

Hallituksen esitys Eduskunnalle rautatielaiksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi rautatielaki, laki Ratahallintokeskuksesta, laki Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta ja laki rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta.

Rautatielailla kumottaisiin valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annettu laki, vuonna 1889 annettu asetus yksityisistä rautateistä yleistä keskuusliikettä varten, samana vuonna annettu laki yleistä keskuusliikettä varten rakennetun yksityisen rautatien laillistuksesta ja kiinnittämisestä sekä luvattoman rautatiealueella kulkemisen ja muun järjestystä häiritsevän toiminnan kieltämisestä rautatiealueella annettu asetus.

Esityksen tavoitteena on panna kansallisesti täytäntöön Euroopan unionin ensimmäinen rautatiepaketti, joka koostuu yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin muuttamisesta annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä, rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin muuttamisesta annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta an-

netusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä. Samalla rautatieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä uudistettaisiin myös muutoin ottaen erityisesti huomioon perustuslaista johtuvat voimassa olevan rautatielainsäädännön muutostarpeet.

Rautatielailla luotaisiin edellytykset useamman kuin yhden rautatieyrityksen toiminnalle rataverkolla. Esityksessä ehdotetaan lisäksi oikeuden rataverkolle pääsyyn laajentamista Euroopan talousalueen sisäisessä kansainvälisessä liikenteessä. Kotimaiseen rautatieliikenteeseen voitaisiin sallia oikeus rataverkolle pääsyyn edelleenkin vain VR Osakeyhtiölle. Myös Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenne jatkuisi ennallaan.

Ratahallintokeskuksen tehtävät ja asema määriteltäisiin Ratahallintokeskusta koskevassa laissa. Ratahallintokeskus toimisi edelleen rautatieviranomaisena ja vastaisi radanpidosta sekä rautatieliikenteen turvallisuudesta. Ratahallintokeskus jakaisi ratakapasiteetin, tekisi tarvittavat sopimukset rautatieyritysten kanssa ja perisi laissa tarkoitetun ratamaksun rataverkon käytöstä sekä vastaisi liikenteenohjauksesta.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 15 päivänä maaliskuuta 2003.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYSLUETTELO.....	2
YLEISPERUSTELUT	4
1. Johdanto.....	4
2. Nykytila	4
2.1. Suomen lainsäädäntö	4
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö.....	5
Euroopan unionin asettamat lähtökohdat	5
Lainsäädäntö ja käytännöt eräissä EU:n jäsenmaissa.....	6
Ruotsi.....	6
Tanska	6
Saksa.....	6
Yhdistynyt kuningaskunta	7
Muiden EU:n jäsenvaltioiden tilanne	7
2.3. Nykytilan arviointi	7
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	8
3.1. Ratamaksun määräytyminen	8
3.2. Rautatieyrityksen toimilupa.....	8
3.3. Rataverkolle pääsy	8
Tavaraliikenne.....	8
Henkilöliikenne.....	9
Museoliikenne	9
3.4. Verkkoselostus, ratakapasiteetin jakaminen ja liikenteenohjaus.....	9
Verkkoselostus.....	9
Ratakapasiteetin jakoperiaatteet	9
Liikenteenohjaus	10
3.5. Velvollisuus palvelujen tarjontaan	10
3.6. Rautatieliikenteen turvallisuus	11
3.7. Säätelyelin ja muutoksenhaku	11
3.8. Yksityisen rautatien laillistuksesta ja kiinnittämisestä annetun lain sekä yksityisistä rautateistä annetun asetuksen kumoaminen.....	12
4. Muut esitykseen liittyvät lait	12
Laki Ratahallintokeskuksesta	12
Laki Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta.....	12
Laki rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta.....	12
5. Esityksen vaikutukset	12
5.1. Taloudelliset vaikutukset.....	12
5.2. Yritysvaikutukset	13
5.3. Organisaatio ja henkilöstövaikutukset.....	13
5.4. Ympäristövaikutukset.....	13
6. Asian valmistelu.....	13

7.	Riippuvuus muista esityksistä	14
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT		15
1.	Lakiehdotusten perustelut	15
1.1.	Rautatielaki.....	15
1 luku	Yleiset säännökset	15
2 luku	Rautatieliikenteen harjoittaminen	18
3 luku	Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut ja ratamaksu....	22
4 luku	Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti	25
5 luku	Rautatieliikenteen turvallisuus.....	31
6 luku	Erinäiset säännökset	34
1.2.	Laki Ratahallintokeskuksesta	39
1.3.	Laki Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta.....	39
1.4.	Laki rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta.....	41
2.	Tarkemmat säännökset ja määräykset	41
3.	Voimaantulo.....	41
4.	Säätämisyjärjestys.....	41
LAKIEHDOTUKSET.....		43
Rautatielaki.....		43
Ratahallintokeskuksesta		59
Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta.....		60
Rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta		61
LIITE.....		62
RINNAKKAISTEKSTIT		62
Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta.....		62
rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta.....		64

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Rautatieliikenne on ollut viime vuosina uudelleen arvioinnin ja organisoinnin kohteena Euroopassa. Syynä tähän on erityisesti ollut huoli rautatiekuljetusten markkinaosuuden jatkuvasta alenemisesta Euroopan unionin alueella. Unionin toimielimet ovat 1990-luvun alusta lähtien pyrkineet lainsäädäntötoimenpiteillä ja muilla toimilla edistämään rautatieliikennettä unionin alueella. Euroopan parlamentti ja neuvosto pääsivät marraskuussa 2000 sovittelumenettelyssä yhteisymmärrykseen niin sanotun ensimmäisen rautatiepaketin sisällöstä. Sittemmin Euroopan komissio on tammikuussa 2002 antanut viisi ehdotusta sisältävän ehdotuksen toiseksi rautatiepaketiksi.

Ensimmäinen rautatiepaketti sisältää seuraavat direktiivit: yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY, jäljempänä kehittämisdirektiivin muutosdirektiivi, rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY, jäljempänä toimilupadirektiivin muutosdirektiivi, ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY, jäljempänä kapasiteetti ja ratamaksudirektiivi.

Kehittämisdirektiivin muutosdirektiivin keskeisin tavoite on radalle pääsyn avaaminen Euroopan unionin jäsenvaltioiden välisessä kansainvälisessä tavaraliikenteessä. Muutoin ensimmäisen rautatiepaketin tarkoituksena on luoda tasapuoliset, syrjimättömät ja avoimet menettelyt erityisesti toimilupien myöntämiselle, ratakapasiteetin jakamiselle, ratamaksujen määräämiselle sekä turvallisuusto-

distusten myöntämiselle, jotta yhtä useamman rautatieyrityksen olisi mahdollista toimia tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin jäsenvaltioiden rataverkoilla.

Suomessa valtion merkittävä rooli on ollut tyypillistä rautatietoimialalle. Valtionrautatiet oli budjettisidonnainen liikelaitos vuoteen 1990 saakka, jolloin Valtionrautateistä tuli valtion liikelaitoksista annetun lain (627/1987) mukainen valtion liikelaitos. Toimiala sai nykyisen rakenteensa vuonna 1995, kun radanpito erotettiin Ratahallintokeskuksen (RHK) vastuulle ja kuljetustoiminta siirrettiin valtion omistaman VR-yhtymä Oy:n tytäryhtiön VR Osakeyhtiön hoidettavaksi. VR Osakeyhtiö on nykyään ainoa rautatieyritys, joka harjoittaa rautatieliikennettä valtion rataverkolla Suomessa. Kotimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä VR Osakeyhtiöllä on yksinoikeus tähän liikenteeseen valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (21/1995) (jäljempänä rataverkkolaki 21/1995) nojalla.

2. Nykytila

2.1. Suomen lainsäädäntö

Rautatieliikenteen harjoittamisesta säädetään nykyään rataverkkolaissa, joka tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1995. Lailla pantiin täytäntöön yhteisön rautateiden kehittämisestä annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY, jäljempänä kehittämisdirektiivi.

Rataverkkolakia uudistettiin vuonna 1997 yhteisölainsäädännön mukaiseksi (laki 447/1997). Muutoksella pantiin täytäntöön rautatieyritysten toimiluvista annettu neuvoston direktiivi 95/18/EY, jäljempänä toimilupadirektiivi, sekä rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja infrastruktuurimaksujen perimisestä annettu neuvoston direktiivi 95/19/EY, jäljempänä käyttöoikeusdirektiivi. Tämän lisäksi rataverkkolakia on muutettu kahdesti (lait

905/1995 ja 7/1996). Rautatieyrityksen toimiluvasta annetussa asetuksessa (554/1997) on annettu tarkempia säännöksiä rautatieyrityksen toimiluvasta.

Esityksellä ehdotetaan annettavaksi uutena lakina rautatielaki, jolla kumottaisiin rataverkkolaki ja sen nojalla annetut säännökset. Ratahallintokeskuksen rataverkkolain nojalla annettavat määräykset jäisivät kuitenkin voimaan. Rataverkkolakiin sisältyvät valtuutussäännökset, joiden nojalla Ratahallintokeskus on antanut norminsa, siirrettäisiin Euroopan laajuiseen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain (561/2002, jäljempänä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaki) muuttamisesta annettavaan lakiin.

Luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetussa laissa (343/1991, jäljempänä henkilöliikennelaki), säädetään eräiltä osin myös rautatieliikenteestä. Lain mukaan julkisen palvelun käsitteeseen rautatie, maantie ja sisävesiliikenteessä kuuluvia olennaisia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, jäljempänä palveluvelvoiteasetus), tarkoitettu toimivaltainen viranomaisen rautatieliikennettä koskevissa asioissa Suomessa on. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) tehtävistä on säädetty Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnasta annetussa laissa (1269/1996). Laissa säädetään yhteistyövaltuuskunnan tehtäväksi järjestää seudullinen joukkoliikenne ja hankkia seudulliset liikennepalvelut sekä hoitaa muutoinkin joukkoliikennettä koskeva jäsenkuntien yhteistyö.

Näihin lakeihin ei tässä yhteydessä ehdoteta tehtäväksi muutoksia.

2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaisen lainsäädäntö

Euroopan unionin asettamat lähtökohdat

Euroopan unionin jäsenmaissa rautatieliikenteen markkinaosuus henkilöliikenteessä oli 1990-luvun lopulla noin 5 % ja tavaraliikenteessä noin 15 %. Markkinaosuus on merkittävästi alentunut viime vuosikymmenten aikana. Keskeinen syy rautatieliikenteen markkinaosuuden vähenemiseen on ollut kilpailuvien, joustavampaa ja halvempaa palvelua

tarjoavien muiden liikennemuotojen markkinaosuuden kasvu.

Keskeinen ongelma on, että rautatieliikenteessä ei ole toimivia sisämarkkinoita. Lainsäädännölliset, tekniset ja hallinnolliset esteet hidastavat tai estävät edelleen rajat ylittävää rautatieliikennettä huomattavasti erityisesti maantieliikenteeseen verrattuna.

Komissio on pyrkinyt määrätietoisesti elvyttämään unionin rautatieliikennettä. Nykyinen kehitys lisää Euroopan tieverkkoston ruuhkautumista ja heikentää osaltaan unionin mahdollisuuksia saavuttaa Kiotossa 11 päivänä joulukuuta 1997 tehdyn ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjan mukaisia päästötavoitteita. Komissio pitää kilpailun avaamista yhtenä tärkeimmistä keinoista rautatieliikenteen kehittämiseksi. Komissio antoi vuonna 1995 ehdotuksen kehittämisdirektiivin muuttamisesta (KOM(1995) 337 lopullinen), jossa ehdotettiin rataverkon käyttöoikeuden laajentamista kansainväliseen henkilöliikenteeseen ja kaikkiin rahtipalveluihin. Vuonna 1998 komissio antoi ehdotuksen (KOM (1998) 480 lopullinen), joka sisälsi uuden ehdotuksen kehittämisdirektiivin muuttamiseksi sekä ehdotukset edellä mainituiksi toimilupadirektiivin muutosdirektiiviksi ja kapasiteetti- ja ratamaksudirektiiviksi.

Yhdessä sanottujen ehdotusten kanssa käsiteltiin komission vuonna 1995 antamaa ehdotusta kehittämisdirektiivin muuttamiseksi. Kaikki neljä direktiiviehdotusta olivat marraskuussa 2000 sovittelussa hyväksytyin ensimmäisen rautatiepaketin perustana. Ehdotusten sisältö muuttui Euroopan parlamentin ja neuvoston käsittelyssä huomattavasti. Rataverkolle pääsyoikeuden laajeneminen jäi olennaisesti komission alkuperäisiä tavoitteita suppeammaksi. Hyväksytyin ehdotuksen mukaan rataverkolle pääsyoikeus kattaa ainoastaan unionin jäsenmaiden välisen kansainvälisen tavaraliikenteen. Euroopan parlamentti oli laajemman kilpailun avaamisen kannalla. Sovittelumenettelyssä hyväksytyt edellä mainittuun ensimmäiseen rautatiepakettiin kuuluvat muutosdirektiivit annettiin 26 päivänä helmikuuta 2001. Ne on pantava kansallisesti täytäntöön 15 päivään maaliskuuta 2003 mennessä.

Komissio on jatkanut pyrkimyksiään elvyttää

unionin rautatieliikennettä. Unionin toimielimissä on parhaillaan käsiteltävänä komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista (KOM(2000) 7 lopullinen), jäljempänä palvelusopimusasetusehdotus. Ehdotuksen mukaan jäsenmaiden tulisi kilpailuttaa julkinen henkilöliikenne, mikäli siihen myönnetään yksinoikeuksia tai sille maksetaan julkista tukea. Ehdotuksella avattaisiin rautateiden kansallinen henkilöliikenne kilpailulle.

Lisäksi komissio on 23 päivänä tammikuuta 2002 hyväksynyt ehdotuksen niin sanotuksi toiseksi rautatiepaketiksi. Pakettiin sisältyy yhteensä viisi ehdotusta, joista yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun parlamentin ja neuvoston kehittämisestä annetun parlamentin ja neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamista koskevassa ehdotuksessa (KOM(2002) 25 lopullinen) ehdotetaan rataverkolle pääsyn avaamista myös kansallisessa tavaraliikenteessä. Rautateiden kansallisen henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle aiotaan toteuttaa edellä mainitun palvelusopimusasetusehdotuksen kautta.

Lainsäädäntö ja käytännöt eräissä EU:n jäsenmaissa

Suomi eroaa monista Euroopan maista siten, että Suomessa rautatieliikennettä harjoittaa ainoastaan yksi rautatieyrittäjä. Monissa maissa toimii useita rautatieyrittäjiä samalla rataverkolla. Rautatieyrittäjät eivät kuitenkaan välttämättä aina kilpaile keskenään, vaan niillä voi olla oikeudellinen monopoli esimerkiksi tiettyyn alueelliseen liikenteeseen. Rautateiden uudelleen organisointi ja kilpailun avaaminen ovat edenneet hyvin eri tavoin. Kilpailukäytännöt ovat parhaillaan muotoutumassa useassa maassa. Niissä maissa, joissa on avattu kilpailu rataverkolla, on tavaraliikenteessä suosittu avointa kilpailua eli vapaata pääsyä rataverkolle. Kannattava kaupallinen kaukohenkilöliikenne on monesti jätetty yhdelle yritykselle. Kannattamattomassa henkilöliikenteessä liikenteen ostajalle on annettu mahdollisuus kilpailuttaa liikenne

rautatieyrittäjien kesken.

Ruotsi

Ruotsi on ollut edelläkävijä rautateiden uudistamisessa ja kilpailun ulottamisessa rautatieliikenteeseen. Rautateiden uudelleen organisointi aloitettiin vuonna 1988, jolloin radanpito erotettiin rautatiekuljetusliiketoiminnasta. Kuljetusliiketoiminta järjestettiin Statens Järnvägar-nimisen liikelaitoksen (SJ) ja radanpito valtion viraston, Banverketin, vastuulle. Ratakapasiteetin jako ja liikenteenohjaus on erotettu erillisiksi toiminnoiksi (Tågtrafikledningen), joista valtio vastaa.

SJ:n toiminta on yhtiöitetty vuonna 2000 kahdeksi erilliseksi yhtiöksi, jotka harjoittavat henkilö- ja tavaraliikennettä. Ruotsissa toimii nykyisellään yli kaksikymmentä rautatieyrittäjästä lähinnä alueellisen liikenteen harjoittajina tai tiettyihin kuljetuksiin erikoistuneina yrityksinä. Valtio, lääninviranomaiset ja Suur-Tukholman liikenteestä vastaava viranomaisorganisaatio ovat kilpailuttaneet alueellista henkilöliikennettä näiden yritysten kesken. Myös henkilökaukoliikenteessä toimii yksityinen yritys, Tågkompaniet, jolla on joitakin kaukojunavuoroja.

Tanska

Tanskassa rautateiden tavaraliikenne avattiin vapaalle kilpailulle vuoden 1999 alusta. Henkilöliikenteessä kilpailu vapautuu vähitellen. Tavoitteena on kilpailuttaa 15 % henkilöliikenteestä vuoteen 2003 mennessä, minkä jälkeen arvioidaan saavutettuja tuloksia ja päätetään jatkotoimista. Tanskassa toimii yli kymmenen rautatieyrittäjästä sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Saksa

Saksassa henkilö- ja tavaraliikenteessä on ollut jo pitkään huomattavan paljon rautatieliikenteen harjoittajia, vaikka rautatieliikennettä hallitsee edelleen Deutsche Bundesbahnin ja Deutsche Reichsbahnin seuraajaksi perustettu Deutsche Bahn AG. Saksassa on myönnetty yli 200 rautatieyrittäjän toimilupaa, mutta toimilupien määrä johtuu osittain laajasta toimiluvanvaraisuudesta raideliiken-

teessä.

Toimiluvan saaneet rautatieyritykset voivat harjoittaa liikennettä rataverkolla sekä tavara että henkilöliikenteessä. Rataverkko on kuitenkin Deutsche Bahn AG:n tytäryhtiön DB Netz AG:n omistuksessa, mutta verkon käyttöön ja ratamaksuihin sovelletaan yhteisön oikeuden mukaisia vaatimuksia.

Seudullisen ostoliikenteen järjestäjät kilpailuttavat rautatieyrityksiä liikenteen hoidosta. Myös ratamaksuperusteet on uudistettu syyskuussa 2000 alentamaan liikenteen aloittamiskustannuksia. Uudistuksen tarkoituksena on ollut edistää pienten rautatieyritysten kilpailuedellytyksiä Saksan rautatieliikenteessä, jossa täyskustannusvastaavuuteen perustuva ratamaksu on esimerkiksi Suomen pääasiassa rajakustannuksiin perustuvaa ratamaksua oleellisesti korkeampi.

Yhdistynyt kuningaskunta

Yhdistyneessä kuningaskunnassa rautatieliikenteen uudistamisen keskeisenä sisältönä on ollut yksityistäminen ja toimintojen eriyttäminen. Henkilöliikenteessä liikennöinti on jaettu 25 alueeseen, joiden liikenteen valtio kilpailuttaa franchising-periaatteella. Tavara-liikenteessä on vapaa pääsy rataverkolle. Yhdistyneen kuningaskunnan mallissa rataverkon käyttöä sääntelee kaksi rautatieviranomaista (the Office of the Rail Regulator ja the Strategic Rail Authority).

Rautatiekuljetusliiketoiminnan ohella myös rataverkko on yksityistetty. Rataverkko on kuulunut Railtrack plc-nimiselle yhtiölle, mutta yhtiön taloudellisten ja hallinnollisten vaikeuksien vuoksi yritys on nykyisellään valtion määräämässä erityishallinnossa. Railtrackin uudelleenjärjestämistä selvitetään, mutta päätöksiä asiassa ei ole tehty.

Yhdistyneen kuningaskunnan kokemusten arvioinnin kannalta on keskeistä, että myös rataverkko on yksityistetty. Tämä poikkeaa niistä tavoitteista, jotka sisältyvät Euroopan komission esityksiin rautatieliikenteen avaamisesta kilpailulle. Komission arvion mukaan Yhdistyneen kuningaskunnan rautatieliikenteen vaikeuksista huolimatta kilpailulle avattu tavaraliikenne on kehittynyt suotuisasti.

Muiden EU:n jäsenvaltioiden tilanne

Unionin jäsenmaat ovat suhtautuneet eri tavoin kilpailun avaamiseen rataverkolla. Eräät jäsenmaat pyrkivät voimakkaasti edistämään kilpailua ja toiset puolestaan suhtautuvat siihen kriittisesti. Varsinkin Ranska, Belgia ja Luxemburg suhtautuvat epäilevästi kilpailuun rataverkolla. Näissä maissa katsotaan, että rautatieliikenne toimii tehokkaimmin, kun se on organisoitu yhteen valtion omistamaan yritykseen. Kilpailua on epäilty syntyvän vain kaikkein kannattavimmille reiteille, jolloin muiden reittien liikennöinti kärsisi. Useasti lisäksi ajatellaan, että kilpailun avaaminen johtaa uusien organisaatioiden syntyyn ja byrokraatiaan ja lisää siten kustannuksia.

Rautateiden uudelleen organisoinnista ja kilpailun avaamisen vaikutuksista on vaikeaa tehdä kattavaa yhteenvetoa. Rautateiden yritysmäinen toiminta on lisännyt tehokkuutta ja rautateiden tappiot ovat pienentyneet. Henkilöliikennepalveluiden kilpailuttaminen on pääsääntöisesti johtanut kustannussäästöihin. Huolellinen valmistelu ja vaiheittainen eteneminen näyttävät olleen edellytyksiä sujuvalle kehitykselle.

2.3. Nykytilan arviointi

Suomessa rautateiden nykymuotoiseen organisaatioon siirryttiin vuonna 1995. Radanpidon ja kuljetustoiminnan erottaminen on selkeyttänyt eri toimijoiden vastuualueita sekä tehostanut radanpitoa ja kuljetusliiketoimintaa. Rautatieliikenne on menestynyt kilpailussa muiden liikennemuotojen kanssa, ja sen markkinaosuus on pysynyt suurin piirtein samana viime vuosina. VR Osakeyhtiö on myös pystynyt parantamaan tehokkuuttaan yhtiönä. Se on harvoja kannattavia rautatieyrityksiä Euroopassa.

Ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanolla jatketaan ja vahvistetaan vuonna 1995 aloitettua kehitystä. Laajempia muutoksia se ei aiheuttaisi. Ratahallintokeskuksen (rataverkon haltija) ja VR Osakeyhtiön (rautatieyritys) taloudellinen ja organisatorinen erottaminen luo hyvän pohjan direkttiivien täytäntöönpanolle. Rautatiepaketin täytäntöönpano merkitsee tässä vaiheessa erityisesti Ratahallintokeskuksen tehtävien lisääntymistä ja edellyttää siten myös sen tehtävien ja

toimivallan lisäämistä.

Direktiivien täytäntöönpanon lisäksi ehdotuksella muutettaisiin muuta voimassa olevan rautatieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä vastaamaan muun muassa uuden perustuslain vaatimuksia. Luvatonta liikkumista rautatiealueella koskeva rangaistussäännös ehdotetaan nostettavaksi laintasoiseksi säännökseksi. Lisäksi laissa on tarkoitus ottaa huomioon museoliikennettä koskevat sääntelytarpeet.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on ajanmukainen ja kattava rautateitä koskeva lainsäädäntö, joka täyttää yhteisöoikeuden edellytykset. Esityksen eräänä tavoitteena on sellainen sääntely, joka mahdollistaa useamman kuin yhden rautatieyrityksen liikenteen harjoittamisen valtion rataverkolla. Toistaiseksi ei kuitenkaan ole tarvetta nykykäytännön suuriin muutoksiin. Esityksen pitkän tähtäimen tavoite on turvata rautatieliikenteen toimintaedellytykset Suomessa.

3.1. Ratamaksun määräytyminen

Radanpidon ja liikenteen harjoittamisen erotamisen myötä rautatieliikenteeltä alettiin periä ratamaksua radan käytöstä. Valtion rataverkon tehokas käyttö taataan rajakustannushinnoittelulla, jolloin liikenteeltä peritään ainoastaan sen välittömästi rataverkon käytöstä aiheuttamat kustannukset, kuten liikenteen aiheuttama rataverkon kuluminen. Ratamaksua määrättäessä on lisäksi otettu huomioon rautatieliikenteen aiheuttamat ympäristö- ja onnettomuuskustannukset. Koska eri liikennemuodot kattavat erisuuruisen osan aiheuttamistaan yhteiskunnallisista kustannuksista, on ratamaksua määriteltäessä otettu huomioon linja-autoliikenteen sekä kuorma-autoliikenteen yhteiskuntataloudellinen kustannusvastaavuus.

VR Osakeyhtiö maksoi edellä kuvatun mukaisesti määrättyä ratamaksua vuonna 2001 315 miljoonaa markkaa. Ratamaksu kattaa vain osan kaikista radanpidon menoista, joten merkittävä osa menoista katetaan valtion varoista. Vuonna 2002 radanpidon menoihin on valtion talousarviossa varattu noin 330 mil-

joonaa euroa.

Ratahallintokeskus vastaa varsinaiseen radanpitoon liittyvistä toiminnoista. Ratahallintokeskuksen hallinnassa on valtion rataverkko ja siihen kuuluvat henkilöliikenteen laiturialueet, yleiset kuormausraiteet, juna kohtauspaikat sekä muut liikennepaikat järjestelyratapihoineen ja seisontaraiteineen, liikenteenohjausjärjestelmät sekä asemien opastus ja kuulutusjärjestelmät. Niiden käyttäminen sisältyy ratamaksuun. Lisäksi Ratahallintokeskuksella on rataverkkoon liittyviä kaupallisia toimintoja, kuten osa henkilöliikenteen asemista sekä tavaraliikenteen käytössä olevia kuormausalueita, jotka eivät kuulu ratamaksun piiriin.

Ehdotuksessa säilytettäisiin nykytilanteen olennaisimmat piirteet. Ratamaksu olisi edelleen tarkoitus käyttää radanpidon menoihin. Sen tulisi vastaisuudessakin perustua rajakustannushinnoittelulle. Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivissä oikeutetaan jäsenvaltiot lisäksi ottamaan käyttöön tietyt keinot, jotka voivat merkitä rajakustannushinnoittelusta poikkeamista. Suomessa näitä keinoja ovat erityisesti ympäristöperusteiset lisämaksut, investointimaksut ja rajoitetut alennukset.

3.2. Rautatieyrityksen toimilupa

Toimilupadirektiivin muutosdirektiivillä otetaan käyttöön yhtenäinen eurooppalainen rautatieyrityksen toimilupa. Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty toimilupa on sellaisenaan voimassa koko Euroopan talousalueella. Toimilupa ei kuitenkaan yksistään oikeuta rataverkolle pääsyyn. Toimiluvan myöntämisen edellytyksistä ja sen peruuttamisesta säädetään toimilupadirektiivin muutosdirektiivissä.

3.3. Rataverkolle pääsy

Tavaraliikenne

Kehittämisdirektiivin muutosdirektiivissä edellytetään rautateiden kansainvälisen tavaraliikenteen avaamista kilpailulle siinä erikseen määritellyllä TERFN-verkolla (Trans-European Rail Freight Network) sekä siihen liittyvillä syöttölinjoilla. TERFN-verkolla määritetään tärkeimmät rautateiden tavaralii-

kennereitit Euroopassa. Suomessa TERFN-verkkoon kuuluvat rataosat, jotka on määritelty yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi liikenteen alalla tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96 (jäljempänä TEN-suuntaviivapäätös).

Ehdotuksen mukaan kansainvälinen tavaraliikenne avattaisiin kilpailulle erittelemättä erikseen TERFN-verkkoa. TERFN-verkkoon kuuluvat myös syöttölinjat sekä pääsy satamiin ja teollisuuslaitoksiin. Tämän vuoksi TERFN-verkko kattaa käytännössä Suomen koko rautatieverkon.

Suomen ja Venäjän välisestä rautatieliikenteestä on sovittu maiden välisessä rautatieyhdyliikennesopimuksessa. Venäjän liikenne ei ole unionin sisäistä kansainvälistä liikennettä, eikä sitä avattaisi kilpailulle.

Direktiivin perusteella 30—40 % Euroopan unionin tavaraliikenteestä avataan kilpailulle. Suomessa direktiivin vaikutus on suppea, koska vain noin 3 % Suomen kansainvälisestä tavaraliikenteestä on unionin sisäistä liikennettä.

Henkilöliikenne

Rautatiepakettiin sisältyvä yhteisön lainsäädäntö ei edellytä muutoksia rataverkon käyttöoikeuteen henkilöliikenteessä. Esityksessä ei ehdoteta muutoksia nykykäytäntöön. Ehdotuksen mukaan VR Osakeyhtiöllä olisi edelleenkin yksinoikeus kotimaiseen henkilöliikenteeseen.

Museoliikenne

Ehdotuksen mukaan rataverkolla voitaisiin harjoittaa vähäisessä määrin myös museoliikennettä. Tämän liikenteen tarkoituksena ei ole tarjota varsinaisia kuljetuspalveluita, eikä se siten kilpaile varsinaisen henkilöliikenteen kanssa. Tarkoitus on tarjota museaalisia kokemuksia satunnaiselta ja muulta kuin kaupalliselta pohjalta. Koska tällaisen liikenteen harjoittamista ei pidetä varsinaisena rautatieliikenteen harjoittamisena, se ei tarvitsisi rautatieyrityksen toimilupaa. Museoliikenteen harjoittajalla tulisi kuitenkin olla toimintaan-

sa varten vastuuvakuutus ja museoliikenteeseen sovellettaisiin lähtökohtaisesti kaikkia muitakin rautatieliikenteen harjoittamista koskevia vaatimuksia.

3.4. Verkkoselostus, ratakapasiteetin jakaminen ja liikenteenohjaus

Rajoitettu ratakapasiteetti, liikenteen koordinoinnin tarve ja junaliikenteen turvallisuusvaatimukset rajoittavat rataverkon käyttöä. Usean rautatieyrityksen toimiminen samalla rataverkolla edellyttää, että ratakapasiteetti jaetaan sitä hakevien tahojen kesken. Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi sisältää säännöksiä rataverkon käytölle. Direktiivi ei kuitenkaan sisällä yksityiskohtaisia jakosääntöjä, vaan lähinnä menettelytapaohteja ja määräaikoja.

Verkkoselostus

Rautatieyrityksen toiminta rataverkolla edellyttää, että sillä on hyvissä ajoin käytössään kaikki liikenteen harjoittamisen kannalta oleellinen informaatio. Kaikki tärkeimmät rataverkon käyttöön liittyvät asiat tulisi siksi sisällyttää verkkoselostukseen.

Verkkoselostuksessa kuvailtaisiin käytettävissä oleva rataverkko ja sen ominaisuudet. Lisäksi siinä selvitettäisiin kaikki rataverkon käyttöön liittyvät tekijät, kuten ratamaksun elementit, ratakapasiteetin saamisen edellytykset, ratakapasiteetin hakemiseen liittyvät seikat sekä sen jakoa koskevat periaatteet. Ratahallintokeskuksen olisi kuultava eri osapuolia verkkoselostusta laatiessaan. Verkkoselostuksen julkaiseminen Ratahallintokeskuksen määräyskokoelmassa varmistaisi riittävän julkisuuden rataverkon käytön ehtoista.

Ratakapasiteetin jakoperiaatteet

Ratakapasiteetti jakautuu rautatieyritysten liikenteeseen rataverkolla ja rataverkon ylläpitotoimintoihin. Tavoitteena on rataverkon ja liikkuvan kaluston mahdollisimman tehokas käyttö. Ehdotuksen mukaan ratakapasiteetin haltijat toimittaisivat ratakapasiteettia koskevat hakemuksensa Ratahallintokeskukselle. Mikäli haettu ratakapasiteetti olisi pääl-

lekkäistä, Ratahallintokeskus pyrki sovittelemaan tarpeita ja ratkaisemaan mahdolliset kiistatilanteet. Tarvittaessa Ratahallintokeskus voisi ehdottaa vähäisiä muutoksia haettuun ratakapasiteettiin.

Ratakapasiteetti olisi jaettava tasapuolisesti ja syrjimättömästi yhden aikataulukauden pituiseksi ajaksi kerrallaan. Mikäli rautatieyrittäjä ja Ratahallintokeskus olisivat tehneet puitesopimuksen, olisi Ratahallintokeskuksen pyrittävä varaamaan rautatieyrittäjälle ratakapasiteettia yhtä aikataulukautta pitemmäksi ajaksi. Kuitenkin rautatieyrittäjän olisi haettava ratakapasiteettia kutakin aikataulukautta varten erikseen.

Ratakapasiteetin jaossa voitaisiin kahdessa tapauksessa asettaa etusijajärjestyksiä. Verkkoselostuksessa voitaisiin osoittaa tietty rataosa määrätynlaisen liikenteen käyttöön. Tällä liikenteellä olisi silloin etuoikeus liikennöidä rataosalla. Muuta liikennettä ei saisi estää käyttämästä rataosaa, mikäli ratakapasiteettiä olisi vapaana. Esimerkkeinä tällaisesta tilanteesta olisivat Tikkurilan ja Leppävaaran kaupunkiradat pääkaupunkiseudulla.

Myös tietyn ratakapasiteetin osan ylikuormitus saattaisi johtaa etusijajärjestyksen käyttöön. Tällöin etusijajärjestys määriteltäisiin rataosittain verkkoselostuksessa.

Liikenteenohjaus

Liikenteenohjauksella tavoitellaan rautatieliikenteen aikataulujen mukaisen turvallisen ja tehokkaan liikkumisen varmistamista rataverkolla. Liikenteenohjaus on keskeinen tekijä rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamisessa. Liikenteenohjaustoiminnot ovat tärkeä tekijä myös tasapuolisen kilpailutilanteen kannalta. Liikenteenohjauksen toiminnot tarvittavine laitteineen ovat osa radanpitoa ja liikenteenohjaus on viranomaistehtävänä Ratahallintokeskuksen vastuulla. Nykyään Ratahallintokeskus ostaa liikenteenohjauspalvelut VR Osakeyhtiöltä vuosittain tehtävän sopimuksen perusteella. Jos rataverkolle tulee useampia liikenteenharjoittajia, Ratahallintokeskuksen on varmistettava liikenteenoh-

jauspalvelujen syrjimättömyys ja tasapuolisuus.

Ehdotuksen mukaan liikenteenohjaus jäisi edelleen Ratahallintokeskuksen vastuulle. Ratahallintokeskus voisi ostaa nämä palvelut edelleen VR Osakeyhtiöltä tai järjestää liikenteenohjauksen muulla tavalla. Tasapuolisen kilpailutilanteen varmistamiseksi Ratahallintokeskuksen on jatkossa varmistettava liikenteenohjauspalvelujen syrjimättömyys ja tasapuolisuus.

3.5. Velvollisuus palvelujen tarjontaan

Rautatieliikenteen harjoittaminen edellyttää, että rautatieyrittäjillä on mahdollisuus käyttää rataverkon lisäksi myös muita liikenteen harjoittamisen kannalta tärkeitä oheistoimintoja, kuten terminaaleja, henkilöliikenteen asemia, tankkauspaikkoja, yksityisiä ratapihatoimintoja sekä huolto-, kunnossapito- ja varikkotoimintoja.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin mukaan rautatieyrittäjillä tulee olla pääsy näihin rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta tärkeisiin toimintoihin sekä oikeus saada palveluja näissä toiminnoissa. Osa toiminnoista on VR-Yhtymä Oy:n ja osin eräiden muiden yritysten hallinnassa. Näitä ovat erityisesti tärkeimmät henkilöliikenteen asemat, tavaraterminaalit ja kunnossapitotoiminnot. Direktiivin mukaan näiden toimintojen haltija ei voi kieltäytyä palveluiden tarjonnasta, jos niitä markkinoilla tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja. Ehdotuksessa edellytetään lisäksi, että palveluja ei voida muulla tapaa kohtuudella järjestää.

Velvollisuus palvelujen tarjoamiseen koskisi ainoastaan toimintoja, jotka ovat edellytyksiä rautatieliikenteen harjoittamiselle. Tällöin esimerkiksi henkilöliikenteen asemien käyttö sisältäisi ainoastaan aseman fyysisen rakennelman käytön, mutta ei esimerkiksi pääsyä toisen yrityksen tiloihin. Pääsy terminaaleihin ei koskisi yritysten sisäisiä terminaaleja tai lastauspaikkoja, joita käytetään ainoastaan kyseisen yrityksen toimintaan.

Palvelujen käytöstä tulisi luonnollisesti maksaa korvausta. Korvauksen tulee olla tasa-

puolinen ja sen tulee perustua aiheutuneisiin kustannuksiin. Korvauksen määräytyminen perustuisi ostajan ja myyjän väliseen sopimukseen. Velvollisuus palvelujen tarjoamiseen ei saisi muodostua taloudelliseksi rasitteeksi niitä myyville yrityksille.

3.6. Rautatieliikenteen turvallisuus

Rautatieliikenteen turvallisuudesta ehdotetaan lakiin otettavaksi oma lukunsa. Luvussa säädettäisiin turvallisen rautatieliikenteen perusteista, Ratahallintokeskuksen toimivallasta rautatieliikenteen turvallisuutta koskevissa asioissa, liikenteen ohjauksesta ja turvallisuustodistuksesta.

Ratahallintokeskukselle ehdotetaan annettavaksi norminantovaltaa rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Tarvittavat valtuutussäännökset sisällytettäisiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta annettavaan lakiin. Ratahallintokeskuksen

norminantovalta kohdistuisi teknisluonteisiin asioihin. Virasto antaisi valtuutuksen nojalla tarvittavat tarkemmat määräykset rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä, radanpidosta, ratalaitteista ja ratarakenteista sekä liikkuvan kaluston käyttämisestä liikenteeseen. Määräysten antaminen on välttämätöntä turvallisen rautatieliikenteen varmistamiseksi. Pitkälle menevän teknisyytensä ja yksityiskohtaisuutensa vuoksi normeja ei olisi tarkoituksenmukaista siirtää lain tai asetuksen tasolla annettaviksi. Määräykset eivät myöskään suoraan kohdistuisi yleisesti yksilöiden oikeuksiin tai velvollisuuksiin tai oikeushenkilöihin, vaan ne kohdistuisivat rajattuihin rautatiealalla toimiviin yrityksiin ja niiden henkilöstöön. Matkustajiin kohdistuva turvallisuusvaikutus olisi ainoastaan välillinen.

Lakiin otettaisiin myös säännökset Ratahallintokeskuksen oikeudesta ja velvollisuudesta valvoa rautatieliikenteen turvallisuutta. Ratahallintokeskus myös myöntäisi tai hyväksyisi muualla Euroopan talousalueella myönnetyn turvallisuustodistuksen. Rautatieyrityksellä tulisi olla voimassa oleva vakuutus koko sinä aikana, jolloin liikennettä harjoitetaan.

3.7. Sääntelyelin ja muutoksenhaku

Liikenne- ja viestintäministeriö, jäljempänä ministeriö, vastaa rautatietoimialan ja rautatieliikenteen yleisestä ohjauksesta ja valvonnasta sekä edistää rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä.

Usean rautatieliikenteen harjoittajan toiminta rataverkolla voi johtaa kiistatilanteisiin. Uudessa toimintaympäristössä voidaan kohdata ennakoimattomia kiistoja, jotka tulisi ratkaista mahdollisimman nopeasti. Muun muassa ratakapasiteetin jakamiseen liittyvät mahdolliset erimielisyydet edellyttävät niiden nopeaa ratkaisemista, jotta rautatieliikenteen harjoittajat voivat jatkaa häiriöttömästi liikennöintiä.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivissä edellytetään jäsenmaiden perustavan direktiivissä tarkoitetun sääntelyelimen, jonka tehtävänä on valvoa rautatieyritysten tasapuolista kohtelua. Sääntelyelimen tulee myös toimia oikaisuelimenä tietyissä radanpitäjän tekemissä päätöksissä. Sääntelyelimen päätösten tulee olla valituskelpoisia. Suomessa sääntelyelimenä toimisi liikenne- ja viestintäministeriö. Muutoksenhaku Ratahallintokeskuksen päätöksistä rataverkon haltijana toteutettaisiin oikaisumenettelyn kautta. Muista Ratahallintokeskuksen tekemistä päätöksistä valitettaisiin hallintolainkäyttölain (586/1996) mukaisesti. Ministeriön olisi ratkaistava oikaisupyynnöt pääsäännön mukaan kahden kuukauden kuluessa, jotta epäselvyys kiistatilanteissa olisi mahdollisimman lyhytaikainen. Ministeriön päätökseen voisi hakea muutosta valittamalla hallintolainkäyttölain mukaisesti korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen roolia saatetaan joutua arvioimaan uudelleen, mikäli rautatieliikenteen kilpailu laajenee.

3.8. Yksityisen rautatien laillituksesta ja kiinnittämisestä annetun lain sekä yksityisistä rautateistä annetun asetuksen kumoaminen

Yksityisiä rautateitä koskee vuonna 1889 yksityisistä rautateistä yleistä keskuusliikettä

varten annettu asetus (16/1889). Se on voimassa lakina. Asetuksessa säädetään yksityisen rautatien rakentamisesta, rautatien liikennöinnistä sekä kuljetusehdoista osittain varsin yksityiskohtaisella tavalla.

Karhulan-Sunilan Rautatie Oy on ainoa vielä liikennettä harjoittava yksityinen rautatieyhtiö, joka on vuonna 1897 saanut sanotussa asetuksessa tarkoitetun senaatin toimiluvan. Yhtiöllä on voimassa oleva yhdysliikennesopimus VR Osakeyhtiön kanssa.

Yksityisiä rautateitä koskeva asetus on vanhentunut ja nykyaikaan soveltumaton. Yleisemminkään ei ole perusteita rajoittaa elinkeinovapautta asettamalla yksityisen rautatien rakentamista luvanvaraiseksi, koska tällainen rautatie todennäköisesti liitettäisiin valtion rataverkkoon. Ei ole myöskään todennäköistä, että asetuksen mukaisia rautateitä rakennettaisiin. Sen vuoksi asetus ehdotetaan kumottavaksi ja yksityisen rautatien luvanvaraisuus poistettavaksi.

Lisäksi kumottaisiin samanaikaisesti yleistä keskuusliikettä varten rakennetun yksityisen rautatien laillistuksesta ja kiinnittämisestä annettu laki (16/1889).

4. Muut esitykseen liittyvät lait

Laki Ratahallintokeskuksesta

Rataverkkolaissa on säädetty Ratahallintokeskuksen asemasta ja tehtävistä. Niistä on lisäksi tarkemmin säädetty Ratahallintokeskuksesta annetussa asetuksessa (283/1995).

Viraston laajenevien tehtävien johdosta pidetään tarpeellisena säätää erillinen Ratahallintokeskusta koskeva laki. Ratahallintokeskus toimisi rautatietoimialasta vastaavana viranomaisena. Ratahallintokeskuksen viranomaistehtävät eivät kuitenkaan sisältäisi kuljetuspalvelujen ostamista, järjestämistä tai tuottamista. Ehdotettu laki ei aiheuttaisi merkittäviä muutoksia Ratahallintokeskuksen asemaan tai nykyiseen organisatoriseen rakenteeseen. Ratahallintokeskus toimii valtion rataverkon haltijana, jonka päätehtävänä on rataverkon ylläpito ja kehittäminen. Ratahallintokeskus vastaa lisäksi radanpidon turvallisuudesta ja

viranomaistehtävien hoidosta sekä antaa rautatieliikenteen turvallisuusmääräykset ja muut liikenteenhoitoa varten tarvittavat määräykset ja valvoo niiden noudattamista.

Laki Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta

Ratahallintokeskus on antanut voimassa olevat norminsa rataverkkolakiin sisältyvän valtuutussäännöksen nojalla. Tarkoitus on, että normeja voidaan edelleen sellaisinaan soveltaa uuden rautatielainsäädännön voimaantulon jälkeen. Tätä koskeva säännös ehdotetaan sisällytettäväksi rautatielain siirtymäsäännöksiin. Rataverkkolain kumoamisen takia siihen sisältyvät valtuutussäännökset ehdotetaan siirrettäviksi täsmennettyinä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta annettavaan lakiin, johon säännökset asiallisen sisältönsä puolesta kuuluvat. Laki sisältää säännökset sanotut kansalliset määräykset vastaisuudessa syrjäyttävistä Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää koskevista vaatimuksista.

Laki rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta

Lakia ehdotetaan muutettavaksi, koska sen 2 §:ssä määritellään rautatieyrittäjä viittaamalla rataverkkolain asianomaiseen pykälään. Rautatielakia koskevalla ehdotuksella on tarkoitus kumota rataverkkolaki kokonaisuudessaan. Lisäksi rautatieyrityksen määritelmää on muutettu kehittämisdirektiivin muutoksen takia.

5. Esityksen vaikutukset

5.1. Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksella avattaisiin Suomessa unionin sisäinen kansainvälinen rautatieliikenne kilpailulle. Vajaan 350 miljoonan euron tavara-liikennemarkkinoista noin 3 % olisi avoinna kilpailulle. Uusien rautatieyritysten toiminta tulisi mahdolliseksi junalauttaliikenteessä, jota harjoitetaan nykyisin Turusta Tukholmaan

ja Travemüнден. Lisäksi rautatieyhteys Tornioista Haaparantaan mahdollistaisi esimerkiksi ruotsalaisten yritysten liikennöinnin Suomeen. Tornion kahden raidelevyden liikennepaikkaa lukuun ottamatta tämä edellyttäisi erityiskalustoa, joka pystyisi liikennöimään eri raidelevyksillä muualla Suomessa. Koska lailla ei avattaisi rataverkolle pääsyä unionin sisäistä kansainvälistä rautatieliikennettä laajemmalti, jäisivät sen taloudelliset vaikutukset tässä vaiheessa varsin rajallisiksi. Ehdotuksen pääasiallisena sisältönä on varautuminen yhteisöläinsäädännön edellyttämällä tavalla sellaiseen tilanteeseen, jossa Suomen rataverkolla liikennettä harjoittaisivat muutkin rautatieyritykset kuin VR Osaakeyhtiö.

5.2. Yritysvaikutukset

Ehdotuksella ei olisi nopeasti toteutuvia vaikutuksia VR-Yhtymä Oy:n liiketoiminnalliseen asemaan. Vaikka muitakin rautatieyrityksiä tulisi harjoittamaan liikennettä jossakin vaiheessa Suomen rataverkolla, VR-Yhtymä Oy:n asema olisi varsin vahva. Kilpailun avautumisen myötä VR-Yhtymä Oy:lle saattaisi toisaalta avautua uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Rautatiekuljetuspalveluja tarvitsevien yritysten asemaan ehdotuksella ei olisi juurikaan vaikutuksia.

5.3. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Ratahallintokeskuksen tehtävien lisääntyminen edellyttäisi jossain määrin henkilöstölisäyksiä lähivuosina. Koska esityksen vaikutukset toistaiseksi jäävät käytännössä vähäisiksi, ei lisätyövoiman todellista tarvetta ja sen kohdentumista organisaatioissa voida tässä vaiheessa tarkemmin arvioida.

5.4. Ympäristövaikutukset

Rautatieliikenne on tieliikennettä ympäris-

töystävällisempi liikennemuoto. Esityksestä koituvat mahdolliset ympäristöhyödyt ovat riippuvaisia siitä, kuinka rautatieliikenteen kuljetusmäärät kehittyvät. Esityksellä ei ole suoranaista vaikutusta rautateiden kuljetusmäärien kehitykseen, vaikka taustalla onkin tavoite säilyttää vähintään nykyiset kuljetusosuudet. Mikäli ehdotus edistäisi rautatieliikenteen kuljetusosuuksien kasvattamista, ehdotuksen ympäristövaikutuksia voitaisiin pitää myönteisinä. Kokonaisuutena arvioiden ympäristövaikutukset jäänevät kuitenkin vähäisiksi.

6. Asian valmistelu

Liikenneministeriö asetti syyskuussa 1997 työryhmän tutkimaan Suomen rataverkon mahdollista avaamista kilpailulle. Työryhmä luovutti mietintönsä liikenneministeriölle huhtikuussa 1998. Työryhmä ehdotti kotimaisen sekä EU-maihin suuntautuvan tavaraliikenteen ja alueellisen henkilöliikenteen avaamista kilpailulle. Mietinnöstä hankittiin lausunnot keskeisiltä ministeriöiltä sekä työnantajien, työntekijöiden, teollisuuden ja asiakkaiden järjestöiltä. Pääosassa lausunnoista suhtauduttiin myönteisesti kilpailun avaamiseen työryhmän esittämällä tavalla. Muutamat tahot, erityisesti henkilöstöjärjestöt, suhtautuivat kielteisesti kilpailun avaamiseen.

Syyskuussa 1998 liikenneministeriö asetti työryhmän valmistelevaan hallituksen esitystä rataverkkolain uudistamiseksi asiaa selvittäneen työryhmän ehdotuksen pohjalta. Työryhmä julkisti ehdotuksensa hallituksen esitykseksi 8 päivänä huhtikuuta 1999.

Uusi esitys on valmisteltu mainittujen työryhmien mietintöjen pohjalta, kuitenkin siten muutettuna, että rataverkolle pääsyä ei esityksessä ehdoteta avattavaksi enempää kuin yhteisöläinsäädäntö edellyttää. Lisäksi esityksen valmistelun aikana voimaan tulleet ensimmäiseen rautatiepakettiin kuuluvat uudet direktiivit on otettu esityksessä huomioon. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut esityksen virkatyönä. Esitys on myös tässä vaiheessa ollut laajalla lausuntokierroksella. Lisäksi ehdotuksesta on huhti-

kuussa 2002 järjestetty erillinen kuulemistilaisuus keskeisille ministeriöille sekä alan sidosryhmille.

Oikeusministeriö on antanut luvan esitellä ehdotuksen laiksi rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta.

7. Riippuvuus muista esityksistä

Rautatielakiehdotuksen 23 §:n 3 momentissa viitataan lakiin sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa, jota koskeva hallituksen

esitys (HE 17/2002 vp) on edelleen vireillä eduskunnassa. Lakiehdotuksen 30 §:ssä viitataan muun ohella hallintomenettelylakiin (598/1982) ja kielilakiin (148/1922). Eduskunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys hallintolaiksi ja laiksi hallintolainkäyttölain muuttamisesta (HE 72/2002 vp) ja hallituksen esitys uudeksi kielilaksi ja siihen liittyväksi lainsäädännöksi (HE 92/2002 vp). Säädetäväksi ehdotetulla hallintolailla kumottaisiin hallintomenettelylaki ja vastaavasti uudella kielilailla vuoden 1922 kielilaki.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Rautatielaki

1 luku Yleiset säännökset

1 §. *Lain tarkoitus ja soveltamisala.* Pykälässä säädettäisiin lain tavoitteista ja soveltamisalasta. Lain tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä ja rataverkon käyttöä. Lailla on tarkoitus luoda lainsäädännölliset puitteet tehokkaalle ja monipuoliselle rautatieliikenteen harjoittamiselle valtion rataverkolla. Sääntelyllä luotaisiin puitteet myös useamman rautatieliikenteen harjoittajan toiminnalle. Rautatieliikenteen kilpailu avattaisiin kuitenkin ainoastaan rajoitetusti siten kuin kehittämisdirektiivin muutosdirektiivissä edellytetään. Lisäksi tavoitteena on parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta lailla täytäntöön pantavien direktiivien vaatimukset täyttävän ja turvallisen rautatieliikenteen tavoitteet sisältävän sääntelyn pohjalta.

Pykälän 2 momentissa rajattaisiin lain soveltamisala koskemaan rautatieliikenteen harjoittamista ja turvallisuutta valtion rataverkolla sekä valtion rataverkon käyttöä ja rahoitusta. Yksityisraiteisiin lakia sovellettaisiin ainoastaan siten kuin 28 §:ssä, 31 §:n 1 momentissa ja 39 §:ssä säädetään. Lisäksi 35 §:ssä säädetty velvollisuus palvelujen tarjoamiseen koskisi kaikkia säännöksessä tarkoitettuja palveluja Suomessa.

Laissa tarkoitettuja yksityisraiteita olisivat lähinnä teollisuusyritysten hallinnassa olevat tehdasraiteet sekä kuntien omistamat satamaradat. Sen sijaan metroradat tai kapearaiteiset museorautatiet eivät kuuluisi lain soveltamisalaan.

2 §. *Määritelmät.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi eräitä lain kannalta keskeisiä

määritelmiä. Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin rautatieyrittäjä. Rautatieyrittäjäksi edellytettäisiin Suomessa tai jossakin muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa maassa myönnettyä toimilupaa, jonka nojalla yrityksen tulisi harjoittaa päätoimenaan rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla. Myös ainoastaan vetovoimapalvelua tarjoavaa yhtiötä tai muuta yhteisöä pidettäisiin laissa tarkoitettuna rautatieyrittäjänä. Sitä vastoin yhtiötä tai muuta yhteisöä, jolla on hallinnassaan ainoastaan vaunukalustoa, ei voida pitää laissa tarkoitettuna rautatieyrittäjänä. Päätoimisuudella tarkoitettaisiin sitä, että yhtiön tai yhteisön liiketoiminnasta rautatiekuljetustoiminta muodostaisi selvästi suurimman liiketoiminnallisen kokonaisuuden.

Rautatieyrittäjän määritelmän muuttaminen edellyttää myös rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamista, koska pykälässä on rautatieyrittäjä määritelty viittaamalla asianomaiseen rataverkkolain säännökseen.

Rataverkko on lain soveltamisalan kannalta keskeinen määritelmä. Laissa rataverkolla tarkoitettaisiin pykälän 2 kohdan mukaan Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaa valtion rataverkkoa. Rataverkko muodostuu radasta ratalaitteineen ja ratarakenteineen.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin radanpito. Radanpitoon kuuluisivat määritelmässä tarkennetut rataverkon rakentamis- ja ylläpitotoimet. Määritelmässä tarkoitetuilla rakenteilla, rakennelmilla ja laitteilla tarkoitettaisiin muun muassa rataverkolle asennettuja turvallisuus-, liikenteenohjaus- ja sähköistysjärjestelmiä. Määritelmässä tarkoitettuun radanpitoon kuuluisivat myös sellaiset radanpitoon välittömästi liittyvät toiminnot, jotka eivät sijaitse radan välittömässä läheisyydessä, kuten turvalaite- ja muun liikenteenohjausjärjestelmän

viestiyhteydet tai sähkönsyöttöasemien sähkönsiirtolinjat.

Pykälän 4 kohdassa rautatieliikenteen harjoittamisella tarkoitettaisiin rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan liikennettä rataverkolla. Määritelmä viittaa kaikkeen varsinaiseen rautatieliikenteeseen, jota rataverkolla voi olla.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin liikennöinti, johon kuuluu rautatieliikenteen harjoittajan liikenteen lisäksi kaikki radanpitoon kuuluva tai siihen liittyvä liikenne raidekulkuneuvolla. Raidekulkuneuvolla tarkoitettaisiin raideliikennevastuulaissa (113/1999) määriteltyä raidekulkuneuvoa. Liikennöintiin luettaisiin mukaan myös muu liikenne, joka ulottuu raidealueelle, ei kuitenkaan tieliikennelain mukaista tieliikennettä tasoristeyksessä.

Määritelmän tarkoituksena on kattaa kaikki se mahdollinen liikenne, joka voi ulottua yksinomaan raidekulkuneuvoille varatulle raidealueelle. Määritelmän piiriin kuuluisi siten myös kaikkien ratatyömaalla tapahtuvien työkoneiden liikkuminen, jos se tapahtuu rautatieliikenteen käytössä olevalla raide-alueella.

Pykälän 6 kohdan mukaan ratakapasiteettina pidettäisiin rataverkon ominaisuuksista johtuvaa aikaan sidottua rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä. Junaliikenteellä tarkoitettaisiin lain 4 luvussa tarkoitettua ratakapasiteetin käyttöä, joka perustuu aikataulunmukaiseen rautatieliikenteeseen. Ratakapasiteettiin ei kuuluisi kuitenkaan radanpitoon välittömästi liittyvä junaliikenne. Ratakapasiteettiin vaikuttaisivat rataverkon erilaiset ominaisuudet, kuten raiteiden määrä ja turvalaitteiden sallima liikenteenvälityskyky sekä radanpidon työt. Ratakapasiteettiin sisältyisivät rautatiereittien lisäksi ratapihojen raiteet junaliikennettä varten. Järjestelyratapihojen käyttö ja junaliikenteelle varattujen raiteiden käyttö niin sanottua vaihtotyöliikennettä varten eivät kuuluisi määritelmän mukaiseen ja jäljempänä 4 luvussa säänneltyyn ratakapasiteettiin, vaan siitä sovittaisiin Ratahallintokeskuksen kanssa erikseen. Vaihtotyöliikenteellä tarkoitettaisiin

rautatiealalla vakiintunutta liikennöintityypin määrittelyä tarkoittaen lähinnä vaunujen ja veturien järjestelyä sekä junien kokoamista.

Ratatyöliikenne ei myöskään kuuluisi määritelmän mukaisen ratakapasiteetin piiriin, koska radanpidon tarvitsema toiminta ja siihen liittyvä työskentely rataverkolla vähentävät junaliikenteen käytettävissä olevaa ratakapasiteettia. Sama vaikutus on vaihtotyöliikenteellä, jota voitaisiin harjoittaa lähinnä vain siltä osin kuin ratakapasiteetti ei ole junaliikenteen käytössä.

Pykälän 7 kohdassa määriteltäisiin ratakapasiteetin hakija, joka voisi laissa tarkoitettua rautatieyrityksen lisäksi olla rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä, liikenne- ja viestintäministeriö, jäljempänä ministeriö, ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Kapasiteetti ja ratamaksudirektiivin 2 artiklan mukaisesti hakijalla tarkoitettaisiin ensi sijassa rautatieyritystä. Tämän lisäksi määritelmää laajennettaisiin direktiivin sallimalla tavalla koskemaan Suomessa julkisia rautatieliikennepalveluja järjestäviä viranomaisia. Ratakapasiteettia haettaisiin lain 4 luvun säännösten mukaisesti.

Pykälän 8 kohdan mukaisella liikenteenohjauksella tarkoitettaisiin ensisijaisesti junien aikataulun mukaisen turvallisen ja tehokkaan liikkumisen varmistamista rataverkolla. Kaikilla rataverkolla kulussa olevilla junilla olisi reitti ja ajosuunnitelmat eli aikataulut, jotka laadittaisiin ratakapasiteetinjakopäätösten mukaisiksi. Myönnetyn ratakapasiteetin jakaminen hoidettaisiin siten liikenteenohjauksen johdolla. Liikenteenohjaukseen kuuluisivat myös vaihtotyöliikenteen ja radanpidon edellyttämän liikenteen (ratatyöliikenne) sekä kaiken muunkin rataverkolla tapahtuvan liikennöinnin ohjaaminen ja hallinta rataverkolla.

Muun kuin varsinaisen junaliikenteen osalta osa liikenteenohjauksen tehtävistä voitaisiin paikallisesti siirtää vaihtotyöliikennettä tai ratatyöliikennettä harjoittavien vastuulle. Tällöin esimerkiksi vaihtotyöyksikkö voisi toimia itsenäisesti liikenteenohjauksen sallimalla raidealueella. Tämä liikenne tai sen ohjaaminen eivät kuuluisi määritelmän

mukaiseen liikenteenohjaukseen. Koko rataverkolla tulisi kuitenkin aina liikennöidä liikenteenohjauksen ohjauksen ja hallinnan alaisuudessa. Liikenteenohjauksen määritelmä vastaisi nykyistä käytäntöä.

Pykälän 9 kohdan mukaisesti ylikuormitetulla ratakapasiteetilla tarkoitettaisiin sellaista rautatiereittiä, jolle ei tiettyinä aikana ole mahdollista hyväksyä kaikkia ratakapasiteettia koskevia hakemuksia, vaikka Ratahallintokeskus olisi pyrkinyt sovittamaan ratakapasiteettihakemukset yhteen lain 20 §:n nojalla.

Pykälän 10 kohdassa määritellyllä museoliikenteellä tarkoitettaisiin museokalustolla tai siihen rinnastettavalla kalustolla harjoitettavaa liikennettä rataverkolla. Museoliikenteenä voitaisiin tällöinkin pitää vain laajuudeltaan vähäistä liikennettä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa.

Museokaluston määrittelyn osalta määritelmässä tarkoitettu rautateiden liikkuva kalusto olisi käyttöikänsä loppupuolella tai sillä olisi muutoin ominaisuuksia, jotka poikkeavat teknisen kokeilun tai kaluston erityisen historian puolesta yleisesti käytössä olevasta liikkuvasta kalustosta.

Museoliikenteen vähäisen luonteen osalta merkitystä on sillä seikalla, voiko museoliikenteellä olla käyttöä osana tavanomaista joukkoliikennettä tai tavaraliikennettä. Tarkoitus on, että museoliikenne ei olisi osa tavanomaista joukkoliikennettä eikä museoliikenteen puitteissa harjoiteta kaupallista tavaraliikennettä. Liikenne voisi kuitenkin olla esimerkiksi kesäaikana säännöllistä, mutta liikenteen päätarkoituksen olisi perustuttava museokaluston tai siihen rinnastettavan kaluston käyttöön tai siihen, että liikennettä harjoitettaisiin vähäliikenteisellä rataosalla tai raiteistolla, jossa ei olisi säännöllistä henkilöliikennettä. Tavaraliikenteen osalta liikenteen tulisi rajoittua vain tavaravaunujen käyttöön osana museoliikennettä.

Museoliikenteen harjoittaja ei saisi tavoitella museoliikenteellä liiketaloudellista voittoa.

Määritelmässä tarkoitettun liiketaloudellisen voiton tavoittelu arvioitaisiin kokonaisuutena. Museoliikenteessä voitaisiin periä matkalipputuloja tai muita kuljetusmaksuja, mutta tulojen pääasiallinen käyttö kohdistuisi kohtuullisten museoliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Osoituksena liiketaloudellista voittoa tavoittelemattomasta toiminnasta voitaisiin pitää kaluston kunnossapidon ja liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden vapaaehtoista työpanosta. Yhtiömuodossa toimivan yhteisön perustamiskirjassa tai yhtiöjärjestyksessä mainittu yleishyödyllinen tarkoitus olisi omiaan ilmentämään liikenteen luonnetta museoliikenteenä.

Pykälän 11 kohdan mukaan yksityisraiteella tarkoitettaisiin muita kuin Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevia raiteita. Näitä olisivat esimerkiksi teollisuuslaitosten ja kun-tien omistamat tehdasraiteet ja satamaradat. Yksityisraide liittyisi valtion rataverkkoon yksityisraideliittymässä, jonka luvanvaraisuudesta säädettäisiin lain 39 §:ssä.

3 §. *Radanpidon rahoitus.* Pykälässä säädettäisiin radanpidon rahoituksesta. Pykälä vastaisi rataverkkolain 2 §:n 2 ja 3 momenttia. Tarkoitus on, että radanpito rahoitetaan jatkossakin pääosin valtion budjettirahoituksella. Rataverkkoa ylläpidettäisiin ja rakennettaisiin pykälän mukaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Muu rahoitus olisi kuitenkin ainoastaan rajallista ja valtion budjettirahoitusta täydentävää. Se voisi olla esimerkiksi kuntien tai teollisuuslaitosten rahoitusta radanpitoon. Laissa tarkoitettu rautatieliikenteen harjoittajilta perittävä ratamaksu osoitettaisiin investointimaksua lukuun ottamatta radanpitoon, ja se otettaisiin huomioon valtion talousarviossa.

4 §. *Verkkoselostus.* Pykälässä säädettäisiin Ratahallintokeskuksen verkkoselostuksesta, joka olisi keskeinen rautatieliikennettä ja rataverkkoa koskeva uusi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivissä edellytetty asiakirja. Verkkoselostuksessa kuvattaisiin keskeiset

rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevat säännökset ja määräykset sekä julkaistaisiin ratakapasiteettia koskevat määräykset.

Kapasiteetti ja ratamaksudirektiivissä ei edellytetä verkkoselostukselta määrämuotoisuutta, mutta tarkoituksena on yhdenmukaistaa kaikkien Euroopan talousalueella toimivien rataverkon haltijoiden verkkoselostukset verkkoselostuksen yhteistyönä. Yhteisen verkkoselostusmallin luominen edesauttaa verkkoselostuksen julkaisemisen tavoitteita parantamalla rautatieliikennettä koskevien tietojen saatavuutta ja yhdenmukaisuutta eri maissa.

Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen tulisi kuvata verkkoselostuksessa keskeiset rautatielaissa ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksissa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamista koskevat säännökset ja näiden lakien nojalla annetut säännökset ja määräykset. Pykälän 2 momentin mukaan verkkoselostuksessa tulisi kuvata viraston hallinnassa olevan rataverkon laatu ja laajuus sekä antaa tarkemmat tiedot 13 §:ssä tarkoitettujen palvelujen yksityiskohdista ja niiden saatavuudesta.

Verkkoselostus olisi tärkeä ja keskeinen tiedonlähde ratakapasiteetin hakijoille sekä toisaalta Ratahallintokeskusta rataverkon haltijana ohjaava asiakirja. Verkkoselostus olisi uusittava aina aikataulukausittain. Rautatieliikenteen harjoittajien tulisi voida luottaa verkkoselostuksessa julkaistujen tietojen pysyvyyteen aikataulukauden aikana. Verkkoselostuksella ei kuitenkaan syrjäytettäisi niitä säännöksiä ja määräyksiä, jotka annetaan rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi ja ylläpitämiseksi aikataulukauden aikana.

Ratahallintokeskuksen olisi kuultava verkkoselostusta laatiessaan Suomeen sijoittautuneita ratakapasiteetin hakijoita ja muita Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Ratahallintokeskuksen tulisi julkaista verkkoselostus määräyskokoelmassaan aikataulukausittain viimeistään neljä kuukautta ennen kapasiteettihakemusten jättämislle asetetun määräajan päättymistä, jotta ratakapasiteetin hakijat voisivat saada

riittävän ajoissa niiden liiketoiminnan kannalta tarvittavaa tietoa ratakapasiteetin hakemiseen liittyvistä seikoista ja ratamaksun määräytymisperusteista. Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin Ratahallintokeskus julkaisemaan myös verkkoselostuksen voimassaoloaikana muuttuneet tiedot.

2 luku **Rautatieliikenteen harjoittaminen**

5 §. *Toimilupa.* Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittamiseksi vaadittaisiin liikenne- ja viestintäministeriön myöntämä toimilupa. Toimilupa voitaisiin 1 momentin nojalla hakemuksesta rajoittaa koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä. Toimiluvan rajoittaminen edellyttäisi hakijan nimenomaista tahdonilmaisua. Ministeriöllä

toimilupaviranomaisena ei olisi oikeutta ilman hakijan pyyntöä rajoittaa toimilupaa. Tämä olisi hakijan oikeusturvan kannalta välttämätöntä ottaen huomioon, että toimilupa olisi voimassa kaikissa Euroopan talousalueeseen kuuluvissa maissa. Ehdotuksella pyritäisiin helpottamaan pienten, alueellista henkilö- tai tavaraliikennettä harjoittavien yritysten markkinoille pääsyä tulevaisuudessa.

Toimiluvan myöntäisi ministeriö. Pykälän 2 momentin mukaan ministeriö tarkistaisi toimilupadirektiivin vaatimusten mukaisesti toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö oikeutettaisiin tarkastamaan, noudattaako rautatieyritys sille rautatielaissa tai lain nojalla esimerkiksi toimiluvassa rautatieliikenteen harjoittamista varten asetetut velvoitteet, jos on syytä vakavasti epäillä, ettei velvoitteita noudateta. Toimilupaviranomaisen direktiivin mukainen valvontaoikeus olisi perusteltua erityisesti, jos vakavaraisuutta ja erityistä luotettavuutta edellyttävää rautatieliikennettä harjoittaisi myös voimavaroiltaan pieniä liikenteen harjoittajia.

Toimiluvan käsittelyyn sovellettaisiin hallintomenettelylakia (598/1982).

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin toimilupadirektiivin edellyttämällä tavalla, että yhdessä Euroopan talousalueeseen

kuuluvassa maassa myönnetty toimilupa olisi voimassa koko Euroopan talousalueen alueella. Ministeriö velvoitettaisiin ilmoittamaan toimivaltaiselle toimilupaviranomaiselle, jos muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa toimiluvan saanut rautatieyrittäjä ei enää täyttäisi luvan saamisen edellytyksiä, jotta asianomainen viranomainen voisi ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin asiassa.

6 §. *Toimiluvan myöntämisen edellytykset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimilupadirektiivin vaatimuksia vastaavista toimiluvan myöntämisen edellytyksistä. Sen sisältö vastaisi rautatieyrittäjän toimiluvasta annettua asetusta (554/1997). Hakijan tulisi olla sijoittautunut Suomeen. Hakijan pitäisi päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä tai tarjota vetovoimapalveluja. Sillä tulisi olla Ratahallintokeskuksen antama tai hyväksymä lain 11 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus tai sen tulisi antaa toiminnastaan vastaava selvitys.

Rautatieliikenteen erityisen luotettavuuden takia ja rautatieliikenneturvallisuuden varmistamiseksi hakijalta edellytettäisiin luotettavuutta ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyiltä henkilöiltä hyvämaineisuutta ja ammatillista pätevyyttä. Suuria taloudellisia panoksia vaativan rautatieliikenteen harjoittamiseen edellytettäisiin hakijalta pykälän 1 momentin 4 kohdassa määriteltyä vakavaraisuutta. Lisäksi hakijalla tulisi 5 kohdan mukaisesti olla 10 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Toimilupadirektiivin 6 artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot määrittelemään hyvää mainetta koskevan vaatimuksen edellytyksistä siten, että hakijana olevaa rautatieyrittäjää tai sen johtamisesta vastaavia henkilöitä ei ole tuomittu vakavista rikoksista tai liikenteeseen sovellettavan erityislainsäädännön vakavista rikkomuksista eikä vakavasta tai toistuvasta sosiaali- tai työlainsäädännön vaatimusten noudattamisen rikkomuksista tai tullilainsäädännön vaatimusten rikkomisesta, jos hakijana on rautatieyrittäjä, jonka tavoitteena on tullimenettelyjen alaisen rajat ylittävän tavaraliikenteen harjoittaminen. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin direktiivin 6 artiklan vaatimusten mukaisesti,

milloin liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täyttäisi hyvämaineisuuden vaatimusta. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vastaavasti direktiivin 8 artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti ammatillista pätevyyttä koskevista vaatimuksista.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin direktiivin ja sen liitteen vaatimusten mukaisesti, milloin 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta ei täytettäisi. Ministeriö oikeutettaisiin kuitenkin erityisestä syystä poikkeamaan vaatimuksesta. Poikkeaminen saattaisi tulla kysymykseen esimerkiksi, mikäli yrityksen liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön velkajärjestelyä on pidettävä yrityksen liiketoiminnan kannalta vähäisenä ja johtotehtäviin määrätään toinen vaatimukset täyttävä henkilö.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön toimilupadirektiivin 5—9 artiklat sekä sen liitteet sellaisina kuin ne ovat muutettuina toimilupa direktiivin muutosdirektiivillä.

7 §. *Toimiluvan hakeminen ja myöntäminen.* Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin toimiluvan hakija toimittamaan ministeriölle säännöksessä yksilöidyt tiedot, jotta ministeriö voisi luotettavasti arvioida toimiluvan myöntämisen edellytyksiä. Säännös vastaisi toimilupadirektiivin 5 artiklan ja direktiivin liitteen vaatimuksia. Tiedot saattaisivat sisältää myös liikesalaisuuden piiriin kuuluvia tietoja tai muutoin salassa pidettäviä asioita. Toisaalta ministeriötä julkisena viranomaisena sitoisi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetty salassapitovelvollisuus sanottujen tietojen suhteen.

Pykälän 2 momentissa oikeutettaisiin ministeriö tarvittaessa vaatimaan hakijalta auktorisoidun tilintarkastajan tai tilintarkastusyhteisön arviointi hakijan taloudellisesta tilasta. Säännöstä on pidettävä tarpeellisenä, jotta ministeriö toimilupaviranomaisena voisi saada kaikissa olosuhteissa hakijan taloudellisesta tilasta riittävän luotettavan tiedon.

Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin ministeriö tekemään päätöksensä toimilupahakemukseen toimilupadirektiivin

vaatimusten mukaisesti kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ministeriölle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön toimilupadirektiivin 11 artikla sellaisena kuin se on muutettuna toimilupadirektiivin muutosdirektiivillä. Pääperiaatteet vastaisivat rautatieyrityksen toimiluvasta annetun asetuksen vastaavia säännöksiä, mutta keinovalikoimaa laajennettaisiin.

8 §. *Toimiluvan peruuttaminen.* Ministeriön olisi peruutettava toimilupa niissä toimilupadirektiivissä säädettyissä tilanteissa, jotka yksilöitäisiin pykälän 1 momentissa. Ensinnäkin ministeriön olisi aina peruutettava toimilupa, jos luvanhaltija ei enää täyttäisi luvan saamisen edellytyksiä. Luvanhaltijan konkurssi johtaisi toimiluvan peruuttamiseen, mikäli luvanhaltijan taloudellista asemaa ei voitaisi saada luvan mukaisen liikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa. Jälkimmäisessä tapauksessa ministeriön olisi arvioitava objektiivisesti luvanhaltijan taloudellista tilannetta ottaen huomioon luvan mukaisen liikenteen laatu ja laajuus. Samat kriteerit olisi otettava huomioon säännöksen mukaista kohtuullista aikaa arvioitaessa.

Säännöksessä oikeutettaisiin ministeriö sallimaan liikenteen harjoittamisen jatkaminen toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Päätös liikenteen harjoittamisen jatkamisesta olisi tehtävä samanaikaisesti ministeriön todetessa, ettei toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa edellytystä. Liikenteen harjoittamista ei saisi kuitenkaan jatkaa, mikäli se vaarantaisi rautatieliikenteen turvallisuutta. Ehdotettu säännös vastaisi toimilupadirektiivin 11 artiklan vastaavaa säännöstä.

Pykälän 2 momentissa ministeriö oikeutettaisiin peruuttamaan toimilupa kokonaan tai määräajaksi toimilupaehtojen tai rautatieliikennettä koskevien säännösten tai määräysten rikkomistapauksissa. Jos rikkomukset olisivat vähäisiä, ministeriö voisi momentin mukaan antaa luvanhaltijalle varoituksen. Ehdotettua lievempää seuraamusta vähäisten rikkomusten osalta on

pidettävä rautatieliikenteen harjoittajien oikeusturvan kannalta perusteltuna.

9 §. *Liikenteen harjoittamiseen vaikuttavat muutokset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä liikenteen harjoittamiseen vaikuttavista muutoksista, joiden takia olisi toimitettava ministeriölle uusi hakemus tai ministeriön pyytämää lisäselvitystä. Ministeriö voisi momentin mukaan myöntää hakemuksesta uuden toimiluvan tai lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Pykälän 2 momentin mukaan ministeriö voisi salassapitosäännösten estämättä vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu niin merkittävästi, että sillä voisi olla vaikutusta luvan mukaisen liikenteen harjoittamiseen. Toimiluvan voimassaololle ei sanotunlaisessa tilanteessa mahdollisesti olisi enää edellytyksiä. Ministeriötä koskisi tämänkin säännöksen nojalla tiedoksi saamiensa salassa pidettävien tietojen osalta salassapitovelvollisuus. Rautatieyrityksen oikeudellisen aseman muuttumisesta huolimatta yritys voisi säännöksen mukaan jatkaa toimintaansa, jollei ministeriö katso rautatieliikenteen vaarantuvan. Rautatieyrityksen oikeusturvan takaamiseksi velvoitettaisiin ministeriö arvioimaan toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian sen jälkeen, kun luvanhaltijalta on saatu tarvittava selvitys.

Pykälän 3 momentissa ministeriö velvoitettaisiin peruuttamaan toimilupa 8 §:n säännöksiä noudattaen, jos ministeriö katsoo rautatieturvallisuuden voivan 1 tai 2 momentissa tarkoitettussa muutostilanteessa vaarantuvan.

10 §. *Rautatieyrityksen vakuutukset.* Rautatieliikenteen harjoittajalla tulisi olla vastuuvakuutus tai vastaava järjestely, joka kattaisi rautatieliikenteen harjoittamisesta toiselle aiheutuneen vahingon sellaisen vahingon varalta, josta rautatieyritys tai museoliikennettä harjoittava yhteisö on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutus olisi otettava ennen liikenteen aloittamista ja sen olisi myös oltava voimassa koko sen ajan, kun liikennettä harjoitetaan. Pykälässä edellytettävä vakuuttamisvelvollisuutta on pidettävä

välttämättömänä ottaen huomioon rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat suuret vahinkoriskit. Vakuutuksen riittävyyttä olisi arvioitava harjoitettavan rautatieliikenteen laajuuden perusteella. Esimerkiksi museoliikenteen olisi jo sitä koskevan edellytyksen perusteella katsottava olevan laajuudeltaan vähäistä, mikä olisi otettava huomioon siltä vaadittavaa vakuutusta arvioitaessa.

11 §. *Turvallisuustodistus.* Turvallisuustodistuksen myöntämisen tarkoituksena on varmistaa se, että hakijan toiminnassa turvallisuusvaatimukset täyttyvät siten kuin niistä säädetään tai määrätään. Turvallisuustodistus voitaisiin myöntää tai hyväksyä vain määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Turvallisuustodistus on yksi yhteisön oikeuden mukainen edellytys rautatieliikenteen harjoittamiselle. Tässä tarkoituksessa Ratahallintokeskus voisi joko itse myöntää turvallisuustodistuksen hakemuksesta tai hyväksyä jossakin Euroopan talousalueella myönnetyn turvallisuustodistuksen voimassa olevaksi myös Suomessa. Muualla myönnetyn turvallisuustodistuksen osalta Ratahallintokeskus voisi edellyttää hakijalta lisäselvitystä Suomessa harjoitettavaksi aiotusta liikenteestä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä tiedoista, joita hakijan olisi toimitettava turvallisuustodistusta varten. Hakijan ei kuitenkaan tarvitsisi toimittaa Ratahallintokeskukselle sellaisia tietoja, joita se on jo aiemmin muussa yhteydessä toimittanut. Tällaisia tietoja olisivat esimerkiksi rautateiden liikkuvan kaluston käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen yhteydessä toimitetut tiedot.

Ratahallintokeskuksen olisi ratkaistava turvallisuustodistusta koskeva asia neljän kuukauden kuluessa hakijan toimitettua pykälän 2 momentin mukaiset tiedot asian käsittelyä varten. Turvallisuustodistus voisi kattaa joko valtion rataverkon kokonaisuudessaan taikka yhden tai useamman rautatiereitin. Siinä missä rautatieyrityksen toimiluvan tavoitteena on arvioida yritystä kokonaisuutena, turvallisuustodistuksessa arvioitaisiin hakijan aikoma liikenne hakemusta koskevilla

rautatiereiteillä. Turvallisuustodistusta koskeva arviointi voisi siten koskea vain hakijan liikenteen turvallisuuskysymyksiä.

Turvallisuustodistukseen voitaisiin liittää rautatieliikenteen turvallisuuteen liittyviä ehtoja. Nämä ehdot eivät saisi ylittää sitä, mitä rautatieliikenteen harjoittamisen korkea turvallisuustaso edellyttää. Vaatimukset olisi suhteutettava hakijan liikenteen luonteeseen ja laajuuteen, mihin vaikuttaisivat osaltaan hakemuksen kohteena olevat rautatiereitit. Hakijan liikenteen turvallisuusvaatimukset olisi myös suhteutettava muiden samaa rautatiereittiä käyttäville rautatieliikenteen harjoittajille asetettaviin vaatimuksiin.

Pykälän 4 momentin mukaan rautatieyrityksien tai rautatieyritysten kansainvälisten yhteenliittymien liikenteen luonteen tai laajuuden muuttuessa oleellisesti sen liikenteen turvallisuus tulisi arvioida uudelleen joko uuden hakemuksen pohjalta tai olemassa olevan turvallisuustodistuksen uudelleenhyväksymisellä. Ratahallintokeskus voisi myös peruuttaa turvallisuustodistuksen momentissa säädettävien edellytysten täytyessä.

12 §. *Rautatieliikenteen aloittaminen, harjoittaminen ja keskeyttäminen.* Pykälän 1 momenttiin on koottu kaikki ne edellytykset, joiden on täyttyvä, jotta toimiluvan haltijalla olisi oikeus aloittaa rautatieliikenteen harjoittaminen. Toimiluvan haltijalla tulisi momentin 1 kohdan mukaan ensinnäkin olla Ratahallintokeskuksen antama tai hyväksymä turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennettä aiotaan harjoittaa.

Toimiluvan haltijalla tulisi momentin 2 kohdan mukaan tehdä Ratahallintokeskuksen kanssa sopimus rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta keskeisten palvelujen käytöstä sekä turvallisuusasioiden järjestämisestä, järjestelyratapihojen, seisontaraiteiden ja muiden laitteistojen käytöstä ja muista tarvittavista käytännön järjestelyistä.

Momentin 3 kohdan mukaan vaadittaisiin lisäksi, että myös muut lain mukaiset rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täytyisivät. Tällä vaatimuksella tarkoitettaisiin kaikkia tässä laissa ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaissa

sekä näiden lakien nojalla säädettyjä tai määrättyjä rautatieliikenteen harjoittamiselle asetettuja vaatimuksia, kuten esimerkiksi oikeutta harjoittaa tarkoitettua rautatieliikennettä ja että harjoitettavalle rautatieliikenteelle on myönnetty ratakapasiteettia. Kyseessä ei olisi kuitenkaan Ratahallintokeskuksen hallintopäätös vaan laissa säädetty edellytys liikenteen aloittamiselle.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin Ratahallintokeskus tekemään 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu sopimus jokaisen toimiluvan haltijan kanssa tavanomaisin ja kohtuullisin ehdoin. Sopimusta ei saisi käyttää lain mukaisia vaatimuksia tiukempien vaatimusten asettamiseen. Sopimusta ei saisi tehdä ennen kuin toimiluvan haltija täyttää 1 momentin mukaiset muut edellytykset liikenteen harjoittamisen aloittamiselle.

Tässä momentissa tarkoitettu sopimuksen teko ei saisi muodostua tarpeettomasti rajoitteeksi toimiluvan haltijan liikenteen aloittamiselle, vaikka sopimuksen tarkoituksena olisikin saavuttaa sopijapuolten yhteinen näkemys liikenteen aloittamisen käytännön yksityiskohdista.

Toisaalta Ratahallintokeskus ei saisi tehdä sopimusta, mikäli muut tämän lain mukaiset rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset eivät täyty. Sopimuksen yhtenä tarkoituksena on osoittaa, että Ratahallintokeskuksen puolesta kaikki liikenteen aloittamisen edellytykset ovat täyttyneet ja että liikenne voidaan aloittaa. Ratahallintokeskuksen erillistä hallintopäätöstä tästä ei enää tehtäisi. Pykälän 3 momentin mukaan toimiluvan haltijan olisi aloitettava toimiluvan mukainen toiminta kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Ministeriö voisi kuitenkin toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että rautatieyrittäjä saa aloittaa toiminnan myöhemmin. Säännöksellä turvattaisiin tarvittava joustavuus liikenteen harjoittamisen käynnistämässä.

Mikäli toimintaa ei ole aloitettu kuuden kuukauden määräajassa, eikä sen aloittamiselle ole haettu lykkäystä, ministeriö voisi vaatia toimiluvan haltijalta

lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi. Toimiluvan haltijan toiminnan aloittamisen viivästyessä on syytä epäillä, että toimiluvan haltijalla on taloudellisia tai muita liikenteen harjoittamiseen vaikuttavia vaikeuksia. Ne voivat koskea esimerkiksi liiketoimintavastuussa olevia henkilöitä tai yhtiön taloudellista tilannetta. Sellaisessa tilanteessa olisi perusteltua, että ministeriö voisi uudelleen harkita toimiluvan myöntämisen edellytysten täyttymistä.

3 luku Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut ja ratamaksu

13 §. *Ratahallintokeskuksen rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut.* Pykälän 1 momentissa Ratahallintokeskus velvoitettaisiin tarjoamaan rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja sekä rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia raideyhteyksiä palveluihin pääsemiseksi.

Tarkemmat säännökset 1 momentin palveluista annettaisiin valtioneuvoston asetuksella, jonka tulisi perustua kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteen II 1 kohdassa tarkoitettuihin rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluihin sekä 2 kohdassa tarkoitettuihin rataverkon käyttömahdollisuuksiin ja raide-yhteyksiin palveluihin pääsemiseksi. Tiedot Ratahallintokeskuksen tarjoamista tämän momentin mukaisten palvelujen yksityiskohdista ja saatavuudesta yksilöitäisiin verkkoselostuksessa.

Rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluihin sisältyisivät rautatieliikenteen liikenteenohjauspalvelu, oikeus käyttää rautatiereittejä myönnetyn ratakapasiteetin mukaisesti ja matkustajaliikenteen yleisinformaatio rataverkolla. Liikenteenohjauspalvelujen tarkemmasta määrittelystä voitaisiin sopia tarkemmin liikennetilanteen mukaisesti 12 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla sopimuksella.

Vähimmäiskäyttöpalveluihin kuuluva matkustajainformaatio rataverkolla kattaisi rautatieasemien kiinteät ja muuttuvat

opasteet matkustajia varten. Junien matkustajainformaatiota palvelu ei kattaisi. Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin mukaisiin vähimmäiskäyttöpalveluihin kuuluvassa ratakapasiteettihakemusten käsittelyssä noudatettaisiin 4 luvun mukaista menettelyä.

Rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluviin palveluihin kuuluisivat vaihtotyöliikenteelle soveltuvat raiteistot liikenteenohjauspalveluineen ja sähköistetyillä rautatiereiteillä liittymä Ratahallintokeskuksen sähköverkkoon sähkövirran saamiseksi rautateiden liikkuvan kaluston vetovoimaa ja muuta sähkön käyttöä varten. Sähköenergia ei kuitenkaan kuuluisi tarjottavaan palveluun, vaan siitä tulisi sopia erikseen joko Ratahallintokeskuksen kanssa tai sähköntoimittajan kanssa suoraan sähkömarkkinoilla.

Vaihtotyöliikenteen osalta Ratahallintokeskuksen tarjoama palvelu kattaisi ainoastaan käytettävän raiteiston ja lain 2 §:n 8 kohdassa tarkoitetun liikenteenohjauksen. Rautatieliikenteen harjoittaja ja Ratahallintokeskus voisivat sopia vaihtotyöliikenteen liikenteenohjauksesta 12 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetulla sopimuksella.

Rataverkon käyttömahdollisuuspalveluihin kuuluisivat myös raideyhteydet polttoaineen tankkauspaikoille, rautateiden tavaraliikenteen terminaaleihin ja muille tavaraliikenteen yksityisraiteille, varikkoraiteistoille ja rautateiden liikkuvan kaluston huolto- ja kunnossapitotoimintoihin. Palveluiden tarjoamisesta, joihin raideyhteys johtaa, liikenteen harjoittajan tulee erikseen sopia palvelujen tarjoajan kanssa. Palvelujen tarjoamiseen voidaan mahdollisesti soveltaa 35 §:ssä tarkoitettua velvollisuutta palvelujen tarjoamiseen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvosto asetuksellaan säätämään lisäksi oheispalveluiden tarjoamisesta rautatieliikenteen harjoittajille. Näillä palveluilla tarkoitettaisiin ensisijaisesti kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteen II 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuja palveluita ja muita hyödykkeitä, joiden tarjoamisesta

Ratahallintokeskus voisi sopia rautatieliikenteen harjoittajien kanssa.

Kyseisten palvelujen ja muiden hyödykkeiden tarjoaminen olisi Ratahallintokeskukselle vapaaehtoista. Jos Ratahallintokeskus näitä hyödykkeitä tarjoaisi, sen tulisi tarjota niitä kaikille rautatieliikenteen harjoittajille rautatiereittikohtaisesti yhtäläisin ja tasapuolisin ehdoin. Ratahallintokeskus antaisi tiedot tarjolla olevista palveluista ja muista hyödykkeistä sekä niiden yksityiskohdista ja saatavuudesta verkkoselostuksessa. Hyödykkeiden hinnoitteluun sovellettaisiin valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisia liiketaloudellisia hinnoitteluperiaatteita, joten tämän momentin mukaiset palvelut eivät kuuluisi ratamaksun piiriin.

14 §. *Ratamaksun perusmaksu ja muut ratamaksuun liittyvät maksut.* Tarkoituksena on sisällyttää lakiin kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin vaatimuksia vastaavat ratamaksun keskeisiä perusteita koskevat säännökset, joilla luotaisiin ratamaksun määräämisen kehikko, jonka puitteissa ratamaksu määrättäisiin aikataulukausittain. Tarkemmat säännökset ratamaksusta ja sen määräytymisperusteista annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Ratamaksu muodostuisi pykälän 1 momentin mukaisesti ratamaksun perusmaksusta ja muista pykälässä tarkemmin määriteltävistä ratamaksuun liittyvistä maksuista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarkemmin ratamaksun perusmaksusta, joka on pakollinen aikataulukausittain rautatieliikenteen harjoittajalle määrättävä maksu. Ratamaksun perusmaksua perittäisiin Ratahallintokeskuksen 13 §:n 1 momentin nojalla tarjoamista rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluista, rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvista palveluista ja raideyhteyksistä. Ratahallintokeskuksen olisi perittävä maksu tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin. Pykälässä tarkoitettua ratamaksuhinnoittelua ei sovellettaisi muihin Ratahallintokeskuksen tarjoamiin palveluihin tai muihin hyödykkeisiin taikka muiden osapuolten hallinnassa oleviin rataverkon palveluihin.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7

artiklan 3 kohdan mukaan ratamaksun perusmaksu on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Direktiivin mukaisella rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuneisiin kustannuksiin perustuvalla hinnoittelulla tarkoitetaan rajakustannushinnoittelua, joka käytännössä kattaa lähinnä rataverkon käytöstä ja kulumisesta suoraan aiheutuneet kustannukset.

Suomessa rajakustannushinnoittelun mukaiset ratamaksutulot merkitsevät noin 11 %:n kustannusvastaavuutta verrattuna Ratahallintokeskuksen vuotuisiin rataverkon ylläpito- ja investointikustannuksiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ratamaksuun liittyvistä muista maksuista. Momentin 1 kohdan mukainen haittamaksu perustuisi direktiivin 7 artiklan 5 kohtaan ja momentin 2 kohdan mukainen ylikuormitetun ratakapasiteetin niukkuusmaksu 7 artiklan 4 kohtaan.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 8 artiklan 1 kohdan mukaan ratamaksuun voidaan liittää lisämaksuja, joilla katetaan radanpidosta aiheutuneita kustannuksia myös rajakustannukset ylittäviltä osin. Pykälän 3 momentin 3 kohdan mukaan rataverkon käytöstä voitaisiin periä direktiivin mukaista lisämaksua radanpidosta aiheutuneiden kustannusten kattamiseen edellyttäen, että rautatieliikenteen harjoittajien tuottavuuden kasvu ja rautatieliikenteen harjoittajien kilpailukyky rautatiekuljetusmarkkinoilla eivät oleellisesti heikkene.

Ratahallintokeskuksen radanpidon kustannukset rahoitettaisiin jatkossakin pääsääntöisesti ratamaksun perusmaksulla ja valtion talousarviorahoituksella. Lisämaksun mahdollisella perimisellä ei ole tarkoitus muuttaa Suomessa tähän asti sovellettuja ratamaksuhinnoittelun perusteita. Lisämaksun soveltaminen tulisi kyseeseen lähinnä vain tilanteissa, joissa rautatieliikenteen harjoittajien haluttaisiin kattavan suuremman osan radanpidon kustannuksista kuin perusmaksu tuottaa. Lisämaksuista kerättävät tulot tulisi kuitenkin aina käyttää radanpidon kustannusten kattamiseen.

Pykälän 3 momentin 4 kohdan mukaan

investointimaksua voitaisiin periä direktiivin 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti investointihankkeesta edellyttäen, että investoinnin rahoitus edellyttää investointimaksun käyttöönottoa ja että hanke lisää rautatieliikenteen harjoittajan toimintaedellytyksiä tai kustannustehokkuutta. Investointimaksusta saatavat tulot olisi käytettävä kokonaisuudessa kyseisen investoinnin rahoitukseen.

Investointimaksua voitaisiin periä edellytykset täyttävistä investointihankkeista vasta niiden toteutuksen jälkeen. Investointimaksua voitaisiin periä myös jo ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuista hankkeista, kuten Kerava—Lahti-oikoradasta. Lain 47 §:n 3 momentin mukaan investointimaksua ei saisi kuitenkaan periä aikaisemmin kuin kymmenen vuotta ennen lain voimaantuloa käyttöönotetusta investointihankkeesta.

Rautatieliikenteen harjoittajan kannalta investointimaksulla toteutettavien hankkeiden tulisi lisätä kustannustehokkuutta tai rautatiekuljetuspalveluiden kysyntää siinä määrin, että kilpailukyky paranisi investointimaksun perimisestä huolimatta. Investointimaksua ei siten saisi käyttää radanpidon tavanomaiseen rahoitukseen.

Pykälän 3 momentin 5 kohdassa säädettäisiin ratakapasiteetin varausmaksusta. Ratakapasiteetin varausmaksua voitaisiin periä käyttämättömästä ratakapasiteetista edellyttäen, että ratakapasiteetin varausmaksulla voidaan edistää ratakapasiteetin tehokasta käyttöä. Säännös perustuisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 12 artiklaan.

Ratakapasiteetin varausmaksua voitaisiin periä käytännössä vain silloin, kun käyttämätöntä ratakapasiteettia olisi todennäköisesti käyttänyt jokin muu rautatieliikenteen harjoittaja kuin ratakapasiteetin haltija. Yhden ratakapasiteetin hakijan tilanteessa ratakapasiteetin varausmaksua ei voisi periä lainkaan, koska ratakapasiteetin tehokkaan käytön vaatimus kohdistuisi ainoastaan ratakapasiteetin hakijoiden väliseen ratakapasiteetin tehokkaaseen käyttöön.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin

liikenne- ja viestintäministeriö antamaan asetuksella tarkemmat säännökset kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II luvun mukaisesti ratamaksun määräytymisperusteista, niukkuusmaksun perimisen jatkamisen edellytyksistä ja maksujen määrästä. Tarkoituksena on, että ministeriö antaisi tarkemmat säännökset ratamaksun määräytymisperusteista aikataulukausittain. Määräytymisperusteilla tarkoitettaisiin ratamaksun soveltamisen yksityiskohtia, kuten radanpidon rajakustannusten yleisiä laskentaperiaatteita sekä harjoitettavan rautatieliikenteen ja rautatiereittien yksityiskohtaista määrittämistä ratamaksun määräämistä varten.

15 §. *Ratamaksun alennukset.* Pykälässä säädettäisiin ratamaksuista annettavista alennuksista. Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskus voisi ratamaksun perinnästä vastaavana viranomaisena antaa ratamaksusta radanpidon tehostumista vastaavia alennuksia siten kuin alennusten myöntämisestä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Tällaisella tehostumisella tarkoitettaisiin radanpidon kustannussäästöjä, joita ei olisi sisällytetty ratamaksun perusmaksuun tai ratamaksuun liittyvään maksuun. Koska radanpidon perusmaksu perustuu rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuneisiin kustannuksiin, ratamaksun perusmaksun osalta tämä alennusperuste voisi olla vain tilapäinen. Alennusten myöntämisen edellytyksenä olisi, etteivät ne ole suurempia kuin radanpidon tehostumisen kustannussäästöt.

Pykälän mukaan Ratahallintokeskus voisi myöntää myös määräaikaista alennuksia uusien rautatieliikennepalvelujen kehittämiseksi. Uudella rautatieliikennepalvelulla tarkoitettaisiin kokonaan uutta rautatiekuljetuspalvelujen kysyntää tai kysynnän laajentamista uusille rautatiereiteille. Alennuksia voitaisiin myöntää myös erityisen vähän käytettyjen rautatiereittien käytön edistämiseksi. Tällaisilla alennuksilla voitaisiin edistää vähäliikenteisten rautatiereittien käyttöä, mutta tältäkin osin alennusten tulisi olla määräaikaista. Näistäkin alennuksista ja

niiden myöntämisen edellytyksistä säädettäisiin tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7 artiklan 3 kohdan mukaan ratamaksun perusmaksu on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Direktiivin 9 artiklan mukaisesti tässä pykälässä tarkoitettuja alennuksia voitaisiin soveltaa myös ratamaksun perusmaksuun. Muita kuin tässä pykälässä säädettyjä alennuksia ei voitaisi myöntää ratamaksun perusmaksusta tai ratamaksuun liittyvistä muista maksuista.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriö antamaan asetuksellaan tarkempia säännöksiä ratamaksun alennuksista ja niistä edellytyksistä, joiden täyttyessä Ratahallintokeskus voi myöntää alennuksia ratamaksusta. Asetuksen tulisi perustua kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 9 artiklan säännöksiin

16 §. *Ratamaksun periminen.* Pykälän mukaan Ratahallintokeskus rataverkon haltijana päättäisi tämän luvun mukaisten maksujen maksuunpanosta ja perisi maksut kalenterikuukausittain rautatieliikenteen harjoittajilta, joiden tulisi toimittaa Ratahallintokeskukselle tiedot harjoittamastaan liikenteestä lain 40 §:n nojalla. Viraston maksuunpanemat ratamaksut ja niihin liittyvät maksut olisivat julkisoikeudellisia maksuina ulosottokelpoisia ilman tuomiota tai päätöstä.

4 luku **Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti**

17 §. *Rataverkolle pääsyyn oikeutetut rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät.* Pykälässä säädettäisiin rautatieyritysten ja rautatieyritysten kansainvälisten yhteenliittymien oikeudesta käyttää ratakapasiteettia rataverkolla ja käyttää rataverkon liikennepaikkoja harjoittamaansa rautatieliikennettä varten.

Kehittämisdirektiivin muutosdirektiivin mukaan rataverkolle pääsy on taattava Euroopan talousalueen sisäisessä

kansainvälisessä tavaraliikenteessä direktiivissä säädetyllä TERFN-verkolla, yhdistetyissä kuljetuksissa sekä kansainvälisessä henkilöliikenteessä. Tämä oikeus koskee ensisijaisesti jäsenvaltioiden rautatieyrityksiä sekä rautatieyritysten kansainvälisiä yhteenliittymiä, joihin kuuluvien rautatieyritysten tulee olla sijoittautuneita niihin jäsenvaltioihin, joissa kuljetusliiketoimintaa harjoitetaan.

Sijoittautumisvaatimusta koskeva poikkeus koskee kehittämisdirektiivissä sallittua läpikulkuliikennettä Euroopan talousalueen sisäisessä kansainvälisessä liikenteessä, yhdistettyjä kuljetuksia ja 1 päivästä maaliskuuta 2008 lukien myös Euroopan talousalueen kansainvälistä tavaraliikennettä kokonaisuudessaan, joiden osalta sijoittautumisvaatimusta ei saa asettaa. Läpikulkuliikenne edellyttää rautatieyritysten kansainvälistä yhteenliittymää, mutta muiden osalta yksikin rautatieyrittäjä voi harjoittaa tässä kuvattua liikennettä.

Rautateiden kehittämisdirektiivissä säädetään vähimmäisvaatimukset rataverkon avaamisesta kilpailulle. Jäsenvaltioiden omaan toimivaltaan jää muutoin, missä laajuudessa rataverkot ovat avoinna yhtä useammille rautatieyrityksille.

Pykälässä 1 momentin 1 kohdan mukaan rautatieyritysten ja rautatieyritysten kansainvälisten yhteenliittymien oikeus Euroopan talousalueen sisäiseen kansainväliseen rautatieliikenteen harjoittamiseen koskisi koko rataverkkoa. Tämä oikeus olisi soveltamisalaltaan laajempi kuin TERFN-verkon laajuus Suomessa, mutta TERFN-verkon määrittelystä johtuen laajennus olisi kuitenkin vähäinen erityisesti sen vuoksi, että TERFN-verkkoon kuuluvat lisäksi kehittämisdirektiivin muutosdirektiivin 10 a artiklassa määritellyt syöttölinjat. Ehdotetun momentin mukaiset muutokset ovat vähäisiä myös nykytilanteeseen verrattuna ottaen huomioon, että jo voimassa olevan rataverkkolain 3 §:n 3 momentin mukaan rataverkon käyttöoikeus voidaan myöntää Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden väliseen kansainväliseen rautatieliikenteeseen VR osakeyhtiön lisäksi rautatieyritysten kansainväliselle

ryhmittymälle tai kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia hoitavalle rautatieyritykselle.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun kansainväliseen Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden väliseen liikenteeseen kuuluisivat myös Suomen ja jonkin muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion väliset junalauttayhteydet, jos kuljetus suoritetaan junavaunuissa laivakuljetuksen aikana. Kuljetussopimuksella tai kuljetuksessa käytettävällä rahtikirjalla ei olisi tämän pykälän tulkinnassa merkitystä liikenteen luonnetta arvioitaessa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan kotimaisessa tavara- ja henkilöliikenteessä sekä Venäjän rautatieyhdysliikenteessä rataverkolle pääsyyn olisi oikeutettu vain Valtionrautateiden kuljetusliiketoiminnan jatkamista varten perustettu osakeyhtiö. Käytännössä tämä tarkoittaisi VR Osakeyhtiötä.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettut rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät olisivat oikeutettuja käyttämään rataverkon liikennepaikkoja harjoittamaansa rautatieliikennettä varten. Tällaisesta rataverkon käytöstä olisi kuitenkin sovittava 12 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisella sopimuksella. Myös muu yritys tai yhteisö saisi käyttää 2 momentin mukaan sen liikennepaikan raiteistoja, jos liikenne palvelee liikennepaikkaan liitettyä yksityisraidetta. Tällaisesta liikenteestä olisi sovittava yksityisraidesopimuksen ylläpitoa koskevalla sopimuksella. Ehdotettu säännös vastaisi rataverkolla sovellettua nykykäytäntöä.

Tällaiseen muun yrityksen tai yrityksen harjoittamaan liikennöintiin sovellettaisiin kaikkia niitä säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat liikennöintiä rataverkolla. Liikennöinnissä käytettävään rautateiden liikkuvaan kalustoon sekä liikenneturvallisuustehtävissä toimiviin henkilöihin kohdistuvat vaatimukset olisivat samanlaiset kuin rautatieyrityksen vastaavissa toiminnoissa. Sääntely vastaisi tältäkin osin nykyisin sovellettua käytäntöä.

18 §. *Ratakapasiteetin hakeminen.* Pykälän 1 momentin mukaan ratakapasiteetin

hakijoiden olisi haettava ratakapasiteettia kutakin rautatieliikenteen aikataulukautta varten Ratahallintokeskukselta. Ratakapasiteettia tulisi ratakapasiteetin määritelmän mukaisesti hakea vain aikataulun mukaiseen liikenteeseen asetettavia junia varten. Muusta rataverkon liikenteestä sovittaisiin Ratahallintokeskuksen kanssa erikseen. Tarkoitus on, että ratakapasiteettihakemuksesta ilmenisivät vähintään jokaisen junan liikennetyyppi, rautatiereitti lähtö- ja määräasemineen, kulussaolopäivät ja suuntaa-antavat aikatauluajat. Erityisesti tavaraliikenteen osalta junien kulussaolopäiviä ei voi kuitenkaan tarkasti määritellä etukäteen. Tämän vuoksi riittäisi, että rautatieyriys hakisi ratakapasiteettia vähintään kaikille sellaisille aikataulutettaville junille, joita se aikoo kuljetusten ennakkotietojen mukaan asettaa kulkuun aikataulukauden aikana. Ratakapasiteettia voisi siten hakea todellista tarvetta enemmän. Ratahallintokeskus voisi jättää tällaisen ratakapasiteetin kuitenkin myöntämättä 20 §:n 3 momentin nojalla tai peruuttaa 24 §:n nojalla, jos rautatiereitin muu liikennetilanne sitä edellyttää ja pykälän soveltamisedellytykset täyttyvät muutoin. Ratakapasiteettihakemukselta ei edellytettäisi yksityiskohtaisen aikataulun tietoja, vaikka hakemustiedot olisi tarkoituksenmukaista toimittaa Ratahallintokeskukselle niin sanotun graafisen aikataulun muotoon laadittuna. Graafisesta aikataulusta ilmenisi haettu liikenne kokonaisuudessaan jokaisella rautatiereitillä vuorokausittain tarvittavine junatietoineen. Momentissa valtuutettaisiin valtioneuvosto antamaan asetuksellaan tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteessä III säädetään. Valtuuttamista antamaan tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella edellä mainituista direktiivin liitteessä säädetyistä asioista pidetään tarkoituksenmukaisena, koska liitettä on tarkoitus aina tarvittaessa muuttaa komitologiamenettelyllä. Rautatieliikenteen aikataulukaudella tarkoitetaan vuoden

mittaista ajanjaksoa, joka vaihtuu yhtä aikaa Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä. Junien aikatauluja voidaan muuttaa tässä tarkoitetun aikataulukauden aikanakin. Rautatieliikenteen aikataulukausi alkaa voimassa olevan liitteen III mukaan toukokuun viimeisenä lauantaina. Liitettä ollaan parhaillaan muuttamassa komitologiamenettelyssä siten, että aikataulukauden muutokset tulisivat voimaan joulukuun toisena viikonvaihteena.

Ratakapasiteetin hakemiseen ja myöntämiseen liittyvät määräajat määräytyvät aikataulukauden alkamispäivämäärän mukaan. Ratakapasiteettia on liitteen mukaan haettava aikaisintaan 12 kuukautta ennen uuden aikataulukauden voimaantuloa. Rataverkon haltijan on laadittava ehdotus liikenteen aikatauluksi viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun määräaika ratakapasiteettihakemusten jättämiselle on päättynyt.

Myös aikataulukauden aikana voi ilmetä tarvetta muuttaa ratakapasiteetin jakopäätöksiä. Tämän takia momenttiin sisällytettäisiin säännös, jonka mukaan uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voitaisiin säännöllistä liikennettä varten hakea myös aikataulukauden aikana. Myös tästä annettaisiin tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät voisivat hakea ratakapasiteettia myös kansainvälistä rautatiereittiä varten kansainvälisten rautatiereittien muodostamiseksi Euroopan talousalueella. Ratahallintokeskus toimisi tällaisen hakemuksen osalta hakijan asiamiehenä suhteessa toiseen rataverkon haltijaan.

19 §. *Ratakapasiteettihakemusten etusijajärjestykset.* Pykälän 1 momentin nojalla Ratahallintokeskus määräisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 24 artiklassa tarkoitettulla tavalla rautatiereittien tai niiden osien erikoistumisesta määrättyä liikennettä varten. Erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi määrättyllä rautatiereitillä tai sen osalla ratakapasiteetin etusija olisi 2 momentin mukaan sillä liikenteellä, jota

varten ratakapasiteetti on erikoistunut. Ratahallintokeskus voisi valtuutuksen nojalla määrätä esimerkiksi metromaista lähiliikennettä varten rakennetut rautatiereitin osat kaupunkirataliikenteen käyttöön tai vastaavasti suurten nopeuksien junaliikennettä varten perusparannetut rautatiereitit nopeaa junaliikennettä varten. Erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi määrääminen edellyttäisi 1 momentin mukaan kuitenkin, että muulle liikenteelle on riittävästi tarjolla vaihtoehtoisia rautatiereittejä. Pykälän 2 momentin mukaan erikoistuneen ratakapasiteetin rautatiereitille tai sen osalle voitaisiin myöntää muun liikenteen ratakapasiteettia, jos sitä on käytettävissä.

Pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskus valtuutettaisiin antamaan määräyksiä rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joita voitaisiin soveltaa rautatiereitin ylikuormittumistilanteissa. Etusijajärjestys määrättäisiin liikennetyypin mukaisesti, kuten etusijaisuuden määrääminen henkilö- tai tavaraliikenteelle. Pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen olisi etusijajärjestystä soveltaakseen todettava rautatiereitti ensin ylikuormittuneeksi. Rautatiereitin ylikuormittuminen olisi kyseessä silloin, kun ratakapasiteettihakemuksia ei voida sovittaa yhteen 20 §:n 1 momentin nojalla tai on todennäköistä, että rautatiereitti ylikuormittuu aikataulukauden aikana. Rautatiereitin toteaminen ylikuormittuneeksi johtaisi lain 36 §:ssä tarkoitettuun ratakapasiteettia koskevaan arviointiin.

20 §. *Yksittäistä etusijajärjestystä koskeva päätös.* Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen tulisi sovitella ratakapasiteetin hakemista koskeva asia ratakapasiteetin hakijoiden kesken, jos hakemukset koskevat samaa ratakapasiteettia. Ratahallintokeskus voisi tässä tarkoituksessa tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea haetusta.

Pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskus voisi ratkaista eri hakijoiden ratakapasiteettihakemuksia koskevan yksittäisen etusijajärjestyksen ennen aikatauluehdotuksen antamista.

Etusijajärjestystä koskeva päätös olisi sidottu ratakapasiteetin yhteensovittamista koskevaan momentin mukaiseen neuvotteluun siten, että etusijajärjestystä koskeva päätös olisi tehtävä kymmenen päivän kuluessa tuloksettomiksi osoittautuneiden

yhteensovittamisneuvottelujen päättymisestä. Etusijajärjestystä koskevasta asiasta annettuun päätökseen voisi tehdä 44 §:ssä tarkoitettua oikaisuvaatimuksen sääntelyelimenä toimivalle liikenne- ja viestintäministeriölle. Tarkoitus on, että ministeriö voisi jo ratakapasiteetinjakomenettelyn aikana ratkaista yksittäisen etusijajärjestystä koskevan asian. Tämä olisi omiaan vähentämään tarvetta varsinaista ratakapasiteetinjakopäätöstä koskeviin oikaisuvaatimuksiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä poikkeusperusteista, joilla etusijajärjestys voitaisiin yksittäistapauksessa ratkaista poiketen tässä luvussa säädetyistä yleisperiaatteista.

Rautatiekuljetusjärjestelmän toimivuuden vuoksi voi esiintyä tarvetta poiketa yksittäistapauksessa muusta tämän lain säännöksessä tarkoitettua etusijajärjestyksestä, koska ratakapasiteetin jakopäätöksellä voi olla laajoja seurannaisvaikutuksia ja joiden kielteisiä vaikutuksia voidaan vähentää yksittäistapauksia koskevilla poikkeusratkaisuilla.

Momentissa tarkoitettuina poikkeusperusteina pidettäisiin kansainvälistä liikennettä taikka rautatiekuljetusjärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuutta ylläpitäviä tai parantavia seurauksia sekä tilanteita, joissa etusijajärjestys aiheuttaisi hakijalle, rautatieyritykselle, rautatieyritysten kansainväliselle yhteenliittymälle tai sen asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa. Käytännössä tällaisia seikkoja voisivat olla esimerkiksi kuljetusasiakkaan logistiset erityistarpeet, liikkuvan kaluston käyttötehokkuus tai joukkoliikenteen aikataulujen symmetrisyyttä ja jatkoyhteyksiä turvaavat tavoitteet.

21 §. *Aikatauluehdotuksen laadinta ja*

asianosaisten kuuleminen. Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen tulisi laatia aikatauluehdotus viimeistään neljän kuukauden kuluttua valtioneuvoston asetuksella säädettävän ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä. Ratahallintokeskuksella olisi siten neljä kuukautta aikaa selvittää haettu ratakapasiteetti ja soveltaa tarvittaessa 20 §:n mukaista menettelyä.

Ratahallintokeskuksen aikatauluehdotuksessa otettaisiin kantaa myönnettäväksi ehdotettuun ratakapasiteettiin vain siinä laajuudessa ja sellaisin rajoituksin kuin liikenteenohjauksen toteuttaminen edellyttää. Aikatauluehdotuksen tarkoituksena on määrittää vain ne tiedot, joilla aikataulunmukainen junaliikenne voidaan toteuttaa.

Esimerkiksi matkustajajunaliikenteen kaupalliset pysähdyspaikat tai tavaraliikenteen vaihtotyöliikenteen toiminnot eri liikennepaikoilla eivät kuuluisi aikatauluehdotuksen perusteella päätettäviin asioihin.

Rautatieyritysten vastuulla olisi vastaisuudessaakin junakohtaisten aikataulujen laadinta rautatieyrityksen liikenneturvallisuustehtävissä toimivia henkilöitä varten, koska ratakapasiteetin jakamisessa tällaisia aikatauluja ei valmisteltaisi.

Ratahallintokeskuksen liikenteenohjauksen tarvitsemien aikataulujen käytöstä Ratahallintokeskus ja rautatieyritykset voisivat sopia 12 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetulla sopimuksella. Aikataulujen laadintaan sovellettaisiin sitä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Aikatauluehdotuksen tulisi pykälän 2 momentin mukaan perustua ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen. Ratahallintokeskus voisi kuitenkin poiketa haetusta ratakapasiteetista, jos poikkeaminen ei ole oleellinen ja muutos parantaisi ratakapasiteetinjaon toteuttamista. Ratahallintokeskus voisi jättää ratakapasiteettia jakamatta, jos tarkoituksena on säilyttää varakapasiteettia paremman etusijajärjestyksen mukaista liikennettä varten.

Aikatauluehdotus annettaisiin niin sanottuna

graafisena aikatauluna, jossa esitettäisiin myönnettäväksi ehdotettu ratakapasiteetti jokaista rautatiereittiä varten. Graafinen aikataulu voidaan laatia hyvin tarkaksi, mutta tarkoitus olisi sisällyttää aikatauluehdotukseen vain ne aikarajat, joiden puitteissa ratakapasiteetin hakija voisi käyttää junalle myönnettyä ratakapasiteettia.

Pykälän 3 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen olisi toimitettava aikatauluehdotus hakijoille tiedoksi aikatauluehdotuksen laatimiselle säädettävän määräajan kuluessa. Momentin mukaan hakijoille, rautatiekuljetuspalveluita hankkiville tavaraliikenteen asiakkaille sekä rautatiekuljetuspalveluja hankkivia asiakkaita edustaville yhteisöille olisi varattava tilaisuus tulla kuulluksi aikatauluehdotuksesta. Kuulemisen määräaika olisi 30 päivää.

22 §. *Ratakapasiteetin jakaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskus päättäisi ratakapasiteetin jaosta laatimansa aikatauluehdotuksen perusteella.

Ratakapasiteetin jaon tulisi perustua tasapuolisiin ja syrjimättömiin perusteisiin, ja siinä olisi otettava huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeet, radanpito sekä rataverkon tehokkaan käytön asettamat vaatimukset.

Ratakapasiteetin jakopäätöksessä tulisi soveltaa erikoistuneen ja ylikuormittuneen kapasiteetin mukaisia etusijajärjestyksiä.

Ratahallintokeskus voisi 2 momentin mukaan päättää ratakapasiteetin jaon muutoksista aikataulukauden aikana niiden määräaikojen mukaisesti, jotka säädettäisiin 18 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

23 §. *Kiireellinen ratakapasiteettihakemus.* Pykälän 1 momentin nojalla ratakapasiteetin hakijat ja 37 §:ssä tarkoitetun museoliikenteen harjoittajat voisivat hakea ratakapasiteettia aikataulukausiin sidotusta ratakapasiteetin jaosta riippumatta. Tarkoituksena on turvata ratakapasiteetin saatavuus satunnaisesti kulkuun asetettavia junia varten. Ratahallintokeskuksen tulisi tällaisessa tilanteessa antaa päätös kapasiteettihakemukseen viiden vuorokauden kuluessa.

Käytännössä Ratahallintokeskuksen tulisi ratkaista hakemus tätä määräaikaan oleellisesti nopeammin hakijan kiireellisten kaupallisten

tarpeiden vuoksi.

Pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen olisi lähtökohtaisesti myönnettävä haettu ratakapasiteetti. Jos samaa ratakapasiteettia hakisi useampi hakija, ratakapasiteetti myönnettäisiin hakemusten saapumisjärjestyksessä, ellei ratakapasiteetin etusijajärjestyksestä muuta johdu.

Pykälän 3 momentin mukaan hakemusmenettely on ensisijaisesti kirjallinen. Hakija voisi saattaa asian vireille Ratahallintokeskuksessa sähköisesti siten kuin sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (/) säädetään. Sähköistä asioinnin mahdollisuutta on asian kiireellisen luonteen takia pidettävä perusteltuna. Käytännössä Ratahallintokeskus voisi antaa päätöksen hakemukseen kirjallista menettelyä nopeammin ja turvata siten paremmin hakijan kaupalliset tarpeet kiireellisen kuljetuksen järjestämiseksi. Päätöksen tiedoksianto voisi tapahtua tällöin joko telekopiona tai sähköpostina, ja päätös katsottaisiin annetuksi tiedoksi, kun telekopio tai sähköposti on lähetetty hakijalle.

24 §. *Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan rautatieyrittäjä saisi käyttää vain sille myönnettä ratakapasiteettia. Muulle hakijalle myönnetyn kapasiteetin osalta ratakapasiteetti on tarkoitettu kilpailutettavaksi rautatieyrittäjien kesken. Muu hakija voisi siten momentin mukaan antaa sille myönnetyn, omaa liikennettään varten käytettävän ratakapasiteetin haluamansa rautatieyrittäjien käytettäväksi. Muun hakijan ratakapasiteettia käyttävän rautatieyrittäjien tulisi kuitenkin täyttää 17 §:ssä säädetty edellytykset rataverkolle pääsyyn.

Pykälän 2 momentin nojalla Ratahallintokeskus valtuutettaisiin antamaan tarkemmat määräykset ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä. Ratahallintokeskuksella olisi 2 momentin nojalla oikeus peruuttaa hakijalle myönnetty ratakapasiteetti, jos rautatieyrittäjä käyttää 30 päivän aikana verkkoselostuksessa määrättyä kapasiteettia vähimmäiskäyttövaatimusta

vähemmän.

Pykälän 3 momentin mukaan ratakapasiteetin peruuttamista ei voisi soveltaa kuitenkaan sellaiseen ratakapasiteetin käyttämättä jättämiseen, mikä johtuu rautatieyrittäjien riippumattomista syistä. Jos käyttämättä jättäminen johtuisi kuitenkin rautatieyrittäjien riippumattomista taloudellisista syistä, ratakapasiteetti voitaisiin peruuttaa 2 momentin nojalla. Tällaisina taloudellisina syinä pidettäisiin sitä, että rautatieyrittäjien kuljetuksille ei ole ollut riittävästi kysyntää tai rautatieyrittäjä ei ole muutoin taloudellisista syistä pystynyt ylläpitämään liikennettä myönnetyn ratakapasiteetin mukaisessa laajuudessa.

Ratahallintokeskuksella olisi 4 momentin nojalla oikeus poistaa tilapäisesti kokonaan tai osittain sellainen ratakapasiteetti, joka ei ole käytettävissä rataverkon teknisestä viasta, onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä. Ratahallintokeskuksen olisi tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatieyrittäjien käyttöön. Ratahallintokeskus olisi kuitenkin velvollinen korvaamaan rataverkosta johtuvasta ratakapasiteetin poistamisesta mahdollisesti aiheutuvat vahingot rautatieyrittäjien vain, jos siitä on sovittu.

25 §. *Puitesopimukset.* Pykälässä ehdotetaan menettelyä, jossa Ratahallintokeskus ja ratakapasiteetin hakija voisivat tehdä puitesopimuksen yhtä aikataulukautta pitemmästä ratakapasiteetin käytöstä. Puitesopimuksessa määriteltäisiin ratakapasiteetin hakijan tarvitseman ratakapasiteetin ominaispiirteet.

Puitesopimusten tarkoituksena on turvata ratakapasiteetin hakijan tarve aikataulukautta pitempään liiketoiminnan suunnitteluun, koska rautateiden liikkuvan kaluston käyttöikä on normaalistikin yli 20 vuotta. Pääomavaltaisella alalla liiketoiminnan puitesopimuksilla voitaisiin sopia niistä periaatteista, joiden mukaisesti rautatieyrittäjä tai rautatieyrittäjien keskinäinen yhteisliittymä voi hyödyntää investointejaan tai muu ratakapasiteetin hakija voisi turvata tarvitsemansa kuljetusreitit.

Puitesopimuksista huolimatta ratakapasiteetin hakijan tulisi aina hakea

ratakapasiteettia tämän luvun muiden säännösten mukaisesti. Ratahallintokeskus ei olisi sidottu puitesopimuksen mukaiseen ratakapasiteetin jakoon, vaan sen tulisi sopimuksesta huolimatta soveltaa tämän luvun muita säännöksiä puitesopimuksen sitä rajoittamatta. Ratahallintokeskuksen tulisi siten turvata muiden hakijoiden oikeus saada hallintomenettelyssä ratakapasiteettia laissa säädetyin perustein. Ratahallintokeskuksen tulisi turvata myös varakapasiteetin riittävyys puitesopimusten siihen vaikuttamatta. Varakapasiteetilla tarkoitetaan sellaista ratakapasiteettia, jonka Ratahallintokeskus varaa kiireellisiä ratakapasiteettihakemuksia varten myöhemmin jaettavaksi.

Pykälän 2 momentin mukaan puitesopimukset tehtäisiin lähtökohtaisesti viideksi vuodeksi. Puitesopimus voitaisiin tehdä erityisestä syystä tätä pitemmäksi tai lyhyemmäksi ajaksi. Pykälässä säädettäisiin ne perusteet, joiden mukaan puitesopimus voitaisiin tehdä yli viittä tai kymmentä vuotta pitemmäksi ajaksi.

Pykälän 3 momentin mukaan puitesopimusta voitaisiin muuttaa sopimuskauden aikana. Puitesopimukseen voitaisiin sisällyttää sellaisia seuraamuksia, jotka turvaavat ratakapasiteetin hakijoiden kohtuulliset kaupalliset tarpeet. Sopimusseuraamusten perusteella puitesopimuksille voitaisiin turvata todellista kaupallista merkitystä myös niissä tilanteissa, joissa sopimuksen mukaista ratakapasiteettia ei voi hakijalle myöntää.

Kapasiteetinjaon julkisuus toteutuisi 4 momentin mukaan myös puitesopimusten osalta. Tiedot puitesopimuksesta ja sovitusta ratakapasiteetista olisivat aina olennaisilta osin julkisia, mikä olisi omiaan parantamaan luottamusta ratakapasiteetin jakopäätösten asianmukaisuuteen. Liikenne- ja viestintäministerillä 43 §:ssä tarkoitettuna sääntelyelimenä olisi kuitenkin aina oikeus salassapitosäännösten estämättä saada kaikki tiedot puitesopimuksia koskevista seikoista.

5 luku Rautatieliikenteen turvallisuus

26 §. *Rautatieliikenteen turvallisuuden perusteet.* Pykälässä vaadittaisiin, että rautatieliikenteen harjoittajalla on turvallisuuden takaava organisaatio sekä

tarvittavat sisäiset ohjeet toiminnan johtamista ja valvontaa varten. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittaja velvoitettaisiin vastaamaan toimintansa turvallisuudesta ja siitä, että sen toiminnassa noudatetaan rautatieliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä. Turvallisuuden takaava organisaatio olisi järjestettävä ottaen muun muassa huomioon harjoitettavan rautatieliikenteen laatu ja laajuus. Pykälän mukaisilla vaatimuksilla pyritään edistämään rautatieliikenteen turvallisuutta.

Pykälässä viitattaisiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 3 §:ään, jossa säädetään rautatieliikenteen harjoittamista koskevista yhteentoimivuussääntelyn mukaisista teknisistä vaatimuksista ja turvallisuusvaatimuksista.

27 §. *Liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusvaatimukset.* Liikkuvan kaluston kuljettajilta, liikenteenohjaukseen osallistuvilta sekä muilta välittömästi rautatieliikenteen liikenneturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä toimivilta henkilöiltä tulisi tehtävien luonteen vuoksi edellyttää tehtävien asianmukaisen hoitamisen vaatimaa terveyttä, koulutusta ja muuta kelpoisuutta tehtäviin. Rautatielakiin otettaisiin perussäännökset rautatieliikenteen liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksista. Vaatimukset vaihtelevat tehtävien mukaan siten, että mitä välittömämmin tehtävissä voidaan vaikuttaa rautatieliikenteen turvallisuuteen, sitä tiukempia vaatimukset ovat. Ratahallintokeskus on antanut tarkemmat määräykset välittömästi liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tehtäviä hoitavien henkilöiden tehtäväkohtaisista terveydentilavaatimuksista sekä koulutus- ja muista kelpoisuusvaatimuksista. Näitä määräyksiä sovellettaisiin lain siirtymäsäännösten nojalla edelleen sellaisinaan, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädettäisiin tai määrättäisiin. Komissiossa valmistellaan parhaillaan sanottuja vaatimuksia koskevia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, jotka on tarkoitus hyväksyä komitologiamenettelyssä viimeistään vuoden 2004 aikana. Tarkoitus on, että ministeriö

asettaa työryhmän selvittämään, miten ja millä normitasolla liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuus- ja terveydentilavaatimuksista on vastaisuudessa lainsäädännössä tarkemmin säädettävä. Uuden lainsäädännön voimaantuloon saakka sovellettaisiin Ratahallintokeskuksen vaatimuksista antamia määräyksiä.

28 §. *Liikenteenohjaus.* Pykälän mukaan Ratahallintokeskus vastaisi liikenteenohjauksesta kuten nykyäänkin. Ratahallintokeskus voisi järjestää liikenteenohjauksen itse tai ostaa liikenteenohjauspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Toistaiseksi Ratahallintokeskus on ostanut liikenteenohjauspalvelut VR Osakeyhtiöltä, koska virastolla ei ole itsellään tehtävään tarvittavia henkilöresursseja. Käytäntö voisi jatkaa toistaiseksi nykyisellään. Jos markkinoille tulee muita rautatieliikenteen harjoittajia, liikenteenohjaustehtävät jouduttaisiin todennäköisesti järjestämään uudelleen.

Ratahallintokeskus oikeutettaisiin myös sopimaan yksityisraiteen haltijan kanssa liikenteenohjauksen järjestämisestä yksityisraiteella tai jollakin sen osalla. Järjestely olisi yksityisraiteen haltijan kanssa vapaaehtoinen, ja sen tarkoituksena olisi yhdistää samaa liikennettä koskevan liikenteen hallinta rataverkon ja yksityisraiteiden välillä ja tarvit-taessa myös yksityisraiteella. Käytännössä yksittäinen veturi voisi siten olla Ratahallintokeskuksen liikenteenohjauksen valvonnassa myös yksityisraiteella, jos yksityisraiteen haltija näin haluaa.

29 §. *Rautateiden liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä.* Pykälän 1 momentin mukaan sellainen liikkuva kalusto, jolla ei ole yhteentoimivuussäätelyn mukaista käyttöönottolupaa, kuuluisi Ratahallintokeskuksen vastuulle kuuluvan katsastusjärjestelmän piiriin. Tämän katsastusjärjestelmän käytettävyys on kuitenkin kaventumassa eurooppalaisen yhteentoimivuussäätelyn myötä, joka perustuu niin sanottujen ilmoitettujen laitosten käyttöön teknisessä arviointitoiminnassa.

Katsastusjärjestelmään voitaisiin 2 momentin mukaan sisällyttää myös käyttöönottoluvan saanutta liikkuvaa kalustoa, mutta vain siltä osin kuin teknisten vaatimusten arviointi ei perustu ilmoitetun laitoksen arviointiin ja yhteentoimivuussäätelyyn. Toisaalta yhteentoimivuussäätelyn mukaista ilmoitettua laitosta voitaisiin käyttää tämän pykälän mukaisten tehtävien suorittamisessa, mutta ilmoitettu laitos toimisi menettelyllisesti sitä koskevien säännösten mukaisesti.

Rautateiden liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä on yhteentoimivuussäätelyä johtuen siirtymävaiheen ratkaisu, joka väistyneen muutaman vuoden kuluttua ilmoitettujen laitosten suorittamien arviointien laajentaessa alaa.

Pykälän 3 momentin mukaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 7 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta voitaisiin käyttää katsastusten suorittamiseen. Laitoksen tulisi soveltaa yhteistoimivuussäätelyä suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettua katsastustoimintaa. Lisäksi laitoksen tulisi soveltaa arviointitoiminnassaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 3 §:n nojalla annettuja kansallisia määräyksiä, jotka täydentävät yhteentoimivuussäätelyn mukaisia vaatimuksia.

30 §. *Liikenteenohjauspalvelujen ja liikkuvan kaluston katsastuspalvelujen vaatimukset.* Liikenteen ohjauspalveluja ja liikkuvan kaluston katsastuspalveluja on pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna viranomaisorganisaation ulkopuolelle siirrettynä julkisena hallintotehtävänä. Kysymyksessä ei ole kuitenkaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävän tehtävän siirtämisestä viranomaisorganisaation ulkopuolelle.

Pykälässä säädettäisiin tehtäville asetettavista vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan palveluja tarjoavalla yrityksellä tulisi olla turvallisuuden takaava organisaatio sekä Ratahallintokeskuksen vahvistamat ohjeet toiminnan johtamista ja valvontaa varten. Palveluja tulisi tarjota tasapuolisesti kaikille rautatieyrityksille. Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen toiminnassa olisi 1

momentin mukaan noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan liikkuvan kaluston katsastustehtäviä hoitavilta henkilöiltä edellytettäisiin sopivuutta tehtäviin sekä ammatillista pätevyyttä. Katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen olisi tehtäviä suorittaessaan noudatettava soveltuvin osin momentissa mainittuja hallintomenettelyä koskevia lakeja. Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen palveluissa ei momentissa mainittujen lakien noudattaminen sellaisenaan tulisi kysymykseen tehtävien laadun vuoksi.

Pykälän 3 momentin mukaan pykälässä tarkoitettujen yritysten palveluksessa olevat henkilöt kuuluisivat tehtäviä suorittaessaan rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin.

31 §. *Rautatieliikenteen turvallisuuden valvonta.* Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin Ratahallintokeskus rautatieliikenteestä vastaavana viranomaisena valvomaan rautatieliikenteen turvallisuutta. Turvallisuuden valvonta on yksi viraston keskeisimpiä tehtävälajeita. Lain mukainen valvontavelvollisuus koskisi lain soveltamisalan perusteella lähtökohtaisesti valtion rataverkkoa ja sillä harjoitettavaa liikennettä. Lisäksi virasto valvoisi rautatieliikenteen turvallisuutta myös yksityisraiteilla liikenneturvallisuuden varmistamiseksi myös muualla kuin valtion rataverkolla. Ratahallintokeskus voisi siten tarvittaessa puuttua myös yksityisraiteilla tapahtuvaan liikenteeseen.

Jotta Ratahallintokeskus voisi hoitaa turvallisuuden valvonnan riittävän tehokkaasti, olisi sen saatava kaikki valvonnan takia tarpeelliset tiedot rautatieliikenteen harjoittajalta sekä liikenteenohjauspalveluja ja rautateiden katsastuspalveluja tarjoavalta yritykseltä. Tämän takia ne velvoitettaisiin pykälän 2 momentissa antamaan Ratahallintokeskukselle sanotut tiedot salassapitovelvollisuuden estämättä.

32 §. *Rautatieliikenteessä tapahtuviin onnettomuuksiin varautuminen.* Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan tulisi varautua riittävällä tavalla rautatieliikenteessä mahdollisesti tapahtuviin

onnettomuuksiin tai rautatieliikennettä uhkaavan vaaran varalta. Ratahallintokeskus oikeutettaisiin rautatieliikenteen harjoittajaa koskevalla hallintopäätöksellä yksittäistapauksessa määräämään, mihin toimenpiteisiin rautatieliikenteen harjoittajan tulisi ryhtyä ennakolta rautatieliikenteessä mahdollisesti tapahtuvan onnettomuuden tai rautatieliikennettä uhkaavan vaaran varalta.

Momentissa tarkoitettu onnettomuus tai vaara ei koskisi yksinomaan varsinaisia rautatieonnettomuuksia, vaan myös esimerkiksi tieliikenteestä aiheutuvia taseonnettomuuksia.

Ratahallintokeskuksen päätöksessä tarkoitettujen velvoitteiden tulisi suhteuttaa harjoitettavan toiminnan luonteeseen ja laatuun käytettävissä olevien resurssien mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajan ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rautatieliikenteessä, velvollisuudesta osallistua pelastuspalveluharjoituksiin sekä onnettomuus- tai vaurioilanteessa rautatieliikenteen pelastuspalveluun.

Liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä hoitavien henkilöiden osalta kyseessä ei olisi yleinen velvollisuus osallistua pykälässä tarkoitettuun toimintaan, vaan se olisi tarkoitettu osaksi kyseisen henkilön tehtäviä rautatieliikenteen harjoittajan palveluksessa. Museoliikenteen osalta säännös tarkoittaisi kuitenkin sitä, että myös tähän toimintaan osallistuvat henkilöt kuuluisivat momentin mukaisen velvollisuuden piiriin siinä laajuudessa kuin nämä toimivat liikenneturvallisuuteen liittyvissä tehtävissä.

33 §. *Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta.* Pykälän 1 momentissa viitattaisiin onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin (373/1985), jonka mukaisesti Onnettomuustutkintakeskus tutkii onnettomuudet ja osan vaaratilanteista. Pykälän 2 momentissa oikeutettaisiin Ratahallintokeskus tutkimaan sellaiset vaaratilanteet, joita Onnettomuustutkintakeskus ei tutkisi, jos tällaisten vaaratilanteiden tutkinta voisi olla tarpeen rautatieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi.

6 luku Erinäiset säännökset

34 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälässä säädettäisiin Ratahallintokeskukselle sekä rautatieyrityksille velvollisuus varautua valmiuslaissa (1080/1991) määriteltyihin poikkeusoloihin sekä poikkeusoloihin verrattavissa oleviin normaaliolojen häiriötilanteisiin. Normaalioloissa tapahtuvalla varautumisella pyritään varmistamaan se, että junaliikenne voi mahdollisimman häiriöttömästi jatkua myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ratahallintokeskuksella on valtion virastona valmiuslain perusteella velvollisuus varautua hoitamaan tehtävänsä myös poikkeusoloissa. Pykälässä velvollisuutta tarkennettaisiin siten, että varautumisvelvollisuus koskee myös rataverkon liikennöitävyyttä erilaisissa poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa. Erityistilanteita ovat normaalioloissa mahdolliset ja poikkeusoloihin verrattavissa olevat vakavat häiriöt, kuten ratoihin ja liikenteen ohjausjärjestelmiin kohdistuvat laajat toimintahäiriöt, erilaiset luonnonkatastrofit, paikalliset ja valtakunnalliset suuronnettomuudet sekä rikollisuus, ilkivalta ja terrorismi. Varautuminen tapahtuisi valmiussuunnittelun sekä erityisvalmistelujen avulla. Varautumistoimenpiteitä johtaa ja koordinoi ministeriö, joka valtuutettaisiin antamaan tarpeelliset ohjeet varautumiseen ja valmiussuunnitteluun liittyvistä yksityiskohdista.

35 §. *Velvollisuus palvelujen tarjoamiseen.* Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta tarjota kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 5 artiklan vaatimusten mukaisesti direktiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisesti ja syrjimättömin perustein korvausta vastaan, jos palveluja tarjoaisi ainoastaan yksi yhtiö tai muu yhteisö eikä palveluja voitaisi muutoin kohtuudella järjestää. Velvollisuus koskisi rautatieyritystä sekä rautatieliikenteen palveluja tarjoavaa muuta yhtiötä tai yhteisöä. Velvollisuutta on pidettävä välttämättömänä tasapuolisten ja syrjimättömien toimintaedellytysten

takaamiseksi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille.

Palveluista tulisi maksaa korvaus, jonka tulisi pykälän 2 momentin mukaan olla tasapuolinen kaikkia rautatieyrityksiä kohtaan ja toisaalta kohtuullinen palveluista aiheutuneisiin kustannuksiin nähden.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvosto antamaan tarkemmat säännökset pykälässä tarkoitettuja palveluista ja raideyhteyksistä. Valtioneuvoston valtuuttamista antamaan asetuksellaan tarkemmat säännökset edellä mainituista asioista pidetään tarkoituksenmukaisena ottaen huomioon, että direktiivin liitettä ja siinä tarkoitettujen palvelujen piiriä voidaan tarvittaessa muuttaa komitologiamenettelyllä.

36 §. *Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma.*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Ratahallintokeskuksen velvollisuudesta laatia ratakapasiteetin arviointi, jos rautatiereitti todetaan ratakapasiteetin jaon yhteydessä ylikuormittuneeksi. Arvioinnin tarkoituksena on selvittää syyt, jotka ovat johtaneet ylikuormittumiseen ja Ratahallintokeskuksen ensisijaiset liikenteelliset toimenpiteet, joilla kuormitusta voitaisiin vähentää. Arviointi perustuisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 25 artiklaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ratahallintokeskuksen velvollisuudesta suorittaa ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma, jos 1 momentissa tarkoitettu arviointi on tehty. Vahvistamissuunnitelman tarkoituksena on selvittää ne keinot, joilla Ratahallintokeskus voisi poistaa ylikuormituksen rataverkkoinvestoinnein.

Vahvistamissuunnitelmassa tulisi arvioida eri vaihtoehtoja laaja-alaisesti, mutta oikeudellista velvollisuutta suunnitelman toteuttamiselle ei olisi. Ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma perustuu kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 26 artiklaan.

37 §. *Museoliikenne.* Pykälässä säädettäisiin museoliikenteen harjoittamisesta. Museoliikennettä harjoittava yhteisö ei tarvitsisi 1 momentin mukaan rautatieyrityksen toimilupaa.

Museoliikennettä voitaisiin harjoittaa koko rataverkolla. Museoliikenteen harjoittajaan sovellettaisiin kuitenkin muita tässä laissa säädettäviä vaatimuksia, jotka koskevat liikennöintiä, rautatieliikenteen harjoittamista ja liikenneturvallisuustehtäviä.

Tarkoituksena on, että museoliikenteen harjoittajilla on korkea turvallisuustaso ottaen lisävaatimuksina huomioon erityisesti liikkuvan kaluston tekniset ominaisuudet ja liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kokemus näistä tehtävistä. Lain säännösten tulkintaa voitaisiin lieventää museoliikenteen harjoittajan osalta vain, jos liikenteen todellinen laatu ja laajuus antaisivat siihen perusteita. Museoliikenteen turvallisuusvaatimukset olisi kuitenkin aina mitoitettava sen rautatiereitin mukaisesti, jolla liikennettä harjoitettaisiin. Tämän vuoksi rautatiereitin muu liikenne asettaisi aina turvallisuusvaatimuksia, joita myös museoliikenteen harjoittamisessa tulisi noudattaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin museoliikenteen harjoittajan turvallisuustodistuksesta. Tarkoituksena on, että museoliikenteen harjoittajan turvallisuuden vähimmäistaso olisi samanlainen kuin vastaavaa liikennettä harjoittavalla rautatieyrityksellä olisi. Tarkoituksena on, että myös turvallisuustodistusta koskeviin vaatimuksiin sovellettaisiin 1 momentin perusteluissa todettuja seikkoja.

Museoliikenteelle myönnettävä ratakapasiteetti myönnettäisiin vain kiireellisenä ratakapasiteettina. Tämä johtuu sallitun museoliikenteen luonteesta, joka ei voi olla siinä määrin laajamittaista, että museoliikenteen harjoittajalla olisi tarvetta osallistua varsinaiseen ratakapasiteetin jakomenettelyyn.

38 §. *Radanpitoon liittyvä liikenne.* Pykälässä säädettäisiin radanpitoon välittömästi liittyvästä liikenteestä. Radanpitoa harjoittavalle yritykselle voitaisiin myöntää oikeus käyttää rataverkkoa lain 17 §:n sitä estämättä. Oikeus voitaisiin myöntää yritykselle, joka toimii rataverkolla Ratahallintokeskuksen toimeksiannosta radanpitoon välittömästi liittyvässä tarkoituksessa.

Rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä ei saisi toimia radanpitoon liittyvän liikenteen harjoittajana, koska kyse olisi tällöin kaupallisesta tavaraliikenteestä. Rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä voisi kuitenkin harjoittaa vastaavaa rautatieliikennettä ratakapasiteetin puitteissa, jos kyse on kaupallisesta liikenteestä.

Radanpitoon liittyvän liikenteen harjoittajaan sovellettaisiin niitä tässä laissa säädettäviä tai lain nojalla annettavia säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat liikennöintiä ja liikenneturvallisuustehtäviä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin radanpitoon liittyvän liikenteen harjoittajan turvallisuustodistuksesta.

Turvallisuustodistusta koskevalla vaatimuksella on tarkoitus varmistaa, että yrityksellä on edellytykset toimia turvallisesti rataverkolla samoin edellytyksin kuin rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät.

Radanpitoon liittyvälle liikenteelle ei myönnettäisi ratakapasiteettia, vaikka liikennettä harjoitettaisiin junaliikenteen aikataulujen mukaisesti. Radanpitoon liittyvä liikenne ei saisi vaikuttaa ratakapasiteetin hakijoille myönnetyn ratakapasiteetin käyttöön, vaan liikenne järjestettäisiin Ratahallintokeskuksen liikenteenohjauksen johdolla muun liikenteen lomaan.

39 §. *Yksityisraiteiden liittymät rataverkkoon.* Pykälä vastaisi rataverkkolain 12 §:n 1 momenttia. Teollisuusyrityksillä ja kunnilla on raiteita ja raiteistoja, jotka on yhdistetty valtion rataverkkoon. Tarkoituksena on, että yritysten ja kuntien oikeudet raideyhteyteen valtion rataverkolle säilyisivät ennallaan lain tultua voimaan. Myös eräillä valtion viranomaisilla on liittymä Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaan rataverkkoon.

40 §. *Ratahallintokeskuksen tiedonsaantioikeus ratamaksun määräämistä, tilastointia ja tutkimusta varten.* Rautatieyritys veloitettaisiin antamaan Ratahallintokeskukselle tämän pyynnöstä ratamaksun määräämistä sekä tilastointia ja tutkimusta varten tarpeelliset tiedot. Ratahallintokeskuksen tietojensaantioikeutta

on pidettävä tarpeellisenä toisaalta ratamaksun säännösten ja verkkoselostuksen mukaista määräämistä ja toisaalta viraston rautatieviranomaisena suorittamien tehtävien hoitamista varten.

41 §. *Rautatieyrityksen kirjanpito.* Pykälässä velvoitettaisiin rautatieyritys noudattamaan kirjanpidossaan kirjanpitoa koskevia Euroopan yhteisössä ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä ja määräyksiä. Lisäksi rautatieyritys velvoitettaisiin tekemään tavaraliikenteen kannattavuutta koskeva laskelma sekä sen tuotantovälineiden määrää, arvoa ja niihin liittyviä taloudellisia vastuita koskeva vuotuinen yhteenveto, joka olisi julkaistava. Edelleen rautatieyritys velvoitettaisiin kirjaamaan julkisina ostopalveluina henkilöliikenteestä saamansa tulot erikseen asianmukaisille tileille. Tuloja ei saisi käyttää muuhun liiketoimintaan. Velvollisuutta on pidettävä tarpeellisenä ostopalveluliikenteen valvonnan järjestämiseksi.

Pykälä vastaa kehittämisdirektiivin muutosdirektiivin 9 artiklan 4 kohdan vaatimuksia. Tarkoituksena on saada rautatieyrityksen kirjanpito mahdollisimman avoimeksi.

42 §. *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.* Ratahallintokeskus oikeutettaisiin asettamaan lain nojalla antamansa velvoitteen tai kiellon tehosteeksi uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka siten kuin uhkasakkolaissa säädetään. Ratahallintokeskuksella rataverkon haltijana ja rautatieviranomaisena tulisi olla riittävä toimivalta puuttua säännösten tai määräysten vastaiseen menettelyyn, minkä vuoksi pykälän mukaisia pakkokeinoja on pidettävä tarkoituksenmukaisina ja perusteltuina.

43 §. *Sääntelyelin.* Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 30 artiklassa velvoitetaan jäsenvaltiot perustamaan sääntelyelin, jonka tehtävänä on valvoa direktiivin vaatimusten oikeudenmukaista ja syrjimätöntä soveltamista. Lisäksi sääntelyelin toimii direktiivin mukaan kansallisena oikaisuelimenä, jolta voi hakea oikaisua verkonhaltijan päätöksistä, jotka koskevat:

1) verkkoselostusta ja verkkoselostukseen

sisältyviä perusteita;

2) käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä ja sen tuloksia;

3) hinnoittelujärjestelmää;

4) ratamaksun suuruutta tai sen määräytymisperusteita; sekä

5) turvallisuustodistusta, turvallisuusvaatimusten ja sääntöjen täytäntöönpanoa ja valvontaa.

Sääntelyelimenä voi artiklan mukaan olla liikenneasioista vastaava ministeriö tai muu elin, jonka on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rataverkon haltijasta sekä luvanhakijoista. Suomessa sääntelyelimenä toimisi pykälän mukaan liikenne- ja viestintäministeriö, jonka tehtävänä olisi valvoa lain mukaisten vaatimusten noudattamista. Ministeriön valvonta kohdistuisi toisaalta Ratahallintokeskukseen rataverkon haltijana ja toisaalta rautatieyrityksiin ja luvanhakijoihin. Ministeriön olisi pykälän 1 momentin nojalla erityisesti varmistettava, että ratamaksut eivät ole syrjiviä tai muutoin lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisia ja että ratakapasiteetin jakaminen hoidetaan laissa säädettyjen vaatimusten edellyttämällä tavalla. Ministeriön tehtävistä oikaisuelimenä säädettäisiin lain 44 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa ministeriö oikeutettaisiin saamaan valvontatehtävänsä suorittamiseksi tarvittavat tiedot Suomessa rautatieliikennettä harjoittavilta rautatieliikenteen harjoittajilta sekä salassapitosäännösten estämättä Ratahallintokeskukselta.

44 §. *Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku.* Pykälän 1 momentissa oikeutettaisiin Ratahallintokeskuksen päätökseen tyytymätön asianosainen hakemaan oikaisua sääntelyelimenä toimivalta liikenne- ja viestintäministeriöltä niihin momentissa tarkoitettuihin Ratahallintokeskuksen rataverkon haltijana antamiin päätöksiin, joita tarkoitetaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 30 artiklassa.

Oikaisua olisi haettava 30 päivän kuluessa päätökseen tyytymättömän saatua tiedon päätöksestä.

Ministeriön olisi pykälän 3 momentin

mukaan ratkaistava oikaisuvaatimus pääsääntöisesti kahden kuukauden kuluessa siitä, kun oikaisuvaatimuksen hakija on toimittanut ministeriölle kaikki tarvittavat tiedot. Oikaisuvaatimuksia tulisi vireille todennäköisesti melko vähälukuisesti. Sääntelyelimenä toimivan ministeriön olisi pyrittävä ratkaisemaan ne rautatiekuljetusmarkkinoiden joustavuuden ja kuljetusasiakkaiden tarpeiden vuoksi mahdollisimman pikaisesti. Oikaisuvaatimus olisi asian luonteen vuoksi ratkaistava normaaliakin nopeammin eli kymmenen päivän kuluessa haettaessa oikaisua kiireellistä ratakapasiteettihakemusta koskevaan Ratahallintokeskuksen päätökseen.

Ministeriön oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen haettaisiin 4 momentin mukaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Ratahallintokeskuksen 42 §:n nojalla tekemään päätökseen haettaisiin muutosta uhkasakkolain mukaisesti. Muutoin Ratahallintokeskuksen tämän lain nojalla antamiin päätöksiin haettaisiin muutosta valittamalla hallintolainkäyttölain mukaisesti.

Laissa velvoitettaisiin ministeriö antamaan päätöksensä toimilupahakemukseen 7 §:n 3 momentissa säädettyssä määräajassa ja toisaalta ratkaisemaan oikaisuvaatimukset 44 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa. Vastaavasti Ratahallintokeskus velvoitettaisiin ratkaisemaan turvallisuustodistuksen myöntämistä tai hyväksymistä koskeva asia 11 §:n 3 momentissa säädettyssä määräajassa sekä momentissa tarkoitetut muut asiat asianomaisissa lainkohdissa säädettyissä määräajoissa. Menettely määräaikojen säätämisestä hallintoviranomaisten päätöksenteolle on tullut Suomessa käyttöön vasta yhteisölaainsäädännön kautta. Pykälän 5 momentissa oikeutettaisiin hakija tekemään valitus, mikäli toimivaltainen viranomaisen ei olisi ratkaissut edellä tarkoitettua asiaa säädettyssä määräajassa. Valituksen katsottaisiin tällöin kohdistuvan hakemuksen hylkävään päätökseen. Valituksen voisi tehdä, kunnes toimivaltainen viranomaisen on ratkaissut asian. Viranomaisen olisi

velvollinen ilmoittamaan päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle.

45 §. *Rangaistussäännökset.* Rautatiekuljetusmarkkinoiden häiriöttömän toiminnan varmistamiseksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa säädettäväksi rangaistavaksi luvanvaraisen rautatieliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista toimilupaa. Vastaavanlainen rangaistussanktio on säädetty muunkin luvanvaraisen liikenteenharjoittamisen turvaamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan voitaisiin se, joka on tahallaan syyllistynyt momentissa mainittuihin tekoihin, tuomita rautatielainsäädännön rikkomisesta sakkoon, jollei teko olisi vähäinen. Sanktio olisi kuitenkin toissijainen. Teosta ei seuraisi momentissa tarkoitettua sanktiota, jos muussa laissa olisi säädetty ankarampi rangaistus. Momentissa kuvattujen tekojen säätämällä rangaistavaksi pyritään erityisesti varmistamaan rautatieliikenteen turvallisuus ja toisaalta takaamaan rautatieliikenteen harjoittajien tasapuoliset ja syrjimättömät toimintaedellytykset.

Momentin 1 kohdan mukaan rangaistavaa olisi rautatieliikenteen harjoittaminen, jos 12 §:ssä säädetty edellytykset eivät olisi täyttyneet. Vastaavasti 2 kohdan mukaan rangaistavaa olisi ratakapasiteetin käyttäminen vastoin Ratahallintokeskuksen ratakapasiteetin jakopäätöstä.

Momentin 3 kohdassa säädettäisiin rangaistavaksi museoliikenteen harjoittaminen vastoin 37 §:ssä säädettyjä edellytyksiä ja vaatimuksia. Vastaavasti momentin 4 kohdassa säädettäisiin rangaistavaksi toiminta, joka olisi vastoin 38 §:ssä säädettyä radanpitoon liittyvää liikennettä koskevia edellytyksiä ja vaatimuksia.

Momentin 5 kohdassa ehdotetaan säädettäväksi rangaistavaksi vastaava teko, joka nykyisin on säädetty rangaistavaksi luvattoman rautatiealueella kulkemisen ja muun järjestystä häiritsevän toiminnan kieltämisestä rautatiealueella annetulla asetuksella (145/1924). Säädös on niin sanottu omaperäinen asetus. Teon tunnusmerkistö täytyisi liikkumalla tai oleskelemalla asiattomasti ratapiha-alueella,

ratalinjalla, rautatiesillalla tai rautatietunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä.

46 §. *Voimaantulo.* Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 15 päivänä maaliskuuta 2003, joka on Euroopan unionin ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanon määräaika. Lailla kumottaisiin valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annettu laki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, 15 päivänä huhtikuuta 1889 annettu laki yleistä keskuusliikettä varten rakennetun yksityisen rautatien laillistuksesta ja kiinnittämisestä siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, samoin 15 päivänä huhtikuuta 1889 annettu asetus yksityisistä rautateistä yleistä keskuusliikettä varten siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, sekä edellä mainittu 6 päivänä kesäkuuta 1924 annettu asetus, jolla kielletään luvaton rautatiealueella kulkeminen ja muu järjestystä häiritsevä toiminta rautatiealueella.

Pykälän 2 momentissa oikeutettaisiin ryhtymään ennen lain voimaantuloa lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin. Säännöksen nojalla on tarvittaessa tarkoitus muun muassa määrätä vuoden 2003 ratamaksusta.

47 §. *Siirtymäsäännökset.* Rautatielaila ja sen nojalla annettavalla alemmanasteisella lainsäädännöllä uudistetaan rautatieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä varsin perusteellisesti. Lain 47 §:ään on koottu lain voimaantuloon liittyvät tarpeelliset siirtymäsäännökset.

Rataverkkolain 7 §:n nojalla on myönnetty toimilupa rautatieliikenteen harjoittamista varten ainoastaan VR Osakeyhtiölle. Yhtiöllä on toimiluvan nojalla oikeus harjoittaa henkilö- ja tavaraliikennettä valtion koko rataverkolla. Pykälän 1 momentissa veloitettaisiin VR Osakeyhtiö hakemaan rautatielain mukaista toimilupaa lain tultua voimaan. Nykyinen toimilupa olisi kuitenkin voimassa yhden vuoden pituisen siirtymäkauden ajan lain voimaantulosta.

Vastaavasti rataverkkolain 8 §:n nojalla VR Osakeyhtiölle myönnetty käyttöoikeus ja rautatieyrityksen toimiluvasta annetun asetuksen 3 §:ssä tarkoitettu yhtiölle myönnetty turvallisuustodistus olisivat

pykälän 2 momentin mukaan sellaisinaan voimassa ensimmäisen ehdotetun lain mukaisen aikataulukauden alkuun asti. Yhtiön olisi haettava rautatielain nojalla säädettäviä aikataulukausia varten ratakapasiteettia laissa säädetyllä tavalla sekä haettava lain 11 §:ssä tarkoitettua uutta turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten. Yhtiöllä ja muilla mahdollisilla rautatieliikenteen harjoittajilla olisi oltava ehdotetun lain nojalla myönnetty turvallisuustodistus ensimmäistä lain mukaista aikataulukautta varten.

Tämän lain mukaisia ratamaksua ja ratamaksun alennuksia koskevia säännöksiä sovellettaisiin 3 momentin mukaan ensimmäisen kerran välittömästi lain voimaantulosta lukien, eikä vasta ensimmäisen lain nojalla säädettävän aikataulukauden alusta lukien.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 8 artiklan mukaan investointihankkeita varten perittäviä maksuja saa periä hankkeista, jotka on saatettu päätökseen aikaisintaan 15 vuotta ennen direktiivin voimaantuloa. Tämän mukaisesti rajoitettaisiin pykälän 4 momentissa investointimaksun periminen enintään kymmenen vuotta ennen lain voimaantuloa käyttöönotteluihin investointihankkeisiin.

Pykälän 5 momentissa veloitettaisiin Ratahallintokeskus julkaisemaan ensimmäinen verkkoselostus viimeistään kuukauden ku-luessa lain voimaantulosta. Virasto veloitettaisiin kuulemaan niitä ratakapasiteetin hakijoita, jotka olisivat pykälän 6 momentin mukaan oikeutettuja hakemaan ensimmäisen aikataulukauden ratakapasiteettia, ehdotuksestaan verkkoselostukseksi jo ennen lain voimaantuloa.

Ensimmäisen aikataulukauden alkamisesta annettaisiin tarkemmat säännökset lain 18 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Pykälän 6 momentin mukaan ratakapasiteetin hakemisesta samoin kuin ensimmäisen aikatauluehdotuksen antamisesta annettaisiin myös tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella. Komissiossa valmistellaan siirtymäkauden järjestelyjä koskevia ehdotuksia. Tämän johdosta lopullisista määräajoista on

tarkoituksenmukaista säätää lain kanssa samanaikaisesti voimaantulevaksi tarkoitettulla valtioneuvoston asetuksella, joka voitaisiin valmistella siinä vaiheessa, kun komission ehdotukset ovat tiedossa.

Pykälän 7 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen rataverkkolain 6 §:n nojalla antamia määräyksiä sovellettaisiin sellaisinaan siihen saakka, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädettäisiin tai määrättäisiin. Tämä koskisi niin Ratahallintokeskuksen antamia teknisuonteisia normeja kuin liikenneturvallisuuksentehtävissä olevien henkilöiden kelpoisuus- ja terveydentilavaatimuksia. Teknisluonteiset normit syrjäytyvät vastaisuudessa Ratahallintokeskuksen päätöksillä täytäntöön pantavilla yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä ja vastaavasti kelpoisuus- ja terveydentilavaatimuksia koskevat viraston normit vaatimuksia koskevalla myöhemmin annettavalla lainsäädännöllä. Momentin mukaan myös rataverkkolain 12 §:ään perustuvat tai Ratahallintokeskuksen myöntämät yksityisraide liittymäluvut jäisivät sellaisinaan voimaan, kunnes ne korvattaisiin uusilla määräyksillä tai luvilla.

1.2. Laki Ratahallintokeskuksesta

Ratahallintokeskuksesta ja sen tehtävistä on säädetty rataverkkolaissa ja Ratahallintokeskuksesta annetussa asetuksessa (283/1995). Tarkoituksena on säätää virastosta ja sen tehtävistä erillisessä virastosta annettavassa laissa. Tässä tarkoituksessa ehdotetaan säädettäväksi laki Ratahallintokeskuksesta.

1 §. *Ratahallintokeskus.* Pykälässä todettaisiin, että Ratahallintokeskus on liikenne- ja viestintäministeriön alaisena toimiva rautatieviranomaisena, joka vastaa valtion rataverkosta.

2 §. *Ratahallintokeskuksen tehtävät.* Pykälässä säädettäisiin viraston tehtävistä nykyisestä poiketen lain tasolla ainoastaan yleisellä tasolla. Tehtävistä säädettäisiin tarkemmin lain nojalla annettavalla viraston hallintoasetuksella.

Viraston tehtävät painottuisivat toisaalta rataverkon haltijan tehtäviin ja toisaalta

viraston tehtäviin kansallisena rautatieviranomaisena. Rataverkon haltijana Ratahallintokeskus vastaisi valtion radanpitoon liittyvästä omaisuudesta. Vastaavasti rautatieviranomaisena Ratahallintokeskus huolehtisi rautatieliikenteen turvallisuudesta, radanpitoon ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä viranomaistehtävistä sekä alan kansainvälisestä yhteistyöstä.

Pykälän 2 momentissa oikeutettaisiin Ratahallintokeskus hoitamaan joukkoliikenteen tarkastusmaksujen periminen ja siihen liittyvät tehtävät rautateiden henkilöliikenteessä siten kuin siitä erikseen säädetään.

3 §. *Johtokunta.* Viraston ylimpänä päättävänä elimenä olisi valtioneuvoston asettama johtokunta. Johtokunnan toimikausi olisi neljä vuotta.

4 §. *Tarkemmat säännökset.* Tarkemmat säännökset viraston tehtävistä, johtokunnasta ja viraston sisäisen hallinnon järjestämisestä annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

5 §. *Voimaantulo.* Laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti rautatielain kanssa eli 15 päivänä maaliskuuta 2003.

1.3. Laki Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta

3 §. *Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää koskevat vaatimukset.* Pykälän nimi ehdotetaan muutettavaksi pykälän muutettavaksi ehdotettua sisältöä paremmin kuvaavaksi.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin Ratahallintokeskus antamaan yhteentoimivuussääntelyä täydentäviä kansallisia määräyksiä. Valtuutussäännös vastaisi rataverkkolain 6 §:ää, mutta olisi sitä täsmällisempi ja tarkkarajaisempi. Ratahallintokeskuksella olisi oikeus antaa tarkempia määräyksiä rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi radanpidosta, ratalaitteista ja ratarakenteista, rautateiden liikkuvasta kalustosta ja sen käyttämisestä liikenteeseen sekä sanottujen osajärjestelmien ja muiden osajärjestelmien

käytön yhteensovittamisesta siinä laajuudessa kuin yhteentoimivuussäätely ei niitä tai niiden käyttöä koske. Ratahallintokeskuksen ehdotetun valtuutussäännöksen nojalla antamat normit vastaisivat asiallisesti pitkälti viraston voimassa olevia normeja.

Yhteisölaainsäädännön mukaiset tekniset eritelvät ja muut päätökset tulevat jatkossa korvaamaan merkittävän osan tämän pykälän nojalla annettavista kansallisista määräyksistä. Ratahallintokeskuksen norminannon ala supistuu rautateiden yhteentoimivuussäätelyn laajetessa ja syrjäyttäessä kansalliset määräykset.

Ratahallintokeskus antaisi radanpitoa koskevia tarkempia määräyksiä kunnossapidon vähimmäisvaatimuksista, radan kunnossapitotarkastuksista ja tarkastusmenettelyistä sekä muista vastaavista radanpitoon liittyvistä asioista.

Ratalaitteita ja ratarakenteita koskevat määräykset koskisivat radan geometriaa ja rakennetta, rautatietunneleita ja -siltoja, sähköistystä, liikenteen ohjaus- ja turvalaitteita, liikennepaikkojen rakenteita, tasoristeyksiä sekä ratalaitteiden tarkastuksia ja niiden ylläpitovaatimuksia. Lisäksi virasto voisi antaa muita vastaavia ratalaitteita ja ratarakenteita koskevia määräyksiä.

Liikkuvaa kalustoa koskevia määräyksiä virasto antaisi laitteiden rakenteista ja vaadittavista lisälaitteista, laitteiden rakenteellisista ja sähköisistä ominaisuuksista, liikennekelpoisuuden ylläpidosta, tarkastus- ja katsastusvaatimuksista sekä muista turvallisuuden varmistamiseksi tarvittavista vaatimuksista.

Ratahallintokeskuksen norminanto on tyypillisesti sisällöltään hyvin teknisluonteista ja suppeaan kohderyhmään kohdistuvaa. Se koskisi ainoastaan rautatieliikenteen piirissä työskentelevää ammattihenkilöstöä. Sen takia pidetään perusteltuna, että määräykset annettaisiin Ratahallintokeskuksen päätöksellä.

Pykälän 4 momentissa Ratahallintokeskus oikeutettaisiin poikkeamaan erityisen painavasta syytä 3 momentin nojalla annettavista vaatimuksista. Poikkeamismahdollisuutta on pidettävä

tarpeellisenä erityisesti ennakoimattomia tilanteita varten. Vaatimuksista poikkeamisen edellytyksenä olevaa erityisen painavaa syytä on arvioitava objektiivisesti.

Pykälän 5 momentti vastaa voimassa olevan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 3 §:n 3 momenttia. Olennaisten vaatimusten noudattamisen sijasta olisi kuitenkin noudatettava pykälän mukaisia vaatimuksia.

5 §. *Osajärjestelmän käyttöönottolupa.* Voimassa olevan pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen on myönnettävä käyttöönottolupa sellaisille osajärjestelmille, jotka täyttävät rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain tarkoitetut olennaiset vaatimukset. Ehdotetun momentin mukaan käyttöönottoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että osajärjestelmä täyttäisi 3 §:n 1 ja 2 momentin mukaiset säännökset ja määräykset yhteentoimivuussäätelyn osalta ja 3 §:n 3 momentin mukaiset yhteentoimivuussäätelyä täydentävät kansalliset määräykset. Käyttöönottolupa ei kuitenkaan saisi olla olennaisten vaatimusten kanssa ristiriidassa. Ratahallintokeskus voisi kuitenkin 3 §:n 4 momentin nojalla poiketa 3 momentin nojalla antamista määräyksistä käyttöönottolupaa myönnettäessä erityisen painavan syyn perusteella.

8 §. *Ilmoitetun laitoksen tehtävät.* Voimassa olevan 8 §:n 3 momentissa edellytetään ilmoitetun laitoksen käyttämän alihankkijan täyttävän kaikki lain 7 §:n 1 momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset. Muiden edellytysten täyttymisen lisäksi alihankkijan olisi siten oltava viranomainen tai suomalainen oikeushenkilö. Vaatimusta ei ole kuitenkaan pidettävä tarkoituksenmukaisena, koska alihankkijana olisi voitava tarvittaessa käyttää myös ulkomaista asiantuntijaorganisaatiota edellyttäen, että se täyttää muut 7 §:n 1 momentin mukaiset edellytykset. Tämän vuoksi 8 §:n 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että alihankkijan ei ole välttämättä oltava viranomainen tai suomalainen oikeushenkilö. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti rautatielain kanssa eli 15 päivänä maaliskuuta 2003.

Lain 3 §:ssä tarkoitettuihin Euroopan

laajuista rautatiejärjestelmää koskeviin vaatimuksiin ja niitä koskeviin säännöksiin ja määräyksiin samoin kuin lain 5 §:ssä tarkoitettuun osajärjestelmän käyttöönottolupaan sovellettaisiin ehdotetun siirtymäsäännöksen nojalla Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain (*kantalaki*) 15 §:n siirtymäsäännöksiä, jotta myöskään ehdotetulla lailla ei olisi taannehtivia vaikutuksia kantelain voimaantullessa käytössä olleiden osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden markkinakelpoisuuteen.

1.4. Laki rautatiekuljetuslain muuttamisesta

Lailla muutettaisiin rautatiekuljetuslain 2 §, jossa rautatieyrittäjä määritellään viittaamalla rataverkkolain 2 a §:ään. Rautatiekuljetuslain 2 §:ää on muutettava siten, että siinä viitattaisiin rataverkkolain 2 a §:n asemesta rautatielain 2 §:n 1 kohtaan.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti rautatielain kanssa eli 15 päivänä maaliskuuta 2003.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus antaa tarkemmat säännökset rautatieyrittäjien tarjottavista palveluista, ratakapasiteetin hakemisesta ja aikataulukaudesta.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset ratamaksun määräytymisperusteista, sekä maksujen määrästä ja ratamaksun alennuksista.

Alemmanasteinen sääntely olisi pääosin teknisluonteista eikä se sisältäisi yleisesti yksilön oikeuksiin tai velvollisuuksiin kohdistuvia tai muita lailla annettavia säännöksiä. Sääntelyn taustalla olevien direktiivien liitteet ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmät ovat teknisluonteisia. Niitä on tarkoitus muuttaa teknisen kehityksen ja yhteisön laajuisen yhteisen rautatiepolitiikan edistymässä komitologiamenettelyssä.

Ratahallintokeskus valtuutettaisiin

rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 3 §:ssä antamaan rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi tarkemmat määräykset radanpidosta, ratalaitteista ja ratarakenteista sekä liikkuvan kaluston hyväksymisestä ja käyttämisestä liikenteeseen. Lisäksi Ratahallintokeskus valtuutettaisiin rautatielaisissa antamaan tarkemmat määräykset muun muassa rautatiereitin etusijajärjestyksestä. Määräykset olisivat pääosin hyvin teknisluonteisia ja yksityiskohtaisia. Ne kohdistuisivat suppeaan kohderyhmään, pääosin ainoastaan rautatieyritysten ja niiden palveluksessa työskentelevään henkilöstöön. Ratahallintokeskus antaisi vuosittain verkkoselostuksen, jossa kuvattaisiin viraston hallinnassa olevan verkon laatu ja laajuus, ratamaksujen määräytymisperusteet ja rataverkolle pääsyoikeuden perusteet. Verkkoselostus on Ratahallintokeskuksen rataverkon haltijana antama asiakirja, joka on tarkoitettu lähinnä rautatieyrittäjille suunnatuksi tietolähteeksi.

3. Voimaantulo

Lailla täytäntöön pantaviksi ehdotetut Euroopan unionin niin sanottuun ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyvät direktiivit on pantava täytäntöön viimeistään 15 päivään maaliskuuta 2003 mennessä. Laki esitetään tulevaksi voimaan sanottuna päivänä.

4. Sääntämisyjärjestys

Esitykseen sisältyy eräitä valtiosääntöoikeudellisesti huomionarvoisia säännöksiä. Tällaisia ovat erityisesti alemmanasteista norminantovaltaa koskevat valtuutussäännökset, elinkeinonharjoittamisen vapautta, valtion maksuja sekä liikenteenohjauspalveluja ja liikkuvan kaluston katsastusta koskevat säännökset. Lain nojalla annettavaksi ehdotettava alemmanasteinen sääntely on pääosin teknisluonteista ja yksityiskohtaista, kuten edellä kohdassa ”Tarkemmat säännökset ja määräykset” on todettu. Alemmanasteisella sääntelyllä muun muassa pantaisiin täytäntöön kapasiteetti- ja

ratamaksudirektiivin eräitä liitteitä, joita on tarkoitus muuttaa niin sanotulla komitologiamenettelyllä. Alemmanasteiset normit olisivat kohderyhmältään hyvin suppeita, eivätkä ne kohdistuisi yleisesti yksilöiden oikeuksiin tai velvollisuuksiin. Niitä koskevat perusedellytykset ehdotetaan säädettäväksi laissa.

Elinkeinonharjoittamisen vapautteen liittyvistä rautatieliikenteen toimiluvan saamisen edellytyksistä ja vaatimuksista ehdotetaan säädettäväksi rautatielailla. Niitä koskevat säännökset ovat toimilupadirektiivin vaatimusten mukaisia, eivätkä ne rajoittaisi elinkeinonharjoittamista perusoikeuksien vastaisesti.

Ratamaksuista ehdotetaan sisällytettäväksi rautatielakiin kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin vaatimuksia vastaavat ratamaksun keskeisiä perusteita koskevat säännökset, joilla on tarkoitus luoda ratamaksun määräämisen kehikko, jonka puitteissa aikataulukausittain määrättäisiin ratamaksu. Tarkemmat säännökset ratamaksusta ja sen määräytymisperusteista annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Ehdotettu sääntely vastaisi valtion maksujen sääntelyä koskevia perustuslain vaatimuksia.

Rautatielain mukaan rautatieliikenteen

ohjauspalvelut ja liikkuvan kaluston katsastustehtävät hoidettaisiin valtionhallinnon ulkopuolella. Tehtävät olisivat perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä. Ne eivät kuitenkaan sisältäisi merkittävää julkisen vallan käyttöä. Järjestelyä pidetään tarkoituksenmukaisena, eikä sillä vaarannettaisi hyvän hallinnon vaatimuksia.

Ehdotuksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriöllä ja Ratahallintokeskuksella olisi valvontatehtäviensä ja eräiden muiden laissa niiden hoidettaviksi säädettäväksi ehdotettavien tehtävien hoitamiseksi oikeus saada alan toimijoilta tarpeelliset tiedot. Ehdotettua tietojensaantioikeutta on pidettävä viranomaisten tehtävien asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi perusteltuna.

Ehdotusta valmisteltaessa on edellä esitetyin perustein katsottu, että laki voidaan säätää tavallisena lakina. Hallitus pitää kuitenkin toivottavana, että eduskunnan perustuslakivaliokunnalle annettaisiin mahdollisuus antaa lausuntonsa esityksestä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Rautatielaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä ja rataverkon käyttöä sekä parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Laissa säädetään rautatieliikenteen harjoittamisesta ja turvallisuudesta valtion rataverkolla sekä rataverkon käytöstä ja rahoituksesta. Lakia sovelletaan lisäksi yksityisraiteisiin siten kuin 28 §:ssä, 31 §:n 1 momentissa ja 39 §:ssä säädetään samoin kuin palvelujen tarjontaan yksityisraiteilla rautatieliikenteen käyttöön siten kuin 35 §:ssä säädetään.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatieyrityksellä* yksityisoikeudellista yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa

rautatieliikennettä ja jolla on hallinnassaan liikenteen harjoittamiseen tarvittavaa liikkuvaa kalustoa; rautatieyrityksenä pidetään myös yksinomaan vetovoimapalveluja tarjoavia yhteisöjä;

2) *rataverkolla* Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaa valtion rataverkkoa;

3) *radanpidolla* radan ja siihen kuuluvien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sekä radanpidon tarvitseman kiinteän omaisuuden rakentamista ja ylläpitoa;

4) *rautatieliikenteen harjoittamisella* rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan liikennettä rataverkolla;

5) *liikennöinnillä* rautatieliikenteen harjoittajan tai radanpitoon kuuluviin töihin tai niihin liittyviin toimintoihin kuuluvaa liikennöintiä raidekulkuneuvoilla rataverkolla sekä muuta rataverkon raidealueelle ulottuvaa liikennettä, ei kuitenkaan tieliikennelain (267/1981) mukaista tieliikennettä tasoris-teyksessä;

6) *ratakapasiteetilla* rataverkon ominaisuuksista johtuvaa aikaan sidottua rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä, ei kuitenkaan radanpitoon välittömästi liittyvää junaliikennettä;

7) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieyritystä, rautatieyritysten kansainvälistä yhteenliittymää sekä liikenne- ja

viestintäministeriötä (*ministeriö*) ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskuntaa;

8) *liikenteenohjauksella* myönnetyn ratakapasiteetin jaon toteuttamista sekä rataverkon liikennöinnin ohjaamista ja hallintaa yksittäisillä rautatiereiteillä ja rataverkon liikennepaikkojen raiteistoilla käytettävissä olevien liikenteenohjauksjärjestelmien ja rataverkolla liikennöintiä koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti;

9) *ylikuormitetulla ratakapasiteetilla* sellaista rautatiereittiä, jolle ei voida osoittaa haettua ratakapasiteettia ratakapasiteettihakemusten yhteensovittamisesta huolimatta;

10) *museoliikenteellä* museokalustolla tai sellaiseen rinnastettavalla kalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennettä, jota harjoitettava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa;

11) *yksityisraiteella* muuta kuin Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaa raidetta, jolla on liittyä valtion rataverkkoon.

3 §

Radanpidon rahoitus

Rataverkkoa ylläpidetään ja rakennetaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Lain 3 luvussa tarkoitettu ratamaksu käytetään radanpidon rahoitukseen. Ratamaksu otetaan huomioon valtion talousarviossa.

4 §

Verkkoselostus

Ratahallintokeskus julkaisee aikataulukausittain ratakapasiteetin hakijoita varten verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain (561/2002), jäljempänä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaki, säännöksistä tai näiden lakien nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;
- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää; sekä
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

Ratahallintokeskus julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot tämän lain 13 §:ssä tarkoitettua rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluiden sekä rataverkon käyttömahdollisuuksien ja raideyhteyksien yksityiskohdista ja saatavuudesta. Verkkoselostuksessa julkaistaan myös ne määräykset, jotka Ratahallintokeskus antaa:

- 1) erikoistuneesta ratakapasiteetista 19 §:n 1 momentin nojalla;
- 2) ylikuormitetun ratakapasiteetin etusijajärjestyksistä 19 §:n 2 momentin nojalla; sekä
- 3) rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä 24 §:n 2 momentin nojalla.

Ratahallintokeskuksen on kuultava verkkoselostusta laatiessaan Suomeen sijoittautuneita ratakapasiteetin hakijoita ja muita Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Ratahallintokeskuksen on julkaistava verkkoselostus määräyskokoelmassaan viimeistään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle valtioneuvoston asetuksella säädetyn määräajan päättymistä. Jos 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, Ratahallintokeskuksen on julkaistava muuttuneet tiedot määräyskokoelmassaan.

2 luku

Rautatieliikenteen harjoittaminen

5 §

Toimilupa

Rautatieliikenteen harjoittamista varten on

oltava ministeriön myöntämä toimilupa. Toimilupa voidaan hakemuksesta myöntää rajoitettuna koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä.

Ministeriö tarkistaa toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö voi tarkistaa, noudattaako rautatieyrittäjä sille tässä laissa tai tämän lain nojalla rautatieliikenteen harjoittamista varten asetetut velvoitteet, jos on syytä vakavasti epäillä, ettei velvoitteita noudateta. Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty toimilupa on voimassa koko Euroopan talousalueella. Ministeriö ilmoittaa asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jos muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa toimiluvan saanut rautatieyrittäjä ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

6 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Ministeriö myöntää toimiluvan Suomeen sijoittautuneelle hakijalle rautatieliikenteen harjoittamiseen edellyttäen, että:

- 1) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautaliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetovoimapalveluja;
- 2) hakijalla on Ratahallintokeskuksen antama tai hyväksymä 11 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus tai se antaa toiminnastaan vastaavan selvityksen;
- 3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilöt ovat hyvämaineisia ja ammatillisesti päteviä;
- 4) hakija on riittävän vakavarainen, niin että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa; sekä
- 5) hakijalla on 10 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi

kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Hakija täyttää 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun:

- 1) hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa;
- 2) hakijan turvallisuudesta vastaavalla henkilökunnalla on tehtävien edellyttämä pätevyys; sekä

3) hakija voi taata korkean turvallisuustason tarjoamissaan palveluissa henkilöstönsä, liikkuvan kalustonsa ja organisaationsa osalta.

Hakija ei täytä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

- 1) se tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;
 - 2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai
 - 3) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.
- Ministeriö voi erityisestä syystä poiketa 4 momentissa säädetyistä vaatimuksista.

7 §

Toimiluvan hakeminen ja myöntäminen

Hakijan on toimitettava hyvämaineisuuden, ammatillisen pätevyyden ja vakavaraisuuden arvioimiseksi ministeriölle tiedot:

- 1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;

2) liikkuvan kaluston ominaispiirteistä ja ylläpidosta, erityisesti turvallisuusvaatimusten osalta;

3) turvallisuudesta vastaavan henkilöstön pätevydestä ja ammatillisesta koulutuksesta;

4) varoistaan ja veloistaan;

5) omasta ja vieraasta pääomastaan riittävästi eriteltyinä; sekä

6) toiminnasta saatavista tuloistaan ja siitä aiheutuvista menoistaan mukaan lukien rautateiden liikkuvan kaluston, rakennusten, rakennelmien sekä maa-alueiden hankinnasta johtuvat menot.

Ministeriö voi vaatia hakijalta kauppakamarin tai Keskuskauppakamarin hyväksymän tilintarkastajan tai tilintarkastusyhteisön arvioinnin hakijan taloudellisesta tilasta.

Päätös toimilupahakemukseen on tehtävä viimeistään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ministeriölle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot.

8 §

Toimiluvan peruuttaminen

Ministeriön on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä tai jos luvanhaltija on asetettu konkurssiin eikä luvanhaltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa. Todetessaan, ettei toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta, ministeriö voi samalla päättää, että rautatieliikenteen harjoittamista saadaan jatkaa toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Lupaa rautatieliikenteen harjoittamisen jatkamiseen ei saa kuitenkaan antaa, jos toiminnan jatkaminen voi vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Ministeriö voi peruuttaa toimiluvan kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija on toimivaltaisen viranomaisen huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Jos rikkomukset ovat vähäisiä,

ministeriö voi antaa luvanhaltijalle varoituksen.

9 §

Rautatieliikenteen harjoittamiseen vaikuttavat muutokset rautatieyrityksen toiminnasta

Jos rautatieyrittäjä aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava ministeriölle uusi hakemus tai ministeriön pyytämää lisäselvitystä. Ministeriö voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Ministeriö voi salassapitosäännösten estämättä vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Ministeriön on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen.

Jos ministeriö katsoo, että rautatieturvallisuus voi 1 ja 2 momentissa tarkoitettussa muutostilanteessa vaarantua, sen on peruutettava toimilupa noudattaen vastaavasti, mitä 8 §:ssä säädetään.

10 §

Rautatieyrityksen vakuutukset

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely rautatieliikenteen harjoittamisesta toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta rautatieliikenteen harjoittaja on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Riittävän vakuutuksen on oltava voimassa koko sinä aikana, kun rautatieliikennettä harjoitetaan.

11 §

Turvallisuustodistus

Ratahallintokeskus myöntää hakemuksesta turvallisuustodistuksen tai hyväksyy muualla

Euroopan talousalueella myönnetyn turvallisuustodistuksen enintään viiden vuoden määräajaksi. Muualla Euroopan talousalueella myönnetyn turvallisuustodistuksen osalta Ratahallintokeskus voi edellyttää hakijalta lisäselvitystä Suomessa harjoitettavaksi aiotusta liikenteestä.

Hakijan on turvallisuustodistuksen myöntämiseksi tai hyväksymiseksi toimitettava Ratahallintokeskukselle tiedot:

1) hakijan turvallisuudenhallintajärjestelmästä ja muista hakijan sisäisistä järjestelyistä, joilla varmistetaan rautatieliikenteen harjoittamista koskevien säännösten ja määräysten noudattaminen;

2) liikenneturvallisuudesta vastaavan johdon ja henkilöstön pätevyydestä ja ammatillisesta koulutuksesta; sekä

3) käytettävästä rautateiden liikkuvasta kalustosta sekä huolto- ja kunnossapitojärjestelmästä siltä osin kuin niistä ei ole aikaisemmin toimitettu selvitystä Ratahallintokeskukselle muussa yhteydessä.

Ratahallintokeskuksen on ratkaistava turvallisuustodistuksen myöntämistä tai hyväksymistä koskeva asia neljän kuukauden ku-luessa siitä, kun hakija on toimittanut 2 momentissa tarkoitetut tiedot. Ratahallintokeskus voi myöntää tai hyväksyä turvallisuustodistuksen koskemaan valtion rataverkkoa kokonaisuudessaan tai yksittäisiä rautatiereittejä. Turvallisuustodistukseen voidaan muutoinkin sisällyttää rautatieliikenteen turvallisuutta koskevia ehtoja, joiden perusteena on rautatieliikenteen turvallisuuden varmistaminen ottaen huomioon hakijan rautatieliikenteen luonne ja laajuus.

Jos rautatieyrityksen tai rautatieyritysten kansainvälisten yhteenliittymän harjoittaman rautatieliikenteen luonne tai laajuus muuttuu oleellisesti, tulee sen hakea uusi turvallisuustodistus tai pyytää Ratahallintokeskusta hyväksymään turvallisuustodistus uudelleen. Ratahallintokeskus voi peruuttaa turvallisuustodistuksen tai muualla Euroopan alueella myönnetyn turvallisuustodistuksen hyväksynnän, jos rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen

yhteenliittymä toimii vakavasti vastoin sitä, mitä rautatieliikenteen harjoittamisesta säädetään tai määrätään taikka turvallisuustodistusta myönnettäessä on edellytetty.

12 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen aloittaminen ja keskeyttäminen

Toimiluvan haltijalla on oikeus rautatieliikenteen harjoittamisen aloittamiseen edellyttäen, että:

1) toimiluvan haltijalla on 11 §:n mukainen Ratahallintokeskuksen myöntämä tai hyväksymä turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennettä aiotaan harjoittaa;

2) toimiluvan haltija on tehnyt Ratahallintokeskuksen kanssa sopimuksen liikenteenohjauspalvelujen käytöstä, turvallisuusasioiden tarkemmasta järjestämisestä, järjestelyratapihojen, seisontaraiteiden ja muiden raiteistojen käytöstä sekä muista tarvittavista käytännön järjestelyistä; sekä

3) tämän lain ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain sekä näiden lakien nojalla säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täytyvät muutoin.

Ratahallintokeskuksen tulee tehdä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu sopimus jokaisen toimiluvan haltijan kanssa tavanomaisin ja kohtuullisin ehdoin. Ratahallintokeskus ei saa kuitenkaan tehdä sopimusta ennen kuin toimiluvan haltija täyttää 1 momentin mukaiset muut edellytykset rautatieliikenteen aloittamiselle.

Toimiluvan haltijan on aloitettava toimintansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Ministeriö voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että toiminta saadaan aloittaa myöhemmin kuin kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut toimintaansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä tai on keskeyttänyt toimintansa yhtäjaksoisesti

vähintään kuudeksi kuukaudeksi, ministeriö voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

3 luku

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut ja ratamaksu

13 §

Ratahallintokeskuksen rautatieliikenteen harjoittajille tarjoamat palvelut

Ratahallintokeskuksen on tarjottava rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja ja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia raideyhteyksiä palveluihin pääsemiseksi noudattaen, mitä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, jäljempänä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi, liitteessä II säädetään. Näistä palveluista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tieto palvelujen yksityiskohdista ja saatavuudesta ja käytettävistä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä verkkoselostukseen. Ratahallintokeskus voi tarjota rautatieliikenteen harjoittajille rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja, rataverkon käytön lisäpalveluja ja oheispalveluja sekä sopia näistä palveluista ja muista hyödykkeistä. Tarkemmat säännökset rataverkon käytön lisäpalveluista ja oheispalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Tieto tarjottavista palveluista ja muista hyödykkeistä sekä niiden yksityiskohdista ja saatavuudesta on sisällytettävä verkkoselostukseen. Ratahallintokeskuksen on tarjottava tässä momentissa tarkoitettuja palveluja ja muita hyödykkeitä verkkoselostuksesta julkaistujen tietojen mukaisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille rautatiereittikohtaisesti yhtäläisin ja tasapuolisin ehdoin.

14 §

Ratamaksu

Ratamaksuna peritään ratamaksun perusmaksua ja muita ratamaksuun liittyviä maksuja (*ratamaksu*).

Ratahallintokeskuksen on perittävä ratamaksun perusmaksua rautatieliikenteen harjoittajilta tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin 13 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista momentissa tarkoitetuista hyödykkeistä niiden käytön mukaisesti noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II luvussa säädetään. Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista 13 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista hyödykkeistä perittävän ratamaksun perusmaksun tulee perustua aina niihin kustannuksiin, jotka johtuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.

Ratahallintokeskus voi periä rautatieliikenteen harjoittajilta ratamaksun perusmaksun lisäksi tasapuolisesti ja syrjimättömin perustein:

- 1) rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien ympäristöhaittojen perusteella perittäviä haittamaksuja edellyttäen, että Ratahallintokeskuksen kokonaistulot eivät kasva tai että muiden vastaavien liikennemuotojen kuljetuksilta peritään samantasoisia maksuja;
- 2) ylikuormitetun ratakapasiteetin niukkuusmaksua edellyttäen, että rautatiereitti on todettu 19 §:n 2 momentin nojalla ylikuormitetuksi ratakapasiteetiksi;
- 3) lisämaksua, jolla voidaan kattaa radanpidosta aiheutuneita kustannuksia edellyttäen, että rautatieliikenteen harjoittajien tuottavuuden kasvu otetaan maksun määräämisessä huomioon ja että rautatieliikenteen harjoittajien kilpailukyky kuljetusmarkkinoilla ei oleellisesti heikkene;
- 4) investointimaksua investointihankkeesta edellyttäen, että investoinnin rahoitus edellyttää investointimaksun käyttöönottoa ja että hanke lisää rautatieliikenteen harjoittajan toimintaedellytyksiä tai kustannustehokkuutta; sekä
- 5) ratakapasiteetin varausmaksua käyttämättömästä ratakapasiteetista

edellyttäen, että ratakapasiteetin varausmaksulla voidaan edistää ratakapasiteetin tehokasta käyttöä. Ratamaksun määräytymisperusteista, niukkuusmaksun perimisen jatkamisen edellytyksistä ja maksujen määrästä annetaan tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

15 §

Ratamaksun alennukset

Tämän luvun mukaisesta ratamaksusta voidaan myöntää alennuksia edellyttäen, että ne eivät ole suurempia kuin todelliset radanpidon tehostumisen seurauksena syntyvät kustannussäästöt. Ratamaksusta voidaan myöntää myös määräaikaista alennuksia uusien rautatieliikennepalvelujen kehittämiseksi tai erityisen vähän käytettyjen rautatiereittien käytön edistämiseksi. Ratamaksun alennuksista ja edellytyksistä, joiden täyttyessä Ratahallintokeskus voi myöntää alennuksia ratamaksusta, voidaan antaa tarkempia säännöksiä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella sen mukaan kuin kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 9 artiklassa edellytetään.

16 §

Ratamaksun periminen

Ratahallintokeskus päättää tämän luvun mukaisten maksujen maksuunpanosta ja perii maksut kalenterikuukausittain rautatieliikenteen harjoittajilta. Ratahallintokeskuksen maksuunpanemat ratamaksut ja muut siihen liittyvät maksut ovat ulosottokelpoisia ilman tuomiota tai päätöstä.

4 luku

Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti

17 §

Rataverkolle pääsyyn oikeutetut rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia saavat käyttää seuraavat rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät harjoitettavan rautatieliikenteen mukaisesti:

1) Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä kansainvälisessä rautatieliikenteessä 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettu rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä; sekä

2) kotimaisessa tavara- ja henkilöliikenteessä sekä Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshenkilöliikenteessä Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (20/1995) 1 §:ssä tarkoitettua osakeyhtiön rautatieliikennettä harjoittava tytäryhtiö.

Tämän pykälän 1 momentissa tarkoitettua rautatieyrityksiä ja rautatieyritysten kansainvälisiä yhteenliittymiä saavat käyttää rataverkon liikennepaikkoja harjoittamaansa liikennettä varten 12 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisen sopimuksen mukaisin ehdoin. Myös muu yritys tai yhteisö saa käyttää rataverkon yksittäistä liikennepaikkaa rautatieliikenteeseen edellyttäen, että liikennöinti palvelee liikennepaikkaan liitettyä yksityisraidetta ja että liikennöinnistä on sovittu Ratahallintokeskuksen kanssa 39 §:ssä tarkoitettulla sopimuksella.

18 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteettia on haettava Ratahallintokeskukselta kutakin aikataulukautta varten valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävässä määräajassa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös aikataulukauden aikana. Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja siihen liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteessä III säädetään. Rautatieyritys ja rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä voisivat hakea Ratahallintokeskukselta ratakapasiteettia

myös sellaista Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten, josta vain osa kuuluu tässä laissa tarkoitettuun rataverkkoon.

19 §

*Ratakapasiteettihakemusten
etusijajärjestykset*

Jos muulle liikenteelle on osoitettavissa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä, voidaan tietty rautatiereitti tai sen osa osoittaa Ratahallintokeskuksen antamalla määräyksellä erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi noudattaen, mitä siitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 24 artiklassa säädetään. Erikoistuneen ratakapasiteetin rautatiereitillä tai sen osalla ratakapasiteetin etusija on liikenteellä, jota varten ratakapasiteetti on erikoistunut.

Jos haetun ratakapasiteetin yhteensovittaminen ei ole 20 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla mahdollista, Ratahallintokeskuksen on päätöksellään tällöin todettava rautatiereitti tai sen osa tältä osin ylikuormitukseksi ratakapasiteetiksi. Ratakapasiteetti voidaan nimetä ylikuormitukseksi myös, jos ratakapasiteetin ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä. Ratahallintokeskus voi antaa tarkemmat määräykset rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joiden mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen ratakapasiteetin jakamisessa.

20 §

Yksittäistä etusijajärjestystä koskeva päätös

Jos samaa ratakapasiteettia on hakenut useampi hakija tai haettu ratakapasiteetti vaikuttaa toisen hakijan hakemaan ratakapasiteettiin, Ratahallintokeskuksen on ensisijaisesti pyrittävä sovitteluun ratakapasiteetin hakemista koskeva asia hakijoiden kesken. Ratahallintokeskus voi tällöin tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista.

Jos 1 momentissa tarkoitettussa

ratakapasiteettihakemusten yhteensovittamismenettelyssä ei saada hakijoiden kesken sovintoa, Ratahallintokeskus voi aikatauluehdotuksen laatimista varten ratkaista yksittäistapausta koskevan etusijajärjestyksen tässä luvussa säädetyin perustein. Ratahallintokeskuksen on ratkaistava etusijajärjestys viimeistään kymmenen päivän kuluessa 1 momentissa tarkoitettun sovittelun päättymisestä.

Ylikuormitetun ratakapasiteetin osalta Ratahallintokeskus voi etusijajärjestyksestä koskevalla päätöksellään poiketa tämän luvun mukaisesta etusijajärjestyksestä sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä tai jonka harjoittama liikenne ylläpitää tai parantaa rautatiekuljetusjärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuutta muutoin taikka jonka hakemuksen hylkääminen ai-heuttaa hakijalle, rautatieyritykselle, rautatieyritysten kansainväliselle yhteenliittymälle tai näiden asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa.

21 §

*Aikatauluehdotuksen laadinta ja
asianosaisten kuuleminen*

Ratahallintokeskuksen on laadittava hakemusten perusteella aikatauluehdotus seuraavaa aikataulukautta varten viimeistään neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä. Aikatauluehdotukseen voidaan sisällyttää tiedot hakijalle myönnettäväksi ehdotettavasta ratakapasiteetista ainoastaan siinä laajuudessa ja sellaisin rajoituksin kuin mitä ratakapasiteetin käyttö liikenteenohjauksen toteuttamiseksi edellyttää.

Aikatauluehdotuksen tulee perustua ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen edellyttäen, että ratakapasiteetin mukaisilla aikatauluilla voidaan harjoittaa rautatieliikennettä teknisten vaatimusten ja turvallisuusvaatimusten mukaisesti. Ratahallintokeskus voi kuitenkin tarjota ratakapasiteetinjaon parantamiseksi hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti

poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista. Ratakapasiteetti voidaan jättää myös jakamatta edellyttäen, että aikataulukautta varten tarvitaan varakapasiteettia rautatieliikenteen etusijajärjestyksen vuoksi. Ratahallintokeskuksen on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille viimeistään 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaan mennessä ja varattava hakijoille tilaisuus tulla kuulluksi. Kuulemisaika on 30 päivää aikatauluehdotuksen tiedoksiannosta. Tavaraliikenteen rautatiekuljetuspalveluita hankkivilla asiakkailta ja rautatiekuljetuspalveluiden ostajia edustavilla yhteisöillä on oikeus antaa lausunto aikatauluehdotuksesta 30 päivän kuulemisaikana, joka alkaa kulua näiden asianosaisten osalta Ratahallintokeskuksen määräyskokoelmassa julkaistavasta aikatauluehdotuksen valmistumista koskevasta ilmoituksesta.

22 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Ratahallintokeskuksen on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 21 §:n 3 momentin kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein. Ratahallintokeskuksen on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radanpidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös erikoistuneen ja ylikuormittuneen ratakapasiteetin mukaan määräytyvät etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu. Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä menettelystä 18 §:n 1 momentissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

23 §

Kiireellinen ratakapasiteettihakemus

Ratakapasiteetin hakija ja museoliikennettä harjoittava yhteisö voivat hakea Ratahallintokeskukselta ratakapasiteettia valtioneuvoston asetuksella säädetyistä määräajoista riippumatta, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Ratahallintokeskuksen on tällöin annettava päätös ratakapasiteettihakemukseen viiden vuorokauden kuluttua hakemuksen jättämisestä.

Ratahallintokeskuksen on myönnettävä haettu ratakapasiteetti, jos hakemuksessa tarkoitettuun käyttöön on osoitettavissa riittävästi ratakapasiteettia. Jollei 20 §:stä tai 22 §:n 1 momentista muuta johdu, ratakapasiteetti on myönnettävä sitä ensin hakeneelle.

Kiireellinen ratakapasiteettihakemus on tehtävä kirjallisesti. Hakemus voidaan saattaa käsiteltäväksi kuitenkin myös sähköisesti siten kuin siitä säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (/). Lain säännöksistä poiketen sähköisesti vireille tulleeseen hakemukseen annettu ratkaisu voidaan antaa hakijalle tiedoksi myös telekopiona tai sähköpostina. Päätös katsotaan tällöin annetuksi tiedoksi, kun telekopio tai sähköposti on lähetetty hakijalle.

24 §

Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen

Ratakapasiteetin hakija ei saa luovuttaa myönnettyä ratakapasiteettia toiselle. Rautatieyrittäjä voi kuitenkin käyttää sellaista ratakapasiteettia, joka on myönnetty muulle kuin rautatieliikenteen harjoittajan asemassa olevalle hakijalle ja jota käytetään tämän hakemaa liikennettä varten. Jos rautatieyrittäjä kuitenkin käyttää ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, Ratahallintokeskuksen on tältä osin peruutettava hakijalle myönnetty ratakapasiteetti.

Ratahallintokeskus antaa tarkemmat määräykset rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä. Ratahallintokeskuksella on oikeus peruuttaa hakijalle myönnetty

ratakapasiteetti tai osa siitä, jos hakija on käyttänyt ratakapasiteettia vähintään 30 päivän aikana vähemmän kuin rautatiereitin tai sen osan mukainen kynnysmäärä edellyttää.

Ratakapasiteettia ei saa kuitenkaan peruuttaa, jos käyttämättä jättäminen on johtunut hakijasta tai ratakapasiteettia käyttävästä rautatieyrityksestä riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Ratahallintokeskus voi peruuttaa ratakapasiteetin aina siltä ajalta, jolloin rautatieyrityksellä ei ole turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Ratahallintokeskuksella on oikeus poistaa ratakapasiteetti käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisestä viasta taikka onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä tilapäisesti poissa käytöstä. Ratahallintokeskuksen on tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle. Ratahallintokeskus ei ole kuitenkaan velvollinen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa, jollei tämän lain 12 tai 25 §:n nojalla ole muuta sovittu.

25 §

Puitesopimukset

Ratahallintokeskus voi tehdä ratakapasiteetin hakijan kanssa ratakapasiteetin käytöstä puitesopimuksen, jonka tarkoituksena on määrittää hakijan tarvitseman ratakapasiteetin ominaispiirteet. Puitesopimus ei kuitenkaan oikeuta ratakapasiteetin hakijaa saamaan sopimuksen mukaista ratakapasiteettia. Ratahallintokeskuksen tulee myöntää myös puitesopimuksen mukainen ratakapasiteetti hakemuksesta tämän luvun mukaisessa menettelyssä ja tässä luvussa säädetyin perustein. Puitesopimus ei muutoinkaan rajoita tämän luvun muiden säännösten soveltamista muihin ratakapasiteetin hakijoihin. Puitesopimus on tehtävä enintään viideksi vuodeksi. Ratahallintokeskus voi erityisestä

syystä tehdä lyhyempiä tai pitempiä puitesopimuksia. Viittä vuotta pitempien sopimusten tekemisen perusteena voisivat kuitenkin olla vain sopijapuolen kuljetusliiketoimintaan liittyvät sopimukset, erityisinvestoinnit tai erityiset liiketoimintariskit. Yli kymmenen vuoden pituisen sopimuksen tekemisen perusteena voivat olla vain erityisen painavat syyt, jotka perustuvat sopijapuolen laajoihin ja pitkäaikaisiin investointeihin ja tällaisiin toimiin sisältyviin sopimussitoumuksiin.

Tieto puitesopimuksesta ja pääpiirteet siinä sovitusta ratakapasiteetista ovat julkisia. Muilta osin sopimuksen julkisuuteen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999). Ministeriöllä on kuitenkin oikeus saada tiedot salassapitosäännösten estämättä puitesopimuksia koskevista neuvotteluista, sopimusten tekemisestä ja niiden perusteista sekä puitesopimusten ehdoista.

5 luku

Rautatieliikenteen turvallisuus

26 §

Rautatieliikenteen turvallisuuden perusteet

Rautatieliikenteen harjoittajalla tulee olla turvallisuuden takaava organisaatio ja tarvittavat sisäiset ohjeet toiminnan johtamista ja valvontaa varten. Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa toimintansa turvallisuudesta ja siitä, että sen toiminnassa noudatetaan rautatieliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä. Rautatieliikenteen harjoittamista koskevista teknisistä vaatimuksista ja turvallisuusvaatimuksista säädetään Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain (561/2002), jäljempänä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaki, 3§:ssä.

27 §

Liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusvaatimukset

Rautateiden liikkuvan kaluston kuljettajilla, liikenteenohjaukseen osallistuvilla sekä muilla välittömästi liikenneturvallisuustehtävissä toimivilla henkilöillä tulee olla tehtävien asianmukaisen hoitamisen vaatima terveys, koulutus ja muu kelpoisuus.

28 §

Liikenteenohjaus

Ratahallintokeskus vastaa rataverkon liikenteenohjauksesta. Ratahallintokeskus järjestää liikenteenohjauksen tai hankkii liikenteenohjauspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Ratahallintokeskus voi myös sopia yksityisraiteen haltijan kanssa liikenteenohjauksen järjestämisestä yksityisraiteella tai jollakin sen osalla.

29 §

Rautateiden liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä

Ratahallintokeskus vastaa sellaisen rautateiden liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmästä, jolle ei ole myönnetty rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 5 §:ssä tarkoitettua osajärjestelmän käyttöönottolupaa. Tällainen rautateiden liikkuva kalusto kuuluu Ratahallintokeskuksen katsastusjärjestelmän piiriin. Ratahallintokeskus järjestää katsastuksen tai hankkii katsastuspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Ratahallintokeskus antaa kuitenkin katsastusta koskevat ja siihen liittyvät hallintopäätökset.

Rautateiden liikkuva kalusto kuuluu katsastusjärjestelmän piiriin myös siltä osin kuin käyttöönottolupaa annettaessa tai kaluston valvonnassa ei käytetä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 7 §:ssä tarkoitettua ilmoitetun laitoksen suorittamaa arviointia.

Tämän pykälän 1 ja 2 momentin estämättä myös 2 momentissa tarkoitettua ilmoitettua laitosta voidaan käyttää tässä pykälässä

tarkoitettujen katsastusten suorittamiseen. Toimintaan sovelletaan tällöin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä.

30 §

Liikenteenohjauspalveluille ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluille asetettavat vaatimukset

Liikenteenohjauspalveluja ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavalla yrityksellä tulee olla turvallisuuden takaava organisaatio ja Ratahallintokeskuksen vahvistamat ohjeet toiminnan johtamista ja valvontaa varten. Palveluja on tarjottava tasapuolisesti kaikille rautatieyrityksille.

Liikenteenohjausohjauspalveluja tarjoavan yrityksen toiminnassa on noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia.

Rautateiden liikkuvan kaluston katsastustehtäviä hoitavien henkilöiden on oltava tehtäviin sopivia ja ammatillisesti päteviä. Liikkuvan kaluston katsastustehtäviä hoitavan yrityksen on toiminnassaan soveltuvin osin noudatettava, mitä hallintomenettelylaissa (598/1982), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, tiedoksiannosta hallintoasioissa annetussa laissa (232/1966), asiakirjain lähettämisestä annetussa laissa (74/1954), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa ja kielilaissa (148/1922) säädetään.

Tämän pykälän 1 momentissa tarkoitettua yrityksen palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 28 tai 29 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä.

31 §

Rautatieliikenteen turvallisuuden valvonta

Ratahallintokeskus valvoo rautatieliikenteen turvallisuutta valtion rataverkolla. Ratahallintokeskus valvoo rautatieliikenteen turvallisuutta myös yksityisraiteilla.

Rautatieliikenteen harjoittajan, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen sekä rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen on salassapitovelvollisuuden estämättä annettava Ratahallintokeskukselle sen valvontatehtävän suorittamiseksi tarvitsemat tiedot.

32 §

Rautatieliikenteessä tapahtuviin onnettomuuksiin varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan on riittävällä tavalla varauduttava rautatieliikenteessä mahdollisesti tapahtuviin onnettomuuksiin tai rautatieliikennettä uhkaavan vaaran varalta. Ratahallintokeskus voi yksittäistapauksessa määrätä, mihin toimenpiteisiin rautatieliikenteen harjoittajan on ennakolta ryhdyttävä rautatieliikenteessä sattuneen onnettomuuden tai rautatieliikennettä uhkaavan vaaran varalta. Ratahallintokeskus voi velvoittaa rautatieyrityksen ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rautatieliikenteessä, osallistumaan pelastuspalveluharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastuspalveluun.

33 §

Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta

Rautatiellä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/1985).

Ratahallintokeskus voi tutkia muut kuin 1 momentin mukaan tutkittavana olevat vaaratilanteet ja tapahtumat, jos se on tarpeen rautateiden turvallisuuden edistämiseksi.

6 luku

Erinäiset säännökset

34 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Ratahallintokeskuksen ja rautatieyrityksen on varautumisen avulla huolehdittava siitä, että niiden toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1080/1991) tarkoitetuissa poikkeusoloissa sekä niihin verrattavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Oman toimintansa varmistamisen lisäksi Ratahallintokeskuksen tulee varmistaa rataverkon liikennöitävyys myös erilaisissa poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa.

Varautumistoimenpiteitä johtaa ja sovittaa yhteen ministeriö, joka antaa tarpeelliset ohjeet varautumiseen ja valmiussuunnitteluun liittyvistä yksityiskohdista.

35 §

Velvollisuus palvelujen tarjoamiseen

Rautatieyritys, rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä ja rautatieliikenteen palveluja tarjoava yhtiö tai muu yhteisö on velvollinen tarjoamaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II liitteen 2 kohdassa tarkoitettuja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan, jos palveluja tarjoaa ainoastaan yksi yhtiö tai muu yhteisö eikä palveluja voida muutoin kohtuudella järjestää. Korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia rautatieyrityksiä kohtaan ja kohtuullinen palveluista aiheutuneisiin kustannuksiin nähden. Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista ja raideyhteyksistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

36 §

Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma

Jos Ratahallintokeskus toteaa rautatiereitin lain 19 §:n 2 momentin nojalla ylikuormitetuksi, sen on laadittava kuuden

kuukauden kuluessa ylikuormittumisen toteamisesta ratakapasiteettia koskeva arviointi. Arvioinnissa on selvitettävä rautatiereitin ylikuormittumisen syyt sekä ne Ratahallintokeskuksen toimenpiteet, joilla se voi poistaa tai vähentää ylikuormittumista arvioitavana olevalla rautatiereitillä.

Jos Ratahallintokeskus on tehnyt 1 momentissa tarkoitetun ratakapasiteettia koskevan arvioinnin, sen on tämän jälkeen tehtävä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa arvioinnin valmistumisesta. Ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä ylikuormituksen syyt, rautatieliikenteen todennäköinen kehittyminen, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitukset sekä ratakapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja kustannukset ottaen huomioon kustannushyötyanalyysiin perustuvat arviot esitetyistä vaihtoehdoista sekä edellytykset ratamaksuun liittyvien maksujen muuttamisesta.

37 §

Museoliikenne

Ratahallintokeskus voi 17 §:n estämättä myöntää oikeuden rataverkolle pääsyyn museoliikennettä harjoittavalle yhteisölle museoliikennettä varten. Museoliikenteen harjoittamisen edellytyksiin ja museoliikenteen harjoittamiseen sovelletaan, mitä liikennöinnistä, rautatieliikenteen harjoittamisesta ja liikenneturvallisuustehtävistä tässä laissa säädetään taikka sen nojalla säädetään tai määrätään. Museoliikenteen harjoittajalta ei kuitenkaan vaadita 5 §:n mukaista toimilupaa. Museoliikenteen harjoittajan ratakapasiteettihakemus käsitellään aina kiireellisenä sen mukaan kuin 23 §:ssä säädetään.

Museoliikenteen harjoittajalla tulee olla 11 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, jonka Ratahallintokeskus voi myöntää pykälässä säädetyn edellytyksin erikseen museoliikennettä varten. Museoliikenteen harjoittajaan sovelletaan lisäksi, mitä tämän lain 12 §:ssä säädetään toimiluvan haltijasta sekä 24 §:ssä ratakapasiteetin hakijasta.

38 §

Radanpitoon liittyvä liikenne

Ratahallintokeskus voi 17 §:n estämättä myöntää oikeuden rataverkon käyttöön radanpitoon välittömästi liittyvää ratatyö- ja junaliikennettä varten radanpitoa harjoittavalle yritykselle, ei kuitenkaan rautatieyritykselle tai rautatieyritysten kansainväliselle yhteenliittymälle. Tällaiseen liikenteeseen sovelletaan, mitä liikennöinnistä ja liikenneturvallisuustehtävistä tässä laissa säädetään tai muussa laissa tai lain nojalla säädetään tai määrätään.

Radanpitoa harjoittavalla yrityksellä tulee olla 11 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, jonka Ratahallintokeskus voi myöntää pykälässä säädetyn edellytyksin erikseen ratatyöhön liittyvää liikennettä varten. Radanpitoon liittyvä liikenne järjestetään Ratahallintokeskuksen liikenteenohjauksen johdolla siten, että liikenne ei vaikuta ratakapasiteetin hakijoiden oikeuteen käyttää näille myönnettyä ratakapasiteettia.

39 §

Yksityisraiteiden liittymät valtion rataverkkoon

Rautatieyritykset ja muut yksityisoikeudelliset yhtiöt tai yhteisöt sekä kunnat ja valtion viranomaiset voivat liittää raiteitaan valtion rataverkkoon, jos Ratahallintokeskus myöntää liittymää varten yksityisraideliittymäluvan. Liittymän käyttöönotosta ja ylläpidosta on sovittava Ratahallintokeskuksen ja luvan saajan kesken.

40 §

Ratahallintokeskuksen tiedonsaantioikeus ratamaksun määräämistä, tilastointia ja tutkimusta varten

Rautatieliikenteen harjoittajan on pyynnöstä annettava Ratahallintokeskukselle ratamaksun määräämistä varten sekä

tilastointia ja tutkimusta varten tarpeelliset tiedot taloudestaan ja harjoittamastaan liikenteestä.

41 §

Rautatieyrityksen kirjanpito

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan yhteisössä ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä. Lisäksi rautatieyrityksen on tehtävä tavaraliikenteen kannattavuutta koskeva laskelma sekä sen tuotantovälineiden määrää, arvoa ja niihin liittyviä taloudellisia vastuita koskeva vuotuinen yhteenveto, joka on julkaistava. Julkisina palveluina ostettavasta henkilöliikenteestä saatavat tulot on kirjattava erikseen, eikä niitä saa käyttää muun liiketoiminnan kulujen kattamiseen.

42 §

Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka

Ratahallintokeskus voi asettaa tämän lain nojalla antamansa velvoitteen tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämishukan tai keskeyttämishukan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

43 §

Sääntelyelin

Ministeriön on sen lisäksi, mitä sen tehtävistä tämän lain nojalla muutoin säädetään, valvottava lain mukaisten vaatimusten noudattamista. Ministeriön on erityisesti varmistettava, että 14 §:ssä tarkoitettu ratamaksu ei ole syrjivä tai muutoin tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastainen ja että ratakapasiteetin jakaminen hoidetaan tässä laissa säädettyjen vaatimusten edellyttämällä tavalla.

Ministeriöllä on oikeus saada tämän lain mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi tarvittavat tiedot rautatieliikenteen harjoittajilta sekä salassapitosäännösten

estämättä Ratahallintokeskukselta.

44 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Ratahallintokeskuksen tekemään päätökseen saa päätökseen tyytymätön asianosainen hakea oikaisua ministeriöltä, jos päätös koskee:

- 1) verkkoselostuksella määrättäviä asioita;
- 2) yksittäistä etusijajärjestystä ratakapasiteetin jaossa;
- 3) ratamaksun maksuunpanoa;
- 4) ratakapasiteetin jakamista;
- 5) kiireellisen ratakapasiteetin myöntämistä;
- 6) turvallisuustodistuksen myöntämistä; tai
- 7) sopimusta, jonka Ratahallintokeskus tekee 12 §:n 1 momentin 2 kohdan perusteella.

Oikaisuvaatimus on tehtävä ministeriölle 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Ministeriön on ratkaistava 1 momentin nojalla tehty oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun oikaisuvaatimuksen hakija on toimittanut ministeriölle kaikki ratkaisun tekemiseksi tarvittavat tiedot. Päätös

oikaisuvaatimukseen on yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakoa ja kiireellistä ratakapasiteettihakemusta koskevassa asiassa kuitenkin annettava kymmenen päivän ku-luessa kaikkien tarvittavien tietojen toimittamisesta.

Ministeriön oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Ratahallintokeskuksen 42 §:n nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin uhkasakkolaissa säädetään. Ratahallintokeskuksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa muutoin hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Päätöstä on valituksesta huolimatta kuitenkin noudatettava, jollei valitusviranomaisen toisin määrää.

Jos ministeriö ei ole antanut päätöstä toimilupahakemukseen 7 §:n 3 momentissa säädettyssä määräajassa tai ratkaissut oikaisuvaatimusta tämän pykälän 3 momentissa säädettyssä määräajassa taikka Ratahallintokeskus ratkaissut

turvallisuustodistuksen myöntämistä tai hyväksymistä koskevaa asiaa 11 §:n 3 momentissa säädettyssä määräajassa, rautatiereitin etusijajärjestystä 20 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa, antanut aikatauluehdotusta 21 §:n 1 momentissa säädettyssä määräajassa tai ratkaissut kiireellistä ratakapasiteettihakemusta 23 §:n 1 momentissa säädettyssä määräajassa, hakija voi tehdä valituksen. Valituksen katsotaan tällöin kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Tällaisen valituksen voi tehdä, kunnes hakemukseen on annettu päätös. Ministeriön ja Ratahallintokeskuksen on ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Tässä momentissa tarkoitettun valituksen tekemisestä ja käsittelystä on muutoin soveltuvain osin voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään.

45 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä ilman asianmukaista toimilupaa, on tuomittava *luvattomasta rautatieliikenteen harjoittamisesta* sakkoon. Joka tahallaan

- 1) harjoittaa rautatieliikennettä 12 §:n mukaisten edellytysten puuttuessa;
- 2) käyttää ratakapasiteettia 22 §:n vastaisesti;
- 3) harjoittaa museoliikennettä vastoin 37 §:ssä säädettyjä edellytyksiä ja vaatimuksia;
- 4) toimii vastoin 38 §:ssä säädettyjä radanpitoon liittyvää liikennettä koskevia edellytyksiä ja vaatimuksia; tai
- 5) liikkuu tai oleskelee asiattomasti ratapiha-alueella, ratalinjalla, rautatiesillalla tai rautatietunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä;

on tuomittava *rautatielainsäädännön rikkomisesta* sakkoon, jollei teko ole vähäinen tai muussa laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta.

46 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta .

Tällä lailla kumotaan niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen:

- 1) valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä 5 päivänä tammikuuta 1995 annettu laki (21/1995), jäljempänä rataverkkolaki, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 2) yleistä keskuusliikettä varten rakennetun yksityisen rautatien laillistuksesta ja kiinnittämisestä 15 päivänä huhtikuuta 1889 annettu laki (16/1889) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 3) yksityisistä rautateistä yleistä keskuusliikettä varten 15 päivänä huhtikuuta 1889 annettu asetus (16/1889) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 4) luvattoman rautatiealueella kulkemisen ja muun järjestystä häiritsevän toiminnan kieltämisestä rautatiealueella 6 päivänä kesäkuuta 1924 annettu asetus (145/1924). Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

47 §

Siirtymäsäännökset

Rataverkkolain 7 §:n nojalla myönnetty toimilupa on voimassa yhden vuoden ajan tämän lain voimaantulosta tässä laissa tarkoitettuna toimilupana. Toimiluvan haltijalla on tämän jälkeen oltava tämän lain mukainen toimilupa rautatieliikenteen harjoittamiseksi.

Rataverkkolain 8 §:n nojalla myönnetty käyttöoikeus ja rautatieyrityksen toimiluvasta annetun asetuksen (554/1997) 3 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus ovat sellaisinaan voimassa ensimmäisen tämän lain nojalla säädetyn aikataulukauden alkuun asti. Rataverkon käyttöoikeuden haltijan on haettava ratakapasiteettia tässä laissa säädettyjä aikataulukausia varten tämän lain mukaisesti. Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava tämän lain nojalla myönnetty turvallisuustodistus tämän lain nojalla säädetyn ensimmäisen aikataulukauden alkuun mennessä.

Lain 14 §:n mukaista ratamaksua ja siitä myönnettäviä alennuksia koskevia säännöksiä sovelletaan ensimmäisen kerran

tämän lain voimaantulosta lukien.

Lain 14 §:n 3 momentin 4 kohdassa tarkoitettua investointimaksua saa periä enintään kymmenen vuotta ennen lain voimaantuloa käyttöönotetusta investointihankkeesta.

Ensimmäinen tämän lain mukainen verkkoselostus on julkaistava viimeistään kuukauden kuluttua tämän lain voimaantulosta. Ratahallintokeskuksen on kuultava tämän pykälän 6 momentissa tarkoitettuja ratakapasiteetin hakijoita ehdotuksestaan verkkoselostukseksi ennen tämän lain voimaantuloa.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset ensimmäisen tämän lain mukaisen aikataulukauden alkamisesta, ratakapasiteettia koskevien hakemusten

ensimmäisestä määräajasta sekä ensimmäisestä 21 §:ssä tarkoitetun aikatauluehdotuksen antamisesta. Ensimmäisen aikataulukauden ratakapasiteettia saavat hakea 2 §:n 7 kohdasta ja 18 §:n 1 momentista poiketen ainoastaan 17 §:n 1 momentissa tarkoitettu rautatieyritys ja rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä. Rataverkkolain 6 §:n nojalla annettuja Ratahallintokeskuksen määräyksiä sovelletaan sellaisinaan siihen saakka, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädetään tai määrätään. Rataverkkolain 12 §:ään perustuvat tai Ratahallintokeskuksen myöntämät yksityisraideliittymäluvut jäävät sellaisinaan voimaan.

2.

Laki**Ratahallintokeskuksesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Ratahallintokeskus

Ratahallintokeskus on liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto, joka toimii valtion rataverkon haltijana ja rautatieviranomaisena.

2 §

Ratahallintokeskuksen tehtävät

Ratahallintokeskuksen tehtävänä on huolehtia rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä, rautatieliikenteen liikenneturvallisuudesta, radanpitoon ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä viranomaistehtävistä sekä alan kansainvälisestä yhteistyöstä.

Ratahallintokeskus huolehtii tarkastusmaksujen perimisestä ja siihen liittyvistä tehtävistä rautateiden joukkoliikenteessä siten kuin siitä joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetussa laissa (469/1979) säädetään.

3 §

Johtokunta

Ratahallintokeskuksella on johtokunta, jonka jäsenet määrää valtioneuvosto neljäksi vuodeksi kerrallaan.

4 §

Asetuksenantovaltuus

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

5 §

Voimaantulo

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

3.

Laki**Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 28 päivänä kesäkuuta 2002 annetun lain (561/2002) 3 §:n otsikko ja 3 momentti, 5 §:n 2 momentti ja 8 §:n 3 momentti, sekä
lisätään 3 §:ään uusi 3 ja 4 momentti, jolloin muutettu 3 momentti siirtyy 5 momentiksi seuraavasti:

3 §

Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää koskevat vaatimukset

 Ratahallintokeskuksen päätöksellä annetaan olennaisia vaatimuksia täydentävät tarkemmat määräykset rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi valtion rataverkolla:

- 1) radanpidosta, ratalaitteista ja ratarakenteista;
- 2) rautateiden liikkuvasta kalustosta ja sen käyttämisestä liikenteeseen; sekä
- 3) 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen ja muiden osajärjestelmien käytön yhteensovittamisesta.

Ratahallintokeskus voi päätöksellään erityisen painavasta syystä poiketa tämän pykälän 3 momentin nojalla antamistaan mää-räyksistä.

Tämän pykälän mukaisia vaatimuksia noudatetaan osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden suunnittelussa, valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa ja käytössä.

5 §

Osajärjestelmän käyttöönottolupa

 Ratahallintokeskuksen on myönnettävä

käyttöönottolupa sellaisille osajärjestelmille, jotka täyttävät 3 §:n mukaiset vaatimukset. Ratahallintokeskus voi myöntää käyttöönottoluvan määräaikaisena sekä sisällyttää siihen rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan 3 §:n mukaisten vaatimusten noudattaminen. Käyttöönottoluvan myöntämisen edellytykset tai käyttöönottoluvan ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

8 §

Ilmoitetun laitoksen tehtävät

 Ilmoitettu laitos voi teettää alihankkijalla osatoimenpiteitä tässä pykälässä tarkoitettujen tehtäviensä suorittamisessa, jos alihankkija täyttää 7 §:n 1 momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta momentin 1 kohdan vaatimuksia ja jos alihankkija suorittaa tehtävät tässä laissa taikka sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Ilmoitettu laitos vastaa alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Lain 3 §:ssä tarkoitettuihin Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää koskeviin

vaatimuksiin ja pykälän nojalla annettaviin säännöksiin ja määräyksiin sekä lain 5 §:ssä tarkoitettuun osajärjestelmän käyttöönottolupan sovelletaan Euroopan

laajuisen yhteentoimivuudesta 28 päivänä kesäkuuta 2002 annetun lain 15 §:ää. rautatiejärjestelmän

4.

Laki

rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti *muutetaan* 15 päivänä joulukuuta 2000 annetun rautatiekuljetuslain (1119/2000) 2 § seuraavasti:

2 §

tarkoitettua rautatieyritystä .

Rautatieyritys

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta .

Tässä laissa tarkoitetaan rautatieyrityksellä rautatielain (/2000) 2 §:n 1 kohdassa _____

Helsingissä 27 päivänä syyskuuta 2002

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Kimmo Sasi*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

1.

Laki

Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 28 päivänä kesäkuuta 2002 annetun lain (561/2002) 3 §:n otsikko ja 3 momentti, 5 §:n 2 momentti ja 8 §:n 3 momentti, sekä
lisätään 3 §:ään uusi 3 ja 4 momentti, jolloin muutettu 3 momentti siirtyy 5 momentiksi seuraavasti:

Voimassa oleva laki

3 §

Olennot vaativat, perusparametrit ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmit

Ehdotus

3 §

Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää koskevat vaatimukset

Ratahallintokeskuksen päätöksellä annetaan olennaisia vaatimuksia täydentävät tarkemmat määräykset rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi valtion rataverkolla:

1) radanpidosta, ratalaitteista ja rata-rakenteista;

2) rautateiden liikkuvasta kalustosta ja sen käyttämisestä liikenteeseen; sekä

3) 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen ja muiden osajärjestelmien käytön yhteensovittamisesta.

Ratahallintokeskus voi päätöksellään erityisen painavasta syystä poiketa tämän pykälän 3 momentin nojalla antamistaan määräyksistä.

Olellaisia vaatimuksia noudatetaan osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden suunnittelussa, valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa ja käytössä.

5 §

Osajärjestelmän käyttöönottolupa

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.

8 §

Ilmoitetun laitoksen tehtävät

Ilmoitettu laitos voi teettää alihankkijalla osatoimenpiteitä tässä pykälässä tarkoitettujen tehtäviensä suorittamisessa, jos alihankkija täyttää 7 §:n 1 momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset ja jos alihankkija suorittaa tehtävät tässä laissa taikka sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Ilmoitettu laitos vastaa alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

Tämän pykälän mukaisia vaatimuksia noudatetaan osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden suunnittelussa, valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa ja käytössä.

5 §

Osajärjestelmän käyttöönottolupa

Ratahallintokeskuksen on myönnettävä käyttöönottolupa sellaisille osajärjestelmille, jotka täyttävät 3 §:n mukaiset vaatimukset. Ratahallintokeskus voi myöntää käyttöönottoluvan määräaikaisena sekä sisällyttää siihen rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan 3 §:n mukaisten vaatimusten noudattaminen. Käyttöönottoluvan myöntämisen edellytykset tai käyttöönottoluvan ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

8 §

Ilmoitetun laitoksen tehtävät

Ilmoitettu laitos voi teettää alihankkijalla osatoimenpiteitä tässä pykälässä tarkoitettujen tehtäviensä suorittamisessa, jos alihankkija täyttää 7 §:n 1 momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta momentin 1 kohdan vaatimuksia ja jos alihankkija suorittaa tehtävät tässä laissa taikka sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Ilmoitettu laitos vastaa alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta

. Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Lain 3 §:ssä tarkoitettuihin Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää koskeviin vaatimuksiin ja pykälän nojalla annettaviin

säännöksiin ja määräyksiin sekä lain 5 §:ssä tarkoitettuun osajärjestelmän käyttöönottolupaan sovelletaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 28 päivänä kesäkuuta 2002 annetun lain 15 §:ää.

2.

Laki

rautatiekuljetuslain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä joulukuuta 2000 annetun rautatiekuljetuslain (1119/2000) 2 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Rautatieyrittäjä

Tässä laissa tarkoitetaan rautatieyrittäjällä valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (21/1995) 2 a §:ssä tarkoitettua rautatieyrittäjää.

Ehdotus

2 §

Rautatieyrittäjä

Tässä laissa tarkoitetaan rautatieyrittäjällä rautatielain (/200) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettua rautatieyrittäjää.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta _____.
