Jos osajärjestelmällä tai yhteentoimivuuden

osatekijällä on kyseinen vakuutus, osajärjestelmää tai yhteentoimivuuden osatekijää olisi pidettävä olennaisten vaatimusten mukaisena, jos arvioinnissa on otettu huomioon lain 3 §:n 2 momentin nojalla annetut Ratahallintokeskuksen päätökset.

Ratahallintokeskuksen päätöksessä otettaisiin huomioon se, missä osajärjestelmää ja yhteentoimivuuden osatekijää aiotaan käyttää. Esimerkiksi Suomen osalta vaatimukset saattavat eräiltä osin poiketa muissa maissa sovellettavista erityisvaatimuksista. Jos osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän arvioinnissa on otettu huomioon Suomessa sovellettavat yhteentoimivuuden tekniset eritelvät yhteentoimivuusdirektiivien 7 artiklan mukaisine poikkeuksineen, 2 momentti ei rajoittaisi muussa valtiossa tehdyn arvioinnin vastavuoroista hyväksyntää Suomessa.

Ratahallintokeskuksen päätöksessä annettaisiin määräykset myös niitä osajärjestelmiä ja yhteentoimivuuden osatekijöitä varten, jotka on tarkoitettu saattaa markkinoille muualla kuin Suomessa. Ratahallintokeskuksen päätöksiä voitaisiin siten käyttää vaatimuksenmukaisuuden arvioinnissa myös muiden Euroopan talousalueella sovellettavien teknisten erityisvaatimusten arvioinneissa, jotka Suomessa toimiva ilmoitettu laitos suorittaa.

Vaatimuksenmukaisuusolettama olisi kumottavissa, jos olennaisten vaatimusten vastaisuus olisi näytettävissä toteen. Käytännössä markkinavalvonnasta vastaava viranomaisena olisi velvollinen osoittamaan sen, että osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä ei vastaa olennaisia vaatimuksia.

7 §. *Ilmoitetun laitoksen nimeäminen.* Pykälän 1 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö nimeäisi hakemuksesta yhteentoimivuusdirektiivien 20 artiklassa tarkoitettuja ilmoitettuja laitoksia Suomessa määräajaksi tai toistaiseksi. Hakijalta edellytettäisiin 1 momentissa mainittujen vaatimusten täyttymistä.

Hakijana voisi olla suomalainen julkisoikeudellinen yhteisö tai yksityisoikeudellinen yhteisö. Jotta laitoksen toimintaa voitaisiin tehokkaasti valvoa, edellytettäisiin laitoksen olevan suomalainen oikeushenkilö. Lisäksi laitokselta edellytettäisiin riippumattomuutta

1....1..5.

rautatiejärjestelmämarkkinoista.

Laitoksella tulisi olla vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely. Muu vastaava järjestely voitaisiin osoittaa esimerkiksi toiminnan laajuuteen suhteutettuna vastaavalla varallisuudella kuin mitä vastuuvakuutuksen tulisi kattaa. Momentissa säädettäisiin myös hakijalta vaadittavista toiminnallisista vaatimuksista laitoksen tehtävien suorittamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan se, että laitos toimisi jonkin markkinoilla toimivan yhteisön osana, ei sinänsä poista hakijan riippumattomuutta, jos asianomainen yksikkö myös tosiasiallisesti muodostaisi oman erillisen ja tunnustettavissa olevan osan oikeushenkilöstä. Näiden lisäedellytysten täytyessä myös Ratahallintokeskus voisi toimia ilmoitettuna laitoksena.

Tarkemmat säännökset ilmoitetulle laitokselle asetettavista vaatimuksista annettaisiin valtioneuvoston asetuksella, jolla tarkennettaisiin yhteentoimivuusdirektiivien liitteissä VII määrättyjä ilmoitettuja laitosta koskevia vaatimuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi asettaa laitoksen nimeämiseksi laitoksen toimintaa koskevia rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistettaisiin, että laitokselle kuuluvat tehtävät hoidetaan hyvin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ilmoittaisi yhteentoimivuusdirektiivien nojalla komissiolle ja muille jäsenvaltioille ilmoitetun laitoksen nimeämisestä. Komissio antaa ilmoituksen perusteella ilmoitetulle laitokselle tunnusnumeron erityisessä ilmoitusmenettelyssä. Ilmoituksen perusteella myös komissio arvioi ilmoitetun laitoksen kelpoisuuden suorittaa sille määrättyt tehtävät. Komission eriävä mielipide laitoksen nimeämisedellytyksistä voisi tosin johtaa lain 10 §:n soveltamiseen.

Ilmoitetut laitokset nimettäisiin erikseen tavanomaista ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää varten. Toisaalta sama ilmoitettu laitos voisi hoitaa myös molempien direktiivien mukaisia tehtäviä, kunhan ilmoitettu laitos täyttää molempien direktiivien liitteissä VII säädetyt vaatimukset.

Ilmoitettu laitos voisi hoitaa vain osaa yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvista tehtävistä ja siten esimerkiksi erikoistua vain tiettyjen arviointitehtävien hoitamiseen. Toiminnan kannalta on

merkityksellistä se, että liikenne- ja viestintäministeriön nimeäminen kattaa ilmoitetun laitoksen harjoittaman toiminnan ja että ministeriö on ilmoittanut nämä tehtävät komissiolle.

8 §. *Ilmoitetun laitoksen tehtävät.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen osajärjestelmälle tehtävästä EY-tarkastuksesta. EY-tarkastukseen sovellettavasta menettelystä ja

vaatimuksenmukaisuustodistuksen antamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella yhteentoimivuusdirektiivien liitteiden V ja VI mukaisesti. Käytännössä arvioinnin sisältö määräytyisi valtioneuvoston asetuksella annettavien olennaisten vaatimusten, perusparametrien ja erityisesti yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden tai käyttösoveltuuden arvioinnista. Arviointimenettelystä ja tarkastustodistuksen antamisesta annettaisiin tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella yhteentoimivuusdirektiivien liitteen IV mukaisesti. Käytännössä arvioinnin sisältö määräytyisi valtioneuvoston asetuksella annettavien olennaisten vaatimusten, perusparametrien ja erityisesti yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti.

Pykälän 3 momentin mukaan ilmoitettu laitos voisi teettää osan tehtävistään alihankkijalla. Laitoksen oikeus käyttää alihankkijaa koskisi yksittäistapauksessa vain arvioinnin osatoimenpiteitä. Tarkoituksena on antaa laitokselle mahdollisuus täydentää osaamistaan joillakin arvioinnin osa-alueilla, mutta laitos ei saisi tällä perusteella ulkoistaa kokonaisarviointia alihankkijan suoritettavaksi.

Ilmoitettu laitos vastaisi aina alihankkijansa tekemistä toimenpiteistä. Alihankkijan käytöllä ei voitaisi sivuuttaa laissa säädettyjä taikka sen nojalla säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia, vaan alihankkijan tulisi täyttää kaikki ne vaatimukset, joita laitokselta itseltäänkin vaadittaisiin erityisesti 7 ja 8 §n nojalla. Alihankintana tehdyn toimenpiteen perusteella annettuun vaatimuksenmukaisuustodistukseen ja tarkastustodistukseen voisi hakea oikaisua laitoksen antamasta päätöksestä siten kuin 13

1....1..5.

§:ssä säädetään.

9 §. *Hyvän hallinnon vaatimukset.* Pykälässä viitattaisiin ilmoitettuun laitokseen sovellettavista hallintomenettelyä koskevista laeista. Ilmoitetuksi laitokseksi voitaisiin määrätä valtionhallinnon ulkopuolinen yhteisö. Hyvän hallinnon takeiden turvaamiseksi ja ottaen lisäksi huomioon perustuslain 124 §:n säännökset laissa olisi tämän vuoksi säädettävä ilmoitetun laitoksen velvollisuudesta noudattaa momentissa mainittuja lakeja. Kielilain vaatimuksista olisi voitava poiketa vaatimuksenmukaisuustodistuksessa ja tarkastustodistuksessa käytettävän kielen osalta, koska yhteentoimivuusdirektiivien mukaan näiden asiakirjojen kielenä on arvioinnin perustana olevissa asiakirjoissa käytetty kieli.

Ottaen huomioon, että myös yksityisoikeudelliset ilmoitetut laitokset hoitavat yhteentoimivuuksissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan julkista hallintotehtävää, laitoksessa arviointeja tekevät ja niistä vastaavat henkilöt olisi syytä saattaa rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin. Tämän vuoksi pykälään esitetään otettavaksi asiaa koskeva säännös.

10 §. *Ilmoitetun laitoksen valvonta ja nimeämisen peruuttaminen.* Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä olisi pykälän 1 momentin nojalla valvoa ilmoitettujen laitosten toimintaa. Tätä tarkoitusta varten ministeriö oikeutettaisiin saamaan salassapitosäännösten estämättä tarpeelliset tiedot laitoksen hallinnosta, taloudesta, henkilökunnan teknisestä pätevyydestä sekä suoritetuista arvioinneista. Laitoksen olisi myös itse toimitettava ministeriölle tietoja, joilla voi olla vaikutusta laitoksena toimimisen edellytyksiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin menettelystä, jonka perusteella liikenne- ja viestintäministeriö voisi peruuttaa laitosta koskevan nimeämisen. Peruuttamisen edellytykset sitoisivat harkintavallan yhteentoimivuusdirektiivien liitteissä VII määrättyihin ilmoitetun laitoksen vähimmäisvaatimuksiin sekä lain ja yhteentoimivuusdirektiivien vaatimuksiin. Jos laitos ei täyttäisi sille määrättyjen tehtävien osalta mainittuja vaatimuksia, ministeriö olisi oikeutettu peruuttamaan ilmoitetusta laitoksesta antamansa nimeämisen. Nimeäminen voitaisiin

peruuttaa kokonaan tai määrääjäksi.

11 §. *Markkinavalvonta*. Ehdotuksen mukaan Ratahallintokeskus vastaisi Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten noudattamisen valvonnasta. Tarkoitus on, että viraston turvallisuusasioista vastaava yksikkö määrättäisiin vastaamaan markkinavalvontatehtävistä (*markkinavalvontaviranomainen*). Yksikkö vastaa muutoinkin valtion rataverkkoa koskevien teknisten vaatimusten ja rautatieliikenteen turvallisuuden valvonnasta. Tarkemmat säännökset markkinavalvontaviranomaisen tehtävien järjestämisestä annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Markkinavalvontaviranomaisen valvonta kohdistuisi rautatiejärjestelmämarkkinoille saatettavien osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden arviointiin momentissa yksilöidyissä tilanteissa. Markkinavalvontaviranomaisella olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada 1 momentissa mainituilta tahoilta tietoja valvontatehtävänsä suorittamiseksi.

Markkinavalvontaviranomaisella olisi 2 momentin nojalla oikeus puuttua lain soveltamisalaan kuuluihin rautatiejärjestelmämarkkinoihin, jos se havaitsee momentissa yksilöityjä epäasianmukaisuuksia markkinoilla. Markkinavalvontaviranomaisen tulisi selvittää epäillyt vaatimustenmukaisuuden vastaisuudet tai muut epäasiallisuudet rautatiejärjestelmämarkkinoilla hallintomenettelyä koskevien säännösten mukaisesti. Jos 2 momentissa säädettävät edellytykset täytyisivät, markkinavalvontaviranomaisen olisi vaadittava pykälän 1 momentissa tarkoitettua asia-nosaista tai muuta tahoa toimenpiteisiin osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän saattamiseksi lain vaatimusten mukaisiksi.

Markkinavalvontaviranomaisen olisi ryhdyttävä itse toimenpiteisiin, jos vaatimustenmukaisuuden vastaisuus vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta tai on muutoin olennainen.

Markkinavalvontaviranomainen voisi rajoittaa tai kieltää osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän käytön tai poistaa sellaisen markkinoilta. Viraston tulisi yhteentoimivuusdirektiivien mukaan

1....1..5.

ilmoittaa 2 momentin mukaisista toimenpiteistä komissiolle. Ilmoituksen perusteella komissio voi arvioida toimenpiteiden asianmukaisuuden ja aloittaa yhteentoimivuusdirektiiveissä säädetyt komiteamenettelyt.

Markkinavalvontaviranomaisella olisi 3 momentin nojalla oikeus antaa 2 momentissa esitetyn veloitteen tai kiellon noudattamisen tehosteeksi uhkasakko, teettämishukka tai keskeyttämishukka siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään. Markkinavalvontaviranomaisella tulisi olla riittävä toimivalta puuttua rautatiejärjestelmämarkkinoilla mahdollisesti ilmeneviin epäasianmukaisuuksiin, minkä vuoksi momentin mukaisia pakkokeinoja on pidettävä perusteltuina.

12 §. *Rangaistussäännös*. Olennaisten vaatimusten noudattaminen on keskeistä rautatieliikenteen turvallisuuden takaamiseksi sekä rautatiejärjestelmämarkkinoiden asianmukaiseksi järjestämiseksi. Tämän vuoksi lain 12 §:ssä säädettäisiin tiettyjen lain säännösten tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastainen toiminta rangaistavaksi. Pykälässä kuvattaisiin teon tunnusmerkistö.

Yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisena pidettäisiin sellaisten osajärjestelmien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden, jotka eivät vastaa olennaisia vaatimuksia, lain vastaista markkinointia, kaupan pitämistä, myymistä tai muuta luovuttamista tai käyttöön ottamista, parantamista, uudistamista tai käyttämistä. Tunnusmerkistö ei kattaisi olennaisten vaatimusten vastaista osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän suunnittelua tai valmistamista, koska vasta suunnitellun tai valmistetun tuotteen käyttötarkoitus määrää, tulisiko lakia ylipäänsä soveltaa.

Suunnittelu- ja valmistusvaiheessa olisi kuitenkin sovellettava lain edellyttämällä tavalla olennaisia vaatimuksia, jos osajärjestelmää tai yhteentoimivuuden osatekijää aiotaan käyttää Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä. Teon tunnusmerkistö täytyisi vasta, kun osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä saatettaisiin markkinoille tai muutoin toimittaisiin käytettäväksi tunnusmerkistössä tarkoitetuilla tavoilla Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä.

Tunnusmerkistössä viitattaisiin eräisiin lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vastaisiin menettelyihin. Lain osalta viittaukset koskisivat 3 §:n 3 momentin mukaista olennaisten vaatimusten soveltamista koko valmistusketjuun suunnittelusta käyttöönottoon ja käyttöön, 5 §:n 1 momentissa osajärjestelmän käyttöönoton luvanvaraisuutta ja 6 §:n 1 momentissa osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuutta.

Viittaukset lain nojalla annettaviin säännöksiin ja määräyksiin tarkoittaisivat 3 §:n 1 momentin nojalla annettavaa valtioneuvoston asetusta sekä pykälän 2 momentin nojalla annettavaa Ratahallintokeskuksen päätöstä. Viittaus lain 4 §:n 2 momenttiin tarkoittaisi valtioneuvoston asetuksella ja osin Ratahallintokeskuksen päätöksillä täytäntöön pantavia vaatimuksia, jotka koskevat EY-tarkastusvakuutusta, EY-vaatimustenmukaisuusvakuutusta tai EY-käyttösoveltuvuusvakuutusta ja niiden antamisen edellytyksiä.

Teon tunnusmerkistö ei vähäisissä tapauksissa täytyisi lainkaan, ja pykälän mukainen tunnusmerkistö olisi vakavampiin rikoksiin nähden toissijainen. Teon tunnusmerkistö täytyisi tällöin vain, jos muualla laissa ei säädettä ankarampaa rangaistusta.

Kaksoisrangaistavuuden estämiseksi pykälän 2 momenttiin esitetään säännöstä, jonka mukaan rangaistukseen ei voitaisi tuomita samasta teosta sitä, joka rikkoو uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa.

13 §. *Muutoksenhaku.* Liikenne- ja viestintäministeriön nimeämän ilmoitetun laitoksen vaatimustenmukaisuustodistusta tai tarkastustodistusta koskevasta päätöksestä voisi hakea oikaisua Ratahallintokeskukselta. Oikaisuvaatimuksen voisi siten tehdä vain tämän lain nojalla nimetyn laitoksen päätöksestä. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä 30 päivän kuluessa vaatimustenmukaisuustodistuksen tai tarkastustodistuksen tiedoksisaannista.

Ratahallintokeskus toimisi oikaisuvaatimusviranomaisena riippumatta siitä, että onko se itse ilmoitettu laitos tai jokin muu ilmoitettu laitos antanut oikaisuvaatimusta koskevan päätöksen.

1....1..5.

Ratahallintokeskukseen organisatorisesti kuuluva ilmoitettu laitos ei voisi osallistua 1 momentissa tarkoitettujen oikaisuvaatimusten käsittelyyn tai ratkaisemiseen omassa tai muun ilmoitetun laitoksen oikaisuvaatimusta koskevassa asiassa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin oikeudesta hakea muutosta valittamalla Ratahallintokeskuksen oikaisuvaatimukseen antamaan päätökseen. Säännöksen tavoitteena on turvata asianosaisen oikeus saada julkista hallintotehtävää suorittavan ilmoitetun laitoksen päätös tuomioistuimen arvioitavaksi. Valitus tehtäisiin hallintolainkäyttölain (586/1996) mukaisesti. Toimivaltainen valitusviranomainen olisi hallintolainkäyttölain mukainen hallinto-oikeus.

14 §. *Voimaantulo.* Lakiesityksen 14 §:ään on otettu tavanomainen voimaantulosäännös. Tarkoitus on, että laki tulisi voimaan mahdollisimman pian sen hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen. Ennen lain voimaantuloa on valmisteltava lain nojalla annettavat alemmanasteiset säännökset ja määräykset ja ryhdyttävä muutoinkin lain voimaantulon edellyttämiin toimenpiteisiin.

15 §. *Siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentin mukaan lailla ei olisi taannehtivia vaikutuksia lain voimaantullessa käytössä olevien osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden markkinakelpoisuuteen. Jos osajärjestelmä on otettu käyttöön lain voimaantullessa voimassa olleiden säännösten ja määräysten mukaisesti, osajärjestelmää saisi edelleen käyttää valtion rataverkolla. Sama koskisi yhteentoimivuuden osatekijää, joka on ollut lain voimaantullessa olleiden säännösten ja määräysten mukainen. Säännösten soveltaminen kytkettäisiin valtion rataverkkoon, koska osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöä koskeva säännös voisi tulla sovellettavaksi vain valtion rataverkolla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain vaikutuksista sellaisiin osajärjestelmiin ja yhteentoimivuuden osatekijöihin, joiden valmistusprosessi on ollut meneillään lain voimaan tullessa mutta joka ei vielä tuolloin ollut käytössä. Lakia sovellettaisiin tällöin vain siinä laajuudessa kuin yhteentoimivuuden tekniset eritelvät edellyttäisivät. Eritelmät pantaisiin Suomessa

täytäntöön Ratahallintokeskuksen päätöksellä. Tavoitteena on, että eritelmiä sovellettaisiin tällaisissa tapauksissa siinä laajuudessa kuin se on tosiasiallisesti mahdollista ilman velvoittavaa taannehtivaa vaikutusta.

Momentissa tarkoitetuissa tilanteissa Suomessa voitaisiin soveltaa myös yhteentoimivuusdirektiivien 7 artikloissa säädettyjä poikkeusperusteita. Tämän vuoksi Suomella on rajoitettu mahdollisuus poiketa niistä vaatimuksista, joita yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaan lain voimaantullessa valmisteilla olevilta osajärjestelmiltä ja yhteentoimivuuden osatekijöiltä vaadittaisiin.

Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän parantamisessa ja uudistamisessa voitaisiin pykälän 3 momentin nojalla kuitenkin edellyttää, että yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä on noudatettava. Käytännössä parantamisessa ja uudistamisessa ei voi eritelmiä kaikissa tapauksissa noudattaa sellaisenaan, vaan ainoastaan yhteentoimivuuden teknisten eritelmien edellyttämässä laajuudessa. Eritelmävaatimukset pantaisiin Suomessa täytäntöön Ratahallintokeskuksen päätöksellä. Osajärjestelmien parantaminen ja uudistaminen saattaisi lisäksi edellyttää uutta käyttöönottolupaa lain 5 §:n mukaisesti. Ratahallintokeskuksen päätöksellä täytäntöön pantavia osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöä koskevia vaatimuksia olisi kuitenkin noudatettava kokonaisuudessaan välittömästi lain tultua voimaan.

Käyttöä koskevat vaatimukset ovat operatiivisia vaatimuksia, jotka eivät suoraan kohdistu osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden teknisiin vaatimuksiin. Kyse olisi lähinnä järjestelmän käyttöä koskevista säännöistä, joita Ratahallintokeskus voisi edelleen antaa myös rataverkkolain 6 §:n nojalla. Käyttöä koskeviin vaatimuksiin voitaisiin soveltaa yhteentoimivuusdirektiivien 7 artikloissa säädettyjä poikkeusperusteita.

## **2. Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus antaa tarkemmat säännökset direktiivien liitteissä säädetystä olennaisia vaatimuksia 1....1..5.

sekä osajärjestelmää ja yhteentoimivuuden osatekijää samoin kuin EY-tarkastusta ja arviointimenettelyä sekä osajärjestelmälle annettavaa EY-tarkastusvakuutusta ja yhteentoimivuuden osatekijälle annettavaa EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutusta ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutusta koskevista määräyksistä. Direktiivien liitteet ovat hyvin yksityiskohtaisia ja teknisluonteisia. Niitä on tarkoitus muuttaa teknisen kehityksen edellyttämällä tavalla komitologiamenettelyssä.

Lisäksi valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus antaa laissa säädettäviä edellytyksiä tarkentavat säännökset niistä ilmoitetulle laitokselle asetettavista vaatimuksista, joista säädetään direktiivien liitteissä VII sekä säätää markkinavalvonnasta vastaava viranomainen.

Ratahallintokeskuksen päätöksellä pantaisiin kansallisesti täytäntöön komission päätökset ja suositukset olennaisten vaatimusten soveltamista koskevista perusparametreista ja yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä, jotka ovat luonteeltaan hyvin teknisluonteisia.

Lisäksi Ratahallintokeskuksen päätöksellä annettaisiin tarkemmat määräykset EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen käytöstä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti.

## **3. Voimaantulo**

Komissio on katsonut Suomen lyöneen toistaiseksi laimin suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpanon. Tämän vuoksi laki esitetään tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on hyväksytty ja vahvistettu. Tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi on pantava kansallisesti täytäntöön viimeistään huhtikuussa 2003, joten direktiivi pantaisiin lailla täytäntöön huomattavasti ennen täytäntöönpanoajan päättymistä.

## **4. Säättämisjärjestys**

Esitykseen sisältyy eräitä valtiosääntöoikeudellisesti huomionarvoisia säännöksiä. Tällaisia ovat erityisesti

alemmanasteista norminantovaltaa koskevat valtuutussäännökset sekä osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuutta, ilmoitetun laitoksen valvontaa ja markkinavalvontaa koskevat säännökset. Lakiehdotuksen mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset yhteentoimivuusdirektiivin liitteissä säädetyistä hyvin yksityiskohtaisista ja tekniluonteisista määräyksistä, joita on tarkoitus muuttaa alan teknisen kehityksen edistytessä komitologiamenettelyllä. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin muutoin laissa säädettäviä edellytyksiä tarkentavat säännökset ilmoitetulle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja säädettäisiin markkinavalvonnasta vastaavan viranomaisen tehtävien järjestämisestä. Ratahallintokeskukselle ehdotettu norminantovalta rajoittuisi lakiehdotuksen mukaan oikeuteen panna kansallisesti täytäntöön perusparametreja ja teknisiä eritelmiä koskevat komission päätökset. Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuusvaatimuksella rajoitettaisiin ehdotuksen 6 §:n 1 momentin mukaan lain tavoitteiden saavuttamiseksi ja rautatieliikenteen turvallisuuden takaamiseksi osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamista, luovuttamista tai käyttöä, jos ne

eivät täytä laissa tarkoitettuja olennaisia vaatimuksia.

Markkinakelpoisuusvaatimuksen noudattamista valvoo laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen virkavastuulla. Ehdotuksen 15 §:n mukaan lailla ei olisi taannehtivia vaikutuksia.

Laissa tarkoitettuna ilmoitettuna laitoksena voisi toimia myös valtionhallinnon ulkopuolinen yhteisö, jonka tulisi ehdotuksen 9 §:n mukaan noudattaa tehtäviä suorittaessaan hyvän hallinnon vaatimuksia.

Ehdotuksen 10 §:n 1 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriöllä olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada ilmoitettua laitosta koskevan valvontatehtävänsä suorittamiseksi tarpeelliset säännöksessä yksilöidyt tiedot. Vastaava tietojensaantioikeus olisi ehdotuksen 11 §:n 2 momentin mukaan markkinavalvontaviranomaisella. Ehdotettua viranomaisten tietojensaantioikeutta on pidettävä viranomaisten tehtävien asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi perusteltuna.

Ehdotusta valmisteltaessa on edellä esitetyillä perusteilla katsottu, että laki voidaan säätää tavallisena lakina.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Lain tarkoitus ja soveltamisala*

Tämän lain tarkoituksena on edistää rautatiekuljetusmarkkinoita parantamalla Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta sekä kilpailua rautatiejärjestelmämarkkinoilla.

Lakia sovelletaan Euroopan laajuiseen rautatiejärjestelmään kuuluvan valtion rataverkon väyliin, raiteisiin, laitteisiin sekä siinä käytettäviin raidekulkuneuvoihin samoin kuin järjestelmän käyttöön osallistuvan henkilöstön ammattipätevyyteen sekä työterveys- ja työturvallisuusoloihin.

Lakia sovelletaan valtion rataverkon rautatiejärjestelmässä myös siltä osin kuin rataverkko ei kuulu Euroopan laajuiseen rautatiejärjestelmään. Tällaiseen rataverkon osaan sovelletaan niitä tämän lain säännöksiä, jotka koskevat tavanomaista rautatiejärjestelmää.

#### 2 §

##### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *tavanomaisella rautatiejärjestelmällä* yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyn

1....1..5.

Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1692/96/EY 10 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja tavanomaisen rataverkon väyliä, raiteita ja laitteita sekä liikennöinnissä käytettäviä raidekulkuneuvoja;

2) *suurten nopeuksien rautatiejärjestelmällä* 1 kohdassa mainitun päätöksen 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja suurten nopeuksien rataverkon väyliä, raiteita ja laitteita sekä liikennöinnissä käytettäviä raidekulkuneuvoja;

3) *Euroopan laajuisella rautatiejärjestelmällä* tavanomaisen rautatiejärjestelmän ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän muodostamaa kokonaisuutta;

4) *perusparametrilla ja yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä sovellettavia, Euroopan yhteisöjen komission päätöksellä säädettäviä tai suosituksella annettavia vaatimuksia, jotka perustuvat Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY (*tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi*) 5 tai 6 artiklaan tai

Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY

(suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi) 5 tai 6 artiklaan;

5) olennaisilla vaatimuksilla niitä vaatimuksia, joista säädetään tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tai suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III, sekä niitä vaatimuksia, joista säädetään tai jotka annetaan perusparametreja ja yhteentoimivuuden teknisiä eritelmää koskevissa Euroopan yhteisöjen komission päätöksissä ja suosituksissa, sellaisina kuin ne ovat Suomessa voimassa;

6) osajärjestelmällä tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II tarkoitettuja toiminnallisia tai rakenteellisia osajärjestelmiä;

7) yhteentoimivuuden osatekijällä osajärjestelmässä olevaa tai siihen tarkoitettua perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus riippuu;

8) EY-tarkastusvakuutuksella osajärjestelmän käyttöönsä hankkivan tai tämän Euroopan talousalueelle sijoittautuneen edustajan antamaa vakuutusta siitä, että osajärjestelmä vastaa olennaisia vaatimuksia;

9) EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksella ja EY-käyttöönsoveltuusvakuutuksella yhteentoimivuuden osatekijän valmistajan, tämän Euroopan talousalueelle sijoittautuneen edustajan tai yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattavan antamaa vakuutusta siitä, että yhteentoimivuuden osatekijä vastaa olennaisia vaatimuksia sekä muita yhteisön oikeuden mukaisia vaatimuksia;

10) ilmoitetulla laitoksella tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 20 artiklassa tai suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 20 artiklassa tarkoitettua laitosta; sekä

11) EY-tarkastuksella ilmoitetun laitoksen suorittamaan osajärjestelmän arviointia.

### 3 §

*Olennaiset vaatimukset, perusparametrit ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmät*  
1....1..5.

Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä on noudatettava niitä turvallisuutta, luotettavuutta ja käyttökuntoa, terveyttä, ympäristönsuojelua ja teknistä yhteensopivuutta koskevia olennaisia vaatimuksia, joista säädetään tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III ja joista annetaan tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella. Euroopan yhteisöjen komission päätökset ja suositukset olennaisten vaatimusten soveltamista koskevista perusparametreista ja yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä pannaan täytäntöön siten kuin Ratahallintokeskuksen päätöksellä määrätään. Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän käyttöön osallistuvan henkilöstön ammattipätevyysvaatimuksista sekä vaatimuksista, jotka koskevat työterveys- ja työturvallisuusoloja, on kuitenkin voimassa, mitä niistä muutoin säädetään tai määrätään. Olennaisia vaatimuksia noudatetaan osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden suunnittelussa, valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönnotossa, parantamisessa, uudistamisessa ja käytössä.

### 4 §

*Osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden arviointi*

Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuus arvioidaan 3 §:ssä tarkoitettujen olennaisten vaatimusten perusteella. Jos yhteisön oikeuden nojalla on muutoin asetettu yhteentoimivuuden osatekijöihin sovellettavia teknisiä vaatimuksia, vaatimuksenmukaisuuden arvioinnissa otetaan huomioon myös nämä vaatimukset. Tarkemmat säännökset tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivissä ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivissä tarkoitettulle osajärjestelmälle annettavasta EY-tarkastusvakuutuksesta sekä yhteentoimivuuden osatekijälle annettavasta

EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksesta ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksesta sekä niiden antamisen edellytyksistä annetaan valtioneuvoston asetuksella. EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen käytöstä määrätään kuitenkin erikseen Ratahallintokeskuksen päätöksellä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti.

## 5 §

### *Osajärjestelmän käyttöönottolupa*

Osajärjestelmän käyttöön ottamiseen on oltava Ratahallintokeskuksen myöntämä käyttöönottolupa, jos osajärjestelmää käytetään valtion rataverkolla. Jos osajärjestelmää parannetaan tai uudistetaan käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeen, siitä on ilmoitettava Ratahallintokeskukselle. Jos osajärjestelmää parannetaan tai uudistetaan olennaisesti, osajärjestelmän käyttöön ottamiselle on haettava Ratahallintokeskukselta uusi käyttöönottolupa ennen kuin osajärjestelmä otetaan uudelleen käyttöön.

Ratahallintokeskuksen on myönnettävä käyttöönottolupa sellaisille osajärjestelmille, jotka täyttävät olennaiset vaatimukset. Ratahallintokeskus voi myöntää käyttöönottoluvan määräaikaisena sekä sisällyttää siihen rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen. Käyttöönottoluvan myöntämisen edellytykset tai käyttöönottoluvan ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

## 6 §

### *Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuus sekä vaatimuksenmukaisuusolettama*

Jos osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä ei täytä olennaisia vaatimuksia, osajärjestelmää tai yhteentoimivuuden osatekijää ei saa saattaa markkinoille, pitää kaupan, myydä tai muutoin luovuttaa toiselle Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä käytettäväksi tai käyttää tässä järjestelmässä. Olennaiset vaatimukset täyttävän osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden 1....1..5.

osatekijän saattamista markkinoille, kaupan pitämistä, myyntiä tai muuta luovutusta taikka käyttöä ei saa kieltää, rajoittaa tai vaikeuttaa muulla kuin tässä laissa säädetyllä olennaisten vaatimusten noudattamisesta johtuvalla tai muussa laissa säädetyllä perusteella.

Jos osajärjestelmällä on EY-tarkastusvakuutus tai vastaava muu Euroopan talousalueella annettu vakuutus taikka yhteentoimivuuden osatekijällä EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutus tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus tai vastaava muu Euroopan talousalueella annettu vakuutus ja vakuutusta osajärjestelmälle tai yhteentoimivuuden osatekijälle annettaessa on otettu huomioon 3 §:n 2 momentin nojalla annetun Ratahallintokeskuksen päätöksen määräykset, osajärjestelmää tai yhteentoimivuuden osatekijää on pidettävä olennaisten vaatimusten mukaisena. Tämä vaatimuksenmukaisuusolettama on voimassa, jollei näytetä, että osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä on olennaisten vaatimusten vastainen.

## 7 §

### *Ilmoitetun laitoksen nimeäminen*

Liikenne- ja viestintäministeriö nimeää hakemuksesta ilmoitetun laitoksen tavanomaista rautatiejärjestelmää ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää varten määrääjäksi tai toistaiseksi. Laitoksen nimeämisen edellytyksenä on, että:

- 1) laitos on suomalainen oikeushenkilö;
- 2) laitos on luotettava sekä toiminnallisesti, kaupallisesti ja taloudellisesti rautatiejärjestelmämarkkinoiden osapuolista riippumaton;
- 3) laitoksella on toiminnan laajuuden kannalta riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely; sekä
- 4) laitoksella on käytössään riittävästi ammattitaitoista henkilöstöä sekä toiminnan edellyttämät järjestelmät, laitteet ja välineet.

Jos 1 momentissa tarkoitettun laitoksen tehtäviä hoitaa erillinen ja tunnistettavissa oleva osa oikeushenkilöä, laitoksen ei momentin 2 kohtaa sovellettaessa katsota tämän perusteella menettävän riippumattomuuttaan.

Tarkemmat säännökset tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus-

direktiivin liitteessä VII ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä VII tarkoitetuista ilmoitetulle laitokselle asetettavista vaatimuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voidaan lisäksi antaa säännökset muista laitoksen nimeämisestä koskevista sellaisista laitoksen toimintaan liittyvistä rajoituksista ja ehdoista, joilla varmistetaan, että laitokselle kuuluvat tehtävät hoidetaan hyvin.

## 8 §

### *Ilmoitetun laitoksen tehtävät*

Ilmoitettu laitos tekee EY-tarkastuksia osajärjestelmien vaatimuksenmukaisuuden arvioimiseksi ja antaa arviointia koskevia vaatimuksenmukaisuustodistuksia.

Tarkemmat säännökset tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteissä V ja VI sekä suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteissä V ja VI tarkoitettusta EY-tarkastuksessa sovellettavasta menettelystä ja vaatimuksenmukaisuustodistusten antamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ilmoitettu laitos tekee yhteentoimivuuden osatekijöille vaatimuksenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointeja ja antaa niitä koskevia tarkastustodistuksia. Tarkemmat säännökset tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä IV ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä IV tarkoitettusta arviointimenettelystä ja tarkastustodistusten antamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ilmoitettu laitos voi teettää alihankkijalla osatoimenpiteitä tässä pykälässä tarkoitettujen tehtäviensä suorittamisessa, jos alihankkija suorittaa ne tässä laissa taikka sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Ilmoitettu laitos vastaa alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

## 9 §

### *Hyvän hallinnon vaatimukset* 1....1..5.

Ilmoitetun laitoksen on noudatettava tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/1966), asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa (74/1954), sähköisestä asioinnista hallinnossa annetussa laissa (1318/1999) ja kielilaissa (148/1922) säädetään.

Vaatimuksenmukaisuustodistuksessa ja tarkastustodistuksessa voidaan kuitenkin käyttää sitä kieltä, jolla arviointia koskevat tekniset asiakirjat on laadittu. Ilmoitetun laitoksen tai tämän alihankkijan palveluksessa olevaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 8 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä.

## 10 §

### *Ilmoitetun laitoksen valvonta ja nimeämisen peruuttaminen*

Liikenne- ja viestintäministeriö valvoo ilmoitetun laitoksen toimintaa. Ministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada valvontatehtävänsä suorittamiseksi tarpeelliset tiedot laitoksen hallinnosta, taloudesta, henkilökunnan teknisestä pätevyydestä, laitoksen tekemistä arvioinneista sekä tämän lain mukaisista arviointimenettelyistä ja laitoksen antamista vaatimuksenmukaisuustodistuksista ja tarkastustodistuksista.

Ilmoitetun laitoksen on ilmoitettava ministeriölle sellaisista toimintansa muutoksista, joilla voi olla vaikutusta laitoksena toimimisen edellytyksiin.

Ministeriö voi peruuttaa ilmoitetun laitoksen nimeämisen kokonaan tai määräajaksi, jos laitos ei täytä tavanomaisen rautatiejärjestelmän

yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä VII tai suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä VII säädettyjä vaatimuksia taikka jos laitos toimii olennaisesti tämän lain tai mainittujen direktiivien vastaisesti.

## 11 §

### *Markkinavalvonta*

Ratahallintokeskus valvoo Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten noudattamista. Tarkemmat säännökset Ratahallintokeskuksen tehtävien järjestämisestä markkinavalvonnasta vastaavana viranomaisena (*markkinavalvontaviranomainen*) annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Markkinavalvontaviranomaisella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada valvontatehtävänsä suorittamiseksi tarvittavat tiedot ilmoitetuilta laitoksilta, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden valmistajilta, näiden edustajilta, niiltä, jotka saattavat osajärjestelmiä tai yhteentoimivuuden osatekijöitä markkinoille, pitävät kaupan, myyvät tai muutoin luovuttavat, sekä niiltä, jotka ottavat käyttöön tai käyttävät osajärjestelmiä ja yhteentoimivuuden osatekijöitä.

Jos 4 §:ssä tarkoitettu vakuutus ei ole asianmukainen taikka osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä ei muutoin vastaa tässä laissa tai sen nojalla säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia, markkinavalvontaviranomaisen on vaadittava 1 momentissa tarkoitettua yhteisöä tai muuta tahoa ryhtymään toimenpiteisiin osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi. Jos osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden vastaisuus vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta tai se on muutoin olennainen, markkinavalvontaviranomaisen on ryhdyttävä toimenpiteisiin osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän käytön rajoittamiseksi tai kieltämiseksi taikka sen poistamiseksi markkinoilta.

Markkinavalvontaviranomainen voi asettaa 3 momentin nojalla annetun velvoitteen tai kiellon noudattamisen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

12 §

#### *Rangaistussäännös*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 3 §:n 3 momentin, 5 §:n 1 momentin tai 6 §:n 1 1....1..5.

momentin taikka 3 §:n 1 tai 2 momentin, 4 §:n 2 momentin tai 15 §:n nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti saattaa markkinoille, pitää kaupan, myy tai muuten luovuttaa, ottaa käyttöön, parantaa, uudistaa tai käyttää osajärjestelmää tai yhteentoimivuuden osatekijää, on tuomittava, jos teko ei ole vähäinen tai jos teosta ei muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisesta* sakkoon.

Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämisuhallalla tai keskeyttämisuhallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, ei voida tuomita 1 momentin nojalla rangaistukseen samasta teosta.

13 §

#### *Muutoksenhaku*

Edellä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilmoitetun laitoksen vaatimuksenmukaisuustodistusta tai tarkastustodistusta koskevaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Laitoksen antamaan vaatimuksenmukaisuustodistusta tai tarkastustodistusta koskevaan päätökseen saa hakea oikaisua Ratahallintokeskukselta. Vaatimuksenmukaisuustodistukseen ja tarkastustodistukseen on liitettävä oikaisuvaatimusohjeet. Oikaisuvaatimus on tehtävä Ratahallintokeskukselle 30 päivän kuluessa vaatimuksenmukaisuustodistuksen tai tarkastustodistuksen tiedoksisaannista. Ratahallintokeskuksen 1 momentin nojalla oikaisuvaatimukseen antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

14 §

#### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

15 §

#### *Siirtymäsäännökset*

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään, lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten ja määräysten mukaisesti käyttöön otettua osajärjestelmää sekä lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten ja määräysten mukaista yhteentoimivuuden osatekijää saa edelleen käyttää valtion rataverkolla.

Tätä lakia sovelletaan lain voimaan tullessa suunnitteilla, valmistettavana, markkinoille saatettavana taikka ensi kertaa kaupan pidettävänä, myytävänä tai käyttöön otettavana olevaan osajärjestelmään ja yhteentoimivuuden osatekijään vain, jos Ratahallintokeskuksen päätöksellä perusparametrien tai yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti 3 §:n 2

momentin nojalla niin määrätään.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden parantamisesta ja uudistamisesta on kuitenkin voimassa, mitä niistä 3 §:n nojalla säädetään ja määrätään sekä 5 §:ssä käyttöönottoluvasta osajärjestelmän parantamisen ja uudistamisen jälkeen säädetään. Lakia sovelletaan myös 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöön, jos Ratahallintokeskuksen päätöksellä perusparametrien tai yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti 3 §:n 2 momentin nojalla niin määrätään.

---

Helsingissä 8 päivänä maaliskuuta 2002

**Tasavallan presidentti**

**TARJA HALONEN**

*Ministeri Johannes Koskinen*