

Hallituksen esitys Eduskunnalle rautatielaiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi rautatielaki.

Esityksen tavoitteena on panna kansallisesti täytäntöön rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY sekä yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY. Uudella lailla samalla yhtenäistettäisiin ja uudistettaisiin voimassa olevaa rautatielakia soveltamiskäytännön pohjalta ja poistettaisiin henkilöliikenteen markkinoille pääsyä koskeva ristiriita, joka sisältyy nykyiseen rautatielakiin, kun 3 päivänä joulukuuta 2009 tuli voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o

1107/70 kumoamisesta. Esityksen keskeisenä tavoitteena on yhtenäistää unionilainsäädännön pohjalta rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevaa sääntelyä. Pitkän tähtäimen tavoitteena on vahvistaa rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä Suomessa.

Uudella rautatielaila selkeytettäisiin voimassa olevaa rautatielain rakennetta lukujaottelua muuttamalla sekä lisättäisiin lakiin uuden unionilainsäädännön pohjalta uusina lukuina kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskevat erityissäännökset ja kalustoyksikköjen kunnossapitoa koskevat säännökset. Lisäksi lailla täydennettäisiin eräiltä osin puutteellista voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYS	2
YLEISPERUSTELUT	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö	5
2.2 Rautatiemarkkinat ja lainsäädäntö eräissä EU:n jäsenvaltioissa ja Norjassa.....	5
2.3 Nykytilan arviointi.....	8
3 RAUTATIEALAN VIRANOMAISET JA MUUT TOIMIJAT	9
4 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	10
5 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	11
5.1 Taloudelliset vaikutukset.....	11
<i>Euroopan komission vaikutusarvio</i>	11
<i>Vaikutukset yrityksiin</i>	11
<i>Vaikutukset julkiseen talouteen</i>	15
5.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	15
5.3 Ympäristövaikutukset.....	15
5.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset	16
6 ASIAN VALMISTELU	16
6.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	16
6.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen	16
7 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ	16
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	17
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	17
1.1 Rautatielaki.....	17
1 luku Yleiset säännökset	17
2 luku Rautatieliikenteen harjoittaminen	23
3 luku Rataverkon hallinnointi	28
4 luku Valtion rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti	30
5 luku Palvelut ja ratamaksu	38
6 luku Turvallisuus	42
7 luku Yhteentoimivuus	44
8 luku Osajärjestelmien ja osatekijöiden käyttöönotto	46
9 luku Kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskevat erityissäännökset	50
10 luku Kalustoyksikköjen kunnossapito	55
11 luku Arviointilaitokset	56
12 luku Rekisterit ja rekisteröinti	60
13 luku Sääntelyelin	62
14 luku Viranomais määräykset	62
15 luku Valvonta, varautuminen ja onnettomuustutkinta	64
16 luku Seuraamukset	67
17 luku Erinäiset säännökset	68

2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	71
3	VOIMAANTULO	71
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	71
	LAKIEHDOTUS.....	73
	Rautatielaki	73

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Rautatieliikennettä on EU:n jäsenvaltioissa avattu asteittain kilpailulle 2000-luvun aikana Euroopan yhteisön lainsäädännöllä. EU:n vuonna 2001 annetulla niin sanotulla ensimmäisellä rautatiepaketilla avattiin kilpailulle EU-alueen sisäinen kansainvälinen tavaraliikenne maaliskuusta 2003 lähtien. Toisella vuonna 2004 annetulla rautatiepaketilla avattiin kotimaan tavaraliikenne kilpailulle vuoden 2007 alusta lähtien. Paketteihin kuuluvat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit ja asetukset ovat sisältäneet lisäksi säännöksiä muun muassa rautatieyritysten toimiluvista, ratakapasiteetista ja sen jakamisesta, sääntelyelimestä, ratamaksuista, rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta sekä kansallisista turvallisuusviranomaisista ja niiden tehtävistä. Toiseen rautatiepakettiin sisältyi myös toimialan EU-virastoa, Euroopan rautatievirasto, koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 881/2004. Ensimmäinen rautatiepaketti on pantu kansallisesti täytäntöön vuonna 2003 annetulla rautatielailalla (198/2003) ja toinen paketti nykyisin voimassa olevalla 1 päivänä syyskuuta 2006 voimaan tulleella rautatielailalla (555/2006), jolla on kumottu vuoden 2003 rautatielaki.

EU:n rautatieliikenteen elvyttämistä jatkettiin edelleen kolmannella rautatiepaketilla. Pakettiin sisältyvät Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (jäljempänä *rautateiden kehittämisdirektiivin muutosdirektiivi*), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY veturinkuljettajien ja juna rautateilla yhteisössä ajavien veturinkul-

jettajien hyväksymisestä (jäljempänä *veturinkuljettajadirektiivi*) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007 rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (jäljempänä *rautatievastuuasetus*) annettiin 23 päivänä lokakuuta 2007.

Kolmannella rautatiepaketilla oli tarkoitus jatkaa komission syyskuussa 2001 hyväksymän liikennepolitiikan valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” linjausten pohjalta Euroopan rautateiden elvyttämistä. Paketin eräänä tavoitteena oli rautatieliikenteen kilpailun edelleen avaaminen. Pakettiin sisältyvällä rautateiden kehittämisdirektiivin muutosdirektiivillä avattiin EU:n sisäinen kansainvälinen henkilöliikenne kilpailulle vuoden 2010 alusta lukien. Veturinkuljettajadirektiivillä pyritään helpottamaan veturinkuljettajien siirtymistä EU:n jäsenvaltioiden välillä ja rautatieyritysten välillä. Lisäksi direktiivillä on tarkoitus lisätä rajat ylittävän rautatieliikenteen sujumista. Rautatievastuuasetuksen tavoitteena on matkustajien oikeudellisen aseman parantaminen rautatieliikenteessä. Suomessa ei ole maantieteellisistä syistä johtuen Euroopan talousalueen sisäistä kansainvälistä henkilöliikennettä. Se on kuitenkin avattu Suomessa rautatielailalla kilpailulle jo aikaisemmin. Tämän vuoksi rautateiden kehittämisdirektiivin muutosdirektiivin täytäntöönpano ei ole Suomessa edellyttänyt rautatielain ja sen nojalla rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin hakemisesta annetun valtioneuvoston asetuksen (751/2006) vähäisten tarkistusten lisäksi muita muutoksia lainsäädäntöön. Veturinkuljettajadirektiivi on Suomessa pantu täytäntöön 1 päivänä tammikuuta 2010 voimaan tulleella rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetulla lailla (1664/2009).

Lisäksi 23 päivänä lokakuuta 2007 on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston

asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (jäljempänä *palvelusopimusasetus*). Asetuksen tarkoituksena on määritellä, miten jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat yhteisön oikeuden sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistuen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin ne palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla. Rautatievastuuasetus ja palvelusopimusasetus tulivat voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Samana päivänä tuli voimaan myös joukkoliikennelaki (869/2009). Rautatievastuuasetuksen soveltamisalaa on Suomessa rajoitettu 6 päivänä marraskuuta 2009 annetulla lailla rautatiekuljetuslain muuttamisesta (843/2009) siten, että Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdysliikenne on suljettu asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Samoin ne asetuksen säännökset, jotka koskevat lipunmyynti- ja varausjärjestelmiä, junavuoron viivästyessä maksettavia vakiokorvauksia sekä rautatieyrityksen ateria- ja tai majoittamisvelvollisuutta viivästystapauksissa, on rajattu sanotulla lailla asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähiliikenteessä.

Edistääkseen rajat ylittävää rautatieliikennettä Euroopan yhteisöjen komissio antoi joulukuussa 2006 niin sanotun ristiinhyväksyntäpaketin (cross-acceptance). Osana tätä pakettia annettiin 17 päivänä kesäkuuta 2008 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*) sekä 16 päivänä joulukuuta 2008 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiiviin 2004/49/EY (*rautatie turvallisuusdirektiivi*) muuttamisesta (jäljempänä *rautatie turvallisuusdirektiivin muutosdirektiivi*) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1335/2008 Euroopan rautatieviraston perustamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 881/2004 (*virastoasetus*) muuttamisesta (jäljempänä *ERA-asetuksen muutosasetus*). Esi-

tyksellä ehdotetaan pantavaksi kansallisesti täytäntöön edellä mainitut direktiivit.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Rautatielaissa säädetään rautatieliikenteen harjoittamisesta, rataverkon hallinnoinnista, rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista ja ratamaksusta, rataverkon käytöstä ja ratakapasiteetista, rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta sekä sääntelyelimestä ja sen tehtävistä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tämän lain turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevia säännöksiä noudatetaan. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto toimii toimialan sääntelyelimenä. Liikennevirasto vastaa valtion rataverkon rakentamisesta, ylläpidosta, ratakapasiteetin jakamisesta ja liikenteenohjauksesta. Tällä hetkellä VR-Yhtymä Oy on ainoa rautatieyritys Suomessa. Lisäksi Suomessa on nykyään seitsemän museoliikenteen harjoittajaa. Radan kunnossapitoon liittyvää liikennettä Suomessa harjoittaa kolme yritystä.

2.2 Rautatiemarkkinat ja lainsäädäntö eräissä EU:n jäsenvaltioissa ja Norjassa

Suomessa rautatieliikennettä harjoittaa tois- taiseksi vain yksi rautatieyritys, mikä on nykyään poikkeuksellista Euroopan unionissa. Euroopan unionin komissio julkaisi joulukuussa 2009 toisen kertomuksen Euroopan unionin rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta (KOM(2009) 676 lopullinen). Raportti sisältää tilastokatsauksen EU:n ja sen jäsenvaltioiden rautatiemarkkinoista pääosin vuoteen 2008 ja eräiden tunnuslukujen osalta vuoteen 2009 saakka. Vuotta 2008 koskevien tietojen mukaan Suomen lisäksi Espanjassa, Irlannissa, Kreikassa, Luxemburgissa, Portugalissa ja Sloveniassa henkilöliikennettä harjoittaa vain yksi rautatieyritys. Tavari liikennemarkkinoilla on useampia rautatieyrityksiä Suomea, Irlantia ja Kreikkaa lukuun ottamatta kaikissa muissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa. Niissäkin maissa, joissa henkilö- ja tavari liikennemarkkinoilla

on useita rautatieyrityksiä, suurimmalla rautatieyrityksellä on usein yli 80 prosentin markkinaosuus henkilö- ja tavaraliikenteen rautatiekuljetuksista. Henkilöliikenteessä useissa maissa on paikallisia rautatieyrityksiä, mutta kaukohenkilöliikenne on jätetty yhdelle yritykselle. Tavaraliikenteessä kilpailu on avointa ja rataverkolle on vapaa pääsy, kunhan yrityksellä on turvallisuustodistus ja toimilupa ja se on saanut liikennöintiä varten ratakapasiteettia käyttöönsä. Rautatieyritysten määrällä ja markkinaosuuksilla mitattuna kilpailutilanne on pisimmälle edennyt Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Alankomaissa ja Ruotsissa. Myös Virossa markkinaosuudella mitattuna kilpailutilanne on tasainen. Viron rautatiemarkkinat ovat kuitenkin pienet ja etenkin henkilöliikenteessä rautatieliikenteen tarjonta on kokonaisuudessaan sangen vähäinen reiteillä ja vuoroilla mitattuna.

Esityksessä ehdotetaan pantavaksi täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivi ja rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivi. Niistä yhteentoimivuusdirektiivi olisi ollut pantava täytäntöön 18 päivään heinäkuuta 2010 mennessä. Rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivi on pantava täytäntöön 24 päivään joulukuuta 2010 mennessä.

Euroopan komissio (jäljempänä *komissio*) julkisti syyskuussa 2009 tiedonannon (KOM(2009) 464 lopullinen) rautateiden turvallisuudesta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettujen direktiivien täytäntöönpanon edistymisestä jäsenvaltiossa. Komissio on tiedonannossaan todennut, että toiseen rautatiepakettiin sisältyneet rautatieturvallisuudirektiivi sekä silloin voimassa olleiden Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisten tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muutosdirektiivi 2004/50/EY on pantu kaikissa jäsenvaltioissa kansallisesti täytäntöön. Edellä mainittujen yhteentoimivuusdirektiivien nojalla annettuihin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin jäsenvaltiot ovat hakeneet joitakin direktiivin mukaisia poikkeuksia, mutta poikkeusten määrä on pysynyt vähäisenä. Tämän vuoksi komissio on pitänyt yhteentoimivuuslainsäädäntöä koko-

naisuudessaan onnistuneena. Komissio on korostanut, että yhteentoimivuuden parantaminen on kuitenkin hidas ja pitkälinen prosessi rautatieliikenteen historiallisen taustan sekä infrastruktuurin ja kaluston hitaan uusiutumisen vuoksi. Komissio on katsonut, että uuden yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpano on seuraava merkittävä askel yhteentoimivuuden edistämiseksi.

Rautatieturvallisuudirektiivin täytäntöönpanosta komissio on todennut, että jäsenvaltiot ovat perustaneet kansalliset rautatieturvallisuusviranomaiset ja rautatieonnettomuuksien tutkintaelimet. Komission on tarkoitus tehdä vielä tiedonantoa yksityiskohtaisempi selvitys siitä, että vaatimukset on saatettu täytäntöön asianmukaisesti. Lähtökohteisesti komissio on kuitenkin katsonut, että toiseen rautatiepakettiin sisältyneet turvallisuusvaatimukset parantavat jo entisestään hyvää rautatieturvallisuutta. Vaikka rautatieliikennettä on avattu kilpailulle ja sitä kautta toimijoiden määrä on lisääntynyt, rautatieliikenteen häiriöt ja niistä aiheutuneet onnettomuudet ovat pikemminkin vähentyneet.

Ruotsi on edelläkävijä rautateiden avaamisessa kilpailulle. Ruotsissa rautateiden henkilöliikennettä harjoittaa nykyisin kuusi rautatieyritystä. Kannattavan kaukohenkilöliikenteen harjoittaminen on kuitenkin ollut viime aikoihin asti valtiollisen rautatieyrityksen SJ:n yksinoikeus. Ruotsin hallitus päätti kesäkuussa 2009 suunnitelmasta, joka johtaa myös rautateiden henkilöliikenteen avoimiin markkinoihin ja kilpailuun asteittain vuoteen 2011 mennessä. Heinäkuussa 2009 avautui viikonloppuliikenne myös kaukohenkilöliikenteessä kilpailulle. Lokakuusta 2009 alkaen kansainvälinen henkilöliikenne on avautunut kilpailulle. Vuoden 2010 loppupuolella kaikki esteet rautateiden henkilöliikenteen avoimelta kilpailulta on tarkoitus poistaa. Nykyisellään SJ:n markkinaosuus on noin 80 prosenttia henkilöliikenteen kuljetuksissa. Alueelliset liikenneviranomaiset kilpailuttavat alueellista rautatieliikennettä ja Rikstrafiken alueiden välistä liikennettä. Tavarankuljetuksia rautateillä Ruotsissa harjoittaa yhteensä 17 rautatieyritystä.

Valtion rataverkon hallinnasta Ruotsissa vastaa Banverket. Sen lisäksi Ruotsissa on yhteensä yli 400 yksityisraiteen haltijaa, joita

lainsäädännöllisesti koskevat jo nykyisellään lähtökohtaisesti samat velvoitteet rataverkon haltijoina kuin Banverketia. Sellaiset yksityisraiteet, joilta ei liikennöidä muualle rataverkkoon, on rajattu lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle.

Ruotsin rautatielaki sisältää vain yleiset säännökset rautatieliikenteen harjoittamisesta. Tekniset yksityiskohdat on annettu alemmanasteisilla normeilla, joihin sisältyvät myös yhteentoimivuutta ja rautatieturvallisuutta koskevat määräykset.

Norjassa valtiollinen rautatieyrittäjä NSB on hallitseva operaattori 88 prosentin markkinaosuudella. NSB koostuu yhtiöryhmästä, johon kuuluvat yhtiöt valtio omistaa joko täysin tai ne ovat osin omistettuja tytäryhtiöitä. NSB vastaa Gjøvikbanen ja Gardemoen lentoasemaran junaliikennettä lukuun ottamatta kokonaisuudessaan Norjan henkilöjunaliikenteestä. Gjøvikbanen on myös NSB:n tytäryhtiö. Gardemoenin lentoaseman junaliikenteestä vastaava Flytoget AS on nykyisin itsenäinen ja NSB:stä erillinen valtiollinen osakeyhtiö.

Valtion rataverkon hallinnasta Norjassa vastaa Jernbaneverket. Norjassa on lisäksi huomattava määrä yksityisraiteita. Ne yksityisraiteiden haltijat, joiden verkolta on säännöllistä liikennettä muualle rataverkkoon, ovat tehneet Jernbaneverketin kanssa sopimuksen. Tällöin Jernbaneverket vastaa myös näiden yksityisraiteiden hallintaan ja liikenteenohjaukseen liittyvistä velvoitteista.

Euroopan talousalueen jäsenenä Norjaa sitovat kaikilta osin rautatiealan unionilainsäädännön velvoitteet. Ne on pantu kansallisesti täytäntöön useilla eriasteisilla normeilla, joihin sisältyvät myös yhteentoimivuutta ja rautatieturvallisuutta koskevat määräykset.

Tanskassa on yhdeksän henkilöliikennettä harjoittavaa rautatieyrittäjästä. Suurimman eli valtiollisen rautatieyrittäjän DSB:n toimintot on jaettu kahteen erilliseen yritykseen, joista toinen harjoittaa Kööpenhaminan pääkaupunkiseudun liikennettä ja toinen kaukoliikennettä. Näillä kahdella yrityksellä on yli 90 prosentin markkinaosuus henkilöliikenteestä. Yksityiset kilpailijat toimivat alueellisesti Keski- ja Länsi-Jyllannin sekä Sjellannin Ruotsiin suuntautuvilla reiteillä. Tavarankuljetukset on avattu kilpailulle jo vuonna

1999. Tavarankuljetuksia rautateillä hoitaa yhteensä 11 rautatieyrittäjästä.

Valtion rataverkon hallinnasta Tanskassa vastaa Banedanmark, joka on ministeriön alaisuudessa toimiva virasto. Tanskassa on kuitenkin valtiollisen rataverkon lisäksi alueellisia yksityisraiteita, joilla liikennöivät alueelliset rautatieyrittäjät. Näiden alueellisten yksityisraiteiden hallinnasta vastaavat alueelliset rautatieyrittäjät.

Tanskassakin on Ruotsin tapaan rautatieliikennettä koskeva lainsäädäntö hajautettu useaan asetukseen. Yhteentoimivuutta ja turvallisuutta koskevat säännökset sisältyvät useisiin alemman asteisiin säännöksiin ja määräyksiin.

Saksassa on perinteisesti ollut useita alueellisia toimijoita rautatieliikennemarkkinoilla. Sekä henkilö- että tavaraliikenteessä rautatieyrittäjiä on yhteensä yli 300. Henkilöliikenteen rautatieyrittäjät harjoittavat kuitenkin vain paikallista tai osavaltion sisäistä alueellista rautatieliikennettä. Deutsche Bahn AG:n (DB) on suurin toiminnanharjoittaja niin henkilö- kuin tavarankuljetuksissa noin 80 prosentin markkinaosuudellaan. Valtakunnallisessa kaukoliikenteessä valtiollisella DB:llä on neljä kilpailijaa (GVG, SJ, Veolia ja Arriva) muutamilla reiteillä. Kilpailijoiden markkinaosuus kaukoliikenteessä on vielä tällä hetkellä marginaalinen.

Saksassa valtion rataverkon hallinnasta vastaa valtiollisen rautatieyrittäjän DB:n tytäryhtiö DB Netz. Tämän lisäksi on lukuisia paikallishallinnon omistuksessa olevia rataverkkoja ja muita yksityisraiteita, joihin kohdistuvat pääsääntöisesti samat velvoitteet kuin valtion rataverkkoon.

Rautateiden yhteentoimivuudesta on Saksassa säädetty asetuksella, jolla unionilainsäädännön velvoitteet on kansallisesti pantu täytäntöön (Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems 3154/2007). Myös rautatieturvallisuudesta on annettu unionilainsäädäntöön perustuva asetus (Verordnung über die Sicherheits des Eisenbahnsystems 1305/2007).

Yhdistyneessä kuningaskunnassa rautatieliikenteen uudistamisen keskeisenä lähtökohdana on ollut yksityistäminen ja toimintojen eriyttäminen. Rautateiden henkilöliikennettä harjoittaa yhteensä 45 rautatieyrittäjästä ja tava-

raliikennettä 26 rautatieyritystä. Suurimpien toiminnanharjoittajien markkinaosuus henkilöliikenteessä on vain noin 10 prosenttia (South West Trains, First Great Western ja National Express East Anglia). Rautatieliikenteen henkilöliikennepalvelut on järjestetty ns. franchising-periaatteella. Liikenneministeriö on kilpailuttamisen jälkeen myöntänyt oikeuden rautatieverkolla liikennöintiin yksityisille junayhtiöille ja tehnyt näiden kanssa käyttöoikeussopimuksen. Käyttöoikeussopimukseen sisältyy liikenteen palvelutasotavoitteet. Operaattorit määrittelevät lippujen hinnat sääntelyelimen asettamissa rajoissa. Tavaraliikenteessä suurin toiminnanharjoittaja on saksalaisen DB:n tytäryhtiö yli 50 prosentin markkinaosuudella.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa Network Rail (NR) on rataverkon hallinnasta vastaava nykyisin valtion kokonaisuudessaan omistama yhtiö. Yhtiö hallinnoi verkostoluvan (Network Licence) nojalla koko Britannian rataverkkoa Pohjois-Irlannin rataverkkoa lukuun ottamatta. Pohjois-Irlannissa rautatieyrityksen (NIR, Northern-Ireland Railways) vastuulla on myös rataverkon hallinnointi. NR on järjestänyt rataverkon hallinnoinnin viiteen alueeseen sekä edelleen 17 rataverkosuunnitelman alle. NR:n verkostolupa on voimassa sopimuksen mukaan 25 vuotta, mutta raideliikenteen sääntelyelimellä (Office of Rail Regulation, ORR) on tarvittaessa oikeus peruuttaa NR:n verkostolupa ennen sopimuskauden päättymistä, jos rataverkon ylläpidossa, turvallisuudessa ja käytettävyydessä ilmenee ongelmia.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa yhteentoimivuutta koskevat säännökset on pantu täytäntöön rautateiden yhteensopivuutta koskevilla asetuksilla (Railways Interoperability Regulations 397/2006). Yhdistynyt kuningaskunta on hakenut tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevista teknisistä eritelmistä poikkeuksia joillekin rautatieosuuksille. Myös rautatieturvallisuutta koskevat säännökset on annettu erillisillä asetuksilla (Railways Regulations 598/2006).

2.3 Nykytilan arviointi

Voimassa olevaa rautatielakia on muutettu edellisen kerran 29 päivänä joulukuuta 2009

annetulla lailla rautatielain muuttamisesta (1666/2009) ensisijaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen takia. Virastouudistuksessa yhdistettiin liikenteen turvallisuustehtäviä hoitaneet virastot, joita Rautatieviraston lisäksi olivat Ajoneuvohallintokeskus, Ilmailuhallinto sekä Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto, Liikenteen turvallisuusvirastoksi ja ensisijaisesti liikenneväylistä vastanneet virastot, joita Ratahallintokeskuksen lisäksi olivat Tiehallinto ja Merenkululaitos, Liikennevirastoksi. Lain muutoksella muutettiin toimivaltaisten viranomaisten nimet vastaamaan virastouudistusta säännöksiä sisällöllisesti muuttamatta. Lisäksi muutettiin lain 31 §:n turvallisuustodistusta koskevat säännökset sekä luovuttiin museoliikenteen harjoittajilta ja radan kunnossapitoa harjoittavilta yrityksiltä edellytetystä liikennöintiluvasta.

Voimassa olevalla rautatielaila on yhdistetty aikaisempi rautatielaki ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettu laki (561/2002). Rautatielainsäädännöllä on pantu kansallisesti täytäntöön EU:n ensimmäiseen ja toiseen rautatiepakettiin sisältyneet direktiivit. Rautatielain nojalla on annettu valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta (750/2006), valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin hakemisesta sekä valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista (1059/2007). Lisäksi ministeriön asetuksella on rautatielain nojalla säädetty ratamaksun perusmaksusta.

Rautatiejärjestelmän rakenteellisista ja toiminnallisista osajärjestelmistä on annettu useita yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä Komission asetuksina tai päätöksinä. Komission päätökset pannaan täytäntöön Liikenteen turvallisuusviraston antamalla kansallisilla normipäätöksillä.

EU:n rautatiepakettien ja niiden kansallisen täytäntöönpanon johdosta rautatiealan sääntely on vuosikymmenen aikana muuttunut merkittävästi. Säännellyistä rautatiemarkkinoista on siirrytty asteittain markkinaehtoisempiin ja kilpailulle asteittain avattuihin rautatiemarkkinoihin. Euroopan unionin tasolla on luotu yhdenmukainen lainsäädäntökehys toimiluvulle, turvallisuuden hallinnalle,

ratamaksuille, kapasiteetin jakamiselle, rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien yhteentoimivuudelle sekä alan muulle sääntelylle.

Suomessa on rautatieliikennettä avattu kilpailulle unionilainsäädännön vaatimalla tavalla. Euroopan talousalueen sisäistä henkilöliikennettä ei Suomen ja muiden jäsenvaltioiden välillä ole lainkaan. Kotimaan rautateiden henkilöliikenne ja Suomen ja Venäjän välinen rautateiden yhdysliikenne jätettiin rautatielailta edelleen yksinomaan VR:n hoidettavaksi. Yhtään uutta rautatieyritystä ei rautatielain voimaantulon jälkeen ole Suomen rautatiemarkkinoille toistaiseksi tullut.

Toisen rautatiepaketin täytäntöönpanolla on ollut huomattavia hallinnollisia vaikutuksia. Paketin täytäntöönpanon yhteydessä perustettiin uutena rautatieturvallisuudesta vastaavana viranomaisena Rautatievirasto vuonna 2006. Yhteisötason rautatieturvallisuutta koskevat määräykset ovat osaltaan vahvistaneet jo muutenkin hyvää rautatiealan turvallisuuskehitystä. Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimukset ovat lisänneet ja lisäävät jatkossakin sääntelyä, vaikka Suomen rautatieverkosta ei ole suoraa liikenneyhteyttä muun Euroopan unionin rautatieverkkoon Tornio–Haaparanta-yhteyttä lukuun ottamatta.

Myös veturinkuljettajadirektiivin täytäntöönpanolla on ollut jossain määrin hallinnollisia vaikutuksia erityisesti alan toimijoiden aikaisemmin hoitamien rekisteritehtävien siirryttyä Liikenteen turvallisuusviraston hoitamiiksi viranomaistehtäviksi.

Suomen ja Venäjän välisen rautatieyhdysliikennettä koskevan vuonna 1996 tehdyn sopimuksen (SopS 48/1997) uudistamisesta on neuvoteltu Venäjän liikenneministeriön kanssa jo vuodesta 2006 lähtien. Tarkoitus on uudistaa sopimus 2010-luvun alkupuolella. Siinä yhteydessä päätetään myös yhdysliikenteen mahdollisesta avaamisesta kilpailulle.

3 Rautatiealan viranomaiset ja muut toimijat

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa rautatielainsäädännön kehittamisestä ja Euroopan unionin rautatieliikennettä koskevan

lainsäädännön täytäntöönpanosta. Esityksen mukaan ministeriö vastaisi nykykäytännön mukaisesti rautatieyritysten toimilupiin liittyvistä viranomaistehtävistä. Lisäksi ministeriön asetuksella säädettäisiin ratamaksun perusmaksusta.

Liikenteen turvallisuusvirasto on kansallinen rautatieturvallisuudesta vastaava viranomainen sekä laissa tarkoitettu sääntelyelin. Viraston rautatielakiin perustuvat tehtävät eivät muuttuisi lain uudistamisen yhteydessä. EU:n toisen rautatiepaketin yhteydessä perustettiin Rautatievirasto, joka aloitti toimintansa rautatiealan kansallisena turvallisuusviranomaisena 1 päivänä syyskuuta 2006. Virasto yhdistettiin sittemmin liikennehallinnon virastouudistuksen yhteydessä toimintansa vuoden 2010 alussa aloittaneeseen Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virasto toimisi edelleen rautatiealan kansallisena turvallisuusviranomaisena ja vastaisi muun muassa turvallisuustodistuksiin, turvallisuuslupiin ja käyttöönottolupiin liittyvistä viranomaistehtävistä, rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta sekä muista sille laissa säädetyistä viranomaistehtävistä ja kansallisesta alemmanasteisesta norminannosta. Sääntelyelimenä virasto toimisi rautatiemarkkinoiden valvojana ja hoitaisi sille laissa säädetyt viranomaistehtävät.

Liikennevirasto on valtion rataverkon hallinnoinnista, suunnittelusta, rakentamisesta ja kunnossapidosta vastaava viranomainen. Myöskään Liikenneviraston rautatielakiin perustuvat tehtävät eivät muuttuisi lain uudistamisen yhteydessä. Tehtäviä varten perustettiin VR:n yhtiöittämisen yhteydessä vuonna 1995 Ratahallintokeskus, joka yhdistettiin liikennehallinnon virastouudistuksen yhteydessä Liikennevirastoon.

Esityksessä ehdotettavista velvoitteista osa kohdistuu ainoastaan rautatieyritykseen ja osa kaikkiin rautatieliikenteen harjoittajiin. Rautatieyritykseen kohdistuvat ne velvoitteet, joista on säädetty rautatieyrityksen toimiluvista annetussa neuvoston direktiivissä (95/18/EY) (jäljempänä *toimilupadirektiivi*) ja sen muutosdirektiivissä (2001/13/EY). Ainoastaan rautatieyrityksiltä vaaditaan toimilupadirektiivissä tarkoitettua toimilupaa yhtenä rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksenä. Muiden rautatieliikenteen harjoitta-

jien olisi täytettävä muut rautatieliikenteen harjoittamiselle laissa säädetty edellytykset. Rautatieliikenteen harjoittajia olisivat rautatieyritysten lisäksi museoliikenteen harjoittajat, radanpidon kunnossapitoon liittyvää liikennettä harjoittavat yritykset muut kuin päätoimenaan liikennöivät yritykset sekä ne yksityisraiteiden haltijat, jotka liikennöivät muuallakin kuin hallinnassaan olevalla rataverkolla. Myös niiden yksityisraiteen haltijoiden, jotka liikennöivät vain hallinnoimallaan rataverkolla, joilla niiden lisäksi liikennöi myös muita rautatieliikenteen harjoittajia, olisi täytettävä rautatieliikenteen harjoittamiselle laissa säädetty edellytykset.

4 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen keskeisimmät muutokset voimassa olevaan rautatielakiin kohdistuisivat turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskeviin säännöksiin. Voimassa olevan rautatielain 5 luku on koskenut rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta. Lakiehdotuksessa lisättäisiin turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevia säännöksiä, minkä vuoksi säännökset ehdotetaan jaettaviksi useampaan lukuun. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevaa lainsäädäntöä. Yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpanosta aiheutuvinä uusina säännöksinä lakiin ehdotetaan otettaviksi kalustoyksikön käyttöönottolupamennettelyä koskevat erityissäännökset.

Esityksellä myös tarkennettaisiin lain soveltamisalaa erityisesti yksityisraiteiden osalta. Lain soveltamisalaan kuuluisivat lähtökohtaisesti sellaiset yksityisraiteet, joilta on liikennöintiyhteys valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle ja jolta liikennöidään valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle tai joille liikennöidään valtion rataverkolta tai toiselta yksityisraiteelta. Lisäksi lain soveltamisalaan kuuluisivat yksityisraiteilla käytettävät kalustoyksiköt, jos niillä liikennöitäisiin yksityisraiteen haltijan hallinnoiman verkon ulkopuolelle. Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävältä kalustolta vaadittaisiin jatkossa käyttöönottolupa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi jatkossakin käyttöönottoluvat rakenteellisille osajärjestelmille. Osajärjestelmän vaatimuksemukaisuus osoitettaisiin EY- tarkastusvaakuutuksella silloin, kun sovelletaan yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä. Jos osajärjestelmää eivät koskisi yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset, vaatimuksemukaisuus osoitettaisiin FI- tarkastusvaakuutuksella.

Uusia säännöksiä laissa olisivat myös kalustoyksikön kunnossapitoa koskevat säännökset. Lisäksi lakiin ehdotetaan otettaviksi uusina säännöksinä rautatieliikenteen tallenteita koskevat säännökset.

Ehdotuksella poistettaisiin palvelusopimusasetuksen ja voimassa olevan rautatielain välinen ristiriitaisuus. Palvelusopimusasetuksessa säädetään, miten julkinen valta voi palvelujen määrän ja laadun turvaamiseksi puuttua joukkoliikenteen markkinoihin. Toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää yksinoikeuksia tai maksaa julkista tukea. Tämä on tehtävä julkisia palveluhankintoja koskevilla sopimuksilla. Vastineena yksinoikeudesta tai tuesta on asetettava julkisen palvelun velvoite. Rautatielain säännös VR-Yhtymä Oy:n yksinoikeudesta henkilöliikenteeseen on ristiriidassa palvelusopimusasetuksen kanssa, koska palvelusopimusasetuksessa sallitaan yksinoikeuden myöntäminen ainoastaan sopimuksella. Kansallisella lainsäädännöllä voidaan ainoastaan rajoittaa toimivaltaisen viranomaisen suorahankintaoikeutta. EU:n asetuksia on sovellettava sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa eikä kansallinen lainsäädäntö saa olla ristiriidassa EU:n asetusten säännösten kanssa. Palvelusopimusasetuksen ja rautatielain ristiriidasta johtuen rautatielain monopolisäännöstä ei ole voitu soveltaa asetuksen voimaantulosta 3 päivästä joulukuuta 2009 lähtien. Tämän vuoksi rautatielaista ehdotetaan poistettavaksi VR-Yhtymä Oy:n yksinoikeutta kotimaan henkilöliikenteessä koskeva säännös. Yksinoikeus kaukoliikenteen ja alueellisen liikenteen harjoittamiseen on annettu VR-Yhtymä Oy:lle liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n välisellä joulukuussa 2009 tehdyllä sopimuksella vuoden 2019 loppuun asti. HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueen lähiliikenteestä VR-Yhtymä Oy:llä on

sopimus HSL Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän kanssa vuoden 2017 loppuun asti ja muusta lähiliikenteestä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa vuoden 2010 loppuun asti.

5 Esityksen vaikutukset

5.1 Taloudelliset vaikutukset

Euroopan komission vaikutusarvio

Esityksen keskeisimmät muutokset koskevat turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevia säännöksiä yhteentoimivuusdirektiivin ja rautatieturvallisuudsdirektiivin muutosdirektiivin pohjalta. Komissio julkaisi joulukuussa 2006 vaikutusarvion ristiinhyväksyntään liittyvistä lainsäädäntöehdotuksistaan (SEC (2006)1642). Komission vaikutusarviossa on arvioitu erityisesti yhteentoimivuusdirektiivin ja rautatieturvallisuudsdirektiivin muutosdirektiivin vaikutuksia yhteisötasolla, mutta ei direktiivien vaikutuksia yksittäisiin jäsenvaltioihin.

Komission vaikutusarvion keskeinen johtopäätös on, että uusilla direktiiveillä edistetään välillisesti sisämarkkinoiden toimivuutta, edistetään rautateiden kalustoyksiköiden ja osajärjestelmien vapaata liikkuvuutta Euroopan unionissa, parannetaan valmistajien, rautatieyritysten ja logistiikkapalveluja tarjoajien yritysten kilpailukykyä ja samalla parannetaan koko rautatieliikenteen houkuttelevuutta. Vaikutusarvion mukaan liiketoimintakustannukset alenevat ja hallinnolliset kustannukset laskevat pitkällä tähtäimellä, kun jäsenvaltioiden menettelytavat ja hyväksymisprosessit yhdenmukaistuvat.

Komissio ei ole vaikutusarviossaan esittänyt euromääräisiä arvioita direktiivien vaikutuksista rautatieliikennemarkkinoihin. Vaikutusarvio on laadullinen arvio, jossa lähinnä perustellaan komission esittämän lähestymistavan etuja sellaiseen tilanteeseen verrattuna, että toimenpiteisiin ei olisi ryhdytty.

Direktiivien täytäntönnäpön taloudellisia vaikutuksia Suomessa on vaikea arvioida. Tässä luvussa esitetään yleinen arvio lähinnä niistä valtionaloudellisista vaikutuksista, joita hallituksen esitykseen sisältyvillä hallinnollisilla ja viranomaiskäytäntöjen muutok-

silla arvioidaan olevan. Lisäksi on arvioitu yleisellä tasolla, mitä vaikutuksia yksityisraiteiden haltijoille aiheutuisi yhteentoimivuusvaatimusten soveltamisesta, kun yksityisraiteita jatkossa rakennetaan, uudistetaan ja parannetaan. Vaikutusten arviointia kuitenkin vaikeuttaa erityisesti se, että yksityiskohtaiset rataverkkoja ja niillä käytettäviä kalustoyksiköitä koskevat tekniset vaatimukset annetaan unionitasolla vasta myöhemmin.

Vaikutukset yrityksiin

Komissio on vaikutusarviossaan korostanut rautatiemarkkinoiden yhteentoimivuusvaatimuksista saatavia hyötyjä. Kuitenkin esityksen välittömien taloudellisten hyötyjen arvioidaan jäävän vähäiseksi yhteentoimivuusvaatimusten osalta Suomen rautatieliikennemarkkinoilla, sillä Suomen rautatiejärjestelmä on maantieteellisen sijainnin vuoksi pääosin erillään muusta Euroopan unionista. Uuden yhteentoimivuusdirektiivin mukaisten menettelytapojen yhdenmukaistuminen ei olennaisesti parantaisi Suomessa alan valmistajien, rautatieyritysten ja logistiikkapalvelujen kilpailukykyä ja liiketoiminnallista kannattavuutta, koska Suomessa osajärjestelmille ja osatekijöille annettu tyyppihyväksyntä ei ole välttämättä automaattisesti voimassa muualla Euroopan unionissa rautatiejärjestelmän erilaisuuden johdosta.

Esityksestä aiheutuvat hallinnolliset vaikutukset lisäisivät eräiltä osin rautatieliikenteen harjoittajien sekä rataverkon haltijoiden velvoitteita. Harmonisoidut eurooppalaiset tekniset vaatimukset edellyttävät, että itsenäinen ja riippumaton ilmoitettu laitos suorittaa osajärjestelmän vaatimustenmukaisuuden arvioinnin. Siten osajärjestelmän käyttöönotto-menettely lisäisi rautatieliikenteen harjoittajien kustannuksia. Esityksessä on kuitenkin myös käyttöönottoa helpottavia ja kustannuksia alentavia säännöksiä muun muassa kalustoyksikköjen tyyppihyväksynnästä. Kansallisten teknisten ja turvallisuutta koskevien määräysten mukainen vaatimustenmukaisuuden arviointi on lähtökohtaisesti myös harmonisoitu. Uudet käyttöönottolupamenettelyt lisäisivät viranomaisen velvoitteita. Erityisesti niitä lisäisivät kolmannesta maasta saapuvan kaluston käyttöönottoluvat,

jotka aiheuttaisivat lisävelvoitteita myös niitä käyttävälle rautatieyritykselle.

Yksityisraiteiden haltijoihin kohdistuisivat jatkossa rataverkon hallinnointia, turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevat velvoitteet aikaisempaa laajemmin. Suomessa on tällä hetkellä arviolta noin 250—300 yksityisraiteen haltijaa ja yhteensä noin 1000 kilometriä yksityisraiteita. Valtaosa yksityisraiteista on lyhyitä teollisuus- ja satamaraiteita, joilta on yhteys valtion rataverkkoon. Erityisesti satamien ratapihoilla ja niiltä valtion rataverkkoon johtavilla pistoraiteilla on tärkeä merkitys, koska tällaiset raiteet toimivat yleensä rautateiden tavarankuljetusten alkutai päätepisteenä. Suomen Satamaliiton 30 jäsensatamasta valtaosaan on liittynyt valtion rataverkolta. Satamien vastuulla olevan raitiverkon pituus on noin 230 kilometriä. Satamat yksityisraiteen haltijoina ovat kuitenkin heterogeeninen ryhmä, sillä osalla satamista on käytössään laajojakin ratapihoja raitteineen ja osalla vain pistoraiteita. Suomen satamat ja niille johtavat raiteet kuuluvat pääosin yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY tarkoitettuun Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (jäljempänä *TEN-verkko*). Rautatiejärjestelmän harmonisoidut tekniset vaatimukset koskevat jo nykyisin TEN-verkkoon kuuluvaa rautatieverkkoa. Komissio on antanut Euroopan rautatievirastolle toimeksiannon valmistella yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamisalan laajentamista kattamaan yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvat osajärjestelmät kaikilta osin. Siten esimerkiksi rataverkkoa koskevat yhteentoimivuusvaatimukset koskisivat jatkossa TEN-verkkoon kuuluvien yksityisraiteiden lisäksi myös muita yksityisraiteita. Lain soveltamisalaan kuuluvilla yksityisraiteilla ei kuitenkaan jatkossakaan sovellettaisi kaikkia yhteentoimivuusvaatimuksia. Yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin on tarkoitus sisällyttää muun muassa uusia ratakategorioita sellaisille radoille, joilla kaikkien yhteentoimivuusvaatimusten noudattaminen ei ole taloudellisesti järkevää. Myös turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevissa vaatimuksissa voitaisiin ottaa toiminnan luonne ja laajuus

huomioon. Vaatimuksissa otettaisiin huomioon muun muassa yksityisraiteilla harjoitettavan liikennöinti ja sen määrä sekä liikenne-nopeudet.

Tässä vaiheessa ei voida esittää yksityiskohtaisemmin eritasoisiiin raiteisiin ja rataverkon haltijoihin kohdistuvia vaatimuksia ja niiden kustannusvaikutuksia. Arvioitaessa rataverkon haltijoihin kohdistuvia velvoitteita lähtökohtana olisi sen harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus. Liikennevirastoon valtion rataverkon haltijana kohdistuisivat velvoitteet kattavasti. Yhteentoimivuusvaatimuksia sovellettaisiin kuitenkin täysimääräisesti vain TEN-verkolla, johon valtaosa valtion rataverkosta kuuluu vähäliikenteisiä rataosuuksia lukuun ottamatta. Myös yksityisraiteen haltijoita tulisi tarkastella erikseen sen mukaan, kuuluvatko niiden hallinnassa olevat yksityisraiteet TEN-verkkoon ja liikennöidäänkö niiltä valtion rataverkolle tai valtion rataverkolta niille. Yksityisraiteista etenkin keskeisiin satamiin johtavat raiteet ratapihoineen kuuluvat pääsääntöisesti TEN-verkkoon. TEN-verkon ulkopuolelle jääviin rataverkon osiin yhteentoimivuusvaatimukset kohdistuisivat vasta yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamisalan laajentamisen jälkeen. Soveltamisalan laajentamisen yhteydessä yhteentoimivuusvaatimuksia annetaan eritasoisina käyttöön otettavien uusien ratakategorioiden pohjalta. Liikenneviraston hallinnoimalla valtion rataverkolla, jolla liikennöivät samanaikaisesti rautatieyritykset sekä museoliikenteen harjoittajat ja radankunnossapitoon liittyvää liikennettä harjoittavat yritykset, velvoitteet olisivat tiukempia kuin yksityisraiteilla, joilla liikennöidään yleensä alhaisilla nopeuksilla ja liikenne on lähinnä junien järjestelyyn, vaunujen lastaamiseen tai purkamiseen liittyvää tavaraliikennettä tai vaihtotyötä. Niillä raiteilla, jotka eivät kuuluisi lain soveltamisalaan, ei sovellettaisi myöskään yhteentoimivuusvaatimuksia.

Soveltamisalaltaan laajennettujen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien voimaantulon aikatauluun on otettu kantaa edellä mainitussa komission Euroopan rautatievirastolle antamassa toimeksiannossa. Ensimmäiset soveltamisalaltaan laajennetut yhteentoimivuuden tekniset eritelmit on tarkoitus saada

valmiiksi vuoden 2011 loppupuolella ja viimeiset vuonna 2013. Valmisteilla olevan infrastruktuuria koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalaan kuuluisivat ensivaiheessa ainoastaan ne yksityisraiteet, jotka kuuluvat TEN-verkkoon.

Tässä vaiheessa on vaikea tarkemmin arvioida, miten paljon TEN-verkon ulkopuolisten yksityisraiteiden haltijoiden infrastruktuurikustannukset tulisivat mahdollisesti lisääntymään yhteentoimivuusvaatimusten koskessa myös niitä. Tämän vuoksi nyt voidaan arvioida ainoastaan niitä kustannuksia, jotka kohdistuisivat TEN-verkkoon kuuluviin raiteisiin. Yhteentoimivuusvaatimuksia olisi noudatettava yksityisraiteilla ensivaiheessa silloin, kun rakennetaan TEN-verkkoon kuuluvia uusia raiteita tai niitä parannetaan tai uusitaan uutta käyttöönottolupaa edellyttävällä tavalla. Valtion rataverkolla yhteentoimivuusvaatimuksia sovellettaisiin samoin edellytyksin siitä riippumatta, kuuluuko rata TEN-verkkoon. Lisäksi koko rataverkolla olisi noudatettava kansallisia määräyksiä.

Lähtökohtana kustannusvaikutusten arvioinnissa on käytetty Liikenneviraston arviota niistä lisäkustannuksista, jotka aiheutuisivat yhteentoimivuusvaatimusten noudattamisesta uuden radan rakentamisessa tai käytössä olevan radan parantamisessa tai uudistamisessa. Radan kunnossapidossa vaatimuksia olisi myös noudatettava tietyn asianmukaisissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä kuvatuin edellytyksin. Uuden radan rakentamisessa yhteentoimivuusvaatimukset eivät lisää merkittävässä määrin kustannuksia. Uudet radat rakennetaan jo nykyisin pääosin yhteentoimivuusvaatimusten mukaisesti. Yhteentoimivuusvaatimusten täysimääräinen huomioon ottaminen uuden radan rakentamisessa lisää Liikenneviraston arvion mukaan kustannuksia muutamalla prosentilla verrattuna tilanteeseen, että rakennettaisiin uusi samanpituisen raide kansallisten määräysten mukaisesti. Turvalaitteiden ja kulunvalvonnan saattaminen uusien yhteentoimivuusvaatimusten mukaiseksi lisää kuitenkin kustannuksia olennaisesti, etenkin kun radoilla otetaan käyttöön rautatieliikenteen ohjausjärjestelmä ERTMS. Suomen rataverkolla ERTMS on tarkoitus ottaa käyttöön vaiheittain 2010-luvun loppupuolelta lähtien.

Yhteentoimivuusvaatimukset lisääisivät jonkin verran myös kalustokustannuksia. Rataverkolla liikennöivän uuden, parannetun ja uudistetun kaluston on oltava yhteentoimivuusvaatimusten mukaista. Yksinomaan yksityisraiteella liikennöivään kalustoon, jota käytetään ainoastaan yksityisraiteen haltijan omilla raiteilla, vaatimukset eivät kohdistuisi.

Yhteentoimivuusvaatimusten soveltaminen yksityisraiteisiin ja niillä liikennöiviin kalustoyksiköihin ei johtuisi välittömästi uudesta rautatielaista. Myös voimassa olevaa rautatielakia sovelletaan yksityisraiteisiin soveltuvin osin. Yksityisraiteita on erityisesti suurilla metsä- ja metalliteollisuuden sekä kemian teollisuuden yrityksillä ja kaivosalan yrityksillä. Myös eräillä satamakaupungeilla on laajoja yksityisraiteita. Uusien kaivoshankkeiden yhteydessä on suunnitteilla rakennettavaksi uusia yksityisraiteita.

Lain soveltamisalan piiriin kuuluvien yksityisraiteiden haltijoista tulisi rautatielaissa tarkoitettuja rataverkon haltijoita. Niiltä vaadittaisiin jatkossa turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä turvallisuuslupa toimintansa harjoittamista varten. Yksityisraiteiden haltijat voisivat joutua organisoimaan yksityisraiteiden hallinnointia koskevat tehtävänsä osittain uudelleen. Tästä aiheutuisi yksityisraiteiden haltijoille hallinnollisia kustannuksia. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää arvioitaessa otettaisiin kuitenkin huomioon toiminnan luonne ja laajuus. Satamien ja teollisuuslaitosten jo olemassa olevia turvallisuus- ja laatujohtamismenettelyjä voitaisiin todennäköisesti hyödyntää yksityisraiteiden turvallisuusjohtamisjärjestelmän laadinnassa. Hallinnollisten kustannusten arvioidaan olevan melko vähäiset erityisesti pienempien yksityisraiteiden haltijoiden osalta. Liikenteen turvallisuusviraston myöntämistään turvallisuusluvista perimät maksut mitoitettaisiin mahdollisimman kohtuullisiksi tarvittaessa maksuperusteita muuttamalla. Virasto varautuisi uusien turvallisuuslupahakemusten käsittelyyn muuttamalla tarvittavilta osin menettelytapojaan ja valmistelemalla tarvittavan ohjeistuksen hakemusten käsittelyä varten. Vastaavasti virasto päivittäisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän laatimista koskevan ohjeen. Virasto tarjoaisi turvallisuusluvan hakijoille myös koulutusta.

Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, jäljempänä *kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi*, mukaan rataverkon haltijan tehtävänä on jakaa hallinnoimallaan rataverkolla ratakapasiteettia verkolla liikennöintiä varten ja periä verkon käyttämisestä käyttömaksu. Tätä koskevat säännökset ehdotetaan esityksessä sisällytettäväksi lain 4 ja 5 lukiin. Tässä vaiheessa lain 4 ja 5 luvut koskisivat velvoittavina ainoastaan Liikennevirastoa valtion rataverkon haltijana. Yksityisraiteiden haltijoita ei rataverkon haltijoina veloitettaisi jakamaan ratakapasiteettia raitteillaan ja perimään käyttömaksua raitteidensa käytöstä. Näiden veloitteiden ulottamiseen koskemaan myös yksityisraiteiden haltijoita ei katsota olevan nykyisellään riittäviä edellytyksiä. Yksityisraiteilla liikennöinti on usein melko vähäistä ja liikennöintiä on harjoittanut pääsääntöisesti vain yksi rautatieyrittäjä. Tämän vuoksi ratakapasiteetin jakamista ja siihen liittyvää sääntelyä ei ole pidetty yksityisraiteiden osalta toistaiseksi tarpeellisena. Yksityisraiteiden haltijat eivät myöskään ole perineet yksityisraiteiden käytöstä erillistä käyttömaksua. Satama- tai teollisuusraiteilla liikennöivä rautatieyrittäjä ja kuljetuspalvelun tilannut yritys tai yhteisö ovat yleensä tehneet kuljetussopimuksen rahdin kuljettamisesta. Maksuperusteena on ollut rahdin tonnimäärä. Kuljetussopimuksissa ei ole eritelty yksityisraiteiden käyttämiseen liittyviä kuluja. Eräät satamat ovat voineet periä käyttömaksuja sellaisesta radan käytöstä, joka ei ole liittynyt suoraan sataman toimintaan ja satamien rahtikuljetuksiin, vaan on palvelut esimerkiksi satama-alueen lähellä sijaitsevan teollisuuslaitoksen kuljetuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoituksena on selvittää erikseen tarve ja mahdollisuudet ratakapasiteetin jakamiseen yksityisraiteilla ja ratamaksun perimiseen yksityisraiteiden käytöstä. Ministeriö käynnistää asian selvittämisen vuoden 2010 aikana. Komissio on 17 päivänä syyskuuta 2010 antanut ehdotuksen ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyvien direktiivien uudistamisesta (KOM (2010) 475 lopullinen). Pakettiin kuuluu

muun muassa edellä mainittu kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi, joka sisältää säännökset ratakapasiteetin jakamisesta ja ratamaksusta.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi oikeutta rataverkolle pääsyyn ja rataverkon käyttämiseen palvelusopimusasetuksen vaatimusten mukaiseksi poistamalla uudessa rautatielaissa VR-Yhtymä Oy:n yksinoikeutta kotimaan henkilöliikenteessä koskeva säännös. Muille kuin edellä mainitun liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n välisen yksinoikeussopimuksen kattamille rataosille voisi siten jo tässä vaiheessa tulla muita rautatieyrityksiä harjoittamaan rautateiden henkilöliikennettä.

Suomen rataverkko on erillään muun EU-alueen rataverkosta. Rataverkon raideleveys poikkeaa muun EU-alueen rataverkon raideleveydestä. Tämän vuoksi ja koska Suomen rautatiemarkkinat ovat melko pienet ja liikennevirrat ohuita pääkaupunkiseudun lähiliikennettä lukuun ottamatta, markkinoille ei arvioida tulevan lähivuosina uusia suuria rautatieyrityksiä. Mahdollista kuitenkin on, että lähivuosina tavaraliikenteen harjoittamisen aloittaa muutama uusi rautatieyrittäjä.

VR-Yhtymä Oy:n pääasiallinen asiakas-kunta tavaraliikenteessä muodostuu muutamista isoista raskaan teollisuuden yrityksistä, joiden kanssa yhtiöllä on pitkäaikaiset kuljetussopimukset. Henkilöliikenteessä nykyiset sopimusjärjestelyt takaavat VR-Yhtymä Oy:lle yksinoikeuden Helsingin seudun lähiliikenteessä vuoden 2017 loppuun saakka ja pääosin muulla VR-Yhtymän liikennöimällä rataverkolla vuoden 2019 loppuun saakka. Jos Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenne avattaisiin kilpailulle, se voisi osaltaan lisätä uusien yritysten kiinnostusta Suomen rautatiemarkkinoihin. Kilpailun avaamista Venäjän liikenteessä selvitetään Suomen ja Venäjän välisen yhdysliikennesopimuksen uudistamisen yhteydessä. Tavoitteena on saada uusi yhdysliikennesopimus voimaan lähivuosina.

Rautateiden henkilöliikenteen avaamista kilpailulle on selvitetty liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä, joka jätti ehdotuksensa 18 päivänä toukokuuta 2010. Työryhmän ehdotuksessa on tarkasteltu niitä toiminnallisia edellytyksiä ja muutostarpeita, joita tarvitaan esimerkiksi kaluston saatavuus-

den, huolto- ja varikkopalveluiden, koulutuksen ja liikenteenohjauksen osalta, jotta henkilöliikenteen kilpailu olisi mahdollista järjestää. Uudella rautatielailalla ei olisi välitöntä vaikutusta rautateiden henkilöliikenteen kilpailutilanteeseen.

Yksityisraiteiden haltijoiden tullessa lain voimaantumisen jälkeen rataverkon haltijoiksi ne sopisivat liikennöinnin käytännön järjestelyistä tarvittaessa keskinäisillä sopimuksillaan.

Vaikutukset julkiseen talouteen

Esityksellä on hallinnollisia vaikutuksia, jotka lisäävät erityisesti Liikenteen turvallisuusviraston viranomaistehtäviä ja velvoitteita. Tästä aiheutuu virastolle lisäkustannuksia, joita on arvioitu tarkemmin luvussa 5.2.

5.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksen sisältämät muutokset Liikenteen turvallisuusviraston nykyisiin tehtäviin perustuisivat yhteentoimivuusdirektiivin ja rautatieturvallisuusdirektiivin muutosdirektiivin vaatimuksiin. Viraston uusia tehtäviä olisivat:

- uusien rataverkon haltijoiden turvallisuusluvut;
- kalustoyksikköjä koskevat uudet käyttöönottolupamenettelyt;
- kalustotyyppien tyyppihyväksyntämenettely ja tyyppihyväksyntöjen rekisteröinti;
- kolmannesta maasta saapuvan kaluston käyttöönottoluvat; ja
- vaatimustenmukaisuuden arviointi FITarkastuksessa.

Toistaiseksi ainoastaan Liikennevirastolta valtion rataverkon haltijana ja VR-Yhtymä Oy:ltä on edellytetty turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja Liikennevirastolta turvallisuuslupaa ja VR-Yhtymä Oy:ltä turvallisuustodistusta. Jatkossa arviolta yli 250 yksityisraiteen haltijalta vaadittaisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä turvallisuuslupa. Liikenteen turvallisuusviraston olisi ohjattava yksityisraiteen haltijoita turvallisuusjohtamisjärjestelmän laadinnassa, ylläpidossa ja kehittämisessä ja myönnettävä yksityisraiteen haltijoille

turvallisuusluvut. Turvallisuuslupa myönnettäisiin määräajaksi enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Tästä aiheutuisi virastolle merkittävästi lisää tehtäviä. Turvallisuuslupan myöntämiseen liittyvät viranomaistehtävät työllistäisivät erityisesti lupien haku- ja uusimisprosessin aikana. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että turvallisuuslupien haku voitaisiin porrastaa niin, että kaikki turvallisuuslupaa hakevat rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat eivät hakisi lupaa samanaikaisesti.

Merkittävä lisäkustannus Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuisi myös Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävän kaluston käyttöönottoluvista. Yhdysliikenteessä liikennöi päivittäin noin 1000 tavaraliikenteen vaunua. Esityksen 57 §:ssä tarkoitettu käyttöönottolupajärjestelmä pyrittäisiin järjestämään mahdollisimman joustavasti ja kevyesti niin, että luvat voitaisiin myöntää pääsääntöisesti sähköisesti ilman viranomais-tarkastuksia. Sähköisen tieto- ja lupajärjestelmän kehittämiseen ja käyttöönottoon arvioidaan tarvittavan järjestelmän käyttöönotto-vaiheessa enintään 200 000 euroa. Järjestelmän käyttöönoton jälkeen kustannusten arvioidaan olevan 35 000 euroa vuodessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston tehtävät eivät muuttuisi olennaisesti nykytilanteeseen verrattuna.

5.3 Ympäristövaikutukset

Komissio on omassa vaikutusarviossaan päätenyt siihen, että yhteentoimivuusdirektiivillä ja rautatieturvallisuusdirektiivin muutosdirektiivillä ei ole suoria ympäristövaikutuksia. Rautatieliikenne on jo lähtökohtaisesti ympäristöystävällinen kulkumuoto, eikä uusilla rautatieturvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevat säännöksillä ole suoria vaikutuksia ympäristöön. Rautatieliikenteen merkittävimmät ympäristövaikutukset liittyvät radan rakentamiseen sekä rautatieliikenteen meluhaittoihin. Välillisesti esityksellä voidaan arvioida olevan positiivisia ympäristövaikutuksia, jos sillä kyetään parantamaan rautatieliikenteen asemaa suhteessa muihin liikennemuotoihin sen kilpailukykyä kehittämällä. Lähtökohtaisesti esityksellä ei kuitenkaan ole suoria vaikutuksia ympäristöön.

5.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Rautatieliikenneonnettomuudet ovat tieliikenteeseen verrattuna vähäisiä. Rautatiejärjestelmän turvallisuuden parantaminen on jatkuva prosessi, johon alan viranomaisten ja muiden toimijoiden on sitouduttava. Yhteisen eurooppalaisen sääntelykehityksen tavoitteena on turvallisuuden ylläpitäminen ja kehittäminen.

Yksityisraiteita koskevan sääntelyn yhtenäistämisen ja niiden valvonnan tehostumisen muun muassa turvallisuusjohtamisjärjestelmien ja turvallisuuslupien ja -todistusten kautta arvioidaan lisäävän rautatieturvallisuutta yksityisraiteilla. Nykyinen tilanne yksityisraiteilla on sekava ja sääntely monelta osin puutteellista. Lisäksi lakiehdotuksen muiden rautatieturvallisuutta koskevien uusien säännösten arvioidaan lisäävän edellytyksiä rautatieturvallisuuden kehittämiseksi.

Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja vaikutusten näkökulmasta uusi rautatielaki ei muuttaisi nykytilannetta. Voimassa olevan rautatielain säännös VR-Yhtymä Oy:n yksinoikeudesta kotimaan henkilöliikenteessä ehdotetaan poistettavaksi palvelusopimusasetuksen edellyttämällä tavalla. Toimivaltaiset viranomaiset voisivat kuitenkin jatkossakin tehdä julkisen palveluiden velvoitteiden täyttämiseksi sopimuksen yhden palvelun tarjoajan kanssa ilman kilpailuttamisvelvoitetta.

6 Asian valmistelu

6.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Asiaa on valmisteltu vuoden 2009 alusta lähtien yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston kanssa. Vuoden 2009 lopulla yhteistyötä on laajennettu siten, että myös VR-Yhtymä Oy on osallistunut lain valmisteluun. Myös yksityisraiteiden haltijoita ja alan muita toimijoita on kuultu esitystä valmisteltaessa.

6.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Liikenne- ja viestintäministeriölle annettiin luonnoksesta hallituksen esitykseksi rautatielaiksi 16 kirjallista lausuntoa keväällä 2010. Lausunnoissa kiinnitettiin erityisesti huomiota lain soveltamisalan laajentamiseen koskemaan yksityisraiteiden haltijoita, Venäjän yhdysliikenteessä käytettävän kaluston käyttöönottolupamenettelyyn sekä vaikutusarviointiin. Lausunnonantajat kiinnittivät huomiota muun muassa uusien menettelyiden ja lupaprosessien vaatimiin lisäresurssitarpeisiin. Useat lausunnonantajat edellyttivät riittävän pitkää siirtymäaikaa Venäjän yhdysliikenteen kaluston käyttöönottolupamenettelyyn sekä yksityisraiteiden haltijoita koskeviin velvoitteisiin.

Oikeusministeriön lausunnossa kiinnitettiin huomiota muun muassa valtuutusäännösten yhdenmukaistamiseen, tarkastusvaltuuksiin, oikaisua ja muutoksenhakua koskeviin säännöksiin sekä rangaistussäännöksiin. Oikeusministeriö ja Onnettomuustutkintakeskus kiinnittivät huomiota myös esityksen luvun 15 valvontaa, varautumista ja onnettomuustutkintaa koskeviin säännöksiin ja niihin liittyviin valmisteilla olevan uuden turvallisuustutkintalain säännöksiin.

Esitykseen on tehty lausuntojen pohjalta useita täsmennyksiä. Keskeisiltä osiltaan esityksen linjaukset ovat kuitenkin pysyneet ennallaan, koska ne johtuvat unionilainsäädännön velvoitteista.

7 Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnassa on samanaikaisesti tämän esityksen kanssa vireillä hallituksen esitys turvallisuustutkintalaiksi (HE 204/2010 vp), joka sisältää tähän esitykseen liittyviä rautatieonnettomuuksien tutkintaa ja rautatieonnettomuuksista ilmoittamista koskevia säännöksiä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1.1 Rautatielaki

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Lain tarkoitus ja soveltamisala. Lain tarkoitusta ja soveltamisalaa koskevan pykälän 1 momentti vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 1 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lain tarkoituksena olisi edistää rautatieliikennettä, rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Momenttia muutettaisiin vastaamaan nykyistä kattavammin unionilainsäädännön vaatimuksia niin, että lain tavoitteeksi asetettaisiin luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset rautatiemarkkinoiden toiminnalle. Euroopan unionissa on 2000-luvun aikana avattu rautatieliikennemarkkinoita asteittain kilpailulle. Tämä otettaisiin huomioon aikaisempaa selvemmin jo lain tavoitteessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain soveltamisalasta, jota laajennettaisiin vastaamaan nykyistä selkeämmin lailla täytäntöön pantavien direktiivien soveltamisalaa. Voimassa olevaa rautatielakia sovelletaan yksityisraiteisiin eräiltä osin. Lain 1 §:n 2 momentin mukaan lakia sovelletaan yksityisraiteita koskevaan määräyksenantovaltaan, rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupaan, kalustoyksiköiden rekisteröintiin, yksityisraiteiden turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvontaan ja oikeuteen käyttää yksityisraiteita.

Uuden lain soveltamisala kattaisi lähtökohdaisesti koko Suomen rautatiejärjestelmän, liikennöinnin rataverkolla sekä rataverkolla käytettävät kalustoyksiköt. Lain 4 luvun säännöksiä sovellettaisiin kuitenkin ainoastaan Liikenneviraston hallinnoiman valtion rataverkon käyttöön ja ratakapasiteetin jakamiseen. Yksityisraiteiden haltijoilla ei tässä vaiheessa ole edellytyksiä eikä tarvetta ratakapasiteetin jakamiseen kapasiteetti- ja rata-

maksudirektiivin edellyttämällä tavalla. Yksityisraiteen haltijat ovat nykyisin sopineet liikennöinnistä yksityisraiteilla liikennöintiä harjoittavan VR-Yhtymä Oy:n kanssa. Useat yksityisraiteet ovat melko lyhyitä ja liikennöinti niillä voi olla melko vähäistä, minkä vuoksi rautatielaissa säädettyyn ratakapasiteetin jakamiseen ja siihen liittyviin hallinnollisiin menettelyihin ei ole katsottu olevan tarvetta yksityisraiteilla tässä vaiheessa. Luvun säännöksistä myös puitesopimusta, rataverkon käyttösopimusta, suorituskannustinjärjestelmää sekä verkkoselostusta koskevia säännöksiä sovellettaisiin tässä vaiheessa ainoastaan valtion rataverkkoon ja sillä tapahtuvaan liikennöintiin.

Samoin lain 5 luvussa tarkoitettuja palveluja ja ratamaksua koskevia säännöksiä sovellettaisiin ainoastaan Liikenneviraston hallinnoimalla valtion rataverkolla tarjottaviin palveluihin ja valtion rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä perittävään ratamaksuun. Rautatielaissa voitaisiin kuitenkin säätää erikseen muuta. Lain 39 §:ään otettaisiin säännös, jonka mukaan yksityisraiteen haltijan olisi ilmoitettava maksusta ja sen perusteista etukäteen liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos se aikoo periä verkkonsa käytöstä maksun. Yksityisraiteen haltija voisi siten periä käyttömaksua yksityisraiteen käytöstä laissa säädettyin perustein, mutta velvollisuutta maksun perimiseen ei tässä vaiheessa asetettaisi. Tarkoitus on, että liikenne- ja viestintäministeriön johdolla selvitetään erikseen ratakapasiteetin jakamista yksityisraiteilla ja maksun perimistä yksityisraiteiden käytöstä.

Esityksen 36 §:ssä tarkoitettuja liikenteenohjauspalveluja koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös yksityisraiteilla tapahtuvan liikennöinnin liikenteenohjaukseen.

Pykälän 3 momentin 1 kohdan mukaan soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin metro- ja raitiovaunuliikenne sekä muut kevyen raiteliikenteen järjestelmät, joilla tarkoitettaisiin esimerkiksi pikaraitiotieliikennejärjes-

telmää. Momentin 2 kohdan mukaan soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erilliset ja ainoastaan paikalliseen henkilöliikenteeseen tarkoitettut raiteet sekä niillä liikennöivät rautatieliikenteen harjoittajat. Toiminnallisesti erillisillä raiteilla tarkoitettaisiin raiteita, jotka ovat joko siten rataverkosta fyysisesti erillään, ettei niiltä voida liikennöidä rataverkolle tai ne ovat rataverkkoon fyysisesti liitettyjä raiteita, joilta ei kuitenkaan liikennöidä rataverkolle ja joille ei myöskään liikennöidä rataverkolta. Koska nämä raiteet jäisivät lain soveltamisalan ulkopuolelle, niiltä ei myöskään saisi liikennöidä valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle taikka niille liikennöidä valtion rataverkolta tai toiselta yksityisraiteelta.

Lisäksi soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin momentin 3 kohdan mukaan sellaiset raiteet ja yksinomaan niillä raiteilla käytettävät kalustoyksiköt, joita raiteen haltija tai kaluston haltija käyttää yksinomaan omassa tavaraliikenteessään. Yksityisraiteet, joilla liikennöi jokin muu toimija kuin raiteen haltija tai joilta liikennöidään valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle tai joille liikennöidään valtion rataverkolta tai toiselta yksityisraiteelta, kuuluisivat lain soveltamisalaan. Vastaavasti sellaiset yksityisraiteilla käytettävät kalustoyksiköt, joita käytetään myös yksityisraiteen haltijan hallinnoiman yksityisraiteen ulkopuolella, kuuluisivat lain soveltamisalaan.

Momentin 4 kohdan mukaan sellaiset raiteet ja kalustoyksiköt, jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen tai historialliseen käyttöön taikka matkailukäyttöön jätettäisiin soveltamisalan ulkopuolelle. Niiltä osin kuin museoliikennettä harjoitettaisiin rataverkolla, museoliikennettä ja siinä käytettävää museokalustoa koskisivat lain säännökset sekä erityisesti turvallisuusvaatimukset. Niissä tilanteissa museoliikenteessä kuljetettaisiin matkustajia rataverkolla muun junaliikenteen sessa, mistä aiheutuvat turvallisuusriskit olisi otettava sääntelyssä ja turvallisuusvalvonnassa huomioon. Museoliikenteessä olisi noudatettava nykykäytännön mukaisesti myös kansallisia turvallisuusmääräyksiä ja teknisiä määräyksiä. Vaatimuksissa ja määräyksissä

otettaisiin jatkossakin tarvittavin osin huomioon museoliikenteen erityispiirteet.

Yhteentoimivuusvaatimuksia sovelletaan jo nykyisin TEN-verkkoon kuuluvalla rataverkolla. Tämän vuoksi kaikki sellaiset yksityisraiteet, jotka on liitetty osaksi TEN-verkkoa, kuuluvat jo tällä hetkellä yhteentoimivuusvaatimusten soveltamisalan piiriin. Tällaisia raiteita ovat esimerkiksi keskeisiin satamiin kuuluvat raiteet. Jatkossa myös ne muut yksityisraiteet, joilta on liikennöintiyhteys valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle, kuuluisivat uusien yhteentoimivuusvaatimusten soveltamisalan piiriin sen jälkeen, kun niiden soveltamisalaa olisi laajennettu. Liikennöintiyhteydellä tarkoitettaisiin sellaista fyysistä raideyhteyttä, jota käyttämällä yksityisraiteelta voi liikennöidä rataverkolle eli joko valtion rataverkolle tai toiselle lain soveltamisalan piiriin kuuluvalla yksityisraiteelle tai toisin päin. Myös lain soveltamisalaan kuuluviin kalustoyksiköihin sovellettaisiin yhteentoimivuusvaatimuksia.

Lain turvallisuutta koskevat vaatimukset koskisivat lain soveltamisalan piiriin kuuluvia yksityisraiteiden haltijoita heti lain voimaantulon ja siirtymäajan jälkeen. Lain soveltamisalan piiriin kuuluvien yksityisraiteiden haltijat olisivat rautatielaissa tarkoitettuja rataverkon haltijoita. Sen vuoksi niillä olisi jatkossa oltava 16 §:ssä tarkoitettu turvallisuuslupa toimintansa harjoittamista varten. Vastaavasti niiltä yksityisraiteen haltijoilta, jotka liikennöivät valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle taikka liikennöivät vain omalla yksityisraiteella, jolla niiden lisäksi liikennöi muitakin rautatieliikenteen harjoittajia, vaadittaisiin 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus. Käyttöönottolupaa yksityisraiteilta ja niillä liikennöiviltä kalustoyksiköiltä vaaditaan jo voimassa olevan rautatielain nojalla lupaa edellytettävien vaatimusten täyttyessä. Yksityisraiteet kuuluvat jo nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan piiriin.

Momentin 3 ja 4 kohdassa lain soveltamisalan ulkopuolelle rajatuista raiteista ja kalustoyksiköistä voitaisiin kohtien mukaan rautatielaissa säätää toisin. Tämän nojalla valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuja raiteita ja niillä käytettäviä kalustoyksiköitä kos-

keviä teknisiä määräyksiä. Lisäksi laissa säädettäisiin, että ne kuuluisivat Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan piiriin.

2 §. Määritelmät. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 2 §:ää, mutta määritelmiä on täsmennetty erityisesti yhteentoimivuusdirektiivin ja rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivin määritelmien mukaisiksi.

Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin *rautatieyrittäjä*, jolla tarkoitettaisiin julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista. Rautatieyritykseltä edellytettäisiin Suomessa tai jossakin muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa (jäljempänä *ETA-alueeseen kuuluvassa valtiossa*) myönnettyä toimilupaa, jonka nojalla yrityksen tulisi harjoittaa päätoimenaan rautateiden henkilö- ja/tai tavaraliikennettä. Myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset olisivat rautatieyrityksiä. Sitä vastoin ainoastaan vaunukalustoa hallinnoivat tai tarjoavat yritykset eivät olisi rautatieyrityksiä. Radan kunnossapitoon liittyvää liikennettä harjoittavat yritykset ja museoliikennettä harjoittavat yritykset eivät olisi rautatieyrityksiä, eikä niiltä siten edellytettäisiin toimilupaa. Muuten museoliikenteen harjoittajiin ja radan kunnossapitoon liittyvää liikennettä harjoittaviin yrityksiin kohdistuisivat lähtökohtaisesti samat velvoitteet kuin rautatieyrityksiin.

Pykälän 2 kohdassa määriteltäisiin *rataverkko*, jolla tarkoitettaisiin Liikenneviraston hallinnassa olevaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalaan kuuluvia yksityisraiteita. Yksityisraiteen haltija voisi olla yksityisoikeudellisen yhtiön tai muun yhteisön lisäksi esimerkiksi kunta tai valtion virasto tai muu valtion organisaatioon kuuluva yhteisö. Kunnat ovat muun muassa keskeisiä satamaraitteiden haltijoita. Rataverkkoon kuuluisivat raiteiden lisäksi rautatieliikennepaikat, terminaalit, sillat, tunnelit, vaihteet ja muut tekniset rakenteet, asemien perusrakenteet sekä turva- ja suojalaitteet ja muut kiinteät laitteet.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin *rataverkon haltija*, jolla tarkoitettaisiin Liikennevi-

rastoa valtion rataverkkoa hallinnoivana viranomaisena ja yksityisraiteen haltijaa silloin, kun sen hallinnoimat raiteet kuuluisivat lain soveltamisalan piiriin. Rataverkon haltija olisi vastuussa rautateiden infrastruktuurin tai sen osan rakentamisesta ja kunnossapidosta, mihin kuuluisi myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmän hallinnointi. Liikennevirastoa rataverkon haltijana koskisivat voimassa olevaa rautatielakia vastaavasti lain 3 luvun säännökset rataverkon hallinnoinnista, 4 luvun säännökset valtion rataverkon käytöstä ja ratakapasiteetin jakamisesta, 5 luvun säännökset rataverkon haltijan rautatieliikenteen harjoittajalle tarjoamista palveluista sekä luvun 6 turvallisuutta ja luvun 7 yhteentoimivuutta koskevat säännökset. Samat säännökset koskisivat myös yksityisraiteiden haltijoita rataverkon haltijoina lukuun ottamatta 4 luvun ja 5 luvun säännöksiä, jollei 5 luvun säännöksistä olisi erikseen toisin säädetty.

Rautatieliikenteen harjoittamisella tarkoitettaisiin 4 kohdan mukaan rautatieyrityksen, radan kunnossapitoa harjoittavan yrityksen, museoliikenteen harjoittajan tai muun kuin päätoimenaan liikennöintiä harjoittavan yrityksen liikennöintiä valtion rataverkolla. Myös muulla lain soveltamisalaan kuuluvalla rataverkolla harjoitettava liikennöinti olisi kohdassa tarkoitettua rautatieliikenteen harjoittamista. Rautatieliikenteen harjoittajalla tarkoitettaisiin rautatieyritystä, museoliikenteen harjoittajaa, radan kunnossapitoa harjoittavaa yritystä sekä lain soveltamisalaan kuuluvilla yksityisraiteilla liikennöiviä yrityksiä ja yhteisöjä mukaan lukien tilanteet, joissa rataverkon haltija itse liikennöi. Rautatieliikenteen harjoittaja olisi siten käsitteenä laajempi kuin rautatieyrittäjä. Unionilainsäädännön vaatimukset koskevat eräiltä osin ainoastaan rautatieyritystä, mutta eivät muita rautatieliikenteen harjoittajia. Esimerkiksi toimilupadirektiivissä tarkoitettu toimilupa vaaditaan ainoastaan rautatieyrityksiltä, mutta ei muilta rautatieliikenteen harjoittajilta.

Pykälän 5 kohdan mukaan *museoliikenteellä* tarkoitettaisiin museokalustolla harjoitettavaa liikennettä rataverkolla. Museoliikenteen määritelmä vastaisi voimassa olevan rautatielain määritelmää. Liikenteen turvallisuusviraston museoliikennettä koskevassa

määräyksessä museokalusto on määritelty kansalliseen kalustorekisteriin museokalustoksi rekisteröidyksi kalustoksi. Museoliikenteenä kuitenkin voitaisiin pitää vain laajuudeltaan vähäistä liikennettä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa. Museoliikenne ei olisi siten tavanomaista joukkoliikennettä eikä museoliikenteen puitteissa harjoitettaisi kaupallista tavaraliikennettä. Kesäaikana tai muuten rajattuna ajankohtana liikenne voisi olla säännöllistä. Museokalustolla harjoitettua säännöllistä liikennettä harjoitettaisiin pääsääntöisesti vähäliikenteisillä rataosilla tai raiteistolla, jolla ei ole säännöllistä henkilöliikennettä. Museokaluston olisi vastattava oman aikakautensa asua tai toiminnallista tilaa rakenteen, merkintöjen ja varustuksen osalta, lukuun ottamatta hätäpoistumisteitä ja turvavarusteita. Museokaluston katsastusvaatimuksesta ehdotetaan luovuttavaksi esityksessä, koska katsastusvaatimus olisi ristiriidassa rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivin kunnossapidosta vastaavan yksikön tehtäviä ja vastuuta koskevien säännösten kanssa. Museokalustolle tulisi jatkossa olla määritelty 58 §:ssä tarkoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö.

Pykälän 6 kohdassa määritellyllä *radan kunnossapitoa harjoittavalla yrityksellä* tarkoitettaisiin yrityksiä, jotka tekevät rataverkolla radan rakenus- ja kunnossapitotöitä ja harjoittavat siihen liittyvää liikennettä. Siltä vaadittaisiin turvallisuustodistus ja vastuuvakuutus. Radan kunnossapitoon liittyvää liikennöintiä harjoittava yritys rinnastettaisiin turvallisuustodistusta hakiessaan tavaraliikennettä harjoittavaan rautatieyhteykseen.

Pykälän 7 kohdassa tarkoitettulla *liikennöinnillä* tarkoitettaisiin junaliikennettä ja vaihtotyötä. Junaliikenne ja vaihtotyö on määritelty tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston rautatiejärjestelmän liikennöinnistä ja ratatyöstä antamassa määräyksessä (RVI/1092/412/2009). Junaliikenteellä tarkoitetaan määräyksen mukaan junayksiköiden liikkumista junaliikenteestä annettujen määräysten mukaan ja vaihtotyöllä liikkumista vaihtotyöstä annettujen määräysten mukaan. Vaihtotyö on käytännössä ratapihalla tai rautatielinjalla suoritettavaa junaliikenteestä erillään tapahtuvaa vaunujen siirtelyä

ja järjestelyä, joko pelkästään veturin tai myös painovoiman avulla.

Ratakapasiteetilla tarkoitettaisiin 8 kohdan mukaan rataverkon ominaisuuksista johtuvaa aikaan sidottua rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä. Ratakapasiteettiin vaikuttaisivat rataverkon erilaiset ominaisuudet, kuten raiteiden määrä ja turvalaitteiden sallima liikenteen välityskyky sekä radanpidon työt.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin *ratakapasiteetin hakija*, jolla tarkoitettaisiin rautatieyhteyttä, museoliikenteen harjoittajaa ja radan kunnossapitoa harjoittavaa yritystä sekä muuta rautatieliikenteen harjoittajaa. Museoliikenteen harjoittavat hakevat nykyisin aina kiireellistä ratakapasiteettia. Radan kunnossapitoa harjoittavat yritykset eivät olisi ratakapasiteetin hakijoita silloin, kun ne liikennöivät suljetulla rataosalla. Ne voivat liikennöidä silloin valtion rataverkolla ainoastaan Liikenneviraston liikenteenohjauksen luvalla.

Pykälän 10 kohdan mukaan *yksityisraiteella* tarkoitettaisiin muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnassa olevaa lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa raidetta. Yksityisraiteelta tulisi olla fyysinen liityntä Liikenneviraston hallinnoimaan valtion rataverkkoon tai toiselle yksityisraiteelle, jotta se voisi kuulua lain soveltamisalan piiriin. Valtion rataverkosta toiminnallisesti erilliset raiteet eivät kuuluisi lain eivätkä turvallisuus- ja yhteentoimivuusvaatimusten soveltamisalan piiriin. Toiminnallisesti erillisiä yksityisraiteita olisivat sellaiset raiteet, joilta ei ole keskinäistä yhteyttä tai yhteyttä valtion rataverkkoon eikä niiden välillä tai niiden ja valtion rataverkon välillä ole liikennöintiä. Lain soveltamisalan piiriin yksityisraiteet kuitenkin kuuluisivat, jos niiden välillä tai niiden ja valtion rataverkon välillä olisi liikennöintiä. Yksityinen ei tässä viittaisi raiteen haltijana olevan tahon yksityisoikeudelliseen luonteeseen, vaan yksityisraide voisi olla yksityisoikeudellisen tai julkisoikeudellisen yhteisön hallinnassa. Esimerkiksi kunta voisi olla yksityisraiteen haltija.

Rautatiejärjestelmä käsittäisi kohdan 11 mukaan rataverkon raiteineen ja ratapihoinneen, niillä käytettävät kalustoyksiköt, rakenteelliset ja toiminnalliset osajärjestelmät sekä koko järjestelmän hallinnoinnin ja käytön

mukaan lukien henkilöstön. Rautatiejärjestelmään eivät kuitenkaan kuuluisi sellaiset radat ja raiteistot, jotka ovat toiminnallisesti erillään muusta rautatiejärjestelmästä ja näillä raiteilla liikennöivät kalustoyksiköt.

Pykälän 12 kohdassa määriteltäisiin *Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä*, jolla tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin liitteen I 1 kohdassa tarkoitettuja tavanomaisia ja 2 kohdassa tarkoitettuja suurten nopeuksien Euroopan laajuisia rautatiejärjestelmiä. Suomen rautatiejärjestelmä on tällä hetkellä kokonaisuudessaan tavanomainen rautatiejärjestelmä.

Pykälän 13 kohdassa määritellyllä *yhteentoimivuudella* tarkoitettaisiin rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin sellaisella suoritusastolla, joka näiltä radoilta vaaditaan. Soveltuvuus saavutettaisiin noudattamalla olennaisia vaatimuksia siten, että kaikki lakisääteiset, tekniset ja toiminnalliset edellytykset täyttyvät. Yhteentoimivuudella pyritään kehittämään ja parantamaan Euroopan laajuisia rautatiejärjestelmää ja siten edistämään rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä ja houkuttelevuutta.

Pykälän 14 kohdassa määritellyillä *olennaisilla vaatimuksilla* tarkoitettaisiin niitä yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitännöiden on täytettävä. Olennaisen vaatimusten yleisiä vaatimuksia ovat turvallisuus, luotettavuus ja käyttökunto, terveys, ympäristönsuojelu ja tekninen yhteensopivuus. Yleisiin olennaisiin vaatimuksiin kuuluvat myös kutakin osajärjestelmää koskevat erityiset vaatimukset. Infrastruktuuri -osajärjestelmää koskeva erityisvaatimus on turvallisuus. Energia-osajärjestelmän erityisvaatimuksia ovat turvallisuus, ympäristönsuojelu ja tekninen yhteensopivuus. Ohjaus, hallinta ja merkinanto -osajärjestelmän erityisvaatimuksia ovat turvallisuus ja tekninen yhteensopivuus. Liikkuva kalusto-osajärjestelmän erityisvaatimuksia ovat turvallisuus, luotettavuus ja käyttökunto, tekninen yhteensopivuus ja valvonta. Käyttötoiminta ja liikenteen hallinta-osajärjestelmän erityisvaatimuksia ovat turvallisuus, luotettavuus ja käyttökunto ja tekninen yhteensopi-

vuus. Henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellutukset-osajärjestelmän erityisvaatimuksia ovat tekninen yhteensopivuus, luotettavuus, käyttökunto sekä terveys ja turvallisuus.

Pykälän 15 kohdassa määritellyllä *osajärjestelmällä* tarkoitettaisiin Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän jakamista rakenteellisiin tai toiminnallisiin perustein yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II esitetyllä tavalla. Rakenteellisia osajärjestelmiä ovat infrastruktuuri, energia, ohjaus, hallinta ja merkinanto ja liikkuva kalusto. Toiminnallisia osajärjestelmiä ovat käyttötoiminta ja liikenteen hallinta, kunnossapito sekä henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset.

Pykälän 16 kohdassa määritellyillä *yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* tarkoitettaisiin kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan olennaisen vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus. Kutakin osajärjestelmää varten laadittaisiin vähintään yksi tekninen eritelmä, joka voisi kattaa useita osajärjestelmiä. Yhteentoimivuuden tekniset eritelmät valmistellaan Euroopan rautatieviraston alaisissa työryhmissä ja ne annetaan komission päätöksinä tai asetuksina.

Pykälän 17 kohdassa määritellyillä *yhteentoimivuuden osatekijällä* tarkoitettaisiin sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitettun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rataverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Kussakin teknisessä eritelmässä määritellään yhteentoimivuuden osatekijät ja liitännät, jotka ovat välttämättömiä Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi. Esimerkiksi liikkuva kalusto -osajärjestelmän osatekijöitä ovat esimerkiksi rakenteet, junien ohjaus- ja valvontajärjestelmä ja mekaaniset osat, kuten puskimet ja vetolaitteet. Muita liikkuvan kaluston osatekijöitä ovat vaunun ja radan vuorovaikutukseen liittyvät tekijät, kuten telit ja pyörästöt.

Pykälän 18 kohdassa määritellyillä *kalustoyksiköllä* tarkoitettaisiin vetureita ja muita polttomoottorilla tai sähkömoottorilla varustettuja vetoyksiköitä, polttomoottorilla tai

sähkömoottorilla varustettuja moottorijunia, henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen vaunuja sekä radan rakentamiseen ja kunnossapitoon käytettäviä raidekulkuneuvoja. Kalustoyksikkö koostuisi yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä taikka tällaisen osajärjestelmän osasta.

Pykälän 19 kohdassa määritellyllä *kalustoyksikön haltijalla* tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka olisi kalustoyksikön omistajana tai käyttöoikeuden haltijana käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä. Kalustoyksikön haltijan pitäisi myös olla rekisteröity kalustoyksikön haltijana 68 §:ssä tarkoitettuun kalustorekisteriin.

Pykälän 20 kohdassa määritellyllä *sarjalla* tarkoitettaisiin tietyn suunnittelutyyppin mukaisten, keskenään samanlaisten kalustoyksikköjen joukkoa.

Pykälän 21 kohdassa määritellyllä *kalustoyksikkötyypillä* tarkoitettaisiin sellaista kalustoyksikön tyyppiä, joka sisältää komission päätöksen 93/465/ETY olevassa moduulissa B tarkoitettun yhtenäisen tyyppitarkastustodistuksen kattamat kalustoyksikön suunnittelua koskevat perusominaisuudet.

Pykälän 22 kohdassa määritellyllä *erityistapauksella* tarkoitettaisiin rautatiejärjestelmän osaa, jota varten yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin on sisällytetty joko tilapäisiä tai pysyviä erityismääräyksiä maantieteellisten tai topografisten esteiden takia tai koska kaupunkiympäristö tai yhdenmukaisuus olemassa olevan järjestelmän kanssa asettaa rajoituksia. Tähän voisivat sisältyä erityisesti muusta yhteisön verkosta erillään olevat radat ja verkot, kuormauttuma, raideleveys tai raideväli sekä ainoastaan paikalliseen, alueelliseen tai historiallisessa tarkoituksessa tapahtuvaan käyttöön tarkoitettut kalustoyksiköt, jotka ovat peräisin kolmannesta maasta tai joiden määränpäänä on kolmas maa.

Pykälän 23 ja 24 kohdissa määriteltäisiin *parantaminen ja uudistaminen*. Parantamisella tarkoitettaisiin osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritustasoa. Uudistamisella tarkoitettaisiin osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittä-

viä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritustasoa.

Pykälän 25 kohdassa määriteltäisiin *käyttöönotto*, jolla tarkoitettaisiin kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saatetaan suunniteltuun toimintakuntoon. Käyttöönotossa olisi noudatettava tämän lain 8 ja 9 luvun säännöksiä ja siinä tarkitettaisiin sekä osajärjestelmän tekninen sopivuus että osajärjestelmän olemassa olevaan järjestelmään yhdistämisen turvallisuus.

Pykälän 26 kohdassa määritellyllä *kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä* tarkoitettaisiin kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö, joka on rekisteröity sellaiseksi 68 §:ssä tarkoitettuun kalustorekisteriin. Kunnossapidosta vastaava yksikkö voisi olla esimerkiksi rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai kalustoyksikön haltija.

Pykälän 27 kohdassa määritellyllä *hankintayksiköllä* tarkoitettaisiin julkista tai yksityistä toimijaa, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun ja/tai rakentamisen ja/tai parantamisen ja/tai uudistamisen. Hankintayksikkö voisi olla esimerkiksi rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai kalustoyksikön haltija, joka vastaa hankkeen käyttöönotosta.

Yhteiset turvallisuusindikaattorit määriteltäisiin 28 kohdassa. Yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla tarkoitettaisiin niitä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja yleisen kehittymisen seuraamiseksi kerättäviä tietoja, jotka luetellaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyrittäjien toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuuriin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annetun direktiivin (jäljempänä *rautatieturvallisuusdirektiivi*) liitteessä I. Yhteisten turvallisuusindikaattoreiden avulla pyritään yhdenmukaistamaan EU:n jäsenvaltioiden rautatieturvallisuuteen liittyviä määritelmiä ja laskentaa.

Yhteisten turvallisuusindikaattoreiden avulla arvioidaan, onko rautatiejärjestelmä yleisten turvallisuustavoitteiden mukainen. Yhteisiä turvallisuusindikaattoreita ovat onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit, vaaralli-

siin aineisiin liittyvät indikaattorit, riskiteki-
jöihin liittyvät indikaattorit, itsemurhiin liit-
tyvät indikaattorit, onnettomuuksien talou-
dellisten vaikutusten laskemiseen liittyvät in-
dikaattorit, infrastruktuurin tekniseen turval-
lisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indi-
kaattorit ja turvallisuuden hallinnointiin liit-
tyvät indikaattorit. Jäsenvaltioiden velvolli-
suutena on kerätä tietoja yhteisistä turvalli-
suusindikaattoreista rataverkon haltijoiden ja
rautatieliikenteen harjoittajien turvallisuus-
kertomusten perusteella.

Yhteiset turvallisuustavoitteet määriteltäi-
siin 29 kohdassa. Yhteisillä turvallisuusta-
voitteilla tarkoitettaisiin rautatiejärjestelmän
ja sen eri osien vähimmäisturvallisuustasoa.
Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän vä-
himmäisturvallisuustasolla tarkoitettaisiin
hyväksyttävää riskitasoa siten kuin sitä kos-
kevat perusteet on määritelty rautatieturvalli-
suusdirektiivin 7 artiklassa.

Yhteisillä turvallisuusmenetelmillä tarkoi-
tettaisiin 30 kohdan mukaan rautatieturvalli-
suusdirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja tur-
vallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden
saavuttamisen ja muiden turvallisuusvaati-
musten noudattamisen arviointia kuvaamaan
kehitettyjä menetelmiä. Yhteiset turvalli-
suusmenetelmät liittyvät unionin tasolla tar-
peeseen päästä yhteiseen lähestymistapaan
turvallisuuden, turvallisuustavoitteiden ja –
vaatimusten arvioinnissa. Yhteisiin turvalli-
suusmenetelmiin kuuluu muun muassa riski-
en arviointimenetelmiä sekä Euroopan laajui-
sen rautatiejärjestelmän osajärjestelmien käy-
tön ja ylläpidon vaatimusten mukaisuuden
arviointia. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä
on otettu asteittain käyttöön ja uusien mene-
telmien valmistelu jatkuu Euroopan rautatie-
viraston johdolla.

Ilmoitetulla laitoksella tarkoitettaisiin 31
kohdan mukaan toimielintä, joka tekee osa-
järjestelmien EY-tarkastuksia tai yhteentoi-
mivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukai-
suuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointe-
ja. Suomessa ei ole tällä hetkellä kansallista
ilmoitettua laitosta. EU:n muiden jäsenvalti-
oiden nimeämiä ilmoitettuja laitoksia voi-
daan käyttää Suomessakin EY-tarkastuksiin
sekä vaatimuksenmukaisuuden tai käyttöön-
soveltuvuuden arviointiin.

2 luku **Rautatieliikenteen harjoitta- minen**

3 §. *Rautatieliikenteen harjoittamisen edel-
lytykset.* Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin
voimassa olevan lain 12 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin kootus-
ti kaikista niistä edellytyksistä, jotka rauta-
tieyrityksen olisi täytettävä, jotta se voisi har-
joittaa rautatieliikennettä. Rautatieyrityksellä
pitäisi ensinnäkin olla Liikenteen turvalli-
suusviraston myöntämä turvallisuustodistus,
joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla lii-
kennöintiä aiotaan harjoittaa. Momentin 2
alakohdan mukaan rautatieyrityksellä olisi
oltava liikenne- ja viestintäministeriön hy-
väksymä toimilupa. Myös jossakin toisessa
ETA-alueeseen kuuluvassa valtiossa myön-
netty turvallisuustodistuksen A-osa ja toimi-
lupa ovat voimassa Suomessa. Turvallisuus-
todistuksen B-osan tulisi sen sijaan aina olla
Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä.
Momentin 3 alakohdassa edellytettäisiin, että
rautatieyritykselle on myönnetty aiottua lii-
kennettä varten tarvittava ratakapasiteetti.
Momentin 4 alakohdassa vaadittaisiin, että
rautatieyritys on tehnyt Liikenneviraston
kanssa 30 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyt-
tösopimuksen. Momentin 5 alakohdassa vaa-
dittaisiin lisäksi, että lain tai sen nojalla sää-
detty tai määrätty rautatieliikenteen harjoit-
tamisen edellytykset täyttyvät muutoin. Täl-
laisia edellytyksiä voisivat olla esimerkiksi
ne ehdot, joita ministeriö voisi 13 §:n 1 no-
jalla asettaa rautatieyritykselle myönnettä-
vässä toimiluvassa.

Pykälän 2 momentin mukaan myös museo-
liikenteen harjoittajien olisi täytettävä 1 mo-
mentissa säädetyt edellytykset rautatieliiken-
teen harjoittamiseksi. Niiltä ei kuitenkaan
vaadittaisi toimilupaa. Radan kunnossapitoa
harjoittavalta yritykseltä edellytettäisiin rata-
verkolla liikennöintiä varten turvallisuusto-
distus. Sen ei kuitenkaan tarvitsisi tehdä ra-
taverkon käytöstä rataverkon haltijan kanssa
käyttösopimusta. Myös lain soveltamisalan
piiriin kuuluvalla yksityisraiteella liiken-
nöivältä yritykseltä tai yhteisöltä edellytettäi-
siin rataverkolla liikennöintiä varten turvalli-
suustodistusta.

Kaikilta rautatieliikenteen harjoittajilta
vaadittaisiin 3 momentin mukaan aina vas-

tuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely, jolla voitaisiin turvata rautatieliikenteen harjoittamisesta mahdollisesti aiheutuvat vahingot. Rautatieyritykseltä vastuuvakuutus vaadittaisiin aina toimiluvan myöntämisen edellytyksenä. Muiden rautatieliikenteen harjoittajien vastuuvakuutuksen Liikenteen turvallisuusvirasto tarkistaisi turvallisuustodistuksen myöntämisen yhteydessä.

4 §. Turvallisuustodistus. Rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistusta koskevat säännökset vastaisivat voimassa olevan rautatielain 31 §:ää. Pykälän mukaan rautatieliikenteen harjoittajilta vaadittaisiin turvallisuustodistus, joka koostuu A- ja B-osasta. Radan kunnossapitoa harjoittavalta yritykseltä ei kuitenkaan vaadittaisi turvallisuustodistusta, jos kunnossapitoon ei liity liikennöintiä rataverkolla. Sen sijaan turvallisuustodistuksen hakemiseen velvolliseksi rautatieliikenteen harjoittajaksi katsottaisiin myös rataverkon haltija, joka liikennöi myös muulla kuin hallinnassaan olevalla rataverkolla tai, joka liikennöi vain hallinnassaan olevalla rataverkolla, jolla liikennöi myös muita rautatieliikenteen harjoittajia.

5 §. Turvallisuustodistuksen hakeminen. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan, jonka tarkoituksena on harjoittaa rautatieliikennettä Suomessa, olisi haettava turvallisuustodistuksen A- ja B-osaa Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakijan, jolla on muussa ETA-alueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty voimassa oleva turvallisuustodistuksen A-osa, olisi saatava turvallisuustodistuksen B-osa Liikenteen turvallisuusvirastolta ennen kuin se voi aloittaa rautatieliikenteen harjoittamisen Suomessa. Vastaavasti Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän turvallisuustodistuksen A-osan haltijan tulisi hakea turvallisuustodistuksen B-osaa sen ETA-alueeseen kuuluvan valtion turvallisuusviranomaiselta, jonka alueella se aikoo aloittaa rautatieliikenteen harjoittamisen.

Pykälän 2 momentin mukaan hakijan olisi ilmoitettava turvallisuustodistusta koskevassa hakemuksessaan, koskeeko hakemus henkilö- vai tavaraliikennettä vai molempia tai vaihtotyötä. Radan kunnossapitoon liittyvä liikenne katsottaisiin tavaraliikenteeksi. Hakijan olisi liitettävä hakemukseen selvitykset

turvallisuustodistuksen edellytysten täyttymisestä ja yksilöitävä, koskeeko hakemus koko rataverkkoa vai sen osaa. Hakijan olisi Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä toimitettava viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa viraston lisäselvityspyynnön tiedoksisaannista asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot.

Turvallisuustodistuksen hakemuslomakkeesta ja lomakkeen täyttämisestä säädetään tarkemmin turvallisuustodistusten ja hakusasiakirjojen yhteisen eurooppalaisen mallin käytöstä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 653/2007. Asetuksessa säädetään turvallisuustodistusta haettaessa käytettävästä vakioidusta mallista sekä hakemuslomakkeen täyttämässä noudatettavista ohjeista sekä hakemuksessa yksilöitävistä asioista. Asetuksen mukaan turvallisuustodistusta on haettava asetuksen mukaisella lomakkeella ja turvallisuustodistuksen A- ja B-osat on myönnettävä asetuksen liitteenä olevien vakioitujen mallien mukaisina. Liikenteen turvallisuusvirasto julkaisee asetuksen ja siihen myöhemmin mahdollisesti tehtävät muutokset verkkosivuillaan.

6 §. Turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytykset. Turvallisuustodistus olisi tarkoitettu osoitukseksi siitä, että hakijalla on käytössä hyväksytty turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja että se pystyy täyttämään asianomaisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä ja muussa unionilainsäädännössä sekä kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen tarjoamiseksi rautatiejärjestelmässä turvallisesti. Viraston olisi myönnettävä hakijalle turvallisuustodistuksen A-osa, jos hakijalla on 40 §:ssä tarkoitettu ja vaatimukset täyttävä turvallisuusjohtamisjärjestelmä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin turvallisuustodistuksen B-osan myöntämisen edellytyksistä, joiden täytyessä viraston olisi myönnettävä B-osa. Hakijan olisi ensinnäkin osoitettava täyttävänsä rataverkon käyttöä koskevat säännöt ja määräykset sen verkon osalta, jossa se aikoo liikennöidä ja voitansa varmistaa säännösten ja määräysten noudattamisen. Momentin 2 kohdassa edellytettäisiin hakijan osoittavan että sen henkilöstöryhmät ja sen käyttämän alihankkijan henki-

löstöryhmät ovat asianomaisten määräysten mukaisesti tehtäväänsä koulutettuja ja päteviä. Momentin 3 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava, että sen käyttämä liikkuva kalusto on asianomaisten määräysten mukainen ja että sen käyttämien kalustoyksiköiden huolto ja kunnossapito on järjestetty asianmukaisesti.

Ennen turvallisuustodistuksen myöntämistä viraston olisi 3 momentin mukaan lisäksi tarkastettava, että muilla rautatieliikenteen harjoittajilla kuin rautatieyrityksillä on 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely. Lisäksi viraston olisi tarkastettava, että kalustoyksiköt ovat käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia siltä osin kuin eritelmää on niihin sovellettava. Turvallisuustodistuksen myöntämisellä tarkoitettaisiin tässä sekä todistuksen A-osan että sen B-osan myöntämistä.

7 § Turvallisuustodistuksen myöntäminen. Pykälän 1 momentin mukaan virasto hyväksyisi turvallisuustodistuksen A-osalla turvallisuustodistuksen hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja turvallisuustodistuksen B-osalla ne turvallisuustodistuksen hakijan asiakirjat ja järjestelyt, jotka liittyvät 6 §:n 2 momentissa säädettyjen edellytysten täyttämiseen.

Rautatieturvallisuudirektiivin 12 artiklassa veloitetaan turvallisuusviranomaisen tekemään päätöksensä turvallisuustodistusta ja turvallisuusalupaa koskevaan hakemukseen viipymättä ja viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun viranomaisen on saanut kaikki tarvittavat tiedot. Tämän mukaisesti 2 momentissa Liikenteen turvallisuusvirasto veloitettaisiin tekemään päätöksensä viimeistään neljän kuukauden kuluessa siitä, kun virastolle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Jos virasto ei olisi tehnyt päätöstä määräajassa, hakija voisi 93 §:n 2 momentin nojalla tehdä valituksen, kuten valitettaessa hylkäävästä päätöksestä.

Virasto voisi momentin nojalla voimassa olevan lain mukaisesti sisällyttää turvallisuustodistukseen rautatieliikenteen turvallisuutta koskevia ehtoja, joilla varmistettaisiin rautatiejärjestelmän turvallisuus hakijan harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen. Ehdot eivät saisi koskea todis-

tuksen myöntämisen edellytyksiä, joiden olisi täyttyvä kaikilta osin turvallisuustodistusta myönnettäessä.

Virasto myöntäisi 3 momentin mukaan turvallisuustodistuksen enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Turvallisuustodistuksen A-osa olisi voimassa ETA-alueella. Liikenteen turvallisuusviraston Suomen turvallisuusviranomaisena myöntämä B-osa olisi voimassa ainoastaan Suomessa.

8 §. Turvallisuustodistuksen muuttaminen. Pykälän 1 momentti vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain 31 §:n 6 momenttia. Jos turvallisuustodistuksen haltijan harjoittaman rautatieliikenteen luonne tai laajuus muuttuisi oleellisesti, se veloitettaisiin säännöksessä hakemaan Liikenteen turvallisuusvirastolta turvallisuustodistuksen muuttamista siltä osin, kuin muutos vaikuttaa turvallisuustodistuksen edellytyksiin. Turvallisuustodistuksen haltijan olisi lisäksi ilmoitettava viipymättä virastolle turvallisuustodistukseen vaikuttavista muista merkittävistä muutoksista ja uusien henkilöstöryhmien palvelukseen ottamisesta tai uusien kalustoyksikkötyyppien käyttöön ottamisesta. Merkittävänä turvallisuustodistukseen vaikuttavana muutoksena pidettäisiin esimerkiksi organisaation tai sen osan merkittävää muuttamista, sääntelykehyksen muuttamisesta johtuvia merkittäviä muutoksia organisaation toiminnassa tai turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosia koskevia olennaisia muutoksia.

Virasto voisi 2 momentin nojalla saatuun turvallisuustodistuksen haltijalta hakemuksen toiminnan luonteen tai laajuuden muutokseen liittyen tai ilmoituksen muusta merkittävästä muutoksesta tai uusien henkilöstöryhmien palvelukseen ottamisesta tai uusien kalustoyyppien käyttöön ottamisesta muuttaa myöntämänsä turvallisuustodistusta. Virasto voisi lisäksi tarkistaa ja tarvittaessa muuttaa myöntämänsä turvallisuustodistuksen tai sen osan, jos rautatiejärjestelmää koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutetaan olennaisesti. Virasto voisi muuttaa todistusta vain turvallisuustodistuksen haltijan hakemuksesta. Se voisi edellyttää turvallisuustodistuksen haltijaa hakemaan todistuksen muuttamista.

9 §. *Turvallisuustodistuksen peruuttaminen.* Turvallisuustodistuksen peruuttamista koskevia säännöksiä täsmennettäisiin.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi 1 momentin mukaan varattava turvallisuustodistuksen haltijalle tilaisuus korjata puutteellisuus katsoessaan, ettei turvallisuustodistuksen haltija enää täytä turvallisuustodistuksen saamisen edellytyksiä. Puutteellisuuden korjaamiselle olisi varattava kohtuullinen määräaika, joka ei saisi olla kahta kuukautta lyhyempi. Viraston olisi määräajan jälkeen peruutettava turvallisuustodistus tai sen osa kokonaan tai määräajaksi, jos puutteellisuutta ei olisi korjattu tai turvallisuustodistuksen haltija ei enää muutoin täyttäisi turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä. Ennen turvallisuustodistuksen peruuttamista viraston olisi vielä kuultava todistuksen haltijaa. Lisäksi edellytettäisiin, että puute olisi olennainen, jotta virasto voisi sen takia peruuttaa turvallisuustodistuksen.

Virasto voisi 2 momentin nojalla todistuksen haltijaa kuulematta peruuttaa myöntämänsä turvallisuustodistuksen välittömästi, jos kysymyksessä on erityisen vakava puutteellisuus ja siitä voidaan arvioida aiheutuvan vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Turvallisuustodistuksen peruuttaminen todistuksen haltijaa kuulematta tulisi kyseeseen lähinnä tilanteissa, joissa todistuksen haltijan toiminnassa on niin vakavia puutteita, että on todennäköistä, että toiminnan jatkuminen voi johtaa liikenneturvallisuuden vaarantumiseen tai jos ei muuten erityisen painavasta syystä voida sallia toiminnan jatkuvan kuulemismenetelyn ajan.

Virasto voisi lisäksi peruuttaa myöntämänsä turvallisuustodistus myös silloin, kun rautatieyrittäjä ei ole harjoittanut rautatieliikennettä 12 kuukauden kuluessa turvallisuustodistuksen myöntämisestä.

Pykälän 4 momentissa virasto veloitettaisiin viipymättä ilmoittamaan turvallisuustodistuksen peruuttamisesta liikenne- ja viestintäministeriölle (jäljempänä *ministeriö*), rautaverkon haltijoille ja Euroopan rautatievirastolle. Lisäksi viraston olisi viipymättä ilmoitettava rautatieyrityksen turvallisuustodistuksen A- tai B-osan peruuttamisesta sille ETA-alueeseen kuuluvan valtion turvallisuusvi-

ranomaiselle, joka on antanut rautatieyritykselle turvallisuustodistuksen toisen osan.

10 §. *Toimilupa.* Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 5 §:n 1 momenttia. Liikenne- ja viestintäministeriö olisi edelleen jatkossakin rautatiealan toimilupaviranomainen. Rautatieliikenteen harjoittamiseksi vaadittaisiin pykälän mukaan ministeriön myöntämä toimilupa tai muualla ETA-alueella myönnetty toimilupa.

11 §. *Toimiluvan hakeminen.* Pykälän 1 momentti vastaisi voimassa olevan lain 7 §:n 1 momenttia. Momentissa veloitettaisiin 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. Ministeriötä julkisena viranomaisena sitoisi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetty salassapitovelvollisuus sanottujen tietojen suhteen.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan lain 7 §:n 2 momenttia. Momentissa ministeriö oikeutettaisiin 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. Lisäksi hakija veloitettaisiin toimittamaan asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot ministeriölle pyydettyä viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa ministeriön lisäselvityspyynnön tiedoksisuunnasta.

Pykälän 3 momentti vastaisi voimassa olevan lain 8 §:ää. Pykälässä säädettäisiin rautatieliikenteen toimiluvan hakijoilta perittävästä 1 000 euron määräisestä hakemusmaksusta, joka kattaisi normaalitilanteissa toimilupahakemuksen käsittelystä toimilupaviranomaiselle aiheutuvat kustannukset. Hakemusmaksulla voitaisiin myös välttää perusteettomat toimilupahakemukset.

12 §. *Toimiluvan myöntämisen edellytykset.* Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 6 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimilu-

padirektiivin vaatimuksia vastaavista toimiluvan myöntämisen edellytyksistä. Hakijan tulisi olla sijoittautunut Suomeen. Hakijan pitäisi päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä tai tarjota vetovoimapalveluja. Hakijalla tulisi olla Liikenteen turvallisuusviraston antama 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus.

Rautatieliikenteen erityisen luotettavuuden takia ja rautatieliikenneturvallisuuden varmistamiseksi hakijalta edellytettäisiin luotettavuutta ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöltä hyvämaineisuutta ja ammatillista pätevyyttä. Suuria taloudellisia panoksia vaativan rautatieliikenteen harjoittamiseen edellytettäisiin hakijalta 1 momentin 4 kohdassa määriteltyä vakavaraisuutta. Lisäksi hakijalla tulisi 5 kohdan mukaisesti olla 90 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

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 toimilupadirektiivin ja sen liitteen vaatimusten mukaisesti, milloin 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta ei täytettäisi. Ministeriö oikeutettaisiin 5 momentissa kuitenkin erityisestä syystä poikkeamaan vaatimuksesta. Poikkeaminen saataisi tulla kysymykseen esimerkiksi, jos yrityksen liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön velkajärjestelyä on pidettävä yrityksen liiketoiminnan kannalta vähäisenä ja johtotehtäviin määrätään toinen vaatimukset täyttävä henkilö.

13 §. Toimiluvan myöntäminen. Pykälään koottaisiin säännökset voimassa olevan rautatielain toimilupaa ja sen myöntämistä koskevista säännöksistä. Ministeriö velvoitettaisiin 1 momentissa tekemään päätöksensä toimilupahakemukseen toimilupadirektiivin vaatimusten mukaisesti kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ministeriölle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Jos hakija ei olisi tehnyt päätöstä määräajassa, hakija voisi 93 §:n 2 momentin nojal-

la tehdä valituksen, kuten valitettaessa hylkäävästä päätöksestä. Toimilupa voitaisiin nykykäytännön mukaisesti rajoittaa hakijan hakemuksesta koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä. Tällä pyrittäisiin helpottamaan pienten alueellisten henkilö- tai tavaraliikennettä harjoittavien rautatieyritysten markkinoillepääsyä tulevaisuudessa.

Ministeriön myöntämä toimilupa olisi toimilupadirektiivin mukaisesti sellaisenaan voimassa kaikissa ETA-alueeseen kuuluvissa valtioissa samoin kuin muissa ETA-alueeseen kuuluvissa valtioissa myönnettyt toimiluvat olisivat voimassa Suomessa. Siinä tapauksessa, että muussa ETA-alueeseen kuuluvassa valtiossa toimiluvan saanut rautatieyrittäjä harjoittaessaan rautatieliikennettä Suomessa, ei enää täyttäisi toimiluvan saamisen edellytyksiä, ministeriön olisi 2 momentin nojalla ilmoitettava asiasta asianomaiselle toimiluvan myöntäneelle viranomaiselle.

Toimiluvan haltijan velvoitettaisiin 3 momentissa toimilupadirektiivin vaatimusten mukaisesti aloittamaan toimintansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Kaikissa tilanteissa toimintaa ei välttämättä voitaisi perustellusta syystä aloittaa sanotussa määräajassa. Tämän vuoksi ministeriö voisi toimiluvan haltijan pyynnöstä momentissa säädettävien edellytyksien päättää, että liikennöinti saadaan aloittaa myöhemmin. Jos toimintaa ei olisi aloitettu määräajassa tai se olisi keskeytetty vähintään kuudeksi kuukaudeksi, ministeriö voisi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä, jotta voitaisiin selvittää toimiluvan edellytysten voimassaolo.

Pykälän 4 momentin mukaan ministeriö tarkistaisi toimilupadirektiivin vaatimusten mukaisesti toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö oikeutettaisiin tarkastamaan, noudattaako rautatieyrittäjä sille rautatielaissa tai lain nojalla rautatieliikenteen harjoittamista varten asetettuja velvoitteita, 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 rautatieyrityksiä.

14 §. Toimiluvan uusiminen tai muuttaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 10 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä liikenteen harjoittamiseen vaikuttavista muutoksista, joiden takia ministeriölle olisi toimitettava uusi hakemus tai ministeriön pyytämää lisäselvitystä. Ministeriö voisi momentin mukaan myöntää hakemuksesta uuden toimiluvan tai lisäselvityksen perusteella muuttaa toimilupaa taikka antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Pykälän 2 momentin mukaan ministeriö voisi 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. Rautatieyrityksen oikeudellisen aseman muuttumisesta huolimatta yritys voisi säännöksen mukaan jatkaa toimintaansa, jollei ministeriö katso rautatieliikenteen vaarantuvan. Rautatieyrityksen oikeusturvan takaamiseksi ministeriö velvoitettaisiin arvioimaan toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian sen jälkeen, kun luvanhaltijalta on saatu tarvittava selvitys.

Pykälän 3 momentissa ministeriö velvoitettaisiin peruuttamaan toimilupa tai ryhtymään muihin 15 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin toimiin, jos se katsoo rautatieturvallisuuden voivan 1 tai 2 momentissa tarkoitettussa muutostilanteessa vaarantuvan.

15 §. Toimiluvan peruuttaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 9 §:ää. Ministeriön olisi peruutettava toimilupa niissä toimilupadirektiivissä säädetyissä tilanteissa, jotka yksilöitäisiin pykälän 1 momentissa. Ensinnäkin ministeriön olisi aina peruutettava toimilupa, jos luvanhaltija ei enää täyttäisi luvan saamisen edellytyksiä. Puutetta olisi pidettävä olennaisena, jotta ministeriö voisi sen takia peruuttaa toimiluvan. Luvanhaltijan konkurssi johtaisi toimiluvan peruuttamiseen, jos 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.

nöksen mukaista kohtuullista aikaa arvioitaessa.

Pykälän 2 momentin nojalla ministeriö oikeutettaisiin 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, jos se vaarantaisi rautatieliikenteen turvallisuutta. Ehdotettu säännös vastaisi toimilupadirektiivin 11 artiklan vastaavaa säännöstä.

Pykälän 3 momentissa ministeriö oikeutettaisiin peruuttamaan toimilupa kokonaan tai määräajaksi toimilupaehtojen tai rautatieliikennettä koskevien säännösten tai määräysten vakavissa ja toistuvissa rikkomistapauksissa. Jos rikkomukset olisivat vähäisiä, ministeriö voisi momentin mukaan antaa luvanhaltijalle varoituksen. Rautatieyritysten oikeusturvan kannalta on pidettävä perusteltuna ehdotettua lievempää seuraamusta vähäisten rikkomusten osalta.

3 luku **Rataverkon hallinnointi**

16 §. Turvallisuuslupa ja sen hakeminen. Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijalla on oltava rataverkon suunnittelua, rakentamista, kunnossapitämistä ja hallintaa varten turvallisuuslupa. Vastaava velvollisuus on voimassa olevan rautatielain 32 §:ssä osoitettu Liikennevirastolle. Lain tultua voimaan rataverkon haltijana voisivat toimia Liikenneviraston lisäksi yksityisraiteiden haltijat. Yksityisraiteen haltijalla olisi oltava tässä pykälässä tarkoitettu turvallisuuslupa, jotta se voisi toimia rataverkon haltijana. Turvallisuuslupa vaadittaisiin jokaiselta yksityisraiteen haltijalta, jonka omistamalta tai hallinnoimalta raiteelta liikennöidään toiselle lain soveltamisalaan kuuluvalla raiteella tai rataverkolle tai jolle liikennöidään toiselta lain soveltamisalaan kuuluvalla raiteelta tai rataverkolta. Yksityisraiteen haltija voisi tarvittaessa sopia toisen yksityisraiteen haltijan kanssa tämän yksityisraiteen hallinnoinnista ja hakea turvallisuuslupaa myös tälle raiteelle.

käytön tai kunnossapidon periaatteiden olennaisesta muuttamisesta. Merkittävänä turvallisuuslupaun vaikuttavana muutoksena pidettäisiin esimerkiksi organisaation tai sen osan merkittävää muuttamista, sääntelykehysten muuttamisesta johtuvia merkittäviä muutoksia organisaation toiminnassa tai turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosia koskevia olennaisia muutoksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla muuttaa turvallisuusluvan haltijan hakemuksesta myöntämäänsä turvallisuuslupaa tai sen osaa edellytysten tarkistamista saatuaan rataverkon haltijalta 1 momentin mukaisen ilmoituksen ja todettuaan, että turvallisuusluvan edellytykset ovat muuttuneet olennaisesti. Virasto voisi lisäksi muuttaa myöntämäänsä turvallisuuslupaa tai sen osaa, jos turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutettaisiin olennaisesti. Tällöinkin muuttaminen tehtäisiin turvallisuusluvan haltijan hakemuksesta. Virasto voisi velvoittaa luvanhaltijaa hakemaan muutosta.

19 §. Turvallisuusluvan peruuttaminen. Pykälä vastaisi turvallisuustodistuksen peruuttamista koskevaa 9 §:ää. Sen 1 momentissa veloitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto 9 §:ää vastaavasti ensin varaamaan turvallisuusluvan haltijalle tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa vähintään kaksi kuukautta kestävässä määräajassa, jos virasto katsoisi, ettei turvallisuusluvan haltija enää täytä turvallisuusluvan saamisen edellytyksiä. Virasto veloitettaisiin luvanhaltijaa kuultuaan peruuttamaan myöntämänsä turvallisuuslupa tai sen osa kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija ei olisi määräajan kuluessa korjannut puutteellisuutta tai ei enää muutoin täyttäisi turvallisuusluvan saamisen edellytyksiä. Puutetta olisi pidettävä olennaisena, jotta virasto voisi sen takia peruuttaa turvallisuusluvan.

Virasto voisi luvanhaltijaa kuulematta kuitenkin 2 momentin nojalla peruuttaa myöntämänsä turvallisuusluvan välittömästi, jos kyse on erityisen vakavasta puutteellisuudesta, josta voidaan arvioida aiheutuvan vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Turvallisuusluvan peruuttaminen luvanhaltijaa kuulematta tulisi kyseeseen lähinnä tilanteissa, joissa luvanhaltijan toiminnassa on niin va-

kavia puutteita, että olisi todennäköistä, että toiminnan jatkuminen voisi johtaa liikenneturvallisuuden vaarantumiseen tai, jos ei muuten erityisen painavasta syystä voida sallia toiminnan jatkuvan kuulemismenettelyn ajan.

Viraston olisi 3 momentin mukaan viipymättä ilmoitettava turvallisuusluvan peruuttamisesta ministeriölle, rautatieliikenteen harjoittajille ja Euroopan rautatievirastolle.

4 luku **Valtion rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti**

Luvun säännökset koskisivat ainoastaan Liikenneviraston hallinnoiman valtion rataverkon käyttöä ja ratakapasiteetin hakemista ja jakamista valtion rataverkolla sekä niihin liittyviä hallinnollisia menettelyjä. Myös puitesopimusta koskeva 21 §:ää, rataverkon käyttösopimusta koskevaa 30 §:ää, suorituskannustinjärjestelmää koskevaa 31 §:ää ja verkkoselostusta koskevaa 32 §:ää sovellettaisiin ainoastaan valtion rataverkkoon ja liikennöintiin valtion rataverkolla. Yksityisraiteiden haltijoilla ei ole tässä vaiheessa edellytyksiä eikä tarvetta soveltaa luvun säännöksiä liikennöintiin raiteillaan. Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoituksena on erikseen selvittää säännösten soveltamista yksityisraiteisiin ja liikennöintiin yksityisraiteisiin.

20 §. Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan lain 16 §:ää. Pykälään ei enää otettaisi 1 momentin 3 kohdassa olevaa henkilöliikenteen yksinoikeutta koskevaa säännöstä koska se on ristiriidassa 3 päivänä joulukuuta 2009 voimaan tulleen palvelusopimusasetuksen kanssa. Palvelusopimusasetuksessa säädetään, miten julkinen valta voi palvelujen määrän ja laadun turvaamiseksi puuttua joukkoliikennemarkkinoihin. Palvelusopimusasetus mahdollistaa henkilöliikennepalvelujen määrän ja laadun turvaamiseksi yksinoikeuksien myöntämisen ja julkisen tuen maksamisen julkisia palveluhankintoja koskevilla sopimuksilla. Vastineena yksinoikeudesta tai tuesta on asetettava julkisen palvelun velvoite. Lähtökohtaisesti sopimukset tulee kilpailuttaa, mutta rautatieliikenteessä suorahankinnat on sallittu. Joukkoliikennelain 14 §:ssä nimettyjen toimivaltaisten vi-

ranomaisten tehtäviin kuuluu muun muassa sopimusten neuvottelemine, tekemine ja valvonta. Rautatieliikennettä koskevissa asioissa palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan HSL Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä. Kansallisessa lainsäädännössä voidaan ainoastaan rajoittaa suorahankinta-mahdollisuutta siten, että toimivaltaiset vi-
ranomaiset joutuvat kilpailuttamaan hankin-
nat.

VR-Yhtymä Oy:llä on Suomessa ollut rautatielain 16 §:n 1 momentin 3 kohdan perusteella rautateiden henkilöliikenteessä monopoliasema. Säännös on ristiriidassa palvelusopimusasetuksen kanssa, koska palvelusopimusasetuksessa oikeutetaan yksinoikeuden myöntäminen ainoastaan toimivaltaisen vi-
ranomaisen rautatieyrityksen kanssa tekemäl-
lä sopimuksella eikä kansallisella lainsäädännöllä. EU:n asetuksia sovelletaan sellaise-
naan kaikissa jäsenvaltioissa. EU:n asetuksen kanssa ristiriitaista kansallista lainsäädäntöä ei saa soveltaa. Palvelusopimusasetuksen ja rautatielain ristiriidasta johtuen rautatielain monopolisäännöstä ei ole voitu soveltaa 3 päivästä joulukuuta 2009 alkaen. VR-Yhtymä Oy:llä ei siten ole enää tämän jälkeen ollut henkilöliikennemonopolia rautatielain nojalla. Palvelusopimusasetuksen mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat kuitenkin tehdä sopimuksen rautatieliikenne-
palveluista enintään 10 vuodeksi suorahan-
kintana eli ilman tarjouskilpailua. HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä on lähiliikennettä koskeva sopimus VR-Yhtymä Oy:n kanssa vuoden 2017 loppuun asti. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n välinen lähiliikennesopimus on voimassa vuoden 2010 loppuun ja kaukoliikenteen ostosopimus vuoden 2011 loppuun saakka. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt syksyllä 2009 VR-Yhtymä Oy:n kanssa yksinoikeussopimuksen kaukoliikenteestä vuoden 2019 loppuun saakka.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajien oikeudesta saada ratakapasiteettia harjoittamaansa rautatieliikennettä varten valtion rataverkolla. Oikeus valtion rataverkon käyttöön olisi rautatieyritysten lisäksi museoliikenteen harjoittajilla ja

radan kunnossapitoa harjoittavilla yrityksillä sekä muilla rautatieliikenteen harjoittajilla siten kuin ratakapasiteetin hakemista ja jakamista koskevissa luvun säännöksissä säädetään.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshäliikenteessä rataverkon käyttämiseen olisi 2 momentin mukaan oikeutettu edelleen ainoastaan VR-Yhtymä Oy. Tarkoitus on, että Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdyshäliikennesopimus uudistetaan 2010-luvun alkupuolella. Siinä yhteydessä päätetään myös yhdysliikenteen avaamisesta kilpailulle.

21 §. Puitesopimus. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 17 §:ää. Liikennevirasto ja ratakapasiteettia hakeva rautatieyritys voisivat puitesopimuksella sopia 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 kaluston käyttöikä on normaalistikin yli 20 vuotta. Pääomavaltaisella alalla liiketoiminnan puitesopimuksilla voitaisiin sopia niistä periaatteista, joiden mukaisesti rautatieyritys voi hyödyntää investointejaan.

Puitesopimuksesta huolimatta ratakapasiteetin hakijan tulisi aina hakea ratakapasiteettia tämän luvun muiden säännösten mukaisesti. Liikennevirasto ei olisi 1 momentin mukaan sidottu puitesopimuksen mukaiseen ratakapasiteetin jakoon, vaan sen tulisi sopimuksesta huolimatta soveltaa tämän luvun muita säännöksiä puitesopimuksen sitä rajoittamatta. Liikenneviraston tulisi siten turvata muiden hakijoiden oikeus saada hallintomenettelyssä ratakapasiteettia laissa säädetyin perustein. Liikenneviraston tulisi turvata myös varakapasiteetin riittävyys puitesopimusten siihen vaikuttamatta.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettu puitesopimuksen enimmäisaika olisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin mukaisesti viisi vuotta. Puitesopimus voitaisiin tehdä erityisestä syystä tätä pidemmäksi ajaksi. Pykälässä säädettäisiin ne perusteet, joiden mukaan puitesopimus voitaisiin tehdä viittä vuotta pitemmäksi ajaksi.

Kapasiteetin jakamisen julkisuus toteutuisi 3 momentin mukaan myös puitesopimusten osalta. Tiedot puitesopimuksesta ja sovitusta ratakapasiteetista olisivat aina olennaisilta osin julkisia, mikä olisi omiaan parantamaan luottamusta ratakapasiteetin jakopäätösten asianmukaisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi kuitenkin sääntelyelimenä aina oikeus salassapitosäännösten estämättä saada ne puitesopimuksia koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä sääntelyelimen tehtävien kannalta.

22 §. Ratakapasiteetin hakeminen. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan rautatielain 18 §:ää. Ratakapasiteettia tulisi ratakapasiteetin määritelmän mukaisesti hakea aikataulun mukaiseen liikenteeseen asetettavia junia varten, minkä vuoksi rautatieyrityksen, museoliikenteen harjoittajan ja radan kunnossapitoa harjoittavan yrityksen edellyttäisiin hakevan ratakapasiteettia. Tämän mukaisesti 1 momentissa säädettäisiin, että rautatieyrityksen olisi haettava ratakapasiteettia siten kuin 22 §:ssä säädetään. Museoliikenteen harjoittaja ja radan kunnossapitoa harjoittava yritys hakisi aina 27 §:ssä tarkoitettua kiireellistä ratakapasiteettia.

Myös vaihtotyönä kulkeville yksiköille tulisi hakea ratakapasiteettia, jos vaihtotyöliikenne olisi aikataulutettua. Vaihtotyöliikenteelle voitaisiin hakea ratakapasiteettia joko säännöllisen liikenteen ratakapasiteettina tai kiireellisenä ratakapasiteettina.

Pykälän 2 momentissa veloitettaisiin ratakapasiteetin hakija hakemaan ratakapasiteettia kutakin rautatieliikenteen aikataulukautta varten Liikennevirastolta aikaisintaan 12 ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Muusta rataverkon liikenteestä sovittaisiin Liikenneviraston kanssa erikseen.

Tarkoitus on, että ratakapasiteettihakemuksesta ilmenisivät jokaisen junan osalta vähintään sen kulkupäivät, junanumero, reittitiedot lähtö-, väli- ja määräasemineen ja raidetietoineen, tarkat aikataulut junan reitillä, liikennöintitapa, junatyyppi, lähiliikenteen linjatunnus, junan jarrupainonopeus, veturin tiedot, junalajit, junan nopeustasoluokka, junan maksimipituus ja junan maksimipaino.

Myös aikataulukauden aikana voi olla tarvetta muuttaa ratakapasiteetin jakopäätöksiä.

Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voitaisiin hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen aikataulukauden aikana, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen kapasiteetin muutoksen voimaantuloa. Tällä tarkoitettaisiin sellaista ratakapasiteettia, joka on vapaana haettavaksi. Kolmannelle osapuolelle aikataulukauden ajaksi myönnettyä ratakapasiteettia ei voi ratakapasiteetin muutosajankohtina muuttaa, jos ratakapasiteettia ei ole laissa säädetyin edellytyksin peruttu tai hakija ei ole luopunut ratakapasiteetistaan. Hakija voi kuitenkin luopua aiemmin myönnetystä ratakapasiteetista myös hakemalla muutettua ratakapasiteettia momentissa tarkoitettuina muutosajankohtina.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin antamaan tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista valtioneuvoston asetuksella. Rautatieliikenteen aikataulukaudella tarkoitetaan vuoden mittaista ajanjaksoa, joka vaihtuu yhtä aikaa Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä. Junien aikatauluja voidaan muuttaa tässä tarkoitettua aikataulukauden aikanakin. Ratakapasiteetin hakemiseen ja myöntämiseen liittyvät määräajat määräytyvät aikataulukauden alkamispäivämäärän mukaan. Ratakapasiteettia on haettava aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen uuden aikataulukauden voimaantuloa. Rataverkon haltijan on laadittava ehdotus liikenteen aikatauluksi viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun määräaika ratakapasiteettihakemusten jättämiselle on päättynyt.

Pykälän 4 momentin mukaan rautatieyritykset voisivat hakea ratakapasiteettia myös kansainvälistä rautatiereittiä varten kansainvälisten rautatiereittien muodostamiseksi Euroopan talousalueella. Liikennevirasto toimisi tällaisen hakemuksen osalta hakijan asiamiehenä suhteessa toiseen rataverkon haltijaa

23 §. Ratakapasiteettihakemusten etusijajärjestykset. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 19 §:ää. Pykälän 1 momentin nojalla Liikennevirasto päättäisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 24 artiklassa tarkoitetul-

la 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.

Liikennevirasto voisi päättää esimerkiksi metromaista lähiliikennettä varten rakennetut rautatiereitin osat kaupunkirataliikenteen käyttöön tai vastaavasti suurten nopeuksien junaliikennettä varten perusparannetut rautatiereitit nopeaa junaliikennettä varten. Erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi osoittaminen edellyttäisi 1 momentin mukaan kuitenkin, että muulle liikenteelle on riittävästi tarjolla vaihtoehtoisia rautatiereittejä. Liikennevirasto, jolle on vuoden 2010 alussa siirretty Ratahallintokeskuksen tehtävät, ei ole toistaiseksi määrännyt mitään rataosaa erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevirasto voisi päättää rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joita voitaisiin soveltaa rautatiereitin ylikuormittumistilanteessa. Päätös olisi julkaistava Liikenneviraston laatimassa verkkoselostuksessa. Etusijajärjestys määrättäisiin liikennetyypin mukaisesti, kuten etusijaisuuden määrääminen henkilö- tai tavaraliikenteelle. Momentin mukaan Liikenneviraston olisi etusijajärjestystä soveltaakseen todettava rautatiereitti ensin ylikuormittuneeksi. Rautatiereitin ylikuormittuminen olisi kyseessä silloin, kun ratakapasiteettihakemuksia ei voida sovittaa yhteen 24 §:n 1 momentin nojalla tai on todennäköistä, että rautatiereitti ylikuormittuu aikataulukauden aikana. Rautatiereitin toteaminen ylikuormittuneeksi johtaisi Liikenneviraston osalta ratakapasiteettia koskevaan arviointiin 24 §:n mukaisesti.

24 §. Yksittäistä etusijajärjestystä koskeva päätös. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 20 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenneviraston tulisi sovitella ratakapasiteetin hakemista koskeva asia ratakapasiteetin hakijoiden kesken, jos hakemukset koskevat samaa ratakapasiteettia. Liikennevirasto voisi tässä tarkoituksessa tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea haetusta.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevirasto 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 72 §:ssä tarkoitettua oikaisuvaatimuksen sääntelyelimenä toimivalle Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tarkoitus on, että Liikennevirasto voisi jo ratakapasiteetin jakomenettelyn aikana ratkaista yksittäisen etusijajärjestystä koskevan asian. Tämä olisi omiaan vähentämään tarvetta varsinaista ratakapasiteetin jakopäätöstä koskeviin oikaisuvaatimuksiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä poikkeusperusteista, joilla etusijajärjestys voitaisiin yksittäistapauksessa ratkaista poiketen tässä luvussa säädettyistä yleisperiaatteista. Rautatiekuljetusjärjestelmän toimivuuden vuoksi voi esiintyä tarvetta poiketa yksittäistapauksessa muusta tämän lain säännöksessä tarkoitettua etusijajärjestyksestä, koska ratakapasiteetin jakopäätöksellä voi olla laajoja seurannaisvaikutuksia, 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 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.

25 §. Aikatauluehdotuksen laadinta ja asi-anosaisten kuuleminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 21 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenneviraston tulisi laatia aikatauluehdotus viimeistään neljän kuukauden kuluttua ratakapasiteetin haku-

ajan päättymisestä. Liikennevirastolla olisi siten neljä kuukautta aikaa selvittää haettu ratakapasiteetti ja antaa momentin mukainen aikatauluehdotus.

Liikenneviraston aikatauluehdotuksessa otettaisiin kantaa myönnettäväksi ehdotettuun ratakapasiteettiin vain sillä tarkkuudella kuin ratakapasiteetin aikataulun mukainen käyttö edellyttäisi. Rautatieliikenteen harjoittajan vastuulla olisi vastaisuudessaakin juna-kohtaisten aikataulujen laadinta rautatieliikenteen harjoittajan liikenneturvallisuustehävissä toimivia henkilöitä varten, koska ratakapasiteetin jakamisessa tällaisia aikatauluja ei valmisteltaisi. Liikenneviraston liikenteenohjauksen tarvitsemien aikataulujen käytöstä Liikennevirasto voisi sopia rautatieyrityksen tai museoliikenteen harjoittajan kanssa 30 §:ssä tarkoitetulla rataverkon käyttösovimuksella. Aikataulujen laadintaan sovellettaisiin sitä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Aikatauluehdotuksen tulisi pykälän 2 momentin mukaan perustua ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen. Liikennevirasto voisi kuitenkin poiketa haetusta ratakapasiteetista, jos poikkeaminen ei ole oleellinen ja muutos parantaisi ratakapasiteetin jaon toteuttamista. Liikennevirasto 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 laadittaisiin hyvin tarkaksi, mutta myönnettyä ratakapasiteettia olisi mahdollista käyttää joustavasti kuitenkin niin, että sillä ei saisi vaikuttaa muille hakijoille myönnetyn ratakapasiteetin käyttöön tai radanpidon työhön.

Liikenneviraston olisi 3 momentin mukaisesti toimitettava aikatauluehdotus hakijoille tiedoksi aikatauluehdotuksen laatimiselle säädettävän määräajan kuluessa. Hakijoille, rautatiekuljetuspalveluita hankkiville tavaraliikenteen asiakkaille sekä rautatiekuljetuspalveluja hankkivia asiakkaita edustaville yhteisöille olisi varattava tilaisuus tulla kuuluksi aikatauluehdotuksesta. Kuulemisen määräaika olisi 30 päivää.

26 §. Ratakapasiteetin jakaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 22 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Liikennevirasto päättäisi ratakapasiteetin jaosta laatimansa aikatauluehdotuksen perusteella. Ratakapasiteetin jaon tulisi perustua tasapuolisiin ja syrjimättömiin perusteisiin, ja siinä olisi otettava huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeet, radanpitoon liittyvät toimet sekä rataverkon tehokkaan käytön asettamat vaatimukset. Ratakapasiteetin jakopäätöksessä tulisi soveltaa erikoistuneen ja ylikuormittuneen kapasiteetin mukaista etusijajärjestystä.

Liikennevirasto voisi 2 momentin mukaan päättää ratakapasiteetin jaon muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana niiden määräaikojen mukaisesti, jotka säädettäisiin 22 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

27 §. Kiireellinen ratakapasiteetti. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 23 §:ää. Pykälän 1 momentin nojalla ratakapasiteetin hakijat ja museoliikenteen harjoittajat voisivat hakea ratakapasiteettia aikataulukausiin sidotusta ratakapasiteetin jaosta riippumatta. Tarkoituksena on turvata ratakapasiteetin saatavuus satunnaisesti kulkuun asetettavia junia varten. Pykälän 1 momentin mukaan ratakapasiteettia voitaisiin hakea Liikennevirastolta valtioneuvoston asetuksella säädettyjen määräaikojen mukaisesti. Liikenneviraston olisi annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenneviraston olisi lähtökohtaisesti myönnettävä haettu ratakapasiteetti. Jos samaa ratakapasiteettia hakisi useampi hakija, ratakapasiteetti myönnettäisiin hakemusten saapumisjärjestyksessä, ellei 26 §:n 1 momentista muuta johdu.

28 §. Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen. Pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain 24 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan ratakapasiteetin haltija saisi käyttää vain sille myönnettyä ratakapasiteettia. Jos ratakapasiteetin haltija käyttäisi ratakapasiteettia momentin vastaisesti, Liikenneviraston tulisi peruuttaa ratakapasiteetin haltijalle myönnetty ratakapasiteetti siltä osin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevirasto voisi päättää ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä. Liikennevirastolla olisi momentin nojalla oikeus peruuttaa hakijalle myönnetty ratakapasiteetti, jos ratakapasiteetin haltija käyttää 30 päivän aikana verkkoselostuksessa määrättyä kapasiteettia vähimmäiskäyttövaatimusta vähemmän.

Pykälän 3 momentin mukaan ratakapasiteettia ei saisi kuitenkaan peruuttaa, jos käyttämättä jättäminen johtuisi rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Jos käyttämättä jättäminen johtuisi kuitenkin rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista taloudellisista syistä, ratakapasiteetti voitaisiin peruuttaa 3 momentin nojalla. Tällaisina taloudellisina syinä pidettäisiin esimerkiksi sitä, että rautatieyrityksen kuljetuksille ei ole ollut riittävästi kysyntää tai rautatieyritys ei ole muutoin taloudellisista syistä pystynyt ylläpitämään liikennettä myönnetyn ratakapasiteetin mukaisessa laajuudessa. Liikennevirasto voisi turvallisuussyistä peruttaa ratakapasiteetin säännöksen nojalla aina siltä ajalta, jolloin rautatieyrityksellä, museoliikenteen harjoittajalla tai radan kunnossapitoa harjoittavalla yrityksellä ei ole turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Liikennevirastolla olisi 4 momentin nojalla oikeus poistaa tilapäisesti kokonaan tai osittain sellainen ratakapasiteetti, joka ei ole käytettävissä rataverkon teknisestä viasta, onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä. Liikenneviraston olisi tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön. Liikennevirasto ei olisi kuitenkaan velvollinen korvaamaan rataverkosta johtuvasta ratakapasiteetin poistamisesta mahdollisesti aiheutuvia vahinkoja ratakapasiteetin haltijalle, jollei siitä olisi rataverkon käyttösovimuksessa muuta sovittu.

29 §. Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 59 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenneviraston velvollisuudesta laatia ratakapasiteetin arviointi, jos rautatiereitti todetaan ratakapasiteetin jaon yhteydessä ylikuormittuneeksi. Arvioinnin tarkoituksena on selvittää syyt, jotka ovat johtaneet ylikuor-

mittumiseen, ja Liikenneviraston ensisijaiset liikenteelliset toimenpiteet, joilla kuormitusta voitaisiin vähentää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenneviraston velvollisuudesta suorittaa ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma, jos 1 momentissa tarkoitettu arviointi on tehty. Vahvistamissuunnitelman tarkoituksena on selvittää ne keinot, joilla virasto voisi poistaa ylikuormituksen rataverkkoinvestoinnein. Vahvistamissuunnitelmassa tulisi arvioida eri vaihtoehtoja laaja-alaisesti, mutta oikeudellista velvollisuutta suunnitelman toteuttamiselle ei olisi.

30 §. Rataverkon käyttösovimus. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 25 §:ää. Pykälässä säädetään rataverkon käyttöä koskevasta sopimuksesta, jonka keskeisenä tarkoituksena on osoittaa, että kaikki rautatieliikenteen aloittamisen edellytykset ovat täyttyneet ja että liikenteen harjoittaminen voidaan aloittaa. Valtion rataverkosta vastaava Liikennevirasto tekee käyttösovimuksen kunkin rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan kanssa erikseen kutakin rautatieliikenteen aikataulukautta varten.

Pykälän 1 momentin mukaan rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan tulisi tehdä Liikenneviraston kanssa sopimus rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta keskeisten palvelujen käytöstä, kuten nykyäänkin. Käyttösovimuksessa sovittavia asioita ei pykälässä kuitenkaan luettelaisi, vaan niiden osalta viitattaisiin lain 33 §:ssä tarkoitettuihin Liikenneviraston tarjoamiin palveluihin sekä 31 §:ssä tarkoitettuihin suoritusjärjestelmän mukaisiin korvauksiin ja niiden ehtoihin. Säännöksillä kytkettäisiin suoritusjärjestelmä rataverkon käyttösovimukseen, jolla suoritusjärjestelmä käytännössä otettaisiin käyttöön. Tämän lisäksi käyttösovimuksessa voitaisiin osapuolten välillä sopia myös mahdollisista muista rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta tarpeellisista käytännön järjestelyistä.

Liikennevirasto veloitettaisiin 2 momentissa tekemään rataverkon käyttösovimus jokaisen rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan kanssa yhtäläisin ja syrjimättömin perustein ottaen huomioon sille myönnetyn ratakapasiteetin luonne ja laajuus. Sopijaosapuolet veloitettaisiin edistämään sopi-

muksella rataverkon käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien käytettävyyshäiriöiden vähentämistä. Käyttö sopimuksella ei saisi asettaa lainmukaisia vaatimuksia tiukempia vaatimuksia. Käyttö sopimus tehtäisiin kutakin aikataulukautta varten erikseen ja sitä voitaisiin muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasiteetin jakoa koskevat päätökset tai muut, esimerkiksi rataverkon kuntoon ja käytettävyyteen liittyvät seikat, sitä edellyttäisivät.

Liikennevirasto ei saisi 3 momentin mukaan tehdä käyttö sopimusta, elleivät kaikki tämän lain mukaiset edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle täyty. Käyttö sopimuksen yhtenä tarkoituksena on osoittaa, että kaikki rautatieliikenteen aloittamisen edellytykset ovat täyttyneet ja että liikenteen harjoittaminen voidaan aloittaa.

31 §. Suorituskannustinjärjestelmä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 14 a §:ää. Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 11 artiklan 1 kohdan mukaan infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien on suorituskannustinjärjestelmän avulla kannustettava rautatieyrityksiä ja Liikennevirastoa minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä. Järjestelmään voi artiklan mukaan sisältyä seuraamuksia verkon toiminnalle häiriötä tuottavista toimista, korvauksia häiriöstä kärsiville yrityksille ja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituskyvystä. Artiklassa säädetään edelleen, että suorituskannustinjärjestelmän peruseriaatteita sovelletaan koko verkkoon.

Pykälän 1 momentin mukaan järjestelmällä kannustettaisiin rautatieyrityksiä ja Liikennevirastoa edistämään rataverkon tehokasta käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä minimoimalla niiden toiminnasta aiheutuvia häiriöitä. Järjestelmän edellytettäisiin olevan tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen kaikkien järjestelmän piiriin kuuluvien toimijoiden kannalta.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin rautatieyrityksiä maksamaan korvauksia Liikennevirastolle, jos rautatieyrityksen harjoittama liikenne poikkeaisi oleellisesti rautatieyrityksestä johtuvasta syystä sille myönnetystä ratakapasiteetista. Vastaavasti virasto velvoitettaisiin maksamaan korvauksia rautatieyrityk-

selle, jos rataverkon käytettävyyks poikkeaisi oleellisesti virastosta johtuvasta syystä rautatieyritykselle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuisi haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Suorituskannustinjärjestelmän mukaista korvausta ei velvoitettaisi maksamaan, jos liikenne poikkeaisi muusta kuin rautatieyrityksestä aiheutuneesta syystä tai rataverkon käytettävyyks poikkeaisi muusta kuin virastosta johtuvasta syystä, esimerkiksi luonnon olosuhteista. Toisaalta poikkeamisen edellytettäisiin olevan oleellista. Oleellisena poikkeamisena voitaisiin pitää esimerkiksi junavuoron peruuttamista tai vähintään 15 minuutin viivästymistä taikka etuajassa ajoa. Poikkeamisen oleellisuutta arvioitaessa voitaisiin lisäksi ottaa huomioon junavuoron peruuttamisen, viivästymisen, etuajassa ajon tai muun rautatieliikenteen häiriön aiheuttamat haitat rautatieliikenteelle, radanpidolle ja koko rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Erilaiset rautatieliikenteen häiriöt aiheuttavat useimmissa tapauksissa rautatiejärjestelmän teknisen luonteen vuoksi haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Nämä haitat näkyvät usein muulle liikenteelle aiheutuneina myöhästymisinä tai muina seurannaishäiriöinä. Eri häiriötilanteiden vaikutukset voivat olla erilaiset pääkaupunkiseudun tiheäliikenteisessä lähiliikenteessä kuin muussa rautatieliikenteessä.

Suorituskannustinjärjestelmä rajattaisiin valtion rataverkon haltijana toimivan Liikenneviraston ja rautatieyrityksen väliseen sopimussuhteeseen. Järjestelmä ei siten koskisi kolmansien osapuolten oikeutta korvaukseen rautatieliikenteen häiriöistä mahdollisesti aiheutuneesta vahingosta. Tällaisina kolmansina osapuolina voisivat olla esimerkiksi junan myöhästymisestä vahinkoa kärsineet muut rautatieliikenteen harjoittajat. Järjestelmään ei sisällytettäisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 11 artiklassa tarkoitettuja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituksesta. Käytännössä olisi hyvin hankala objektiivisesti arvioida, millaista suoritusta olisi pidettävä ennakoitua parempana. Toisaalta suomalaisessa järjestelmässä ei myöskään olisi osoitettavissa sitä tahoja, joka voisi maksaa ennakoitua paremman suorituksen tehneelle toimijalle palkintomaksun. Hyvästä suorituksesta joka tapauksessa todennäköi-

sesti seuraisi toisaalta liikenteen välityskyvyn parantuminen ja toisaalta paremman suoriutumisen seurauksena syntyvä henkilö- ja tarvaliikenteen kasvu.

Liikennevirasto ja rautatieyrittäjä sopisivat aikataulukausittain tehtävässä lain 30 §:ssä tarkoitetussa rataverkon käyttösovimuksessa tarkemmin kummankin osapuolen korvausvelvollisuudesta ja korvausten perusteista. Sopijaosapuolet voisivat korvauksen määrän mitoituksessa ottaa huomioon viivästymisen tai muun häiriön tosiasialliset vaikutukset rautatieliikenteeseen. Korvaus ei syrjäyttäisi rautatieyrittäjän tai rataverkon haltijan raiteliikennevastuulain (113/1999) mukaista ankaraa vastuuta rautatieliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen ja esinevahinkojen korvaamisesta. Korvaus olisi yksityisoikeudellinen sopimusrikkomuksen seuraamus, joka suoritettaisiin sopimusperusteisen korvausvastuun mukaisen toiselle sopijaosapuolelle aiheutuneesta todellisesta vahingosta suoritettavan korvauksen lisäksi ja siitä riippumatta. Sopijaosapuolet voisivat kuitenkin sopia, että sopimuksen mukaisen korvauksen lisäksi ei perittäisi vahingonkorvausta tai muuta korvausta. Suorituskannustinjärjestelmän mukaisten korvausmaksujen tulisi olla määrältään riittävän suuria, jotta järjestelmällä olisi sillä tavoiteltavaa toimintaa ohjaavaa vaikutusta.

Pykälän mukaisella järjestelmällä kannustettaisiin alan keskeiset toimijat rataverkon mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön ja rautatieliikenteen täsmällisyyteen. Rautatiejärjestelmän suorituskyky on pyrittävä pitämään rautatieliikenteen täsmällisyyden varmistamiseksi mahdollisimman hyvänä. Rautatieliikenteen ominaisuuden takia aikataulut ovat keskeisessä asemassa. Rautatiejärjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeää, että junaliikenne kulkee aikataulun mukaisesti ja ratatyöt tehdään ennalta sovituissa työraoissa.

Liikennevirasto kuvaisi suorituskannustinjärjestelmää ja sen mukaista korvausjärjestelmää aikataulukausittain julkaistavassa verkkoselostuksessaan

32 §. Verkkoselostus. Pykälässä säädettäisiin Liikenneviraston verkkoselostuksesta. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan rautatielain 4 §:ää. Verkkoselostus on kes-

keinen rautatieliikennettä ja rataverkkoa koskeva kapasiteetti- ja ratamaksudirektiiviin perustuva asiakirja. Liikennevirasto on julkaissut verkkoselostuksen vuodesta 2004 lähtien. Siinä kuvataan keskeiset rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevat säännökset ja määräykset.

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

Pykälän 1 momentissa veloitettaisiin Liikennevirasto julkaisemaan verkkoselostuksessa keskeiset rautatielaissa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamista koskevat säännökset ja lain nojalla annetut säännökset ja määräykset. Pykälän 2 momentin mukaan verkkoselostuksessa tulisi kuvata viraston hallinnassa olevan rataverkon laatu ja laajuus ja antaa tarkemmat tiedot 33 §:ssä tarkoitettujen palvelujen yksityiskohdista ja niiden saatavuudesta. Lisäksi verkkoselostuksessa julkaistaisiin ne momentissa mainitut päätökset, jotka virasto antaisi lain nojalla.

Verkkoselostus on osoittanut alan tärkeäksi tiedonlähteeksi. Se on uusittava aina aikataulukausittain. Rautatieliikenteen harjoittajien tulee voida luottaa verkkoselostuksessa julkaistujen tietojen pysyvyyteen aikataulukauden aikana.

Liikennevirasto veloitettaisiin 3 momentissa verkkoselostusta laatiessaan kuulemaan Suomeen sijoittautuneita ratakapasiteetin haltijoita ja muita Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Verkkoselostus olisi julkaistava aikataulukausittain viimeistään neljä kuukautta ennen kapasiteettihakemusten jättämiselle asetetun määräajan päättymistä, jotta ratakapasiteetin hakijat voisivat saada riittävän ajoissa liiketoimintansa kannalta tarvittavaa tietoa ratakapasiteetin hakemiseen liittyvistä seikoista ja ratamaksun määräytymisperusteista. Momentissa veloitettaisiin Liikennevirasto julkaisemaan myös verkkoselostuksen voimassaoloaikana muutuneet tiedot.

5 luku Palvelut ja ratamaksu

Lain 5 luvun säännöksistä koskisivat 33 §:n säännökset ainoastaan Liikenneviraston valtion rataverkolla tarjoamia palveluja ja 34 §:n säännökset velvollisuutta tarjota valtion rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja. Samoin 37 §:n säännökset koskisivat ainoastaan Liikenneviraston velvollisuutta periä ratamaksun perusmaksua valtion rataverkon käytöstä. Kuitenkin pykälään otettaisiin säännös, jonka mukaan yksityisraiteen haltijalla olisi oikeus niin halutessaan periä rataverkkonsa käytöstä maksu säännöksessä tarkemmin säädettävin edellytyksin.

33 §. *Liikenneviraston rautatieliikenteen harjoittajille tarjotut palvelut.* Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan lain 13 §:ää. Liikennevirasto velvoitettaisiin 1 momentissa tarjoamaan rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin liikenteenohjauspalveluja ja oikeutta käyttää rautatiereittejä myönnetyn ratakapasiteetin mukaisesti ja muita rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja sekä rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia raideyhteyksiä palveluihin pääsemiseksi. Tarkemmat säännökset 1 momentin palveluista annettaisiin valtioneuvoston asetuksella, jonka tulisi perustua kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II liitteen 1 kohdassa tarkoitettuihin rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluihin sekä 2 kohdassa tarkoitettuihin rataverkon käyttömahdollisuuksiin ja raideyhteyksiin. Tiedot Liikenneviraston tarjoamista tämän momentin mukaisten palvelujen yksityiskohdista ja saatavuudesta yksilöitäisiin verkkoselostuksessa.

Rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluihin sisältyisivät liikenteenohjauspalvelun ja rataverkon käyttöoikeuden lisäksi muun muassa matkustajaliikenteen yleisinformaatio rataverkolla. Liikenteenohjauspalvelujen tarkemmasta määrittelystä voitaisiin sopia tarkemmin liikennetilanteen mukaisesti 30 §:ssä tarkoitettulla sopimuksella. Matkustajainformaatio rataverkolla kattaisi rautatieasemien kiinteät ja muuttuvat opasteet matkustajia varten. Palvelu ei kuitenkaan kattaisi junien matkustajainformaatiota. Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin mukaisiin vähimmäis-

käyttöpalveluihin kuuluvassa ratakapasiteettihakemusten käsittelyssä noudatettaisiin 4 luvun mukaista menettelyä.

Rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluviin palveluihin kuuluisivat vaihtotyöliikenteelle soveltuvat raiteistot liikenteenohjauspalveluineen ja sähköistetyillä rautatiereiteillä liittymä Liikenneviraston sähköverkkoon sähkövirran saamiseksi rautateiden liikkuvan kaluston vetovoimaa ja muuta sähköä käyttöä varten. Sähköenergia ei kuitenkaan kuuluisi tarjottavaan palveluun, vaan siitä tulisi sopia erikseen joko Liikenneviraston kanssa tai sähköntoimittajan kanssa suoraan sähkömarkkinoilla. Vaihtotyöliikenteen osalta Liikenneviraston tarjoama palvelu kattaisi ainoastaan käytettävän raiteiston ja liikenteenohjauksen. Rautatieliikenteen harjoittaja ja Liikennevirasto voisivat sopia vaihtotyöliikenteen liikenteenohjauksesta 30 §:ssä tarkoitetulla rataverkon käyttö sopimuksella.

Rataverkon käyttömahdollisuuspalveluihin kuuluisivat myös raideyhteydet polttoaineen tankkauspaikoille, rautateiden tavaraliikenteen terminaaleihin ja muille tavaraliikenteen yksityisraiteille, varikkoraiteistoille ja rautateiden liikkuvan kaluston huolto- ja kunnossapitotoimintoihin. Tässä kohdassa tarkoitettuihin palveluihin kuuluisi vain raideyhteys valtion rataverkolta yksityisraideiliittymään, mutta ei yksityisraiteen käyttö. Palveluihin, joihin raideyhteys johtaa, voitaisiin kuitenkin mahdollisesti soveltaa 34 §:ssä tarkoitettua velvollisuutta palvelujen tarjoamiseen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvosto antamaan tarkemmat säännökset niistä rataverkon käytön lisäpalveluista ja oheispalveluista, joita Liikennevirasto voisi tarjota rautatieliikenteen harjoittajille maksua vastaan. Näillä palveluilla tarkoitettaisiin ensisijaisesti kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II liitteen 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuja palveluja ja muita hyödykkeitä, joiden tarjoamisesta Liikennevirasto voisi sopia rautatieliikenteen harjoittajien kanssa. Kyseisten palvelujen ja muiden hyödykkeiden tarjoaminen olisi Liikennevirastolle vapaaehtoista, mutta viraston tulisi tarjota näitä hyödykkeitä kaikille rautatieliikenteen harjoittajille rautatiereittikohtaisesti yhtäläisin ja tasapuolisin ehdoin, jos se niitä tarjoaisi. Liikennevirasto

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.

34 §. Palvelujen tarjoaminen. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 57 §:ää. Pykälän 1 momentista kuitenkin poistettaisiin palveluvelvollisuutta rajoittavana säännös, jonka mukaan velvollisuutta palvelujen tarjoamiseen ei kuitenkaan ole, jos palvelu on yrityksen tai yhteisön omassa käytössä ja palvelu on välttämätön yrityksen tai yhteisön omaa tarvetta varten. Säännöksen poistaminen on katsottu perustelluksi rautatiemarkkinoille pääsyn edistämiseksi. Palveluihin pääsy on eräs keskeisimmistä markkinoille tulon edellytyksistä. Tilanteessa, jossa palveluja tarjoaa vain yksi yritys, olisi tärkeää, että kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla olisi avoin ja läpinäkyvä pääsy palveluihin ja palvelujen hinnoittelu olisi kohtuullista ja syrjimätöntä. Pykälän 1 momentin sanamuotoa ehdotetaan tarkennettavaksi myös siten, että se vastaisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin palveluja koskevan 5 artiklan sanamuotoa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta tarjota kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 5 artiklan vaatimusten mukaisesti direktiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja rautatieliikenteen harjoittajille syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan. Liitteessä tarkoitettuja palveluja ovat muun muassa sähkönsiirtolaitteet, polttoaineen tankkauspisteet, tavaraliikenneterminaalit, junanmuodostuslaitteet sekä huoltolaitteet ja muut tekniset laitteet. Velvollisuus koskisi rautatieyritystä sekä rautatieliikenteen palveluja tarjoavaa yhtiötä tai muuta yhteisöä (palvelujen tarjoaja). Palvelujen tarjoamisesta voisi aina periä kohtuullisen korvauksen, josta säädettäisiin pykälän 3 momentissa. Lähtökohtana olisi, että palveluja tarjotaan syrjimättömästi ottaen kuitenkin huomioon, että palvelujen tarjoajalla olisi oikeus huolehtia erityisesti oman liiketoimintansa tarpeista. Toisaalta palvelujen tarjoaja voisi katsoessaan sen oman liiketoimintansa kannalta

mahdolliseksi sopia niitä tarvitsevan rautatieliikenteen harjoittajan kanssa myös pitempi-aikaisesta palvelujen käytöstä.

Palvelujen tarjoamisesta voisi kieltäytyä, jos palveluille olisi olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Palvelujen tarjoajan olisi kuitenkin erimielisyystilanteissa näytettävä, että palveluille on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Velvollisuutta on pidettävä välttämättömänä tasapuolisten ja syrjimättömien toimintaedellytysten takaamiseksi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Mahdollisissa erimielisyystilanteissa Liikenteen turvallisuusvirasto sääntelyelimenä voisi viime kädessä päättää palveluvelvollisuudesta tapauskohtaisesti, koska sen EU-lainsäädännön mukaisesti tehtäviin kuuluu valvoa rautatieläisyyden markkinoita. Komissio koordinoi palveluja koskevan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin säännöksen yhdenmukaista tulkintaa.

Palveluvelvollisuudesta päättäessään Liikenteen turvallisuusvirasto ottaisi huomioon muun muassa palveluja tarjoavan yrityksen oman käytön eräänä keskeisenä palveluvelvollisuuteen vaikuttavana tekijänä. Palveluja tarjoava yritys voisi vedota siihen, että palvelujen kapasiteetti on kokonaan sen omassa käytössä tai että sen sopimusvelvoitteet estävät palvelujen tarjoamisen pyydetyssä laajuudessa. Virasto arvioisi, onko palvelujen tarjoajan oman käytön tarve aito ja konkreettinen markkinaolosuhteiden kannalta. Palvelujen tarjoamisvelvollisuus ei myöskään saisi aiheuttaa kohtuutonta haittaa palvelujen tarjoajalle, eikä se saisi muutoinkaan heikentää palvelujen tarjoajan asemaa suhteessa sen kilpailijoihin. Kohtuuttomana haittana voitaisiin pitää esimerkiksi sitä, että palvelujen tarjoaja joutuisi tekemään muita kuin omaa liiketoimintaansa palvelevia muutostöitä palvelujen tarjoamisvelvollisuuden toteuttamiseksi. Säännöksessä veloitettaisiin palvelujen tarjoaja tarjoamaan niitä palveluja, joita sillä on silloin, kun palveluja pyydetään. Uusia investointeja palveluja varten ei palvelujen tarjoajalta siten edellytettäisi.

Jos palvelujen tarjoaja katsoo, että se joutuisi liiketoimintansa kannalta vakaviin vaikeuksiin palveluvelvollisuuden takia, se voisi

2 momentin mukaan hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta poikkeuslupaa kieltäytyä palvelujen tarjoamisesta. Virasto voisi myöntää palvelujen tarjoajalle tapauskohtaisesti tilapäisen poikkeusluvan. Poikkeusluvan myöntämisen edellytyksiä tulisi harkita suppeasti ja poikkeuslupa voitaisiin myöntää ainoastaan tapauskohtaisesti. Palveluihin pääsyn kieltämisellä voitaisiin vakavasti vaikeuttaa alalle tulevan rautatieyrityksen markkinoille tuloa. Viraston tulisi harkinnassaan ottaa huomioon rautatieliikenteen harjoittajien oikeus saada käyttöönsä pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta keskeisiä palveluja sekä poikkeuksen vaikutukset rautatieliikennemarkkinoihin ja markkinoiden kilpailutilanteeseen.

Viraston päätökseen palveluvollisuudesta ja poikkeuslupahakemukseen antamaan päätökseen voitaisiin hakea 93 §:n 2 momentin nojalla muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

Palveluista perittävän hinnan tulisi 3 momentin mukaan olla tasapuolinen kaikkia rautatieliikenteen harjoittajia kohtaan sekä kohtuullinen ottaen huomioon aiheutuneet kustannukset ja toiminnan tehokkuus. Kohtuullisuutta arvioitaessa olisi otettava huomioon myös kohtuullinen pääomalle laskettava tuotto, johon vaikuttavat palveluja tarjoavan rautatieyrityksen tekemät investoinnit ja niihin liittyvät riskit. Tasapuolisella ja syrjimättömällä ehdolla tarkoitettaisiin ehtoa, joka kohtelee samanlaisessa tilanteessa olevia rautatieyrityksiä tasapuolisesti.

Pykälän 4 momentin mukaan rautatieyrityksellä olisi oikeus käyttää yksityisraiteita, jotka johtavat useampaa kuin yhtä loppukäyttäjää palveleviin terminaaleihin ja satamiin, ja tarjota terminaaleissa ja satamissa asiakkailleen palveluja. Säännös olisi tarpeellinen tasapuolisten ja syrjimättömien toimintaedellytysten luomiseksi tilanteessa, jossa rautatiekuljetusmarkkinoilla toimii yhtä useampi rautateiden liikennepalveluja tarjoava rautatieyritys.

Pykälän 5 momentissa valtuutettaisiin antamaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset pykälässä tarkoitetuista palveluista ja raideyhteyksistä sekä 2 momentissa tarkoitettua poikkeusluvan hakemisesta ja siihen liittyvistä määräajoista. Valtioneuvos-

ton asetuksenantovaltuutta pidetään tarkoituksenmukaisena ottaen huomioon, että direktiivin liitettä ja siinä tarkoitettujen palvelujen piiriä voidaan tarvittaessa muuttaa komitologiamenettelyllä.

35 §. Koulutuspalvelujen tarjoaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 58 §:ää. Pykälässä velvoitettaisiin rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 23 §:ssä tarkoitettu oppilaitos tarjoamaan tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja rautatielaissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville toimijoille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulisi olla tasapuolinen ja kohtuullinen ja perustua todellisiin koulutuksen järjestämisestä aiheutuviin kustannuksiin.

Velvollisuutta koulutuspalvelujen tarjoamiseen pidetään tärkeänä, koska alalle tulon ja turvallisuustodistuksen saamisen eräs keskeinen edellytys on, että rautatieliikenteen harjoittajalla on käytettävissään ammattitaitoinen ja asianmukaisen koulutuksen saanut henkilökunta. Jos turvallisuustodistusta hakeva rautatieyritys ei pystyisi palkkaamaan koulutettua ja todistuksen saanutta henkilökuntaa siinä jäsenvaltiossa, jossa se aikoo harjoittaa liikennettä, sen olisi voitava luottaa siihen, että sillä on mahdollisuus kouluttaa nykyistä henkilökuntaa. Sama tarve ammattitaitoisen henkilökunnan saamiseen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla voisi olla turvallisuuslupaa tarvitsevalta yksityisraiteen haltijalla, minkä vuoksi turvallisuusluvan saaminen rinnastettaisiin säännöksessä turvallisuustodistuksen saamiseen.

Koska koulutus sisältää käyttösäännöt, liikenteenohjausjärjestelmän, reittitiedot ja hätätilannemenettelyt, sitä tarjotaan toistaiseksi ainoastaan kansallisesti kunkin jäsenvaltion omaa rataverkkoa varten. Jäsenvaltiot velvoitetaan rautatieturvallisuudirektiivissä varmistamaan, että koulutusmahdollisuudet ovat kaikkien turvallisuustodistusta hakevien rautatieliikenteen harjoittajien saatavilla.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin antamaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista koulutuspalveluista.

36 §. Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 26 §:ää Liikennevirastoa ja sen velvollisuutta vastata liikenteenohjauksesta valtion rataverkolla koskevilta osin. Pykälän mukaan Liikennevirasto vastaisi edelleen liikenteenohjauksesta valtion rataverkolla. Velvollisuus huolehtia liikenteenohjauksesta laajennettaisiin koskemaan myös muita rataverkon haltijoita.

Pykälän 1 momentin mukaan liikenteenohjauspalvelun järjestäminen rataverkolla kuuluisi rataverkon haltijan velvollisuuksiin. Rataverkon haltija voisi kuitenkin päättää, järjestääkö se liikenteenohjauksen itse vai ostaa se palvelun julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Se, että rataverkon haltija ostaisi palvelut ulkopuoliselta, ei vapauttaisi rataverkon haltijaa liikenteenohjauspalveluihin liittyvästä vastuusta ja siihen liittyvästä riskien hallinnasta. Liikenteen ohjaukseen liittyvien menettelyjen tulisi täyttää turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Myös Liikennevirasto on toistaiseksi ostanut liikenteenohjauspalvelut VR-konsernilta, koska virastolla ei ole itsellään ollut tehtävään tarvittavia resursseja. Yksityisraiteiden haltijat taas ovat pääsääntöisesti sopineet kuljetuspalvelun tarjoajan, eli käytännössä VR-konsernin kanssa, liikenteenohjauspalvelusta.

Liikennevirasto vastaisi 2 momentin mukaan nykykäytännön mukaisesti liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla. Yksityisraiteiden haltijat voisivat myös tarvittaessa ja niin halutessaan sopia Liikenneviraston kanssa liikenteenohjauspalvelun järjestämisestä yksityisraiteella. Tällä tavoin voitaisiin varmistaa liikenteen sujavuus valtion rataverkon ja yksityisraiteiden välillä.

Liikennöinnin sujavuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi veloitettaisiin rataverkon haltijat 3 momentissa sopimaan liikennöinnistä ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä keskenään silloin, kun rataverkot liittyisivät toisiinsa ja niiden välillä liikennöitäisiin. Myös Liikennevirasto tekisi momentissa tarkoitettujen sopimukset valtion rataverkkoon liitettyjen yksityisraiteiden haltijoiden kanssa.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin rataverkon turvallisuuden varmistamiseksi säännös, jossa edellytettäisiin, että rataverkon haltija ottaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmässään huomioon liikenteenohjauspalvelut myös siltä osin, kuin palveluja tarjoaa ulkopuolinen yhtiö tai yhteisö.

Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön toiminnassa olisi 5 momentin mukaan noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia ja tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Jos liikenteenohjauspalveluja jatkossakin tarjoaisi rautatieyrittäjä, tämän olisi tarjottava näitä palveluja tasapuolisesti kaikille palveluja tarvitseville. Liikenteenohjauspalvelujen tarjonnasta vastaavan yrityksen tai yhteisön palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan liikenteenohjaustehtäviä riippumatta siitä, tarjoaako näitä palveluita viranomainen tai yksityinen palvelujen tarjoaja.

37 §. Ratamaksu. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 14 §:ää. Pykälässä säädettäisiin ratamaksun perusmaksusta, joka on pakollinen rautatieliikenteen harjoittajilta aikataulukausittain perittävä maksu. Radan kunnossapitoa harjoittavia yrityksiä ei veloitettaisi maksamaan ratamaksua. Ne käyttävät valtion rataverkkoa ainoastaan siirtyäkseen ratatyöalueille, joilla ne tekevät Liikenneviraston tilaamaa radan kunnossapitotyötä.

Ratamaksun perusmaksua perittäisiin 2 momentin mukaan Liikenneviraston 33 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluista ja raideyhteyksistä rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluviin palveluihin pääsyä varten. Liikenneviraston olisi perittävä maksu tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin. Pykälässä tarkoitettua ratamaksuhinnoittelua ei sovellettaisi muihin Liikenneviraston 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 15 prosentin kustannusvas-
taavuutta verrattuna Liikenneviraston vuotuisiin rataverkon ylläpito- ja investointikustannuksiin.

Perusmaksun määrästä säädettäisiin 3 momentin nojalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Maksusta päätettäisiin edelleen valtion talousarvioesityksen valmistelun yhteydessä.

Yksityisraiteen haltijoita ei veloitettaisi perimään maksua rataverkkonsa käytöstä. Niillä tulisi kuitenkin olla kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin vaatimusten mukaisesti oikeus periä rataverkon käyttömaksu. Pykälän 4 momenttiin otettaisiin säännös, jossa yksityisraiteen haltija veloitettaisiin ilmoittamaan maksusta ja sen perusteista liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään kaksi kuukautta ennen maksun käyttöönottoa. Yksityisraiteen haltijoiden tulisi ilmoittaa maksusta etukäteen myös niiden raiteita käyttäville rautatieliikenteen harjoittajille. Viranomaisille tehtävää ilmoitusta pidetään tarpeellisena, jotta viranomaiset voisivat tarvittaessa valvoa maksua ja ottaa kantaa sen perusteisiin. Maksua ei kytkettäisi ratamaksun perusmaksuun eikä muihinkaan Liikenneviraston valtion rataverkon käytöstä perimiin maksuihin. Kuitenkin maksun olisi oltava kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7 artiklassa säädettyjen hinnoitteluperiaatteiden mukainen. Liikenteen turvallisuusvirasto sääntelyelimenä viime kädessä päättäisi, onko maksu edellä mainittujen hinnoitteluperiaatteiden mukainen, jos siltä haettaisiin 72 §:n 1 momentin 6 kohdan nojalla oikaisua maksua koskevaan rataverkon haltijan päätökseen.

38 §. Ratamaksun periminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 15 §:ää. Pykälän mukaan Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana päättäisi ratamaksun perusmaksun maksuunpanosta ja perisi maksut kalenterikuukausittain rautatieliikenteen harjoittajilta, joiden tulisi toimittaa Liikennevirastolle tiedot harjoittamastaan liikenteestä.

Viraston maksuun panema ratamaksun perusmaksu olisi julkisoikeudellisena maksuna ulosottokelpoinen ilman tuomiota tai päätöstä. Pykälässä oikeutettaisiin virasto sopimaan rautatieliikenteen harjoittajan kanssa muusta maksujärjestelystä, jos siihen olisi erityisiä syitä. Muut maksujärjestelyt voisivat tulla kysymykseen esimerkiksi museoliikenteen harjoittajilta perittävissä maksuissa.

6 luku Turvallisuus

39 §. Turvallisuuden perusteet. Pykälällä tarkennettaisiin voimassa olevan rautatielain turvallisuuden perusteita koskevaa sääntelyä. Rautatieturvallisuusdirektiivin johdanto-osassa on asetettu tavoitteeksi säilyttää rautatiejärjestelmän yleisesti ottaen korkea turvallisuustaso ja turvallisuuden parantaminen edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti, jos se on käytännössä mahdollista rautatieliikenteen kilpailukyky huomioon ottaen. Tämän mukaisesti pykälän 1 momentissa asetettaisiin tavoitteeksi rautatiejärjestelmän turvallisuustason säilyttäminen ja sen kehittäminen unionilainsäädännön ja alan teknisen ja tieteellisen kehityksen mahdollistamalla tavalla ja niin paljon kuin se on kohtuudella mahdollista. Harkinnassa olisi otettava rautatieturvallisuusdirektiivin mukaisesti huomioon rautatieliikenteen kilpailukyky suhteessa erityisesti maantieliikenteeseen. Turvallisuutta olisi kuitenkin kansallisesti kehitettävä niin, että vähintään Suomea sitovat yhteiset turvallisuustavoitteet voidaan saavuttaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan velvollisuuksista. Rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittaja vastaisivat kukin rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Niiden tulisi toteuttaa tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet, tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Lisäksi niiden tulisi hallita myös ne riskit, jotka johtuvat alihankkijoiden käytöstä. Niillä olisi oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja niiden olisi otettava käyttöön 40 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Lisäksi niiden olisi noudatettava muun muassa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksinä antamia ja valtioneuvos-

ton tai ministeriön asetuksella annettuja turvallisuussääntöjä, jotka ovat unionilainsäädännössä tarkoitettuja kansallisia turvallisuussääntöjä Suomessa.

Rautatiejärjestelmän turvallisuudessa lähtökohtana on, että kukin toimija vastaa oman toimintansa turvallisuudesta. Rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija olisivat suhteessa asiakkaisiin, asianosaisiin työntekijöihin ja kolmansiin osapuoliin vastuussa sille kuuluvasta järjestelmän osasta ja sen turvallisuudesta käytöstä, mukaan luettuina materiaalin toimitus ja palvelujen hankinta, sanotun kuitenkin rajaamatta siviilioikeudellista vastuuta. Valmistajat, kunnossapitotyöpajat, kalustoyksiköiden haltijat, palvelujen tarjoajat ja hankintayksiköt vastaisivat kuitenkin siitä, että niiden toimittamat kalustoyksiköt, laitteistot, lisävarusteet ja materiaalit tai sen tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien vaatimusten mukaiset, jotta rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat voivat käyttää kyseisiä tuotteita ja palveluja turvallisesti.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin rautatie-turvallisuudirektiivin 7 artiklassa tarkoitettuihin yhteisiin turvallisuustavoitteisiin, joiden perusteella määriteltäisiin rautatiejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustaso. Säännöksessä veloitettaisiin toimivaltaiset viranomaiset tarvittaessa muuttamaan kansalliset rautatieturvallisuutta koskevat säännöksensä ja määräyksensä, jotta yhteiset turvallisuustavoitteet voidaan saavuttaa. Kansallisia turvallisuussääntöjä Suomessa antavat Liikenteen turvallisuusvirasto, valtioneuvosto ja liikenne- ja viestintäministeriö toimivaltansa puitteissa.

Pykälän 4 momentissa viitattaisiin rautatie-turvallisuudirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuihin yhteisiin turvallisuusmenetelmiin, joita käytettäisiin turvallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamisen arvioinnissa. Yhteiset turvallisuusmenetelmät annetaan komission asetuksina ja ne sitovat suoraan kaikkia toimijoita. Yhteisten turvallisuusmenetelmien mukaista arviointia varten laaditaan ja määritellään riskien arviointimenetelmiä, menetelmiä, joilla arvioidaan turvallisuustodistusten ja turvallisuuslupien vaatimustenmukaisuutta sekä mene-

telmiä, joilla valvotaan rautatiejärjestelmän rakenteellisten osajärjestelmien käyttöä ja kunnossapitoa niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti.

40 §. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 30 §:ää. Pykälän 1 momentissa veloitettaisiin rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmä voi saavuttaa yhteiset turvallisuustavoitteet. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönotolla tulisi lisäksi varmistaa, että rautatiejärjestelmä on kansallisten turvallisuussääntöjen ja yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä vahvistettujen turvallisuusvaatimusten mukainen ja että toimija noudattaa yhteisten turvallisuusmenetelmien asiaan kuuluvia osia.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän olisi täytettävä rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset ja sen olisi sisällettävä direktiiviin liitteessä III säädetyt perusosat. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä varmistettaisiin organisaation toiminnan turvallisuus ja riskien hallinta. Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmässä osoittaa pystyvänsä varmistamaan kaikkien toimintaansa liittyvien riskien hallinta, joka kattaa myös kunnossapidon, materiaalien toimituksen ja alihankkijoiden käytön. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulee huomioida myös muiden toimijoiden vaikutuksesta toimintaan syntyvät riskit.

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan olisi osoitettava, että ne ovat ottaneet turvallisuusjohtamisjärjestelmän myös käytännössä tehokkaasti käyttöön. Turvallisuusjohtamisjärjestelmään kirjatut menettelyt ja periaatteet olisi otettava huomioon rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan jokapäiväisessä toiminnassa ja organisaation eri tasoilla.

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on valvoa, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat noudattavat turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisia menettelyjä käytännössä. Komissiossa on valmis-teilla turvallisuustodistusten ja -lupien arviointikriteerejä koskevat asetukset, joilla on

tarkoitus harmonisoida turvallisuusjohtamisjärjestelmin arviointia.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi turvallisuusjohtamisjärjestelmää hyväksyessään otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus. Vaikka turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset ovat kaikille rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille samat, turvallisuusjohtamisjärjestelmät voisivat laajuudeltaan ja yksityiskohtaisuudeltaan erota huomattavasti toisistaan. Yksityisraiteen haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmältä ei edellytettäisi vastaavaa yksityiskohtaisuutta kuin valtion rataverkko hallinnoivalta Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmältä. Toisaalta yksityisraiteidenkin välillä voi olla huomattavia esimerkiksi yksityisraiteilla tapahtuvan liikennöinnin määrästä ja mahdollisista vaarallisten aineiden kuljetuksista johtuvia eroja.

Rataverkon haltija veloitettaisiin 2 momentissa lisäksi ottamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmässään huomioon rautatieliikenteen harjoittajien toiminnan vaikutukset rataverkkoon sekä huolehtimaan siitä, että kaikki rautatieliikenteen harjoittajat voisivat toimia yhteentoimivuuden teknisten eritelmiä ja kansallisten turvallisuussääntöjen sekä turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Rataverkon haltijan olisi rataverkkoa käyttäviä rautatieliikenteen harjoittajia kuultuana selvitettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmässään lisäksi, miten eri toimijoiden hätätilannemenettelyt sovitetaan yhteen.

Pykälän 3 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan toimitusjohtaja tai pääjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

41 §. Turvallisuustavoitteiden saavuttamisen seuranta. Pykälän säännökset vastaisivat voimassa olevan rautatielain 29 §:n säännöksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto veloitettaisiin pykälän 1 momentissa seuraamaan turvallisuusviranomaisena yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja rautatieturvallisuuden kehittymistä. Virasto esittäisi vuosikertomuksessaan rautatieturvallisuusdirektiivin liitteessä I esitetyissä turvallisuusin-

dikaattoreissa tarkoitetut luvut ja tiedot. Virasto veloitettaisiin julkaisemaan vuosikertomuksen edellisen kalenterivuoden toiminnastaan voimassa olevan lain mukaisesti ja toimittamaan sen 30 päivään syyskuuta mennessä ministeriölle ja Euroopan rautatievirastolle.

Pykälän 2 momentissa veloitettaisiin rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittaja nykykäytännön mukaisesti keräämään tiedot edellisen vuoden turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta ja laatimaan niiden saavuttamisesta turvallisuuskertomus, joka olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle 30 päivään kesäkuuta mennessä. Vastaava velvollisuus on toimijoille säädetty voimassa olevan rautatielain 29 §:n 2 momentissa. Toimijoiden olisi esitettävä turvallisuuskertomuksessaan kaikki rautatieturvallisuusdirektiivin liitteessä I esitetyt tiedot. Toimijat vastaisivat turvallisuusindikaattoreihin liittyvien tietojen keräämisestä, koska kysymys on niiden omasta toiminnasta ja toiminnan turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä olisi raportoida Euroopan rautatievirastolle alan toimijoilta saadut tiedot. Yhteisiin turvallisuusindikaattoreihin liittyvien tietojen perusteella tutkittaisiin turvallisuustavoitteiden saavuttamista jäsenvaltioissa.

Pykälän 3 momentin valtuutussäännös vastaisi voimassa olevan lain 29 §:n 3 momentissa säädettyä valtuutussäännöstä. Momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella antamaan tarkemmat säännökset yhteisistä turvallisuusindikaattoreista ja Liikenteen turvallisuusviraston vuosikertomuksesta.

7 luku Yhteentoimivuus

42 §. Yhteentoimivuuden perusteet. Pykälän 1 momentin mukaan rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden olisi täytettävä rautatiejärjestelmän olennaiset vaatimukset. Olennaisia vaatimuksia olisi noudatettava jo osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän suunnitteluvaiheessa, jotta kyseisen vaiheen vaatimuksenmukaisuus voitaisiin jo siinä vaiheessa varmistaa. Lisäksi olennaisia vaatimuksia olisi momentin mukaan noudatettava niin osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden

osatekijän valmistuksessa, markkinoille saatamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa kuin käytössäkin.

Kunkin osajärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteeseen III mukaisia olennaisia vaatimuksia täsmennetään komission päätöksinä tai asetuksina annettavilla yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä. Yhteentoimivuusdirektiivin 5 artiklan 1 kohdan mukaan kutakin osajärjestelmää varten laaditaan vähintään yksi yhteentoimivuuden tekninen eritelmä. Yhteentoimivuuden tekninen eritelmä voi myös kattaa useita eri osajärjestelmiä. Yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä pyritään asteittain lisäämään Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta. Direktiivin 5 artiklan 3 kohdan mukaan kussakin yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä on ilmoitettava muun muassa sen aiottu soveltamisala, täsmennettävä olennaiset vaatimukset kullekin osajärjestelmälle, määriteltävä ne toiminnalliset ja tekniset eritelmat, jotka osajärjestelmän ja sillä muiden osajärjestelmien kanssa olevien liitännöiden on täytettävä, määriteltävä yhteentoimivuuden osatekijät ja liitännät, joita varten on oltava eurooppalaiset eritelmat ja ilmoitettava yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa ja osajärjestelmien EY-tarkastuksessa käytettävät menettelyt. Lisäksi yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä ilmoitetaan eritelmän käyttöönottostrategia ja ne asianomaisen henkilöstön ammattipätevyyttä, työterveyttä ja -turvallisuutta koskevat vaatimukset, joita osajärjestelmän käyttö ja ylläpito edellyttävät.

Yhteentoimivuuden tekninen eritelmä on yhteentoimivuuden kannalta tärkeä, koska siinä esitetään osajärjestelmä, joka voidaan toteuttaa kohtuullisessa ajassa siten, että samalla lisätään asteittain rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta. Vaikka yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä pyritään yhteentoimivuuden toteuttamiseen, eritelmat säilyttävät kuitenkin asianmukaisella tavalla myös kussakin jäsenvaltiossa käytössä olevan rautatiejärjestelmän yhdenmukaisuuden yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin tarvittaessa otettavien erityistapausten kautta. Yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin voi sisältyä myös avoimia kohtia, jos joitakin olennaisten

vaatimusten mukaisia teknisiä seikkoja ei voida käsitellä eritelmissä. Jäsenvaltion on tällöin ilmoitettava komissiolle sekä unionin muille jäsenvaltioille, mitä kansallisia teknisiä sääntöjä sen alueella avoimeen kohtaan tai erityistapaukseen liittyen sovelletaan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän säännöksen sijasta.

Yhteentoimivuuden tekniset eritelmat valmistellaan pääosin Euroopan rautatievirastossa. Komissio antoi syyskuussa 2009 tiedonannon (SEC(2009) 1157) aikaisemmin voimassa olleiden Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY sekä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien toimeenpanotilanteesta. Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän kaikista osajärjestelmistä on annettu yhteentoimivuuden tekniset eritelmat. Tavanomaiseen rautatiejärjestelmään sovellettavia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä on annettu tavaraliikenteen telemaattisista sovelluksista, melusta, liikenteenohjauksesta, hallinnasta ja merkinannosta, liikkuva kalusto -osajärjestelmästä tavaraliikenteen vaunujen ja melun osalta sekä käyttötoiminnasta ja liikenteen hallinnasta. Lisäksi kahdessa horisontaalisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä, joita sovelletaan suurten nopeuksien rautatiejärjestelmään ja tavanomaiseen rautatiejärjestelmään, käsitellään rautatietunneleiden turvallisuutta sekä rautatiejärjestelmän esteettömyyttä. Euroopan rautatievirasto on vuodesta 2006 saakka valmistellut tavanomaiseen rautatiejärjestelmään sovellettavia vielä puuttuvia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, jotka koskevat infrastruktuuria, energiaa, liikkuvaa kalustoa ja henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia. Infrastruktuuria ja energiaa koskevat yhteentoimivuuden tekniset eritelmat hyväksyttiin vuoden 2009 lopulla ja muut on määrä hyväksyä vuonna 2010.

Olennaiset vaatimukset koskisivat 2 momentin mukaisesti osajärjestelmän turvallisuutta, luotettavuutta ja käyttökuntoa, terveysvaikutuksia, ympäristövaikutuksia ja teknistä yhteentoimivuutta. Momentin nojalla

annettavalla valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin olennaisten vaatimusten sisällöstä ja pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin liite III.

43 §. Yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä poikkeaminen. Pykälässä säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää yhteentoimivuusdirektiivin 9 mukaisesti poikkeusta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä. Pykälän 1 momentin mukaan poikkeuksen pyytäminen olisi mahdollista vain silloin, kun kyseistä osajärjestelmää koskevaan yhteentoimivuuden tekniseen eritelmään ei olisi sisällytetty Suomea koskevaa erityistapausta poikkeustarpeen osalta. Koska yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä pyritään varmistamaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus, eritelmistä poikkeaminen on mahdollista vain direktiivin sallimissa tapauksissa ja komission hyväksyessä poikkeamisen. Toistaiseksi Suomi ei ole pyytänyt poikkeusta yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä.

Pykälän 1 momenttiin ehdotettu luettelo tapauksista, joissa poikkeuksen pyytäminen olisi mahdollista, vastaa direktiivin 9 artiklan 1 kohdan a—f alakohtia. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää poikkeusta momentin 1-6 alakohdassa luetelluissa tapauksissa. Suomen kannalta erityisen merkittävä olisi 6 alakohta, jonka nojalla virasto voisi tarvittaessa pyytää poikkeusta Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyksliikenteessä käytettävälle kalustoyksikölle. Tähän mennessä poikkeuksen pyytäminen ei ole ollut tarpeellista, koska Venäjän liikenteen kalustoa koskevat yhteentoimivuusvaatimuksista poikkeamiset on hoidettu erityistapauksin asianomaisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä.

Hankintayksikkö voisi 2 momentin mukaan pyytää, että Liikenteen turvallisuusvirasto lähettäisi komissiolle pyynnön yhteentoimivuuden teknistä eritelmää koskevasta poikkeuksesta. Hankintayksikön tulisi täten itse tunnistaa tarve poikkeukselle. Liikenteen turvallisuusvirastolla ei olisi velvollisuutta tiedustella poikkeustarvetta eri hankkeiden osalta. Viraston olisi kaikki pyynnön käsitellyä varten tarpeelliset tiedot saatuaan ratkaistava, onko poikkeusta koskeva pyyntö aiheellinen. Pitäessään poikkeuksen pyyntöä perus-

teltuna viraston olisi toimitettava pyyntö komissiolle hyväksyttäväksi. Pyydettyessä 1 momentin 1, 3, 5 ja 6 kohtien mukaista poikkeusta virasto voisi jo ennen komission hyväksyntää myöntää hankintayksikölle oikeuden vaihtoehtojen sääntöjen soveltamiseen. Vaihtoehtoisilla säännöillä tarkoitettaisiin niitä kansallisia teknisiä sääntöjä ja turvallisuussääntöjä, joita hankintayksikkö soveltaisi hankintaan eritelmän sijaista poikkeuksen kattamilta osin. Momentin 2 ja 4 kohtien mukaista poikkeusta pyydettyessä vaihtoehtoiset säännöt voitaisiin ottaa käyttöön vasta komission hyväksynnän jälkeen. Komissio ratkaisisi 1 momentin 1, 3 ja 5 kohdissa poikkeuksen hyväksyttävyyden komission sisäisessä menettelyssä. Sen sijaan 1 momentin kohtien 2, 4 ja 6 osalta poikkeuksen hyväksyttävyyden ratkaistaisiin komitologiamenettelyssä. Komissio käsittelee jokaista poikkeusta koskevan pyynnön erikseen ja päättää tapauskohtaisesti, hyväksyykö se pyynnön.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä tiedoista, jotka hankintayksikön olisi Liikenteen turvallisuusviraston vaatimuksesta toimitettava poikkeuspyyntöä varten. Poikkeuspyynnön tulisi sisällyttää kaikki yhteentoimivuusdirektiivin liitteen IX mukaiset asiakirjat. Poikkeuspyyntöön tulisi liittää tiedot niistä töistä, tavaroista ja palveluista, joita poikkeuspyyntö koskee, tiedot poikkeuksen kohteena olevasta eritelmän kohdasta sekä eritelmän sijasta sovellettavista säännöistä, poikkeuksen perustelut sekä 1 momentin 1 kohdan mukaista poikkeusta haettaessa myös ne perustelut, joiden mukaan hanketta voidaan pitää pitkälle edenneenä. Velvollisuus tietojen toimittamiseksi osoitettaisiin hankintayksikölle, joka hankinnasta vastaavana kykenisi parhaiten tuottamaan hankintaan sekä hankinnan ja eritelmän suhteeseen liittyviä selvityksiä.

Pykälän 4 momentin mukaan tarkemmat säännökset poikkeuksen pyytämisestä ja poikkeusmenettelystä annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

8 luku **Osajärjestelmien ja osatekijöiden käyttöönotto**

44 §. Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönotto. Rakenteellisen osajärjestelmän

käyttöön ottamiseen vaadittaisiin pykälän mukaan nykykäytännön mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa. Mitä luvussa säädettäisiin osajärjestelmien käyttöönotosta, koskisi soveltuvin osin myös osajärjestelmien osia. Käyttöönottolupa vaadittaisiin yhteentoimivuusdirektiivin vaatimusten mukaisesti, kun osajärjestelmä on rakennettu tai valmistettu uutena osajärjestelmänä tai sitä on parannettu tai uudistettu siten kuin 46 §:ssä säädettäisiin. Rakenteellisia osajärjestelmiä ovat infrastruktuuri, ohjaus, hallinta ja merkinanto, energia ja liikkuva kalusto. Käyttöönottolupaa voisivat hakea hankintayksikkö, osajärjestelmän valmistaja tai rakentaja tai niiden unioniin sijoittautunut edustaja.

Pykälän 2 momentissa Liikenteen turvallisuusvirasto velvoitettaisiin myöntämään käyttöönottolupa sellaiselle rakenteelliselle osajärjestelmälle, joka on olennaisten vaatimusten mukainen. Viraston olisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin vaatimusten mukaisesti tarkastettava erityisesti osajärjestelmän tekninen yhteensopivuus sen järjestelmän kanssa, johon osajärjestelmä liitetään sekä osajärjestelmien yhdistämisen turvallisuus. Yhdistämisen turvallisuudella tarkoitettaisiin rautatieturvallisuusdirektiivin 4 artiklan 3 kohdan ja 6 artiklan 3 kohdan noudattamista. Tämä tarkoittaisi muun muassa riskien arviointia asianmukaisen yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevan komission asetuksen mukaisesti.

Osajärjestelmän vaatimuksenmukaisuus arvioitaisiin osajärjestelmää koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten määräysten mukaisesti siten kuin 45 §:ssä säädettäisiin.

Pykälän 3 momentin mukaan viraston olisi lupahakemusta käsitellessään tarkastettava myös, että osajärjestelmät olisivat käyttöoimintaa tai liikenteen hallintaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia siltä osin kuin eritelmää olisi sovellettava.

45 §. Rakenteellisen osajärjestelmän vaatimuksenmukaisuuden arviointi. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rakenteellisten osajärjestelmien vaatimuksenmukaisuuden arvioinnin perusteista. Arviointi suoritettaisiin yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten teknisten ja turvallisuusmääräys-

ten perusteella. Kansallisia määräyksiä sovellettaisiin, jos osajärjestelmää koskevia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä ei ole annettu tai niitä ei osajärjestelmään sovellettaisi esimerkiksi sen vuoksi, että eritelmässä on asianmukainen Suomea koskeva erityistapaus tai eritelmää koskee 43 §:ssä tarkoitettu poikkeus. Lisäksi kansallisia määräyksiä sovelletaan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän avoimissa kohdissa. Kansalliset määräykset voisivat olla myös yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä täydentäviä. Rakenteellisia osajärjestelmiä koskevat yhteentoimivuusvaatimukset eivät pääsääntöisesti soveltuisi museokalustoon, lukuun ottamatta ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevat vaatimukset. Museokalustoon sovelletaan kuitenkin aina kansallisia määräyksiä silloin, kun yhteentoimivuuden tekninen eritelmiä ei tule sovellettavaksi.

Yhteentoimivuuden tekniset eritelmät sisältävät pakottavia viittauksia teknisiin standardeihin, joita on myös noudatettava. Osajärjestelmään kuuluvien yhteentoimivuuden osatekijän osalta arvioinnissa olisi otettava huomioon myös muut unionin oikeuden nojalla asetetut tekniset vaatimukset.

Osajärjestelmän vaatimuksenmukaisuuden osoittamisesta säädettäisiin 2 momentissa. Ilmoitetulla laitoksella olisi menettelyssä alan teknisenä asiantuntijaorganisaationa keskeinen asema. Momentissa velvoitettaisiin hakija pyytämään 61 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta suorittamaan EY-tarkastusmenettely. Hakijana voisi olla hankintayksikkö tai osajärjestelmän rakentaja tai valmistaja taikka niiden ETA-alueelle sijoittunut edustaja. Osajärjestelmän vaatimuksenmukaisuus olisi osoitettava EY-tarkastusvakuutuksella siltä osin kuin sitä koskevat yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset. EY-tarkastusvakuutukseen tulisi liittää ilmoitetun laitoksen antama tarkastustodistus teknisine liitteineen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin yhteentoimivuusdirektiivin mukaisesti ilmoitetun laitoksen suorittaman EY-tarkastuksen kestosta sekä sen kattavuudesta. Laitos vastaisi osajärjestelmän EY-tarkastuksesta osajärjestelmän suunnittelusta sen käyttöönottoa edeltävään luovutukseen saakka. EY-tarkastus

kattaisi osajärjestelmän suunnittelun ja rakentamisen sekä osajärjestelmän koekäytön.

Rakenteellisen osajärjestelmän vaatimuksemukaisuus olisi 4 momentin mukaan osoitettava siinä tapauksessa, että yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset eivät koske osajärjestelmää, FI- tarkastusvakuutuksella ja arviointi suoritettava FI- tarkastuksessa, josta säädettäisiin 65 §:ssä.

Osajärjestelmälle annettava EY- tarkastusvakuutus ja FI-tarkastusvakuutus olisi 5 momentin mukaan osoitettava käyttöönottoluvan myöntävälle Liikenteen turvallisuusvirastolle. Asian käsittelyn selkeyttämiseksi edellytettäisiin, että vakuutus laadittaisiin samalla kielellä kuin siihen liittyvä tekninen tiedosto. Virasto voisi asian käsittelyn helpottamiseksi vaatia EY- tarkastusvakuutuksesta suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen.

Pykälän 6 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella antamaan tarkemat säännökset EY- tarkastusvakuutuksesta ja FI- tarkastusvakuutuksesta.

46 §. Osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma. Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin hankintayksikkö tai hakija toimittamaan uuden osajärjestelmän valmistamista tai rakentamista sekä osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma Liikenteen turvallisuusvirastolle. Virasto ilmoittaisi hakijalle parantamista tai uudistamista koskevan suunnitelman perusteella, ovatko työt niin merkityksellisiä, että uusi käyttöönottolupa on tarpeellinen. Uusi käyttöönottolupa vaadittaisiin kuitenkin aina, jos suunnitteilla olevat työt voisivat vaikuttaa osajärjestelmän turvallisuuden yleiseen tasoon.

Viraston olisi 2 momentin mukaan ilmoitettava uuden käyttöönottoluvan tarpeellisuudesta hakijalle viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun hakija on toimittanut kaikki asian käsittelyä varten tarvittavat asiakirjat virastolle. Samalla viraston olisi ilmoitettava, miten laajalti yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä on sovellettava hankkeeseen. Jotta virasto voisi tehdä tämän arvioidon, ilmoituksessa tulisi kuvata aiotut työt riittävällä tarkkuudella siten, että esimerkiksi osajärjestelmiin kohdistuvat työt ja niiden ai-

kataulus sekä alue, johon hanke kohdistuu, tulevat riittävän täsmällisesti eritellyiksi.

Yhteentoimivuuden teknistä eritelmiä voitaisiin olla soveltamatta vain siinä olevien erityistapausten tai avointen kohtien, siihen saatujen 43 §:n mukaisten poikkeusten tai siinä olevien siirtymäaikaisten rajoissa. Suunnitelman toteutus voitaisiin käynnistää vasta, kun virasto on päättänyt, tarvitaanko uusi käyttöönottolupa ja ilmoittanut sovellettavista yhteentoimivuusvaatimuksista, jotka sitovat hakijaa. Tämän vuoksi hakija vastaisi siitä, että ilmoitus tehtäisiin riittävien ajoissa ennen hankkeen toteutuksen aloittamista.

47 §. Rakentamisaikainen käyttölupa. Pykälä vastaa voimassa olevaan lakiin lailla rautatielain muuttamisesta (530/2009) lisätyä 35 a §:ää. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 1 momentin nojalla myöntää rakenteelliseen osajärjestelmälle, jota parannetaan tai uudistetaan, rakentamisaikaisen käyttöluvan ennen varsinaista käyttöönottolupaa, jos osajärjestelmän käyttö on tarpeen riittävien liikenneyhteyksien turvaamiseksi jo ennen sen valmistamista, eikä rautatiejärjestelmän turvallisuus vaarantuisi. Kysymyksessä voisi olla käyttöluvan myöntäminen esimerkiksi sellaiselle radan uudistamis- tai parantamishankkeelle, jossa radan uudistaminen tai parantaminen tehdään osissa ja se kestää hankkeen laajuudesta johtuen niin kauan, ettei radan liikennöintiä voida hankkeen ajaksi keskeyttää kokonaan, vaan liikennöintiä on jatkettava heti ratatyön liikenneturvallisuudesta vastaavan henkilön liikenteenohjaukselle radan valmistumisesta tekemän ilmoituksen jälkeen. Rakentamisaikaista käyttöönottolupaa ei haettaisi kalustoyksiköille, vaan kalustoyksikölle voitaisiin myöntää 48 §:n mukainen määräaikainen lupa kalustoyksiköiden testaamista varten. Testien tulisi kuitenkin olla sellaisia, joiden tekemistä edellytettäisiin yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tai kansallisessa määräyksessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto varmistaisi tilapäisen käytön turvallisuuden hakijan toimittaman aineiston perusteella. Hakijan tulisi toimittaa lupahakemuksen yhteydessä kuvaus sekä suunnitellusta työstä että niistä toimenpiteistä, joilla rautatiejärjestelmän turvallisuus varmistetaan koko hankkeen aikana. Tällaisena voitaisiin esimerkiksi pitää raken-

tamissuunnitelmaa ja suunnitteluperusteita. Lisäksi vaadittaisiin selvitystä liikennöintiin kohdistuvista mahdollisista rajoituksista. Rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistamiseen tulisi kuulua muun muassa se, että turvallisuus on otettu kattavasti huomioon suunnitelmaa tehtäessä. Toimijat ovat vastuussa turvallisuudesta hankkeen aikana.

Virasto voisi 2 momentin nojalla sisällyttää lupaan ehtoja tai rajoituksia, joilla varmistettaisiin rautatiejärjestelmän turvallisuus. Jos turvallisuuteen tai luvan edellytyksiin vaikuttavissa seikoissa tapahtuisi luvan voimassaolon aikana muutoksia, luvan haltijan olisi ilmoitettava asiasta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Virasto arvioisi tällöin, ovatko luvan myöntämisen edellytykset muuttuneet ja olisiko lupaa haettava uudelleen. Virasto voisi vaatia uuden luvan hakemista kohtuullisessa määräajassa. Lisäksi virastolla olisi oikeus peruuttaa lupa. Rakentamisaikainen käyttö lupa olisi voimassa enintään kolme vuotta sen myöntämisestä. Valmistuneelle osalle tulisi hakea 44 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa välittömästi.

48 §. Käyttöönottoluvan myöntäminen ja sen peruuttaminen. Pykälän 1 momentin mukaan käyttöönottolupa voitaisiin myöntää toistaiseksi. Käyttöönottolupa voitaisiin myöntää määräaikaisena kalustoyksikölle tai turvalaitteelle, jos kalustoyksikölle tai turvalaitteelle tai jollekin kalustoyksikölle kuuluvalla osajärjestelmälle on suoritettava yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tai kansallisessa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä vaadittuja testejä ennen kuin Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää toistaiseksi myönnettävästä käyttöönottoluvasta. Hankintayksikkö, valmistaja tai niiden ETA-alueelle sijoittunut edustaja veloitettaisiin toimittamaan testausta koskeva suunnitelma Liikenteen turvallisuusvirastolle hakijan hakiessa määräaikaista lupaa. Hakijan olisi myös ilmoitettava yksittäisten testausten ajankohdat. Kalustoyksikön ja turvalaitteen määräaikainen käyttö sallittaisiin ainoastaan testeissä, mutta ei vielä varsinaisessa kaupallisessa käytössä, sillä EY- tai FI-tarkastusmenettely olisi vielä kesken.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin mukaan nykykäytännön mukaisesti sisällyttää käyttöönottolupaan rajoituksia ja

ehtoja, joilla varmistettaisiin turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä. Ehdot eivät saisi olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa. Käyttöönottoluvan rajoitukset ja ehdot voisivat koskea esimerkiksi ilmoitetun laitoksen asettamia osajärjestelmän tai kalustoyksikön käyttöön kohdistuvia rajoituksia tai ehtoja.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi 3 momentin nojalla kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa vähintään kaksi kuukautta kestävässä määräajassa, jos osajärjestelmä tai kalustoyksikkö ei täytä sille asetettuja vaatimuksia tai jos luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja. Virasto voisi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija ei ole korjannut virhettä tai laiminlyöntiä asetetussa määräajassa edellyttäen, että virhettä tai laiminlyöntiä olisi pidettävä olennaisena. Lisäksi virasto voisi rajoittaa tai kieltää osajärjestelmän tai kalustoyksikön käytön. Virasto voisi 4 momentin nojalla peruuttaa käyttöönottoluvan välittömästi, jos kysymyksessä olisi erityisen vakava puutteellisuus, josta voisi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

49 §. Yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yhteentoimivuuden osatekijöiden markkinoille saattamista koskevista edellytyksistä yhteentoimivuusdirektiivin 10 artiklan vaatimusten mukaisesti. Yhteentoimivuuden osatekijän voisi saattaa markkinoille ainoastaan, jos se olisi olennaisten vaatimusten mukainen. Lisäksi yhteentoimivuuden osatekijä tulisi asentaa ja sitä tulisi käyttää tarkoitustaan vastaavalla tavalla. Muussa tapauksessa sitä ei saisi saattaa rautatiemarkkinoille eikä käyttää rautatiejärjestelmässä. Osatekijän vaatimuksenmukaisuus arvioitaisiin yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti. Jokainen yhteentoimivuuden osatekijä olisi tarkastettava sitä koskevassa vaatimuksenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyssä.

Pykälän 2 momentissa veloitettaisiin osoittamaan yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuus EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksella tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksella, jota var-

ten valmistajan tai sen edustajan olisi pyydetävä 61 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta suorittamaan yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi.

Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto ryhtymään tarvittaviin toimiin osatekijän käytön rajoittamiseksi, sen käytön kieltämiseksi tai poistamiseksi markkinoilta, jos virasto katsoo, että osatekijä ei täytä olennaisia vaatimuksia. Viraston olisi ilmoitettava toimenpiteistään komissiolle. Viraston olisi vaadittava niitä tahoja, jotka vastaavat osatekijän vaatimustenmukaisuudesta, ryhtymään toimenpiteisiin osatekijän saattamiseksi vaatimustenmukaiseksi. Näitä tahoja olisivat osatekijän valmistaja, ne, jotka saattavat osatekijöitä markkinoille, pitävät kaupan, myyvät tai muutoin luovuttavat niitä sekä ne, jotka ottavat osatekijän käyttöön tai käyttävät sitä.

Varaosat sellaiseen osajärjestelmään, joka on otettu käyttöön ennen sitä koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän voimaantuloa, voitaisiin 4 momentin mukaan asentaa soveltamatta vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointia.

Pykälän 5 momentissa velvoitettaisiin laatimaan EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus samalla kielellä kuin osatekijän käyttöohjeet. Virasto voisi asian käsittelyn helpottamiseksi vaatia myös EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksesta suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen. Lisäksi momentissa valtuutettaisiin antamaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset muista vaatimustenmukaisuus- ja käyttöönsoveltuvuusvakuutuksiin sisällytettävistä tiedoista ja vakuutusten antamisen edellytyksistä ja antamista koskevasta menettelystä.

50 §. Yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuus. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 45 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamisesta. Jos yhteentoimivuuden osatekijä ei täyttäisi olennaisia vaatimuksia, sitä ei saisi saattaa rautatiemarkkinoille, pitää kaupan, myydä tai muutoin luovuttaa toiselle käytettäväksi tai käyttää rautatiejärjestelmässä. Kielto ei kos-

kisi sellaisia osajärjestelmiä tai yhteentoimivuuden osatekijöitä, joita markkinoitaisiin muuhun kuin lain soveltamisalaan kuuluvaan rautatiejärjestelmän osaan.

Pykälän 2 momentissa kiellettäisiin rajoittamasta yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamista, kaupan pitämistä tai muuta luovuttamista tai käyttöä, jos osatekijä täyttäisi olennaiset vaatimukset. Rajoittaminen voisi tulla kysymykseen ainoastaan, jos se olisi sallittua rautatielaisissa tai sen nojalla määrätyllä olennaisten vaatimusten noudattamisesta johtuvilla perusteilla.

Markkinoiden rajoittamiskiellon tarkoituksena olisi turvata olennaisten vaatimusten mukaisten yhteentoimivuuden osatekijöiden saattaminen markkinoille ilman kilpailu- ja oikeudelliselta kannalta perusteettomia rajoituksia. Markkinoiden rajoittamista koskeva kielto koskisi vain rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta johtuvia perusteita, joten muussa laissa säädettyjä, esimerkiksi turvallisuutta koskevia mahdollisia rajoituksia tulisi soveltaa sellaisenaan.

9 luku **Kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskevat erityissäännökset**

Kalustoyksikkö voi muodostua useammasta osajärjestelmästä tai niiden osasta. Sitä koskevasta käyttöönottoluvasta säädettäisiin omassa luvussaan, koska menettely poikkeaa muiden osajärjestelmien käyttöönottoa koskevasta menettelystä.

51 §. Kalustoyksikön ensimmäinen *käyttöönottolupa*. Yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklassa säädetään kalustoyksikön käyttöönottoluvasta ja käyttöönottolupaa koskevaan päätöksentekoon liittyvistä hallinnollisista menettelyistä. Artiklan 1 kohdassa vaaditaan kalustoyksiköltä kansallisen turvallisuusviraston myöntämää käyttöönottolupaa ennen kuin se otetaan käyttöön. Artiklan vaatimusten mukaisesti pykälän 1 momentissa vaadittaisiin kalustoyksikön käyttöön ottamiseen Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa. Kalustoyksikön osajärjestelmien vaatimustenmukaisuus arvioidaisiin EY-tarkastusmenettelyssä siltä osin, kun sen osajärjestelmiä koskevat yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset, ja

FI-tarkastusmenettelyssä siltä osin, kun yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset eivät koskisi sen osajärjestelmiä.

Direktiivin 21 artiklan 2 kohdassa viitataan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimusten mukaiselle kalustoyksikölle myönnettävän käyttöönottoluvan osalta sitä koskeviin yksityiskohtaisempiin säännöksiin. Vastaavasti artiklan 3 kohdassa viitataan muun kuin yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimusten mukaisen kalustoyksikön käyttöönottoluvan osalta sitä koskeviin yksityiskohtaisempiin säännöksiin. Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin direktiivin vaatimusten mukaisesti kalustoyksikön käyttöönottoluvan myöntämistä koskevista edellytyksistä ja menettelyistä.

Pykälän 2 momentti koskisi yhteentoimivuusdirektiivin 22 artiklan mukaisesti kalustoyksiköitä, jotka ovat kaikkien kalustoyksikköä käyttöönotettaessa voimassa olevien asiaankuuluvien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisia edellyttäen, että merkityksellinen osa olennaisista vaatimuksista sisältyy kyseisiin eritelmiin ja että asianomaista kalustoyksikköä koskevat eritelmät ovat tulleet voimaan ja niitä on sovellettava. Pykälän 2 momentin mukaan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaiselle kalustoyksikölle olisi käyttöönottolupa myönnettävä ilman tarkastuksia, jos sen rakenteelliset osajärjestelmät on hyväksytty Suomessa 8 luvun säännösten mukaisesti. Jos kalustoyksiköllä on kaikki tarvittavat 45 §:ssä säädetyt EY-tarkastusvakuutukset, mutta sen osajärjestelmiä ei ole hyväksytty Suomessa luvun 8 vaatimusten mukaisesti, virasto tarkastaisi kalustoyksikön osajärjestelmien yhteensopivuuden ja niiden yhdistämisen turvallisuuden sekä kalustoyksikön ja rataverkon teknisen yhteensopivuuden. Tarkastamisessa sovellettaisiin 8 luvun säännöksiä. Asianomaisessa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä olevien avointen kohtien ja siinä yksilöityjen Suomea koskevien erityistapausten kohdalla sovellettaisiin kansallisia määräyksiä ja vaatimustenmukaisuuden arviointi tehtäisiin sen mukaisesti FI-tarkastusmenettelyssä. Yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisen kaluston käyttöönottolupa olisi voimassa unionin kaikissa jäsenvaltioissa.

Pykälän 3 momentti koskisi yhteentoimivuusdirektiivin 24 artiklan mukaisesti muita kuin yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia kalustoyksiköitä. Nämä olisivat kalustoyksiköitä, jotka eivät ole kaikkien käyttöönottohetkellä voimassa olevien asiaankuuluvien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisia, mukaan luettuina kalustoyksiköt, joille on myönnetty 43 §:ssä tarkoitettuja poikkeuksia, tai jos merkityksellinen osa olennaisista vaatimuksista ei sisälly yhteen tai useampaan asianmukaiseen yhteentoimivuuden tekniseen eritelämään. Tällöin kalustoyksikölle myönnettäisiin ensimmäinen käyttöönottolupa noudattaen 8 luvussa säädettyä menettelyä. Kalustoyksikön osajärjestelmät arvioitaisiin erikseen ja mahdollisten yhteentoimivuuden teknisen eritelmän katumien osin noudatettaisiin EY-tarkastusmenettelyä ja kansallisten määräysten osalta noudatettaisiin FI-tarkastusmenettelyä. Muun kuin yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisen kaluston ensimmäinen käyttöönottolupa olisi voimassa vain Suomessa.

Kalustoyksikön käyttöönottoa koskevia vaatimuksia sovellettaisiin myös museokalustoon silloin, kun museoliikenteen kalustoyksikössä otettaisiin käyttöön jonkin nykyaikaisen osajärjestelmän osa, esimerkiksi uudet turvalaitteet.

52 §. *Kalustoyksikön käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen uudelleentutkiminen.* Yhteentoimivuusdirektiivin johdanto-osassa todetaan, että kalustoyksiköiden lupamenettelyä olisi selkeytettävä ja yksinkertaistettava ja noudatettava oikeusvarmuuden periaatetta. Tässä tarkoituksessa direktiiviin on sisällytetty säännöksiä uusista hallinnollisista menettelyistä ja määräajoista sekä säännös, jonka nojalla käyttöönottoluvan hakijalla on oikeus ottaa kalustoyksikkö käyttöön, jos turvallisuusviranomaisen ei tee päätöstä määräajassa.

Lain 52 §:ssä säädettäisiin direktiivin 21 artiklan 7 kohdan mukaisesti niistä kansallisista menettelyistä, joita noudatettaisiin kalustoyksikön käyttöönottolupaa koskevissa asioissa turvallisuusviranomaisen antaessa kielteisen päätöksen hakemukseen. Direktiivin säännöksen mukaan kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakija voisi pyytää yhden

kuukauden kuluessa kielteisen päätöksen tiedoksiantamisesta turvallisuusviranomaiselta hakemuksen uudelleentutkimista asianmukaisesti perustelluista syistä. Turvallisuusviranomaisen olisi tällöin joko pysytettävä tai kumottava päätöksensä kahden kuukauden kuluessa muutoksenhaun vastaanottamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin direktiivin säännöksen pohjalta, että kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakija voisi pyytää kuukauden kuluessa saatuaan tiedon Liikenteen turvallisuusviraston antamasta kielteisestä päätöksestä käyttöönottolupaa koskevaan hakemukseen sen uudelleen käsittelyä virastossa. Pyyntö olisi tehtävä kirjallisesti ja siinä olisi ilmoitettava se päätös, jonka uudelleen käsittelyä hakija haluaa, miltä osin päätöstä halutaan muuttaa ja perusteet uudelleen käsittelylle.

Hallintolakia (434/2003) on muutettu 6 päivänä kesäkuuta 2010 annetulla lailla hallintolain muuttamisesta (581/2010), jolla on lisätty lakiin oikaisuvaatimusmenettelyä koskeva uusi 7a luku. Pykälässä ehdotettu menettely on oikaisuvaatimusmenettelyyn rinnastettava, minkä vuoksi siihen ehdotetaan sovellettavaksi soveltuvin osin hallintolain oikaisuvaatimusmenettelyä koskevien säännösten mukaista menettelyä. Hallintolain 49g §:n mukaan viranomaisen voi otettuaan oikaisuvaatimuksen tutkittavakseen muuttaa hallintopäätöstä, kumota päätöksen tai hylätä oikaisuvaatimuksen. On katsottava tarkoituksenmukaiseksi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän nojalla antamallaan päätöksellä myös muuttaa aikaisempaa päätöstään. Virasto veloitettaisiin antamaan hakijan pyyntöön uusi päätös kahden kuukauden kuluessa uudelleentutkimuspyynnön vastaanottamisesta ja uudella päätöksellään joko pysyttämään tai kumoamaan aikaisempi päätöksensä taikka muuttamaan sitä.

53 §. Kalustoyksikkötyyppien hyväksyntä. Yhteentoimivuusdirektiivin johdanto-osassa todetaan, että direktiiviin on lisättävä säännös kalustoyksikkötyyppien lupamenettelystä, jotta helpotettaisiin kalustoyksikköjen käyttöönottoa ja vähennettäisiin hallinnollista taakkaa. Samalla perustettaisiin Euroopan rautatieviraston ylläpitämä kalustoyksikkötyyppien eurooppalainen rekisteri. Tyypin hyväksyntä koskee neuvoston päätöksessä

93/465/ETY olevassa B moduulissa kuvatun yhtenäisen tyyppitarkastustodistuksen kattamia kalustoyksikön suunnittelua koskevia perusominaisuuksia.

Direktiivin 26 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää kalustoyksikkötyyppien hyväksyntöjä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 53 §:n 1 momentin mukaisesti myöntää hakemuksesta kalustoyksikölle tyypikohtaisen hyväksynnän. Viraston olisi tyypin hyväksynnän jälkeen hakijan virastolle toimittaman tyypin mukaisuusvakuutuksen perusteella hyväksyttävä kalustoyksikkö ilman muita tarkastuksia, jos se vastaisi Suomessa tyypin hyväksytyä kalustoyksikköä. Jos virasto hyväksyy uuden kalustoyksikön, se samaan aikaan hyväksyy kalustoyksikön tyypin. Tyypin hyväksynnästä tehtäisiin kuitenkin aina eri päätös.

Jos ne yhteentoimivuuden teknisten eritelmien määräykset tai kansalliset määräykset, joiden perusteella kalustoyksikkötyyppi on hyväksytty, ovat muuttuneet, viraston olisi pykälän 2 momentin nojalla ilmoitettava, ovatko tyypin hyväksynnät edelleen voimassa. Jos virasto ilmoittaisi, että tyypin hyväksynnät eivät olisi enää voimassa, tyypikohtaista hyväksyntää olisi haettava uudelleen. Virasto tarkastaisi tyypin hyväksyntää uusittaessa kalustoyksikkötyypin ainoastaan muutettujen määräysten pohjalta. Tyypin hyväksynnän uusiminen ei kuitenkaan vaikuttaisi kalustoyksiköille aikaisemmin hyväksytyjen tyypin perusteella myönnettyihin hyväksyntöihin.

Viraston myöntämät tyypin hyväksynnät merkittäisiin 3 momentin mukaan Euroopan rautatieviraston ylläpitämään hyväksytyjen tyypin rekisteriin, johon merkittäisiin yhteentoimivuusdirektiivin nojalla vastaavasti muidenkin jäsenvaltioiden hyväksymät tyypit.

Kalustoyksikköiden tyypin hyväksyntä ei koskisi 57 §:ssä tarkoitettuja Venäjän federaatiosta saapuvia yhdysliikenteessä käytettäviä kalustoyksiköitä. Se ei myöskään koskisi ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyjä kalustoyksiköitä, joita uudistetaan tai parannetaan lain voimaantulon jälkeen tai kalustoyksiköitä, joille on myönnetty käyttöönottolupa toisessa ETA-alueeseen kuuluvassa

valtiossa ja joille haetaan 55 tai 56 §:n mukaista täydentävää käyttöönottolupaa.

54 §. *Kalustoyksikköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat.* Yhteentoimivuusdirektiivin johdanto-osassa todetaan, että kalustoyksikön käyttöönottomenettely on kansallisella tasolla usein monimutkainen ja siihen sovelletaan toisistaan poikkeavia kansallisia vaatimuksia. Tämän vuoksi lupamenettelyä tulisi selkeyttää ja yksinkertaistaa erityisesti EU:n sisäisessä rajat ylittävässä liikenteessä. Suomen rataverkon erityisominaisuuksista johtuvista syistä täydentävien käyttöönottolupien edellyttäminen muissa jäsenvaltioissa hyväksytyjen kalustoyksiköiden kohdalla olisi välttämätöntä.

Edellä esitetyn periaatteen mukaisesti direktiivin 21 artiklan 5 kohdassa säädetään, että yhden jäsenvaltion myöntämä kalustoyksikön käyttöönottolupa on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa. Muun kuin yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisen kalustoyksikön käyttöönottolupa olisi kuitenkin voimassa vain sen myöntäneessä jäsenvaltiossa. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin säätää tarvittavista direktiivin vaatimukset täyttävistä täydentävistä käyttöönottoluvista.

Kalustoyksikköjen täydentävistä käyttöönottoluvista Suomessa säädettäisiin 54-56 §:ssä. Lakiehdotuksen 54 §:ssä säädettäisiin täydentävää käyttöönottolupaa koskevista yleisistä edellytyksistä sekä menettelyistä. Muualla ETA-alueella käyttöönottoluvan saaneelta kalustoyksiköltä vaadittaisiin pykälän 1 momentin mukaan 55 tai 56 §:n mukainen täydentävä käyttöönottolupa ennen sen käyttöönottoa Suomessa. Täydentävällä käyttöönottoluvalla olisi varmistettava erityisesti, että kalustoyksikkö on yhteensopiva rataverkon ja kiinteiden laitteistojen sekä Suomen ilmasto-olosuhteiden kanssa.

Virasto myöntäisi 2 momentin mukaan täydentävän käyttöönottoluvan kalustoyksikölle, jos sillä olisi muualla ETA-alueella myönnetty voimassa oleva käyttöönottolupa ja muut 55 tai 56 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyisivät.

Virasto voisi 3 momentin nojalla pyytää hakijalta riskien arviointia tai tarvittavien testien suorittamista rataverkolla. Hakijan oikeusturvan varmistamiseksi momentissa veloitettaisiin virasto kuulemaan hakijaa viras-

ton määritelmässä vaadittujen lisätietojen, riskianalyyseiden tai testien laajuutta ja sisältöä. Vaatimukset testeistä ja riskiarvioinneista voivat liittyä ainoastaan yhteentoimivuusdirektiivin 27 artiklassa tarkoitetun vertailuasiakirjan ryhmän B tai C kansallisiin määräyksiin.

Testien suorittaminen mahdollisimman nopeasti olisi varmistettava, jotta hakemuksen käsittely ei viivästyisi aiheettomasti. Tämän vuoksi pykälän 4 momentissa veloitettaisiin Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että testit voitaisiin toteuttaa kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun hakija olisi esittänyt pyyntönsä testien suorittamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että testit toteutetaan.

Hakemuksen käsittelyn aiheettoman viivästyksen ehkäisemiseksi kalustoyksikkö katsottaisiin 5 momentin nojalla olevan hyväksytty käyttöön Suomessa kolmen kuukauden kuluttua käsittelylle 55 ja 56 §:ssä säädettyjen määräaikojen päättymisestä, jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei tekisi päätöstä määräajassa.

55 §. *Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisten kalustoyksiköiden täydentävät käyttöönottoluvat.* Yhteentoimivuusdirektiivin lähtökohtana on, että kaikilta osin yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisilta kalustoyksiköiltä ei saa sille myönnetyn ensimmäisen käyttöönottoluvan lisäksi vaatia muuta käyttöönottolupaa, kun ne liikkuvat eritelmän mukaisissa verkoissa muissa jäsenvaltioissa tai noudattavat asianmukaisissa eritelmissä määriteltyjä ehtoja, jos eritelmät kattavat asianomaisten osajärjestelmien kaikki näkökohdat, eikä osajärjestelmiin kohdistu erityistapauksia eikä pelkästään kalustoyksikön ja verkon tekniseen yhteensopivuuteen liittyviä avoimia kohtia. Tästä on sisällytetty säännös direktiivin 23 artiklan 1 kohtaan. Artiklan 2 kohdassa valtuutetaan jäsenvaltiot päättämään, vaaditaanko niiltä yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisilta kalustoyksiköiltä, jotka eivät kuulu artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, täydentäviä käyttöönottolupia. Suomessa vaadittaisiin näissä tapauksissa Suomen rataverkon erityispiirteistä johtuen täydentävä käyttöönottolupa, jonka

myöntämiseen liittyvistä menettelyistä ja määräajoista säädettäisiin 55 §:ssä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä asiakirjoista ja kalustoyksikön käyttöä rataverkolla koskevista selvityksistä, jotka hakijan olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle täydentävän käyttöönottoluvan saamiseksi. Säännös vastaisi yhteentoimivuusdirektiivin 23 artiklan 3 kohtaa.

Perusteet, jotka Liikenteen turvallisuusviranomaisen tarkistaisi, koskisivat kalustoyksikön ja Suomen rataverkon teknistä yhteensopivuutta, tällaisen yhteensopivuuden varmistamiseksi avoimiin kohtiin sovellettavat kansalliset säännöt mukaan luettuna sekä asianomaisessa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä yksilöityihin Suomea koskeviin erityistapauksiin sovellettavia kansallisia määräyksiä.

Yhteentoimivuusdirektiivin 23 artiklan 7 kohdan mukaan turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätöksensä käyttöönottolupahakemuksesta viipymättä ja viimeistään kohdassa erikseen säädettyssä määräajassa. Hallintolain 23 §:n mukaan hallintoasiat on Suomessa käsiteltävä aina ilman aiheetonta viivytystä. Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto käsittelemään käyttöönottolupahakemus hallintolain 23 §:n mukaisesti viipymättä ja säädettäisiin lisäksi niistä yhteentoimivuusdirektiivin 23 artiklan 7 kohdassa säädettyjä määräaikoja vastaavista määräajoista, joiden kuluessa Liikenteen turvallisuusviraston on viimeistään käsiteltävä hakemus.

56 §. *Muiden kuin yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisten kalustoyksiköiden täydentävät käyttöönottoluvat.* Yhteentoimivuusdirektiivin 25 artiklassa säädetään muiden kuin yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisten kalustoyksiköiden täydentävistä käyttöönottoluvista. Artiklan 1 kohdassa valtuutetaan jäsenvaltiot päättämään, vaaditaanko muiden kuin yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisten kalustoyksiköiden käyttöönottoon täydentäviä käyttöönottolupia. Suomessa vaadittaisiin näissäkin tapauksissa täydentävä käyttöönottolupa, jonka myöntämiseen liittyvistä menettelyistä ja määräajoista säädettäisiin 56 §:ssä. Muiden kuin yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisten kalustoyksi-

köiden kohdalla täydentävän käyttöönottoluvan tarkoitus korostuisi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä asiakirjoista ja kalustoyksikön käyttöä rataverkolla koskevista selvityksistä, jotka hakijan olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle täydentävän käyttöönottoluvan saamiseksi. Säännös vastaisi yhteentoimivuusdirektiivin 25 artiklan 2 kohtaa.

Yhteentoimivuusdirektiivin 25 artiklan 3 kohdan mukaisesti Liikenteen turvallisuusviranomaisen voisi kyseenalaistaa 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettut tiedot ainoastaan siinä tapauksessa, että se pystyy osoittamaan merkittävän turvallisuusriskin olemassaolon. Tällöin virasto voisi 2 momentin nojalla hylätä täydentävää käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen. Virasto ei voisi tässä yhteydessä vedota yhteentoimivuusdirektiivin 27 artiklassa tarkoitettun vertailuasiakirjan A ryhmään kuuluvaan kansalliseen sääntöön.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 55 §:n 2 momenttia vastaavasti niistä määräajoista, joiden kuluessa viraston olisi tehtävä päätöksensä pykälässä tarkoitettua täydentävää käyttöönottolupaa koskevasta hakemuksesta. Määräajat vastaisivat yhteentoimivuusdirektiivin 25 artiklan 5 kohdassa säädettyjä määräaikoja. Ne ovat pitempiä kuin yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisen kalustoyksikön täydentävää käyttöönottolupahakemusta varten säädetyt määräajat.

57 §. *Venäjän federaatiosta saapuvan yhdysliikenteessä käytettävien kalustoyksiköiden käyttöönotto.* Voimassa olevan rautatielain 36 §:n 3 momentissa on säädetty, että Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävältä kalustolta ei vaadita osajärjestelmän käyttöönottolupaa. Nyt tällaista lupaa edellytettäisiin kaikista kolmansista maista tulevilta kalustoyksiköiltä tämän pykälän mukaan. Lupaa hakisi suomalainen rautatieyrittäjä, joka liikennöi Venäjältä saapuvalla kalustolla Suomessa. Sanottu rautatieyrittäjä olisi rautatieturvallisuusdirektiivin mukaan vastuussa kaluston turvallisesta liikennöinnistä Suomessa ja se vastaisi myös kalustoyksikön teknisestä vaatimustenmukaisuudesta ja asianmukaisesta kunnossapidosta Suomessa. Venäjän federaatiosta saapuvilla kalustoyksiköillä Suomessa yhdysliikenteessä liikennöitäessä olisi myös noudatettava

asianmukaisia Suomessa voimassa olevia kansallisia turvallisuusmääräyksiä ja teknisiä määräyksiä sekä mahdollisia rataverkon haltijan asettamia rajoituksia.

Venäjän federaatiosta saapuvalla Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävällä kalustoyksiköllä olisi 1 momentin mukaan oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa. Virasto myöntäisi käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille tai kalustoyksikköjen sarjoille, joilla on Venäjän federaatioissa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa ja jotka täyttävät Suomen ja Venäjän välisestä yhdysliikenteestä tehdyn sopimuksen mukaiset vaatimukset. Yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 13 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää käyttöönottolupia kalustoyksikköjen sarjoille, jolloin kansallisen turvallisuusviranomaisen on annettava hakijalle tiedot noudatettavasta menettelystä. Käytännössä sarjakohtainen lupa myönnettäisiin Suomessa vain Venäjältä saapuvalla kalustolle. Sarjakohtainen lupa myönnettäisiin siten, että käyttöönottoluvan yhteydessä perustettaisiin oma alasarja varsinaiselle sarjalle ja toinen alasarja vaunuille, joiden seitsemäs numero on yhdeksän. Näin huomioitaisiin erikseen venäläisten sarjojen joka kymmenes vaunu, jonka mitat poikkeavat sarjan muista vaunuista.

Venäjän federaatiosta saapuvilla kalustoyksiköillä saisi käyttöönottoluvan nojalla liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä. Suomen sisäisessä liikenteessä kalustoa ei saisi jatkosakaan käyttää.

Kalustoyksikköä koskevista vaatimuksista on määrätty Suomen ja Venäjän välisestä yhdysliikenteestä tehdystä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välisessä sopimuksessa (SopS 48/1997) ja siihen liittyvässä rautatierajasopimuksessa ja sen liitteessä. Sopimukset liitteineen on tarkoitus uudistaa uudella Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä tehtävällä sopimuksella 2010-luvun alkupuolella.

Pykälän 2 momentin mukaan lupaa olisi haettava Liikenteen turvallisuusvirastosta ennen kalustoyksikön saapumista Suomeen tai viimeistään kalustoyksikön saapuessa Suomen puolella olevalle rautatieraja-

asemalle. Luvanhakijana olisi yhdysliikennettä Suomessa harjoittava rautatieyrittäjä. Yhdysliikenteessä käytettävän kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus tulisi osoittaa ilmoituksella, jonka hakija toimittaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle. Lisäksi hakijan tulisi liittää hakemukseen ilmoitus Venäjän federaatioissa kalustoyksiköille tai kalustoyksikköjen sarjalle myönnetyistä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta. Virasto ratkaisisi käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen hakijan toimittaman ilmoituksen perusteella sähköisessä menettelyssä, sillä normaali käyttöönottomenettely ei soveltuisi yhdysliikenteeseen kaluston suuren määrän vuoksi, eikä yhdysliikenteessä käytettävien kalustoyksiköiden vaatimustenmukaisuuden arviointia voida suorittaa arvioinnista säädettyllä tavalla. Tarvittava käyttöönottolupa voitaisiin myöntää sähköistä menettelyä käyttäen kaikkina viikonpäivinä ja ympäri vuorokauden. Menettely ei siten häiritse eikä hidastaisi yhdysliikennettä. Nykykäytännön mukaisesti sellaisten tavaraliikenteen kalustoyksiköiden osalta, jotka eivät kuulu Suomessa käyttöönottoluvan saaneisiin sarjoihin, luvanhakijan tulisi toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle selvitys kalustoyksikön ominaisuuksista, kaluston vaatimustenmukaisuudesta sekä sille myönnetyistä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta Venäjällä. Luvanhakijan tulisi toimittaa vastaava selvitys Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisten matkustajaliikenteen kalustoyksiköiden osalta, jotka eivät ole saaneet Suomesta käyttöönottolupaa.

Käyttöönottolupa ei 3 momentin mukaan poistaisi vaatimusta kalustoyksiköille tehtävistä teknisistä rajatarkastuksista. Tekninen rajatarkastus olisi tehtävä rautatierajasemalla kalustoyksikön saapuessa Suomeen siten kuin Suomen ja Venäjän välisen rautatierajasopimuksen liitteessä on sovittu.

10 luku **Kalustoyksikköjen kunnossapito**

58 §. *Kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaava yksikkö.* Kalustoyksikköjen kunnossapitoa koskevat säännökset olisivat uusia ja ne perustuisivat rautatieturvallisuusdirektiivin muutosdirektiiviin. Vastaavasti liikku-

van kaluston katsastusjärjestelmää koskevat säännökset jätettäisiin rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivin vaatimusten kanssa ristiriitaisina pois uudesta laista.

Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden velvollisuuksista. Pykälän 1 momentissa edellytettäisiin, että kalustoyksiköllä on ennen sen käyttöönottoa tai käyttämistä Suomen rataverkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö. Kunnossapidosta vastaava yksikkö olisi rekisteröitävä 68 §:ssä tarkoitettuun kalustorekisteriin. Vaatimus koskisi myös museoliikenteen harjoittajia ja radan kunnossapitoa harjoittavaa yritystä.

Kunnossapidosta vastaava yksikkö velvoitettaisiin 2 momentissa varmistamaan kunnossapitojärjestelmän avulla, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa. Momentilla ei kuitenkaan rajoitettaisi 39 §:ssä tarkoitettua rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan vastuuta kalustoyksikön turvallisesta liikennöinnistä

Kunnossapidosta vastaavan yksikön olisi 3 momentin mukaan varmistettava, että kalustoyksikköä pidetään kunnossa kunkin kalustoyksikön huolto-ohjekirjan sekä voimassa olevien kunnossapitoa koskevien vaatimusten ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmiin mukaisesti.

Kunnossapidosta vastaava yksikkö voisi 4 momentin mukaan olla rautatieyritys, rataverkon haltija tai kalustoyksikön haltija. Kunnossapidosta vastaavan yksikön on tehtävä kalustoyksikön kunnossapitotyöt. Se voi myös hankkia kunnossapitotyöt kunnossapitoyritykseltä, jonka kanssa se on tehnyt sopimuksen kaluston kunnossapidosta.

59 §. Kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi. Pykälässä velvoitettaisiin tavara-vaunujen kunnossapidosta vastaava yksikkö hankkimaan sertifiointi. Sertifiointilla varmistettaisiin, että kunnossapidosta vastaava yksikkö varmistaa asianmukaisesti niiden kalustoyksiköiden kunnossapidon, joista se on vastuussa. Sertifiointimenettelystä on tarkoitus antaa komission päätös vuoden 2010 loppussa. Komission päätöksellä tullessiin asettamaan vaatimuksia kunnossapidosta vastaavan yksikön kunnossapitojärjestelmälle. Sertifiointin myöntäisi pykälän nojalla rautatie-

turvallisuudirektiivin muutosdirektiivin 14 a artiklan vaatimusten mukaisesti akkreditoitu elin. Liikenteen turvallisuusvirasto ei voisi sertifiointia myöntää ennen kaikkea resurssitilanteen vuoksi. Sertifiointi olisi voimassa ETA-alueella. Sertifiointia voitaisiin hakea myös jonkin muun ETA-alueeseen kuuluvan valtion akkreditoidulta sertifiointielimiltä.

60 §. Poikkeukset kolmannen maan kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifiointille. Pykälässä oikeutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto myöntämään hakemuksesta poikkeus 58 §:ssä säädetyistä kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelyä koskevista vaatimuksista ja 59 §:ssä säädetyistä sertifiointista Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille. Poikkeusta olisi haettava samanaikaisesti, kun hakija hakee 5 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta ja hakemukseen olisi liitettävä poikkeuksen perustelut sekä kuvaus vaihtoehtoisista toimenpiteistä, joilla kalustoyksikön kunnossapidosta varmistutaan. Poikkeuksen myöntäminen ei kuitenkaan saisi vaarantaa rautatieturvallisuutta. Viraston olisi määriteltävä ja perusteltava kaikki myönnetty poikkeukset vuotuisessa turvallisuuskertomuksessaan. Euroopan rautatievirasto tutkisi poikkeukset ja ilmoittaisi komissiolle, jos se katsoisi, että unionin rautatiejärjestelmässä otetaan epäasianmukaisia riskejä. Komissio ottaisi puolestaan yhteyttä asianomaisiin osapuoliin ja pyytäisi tarvittaessa jäsenvaltioita peruuttamaan poikkeusta koskevan päätöksen. Tämän vuoksi pykälässä säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi varattuaan poikkeusluvan haltijalle tilaisuuden tulla kuulluksi peruuttaa poikkeusta koskevan päätöksensä, jos sen katsotaan aiheuttavan turhia riskejä rautatiejärjestelmässä.

11 luku Arviointilaitokset

61 §. Ilmoitetun laitoksen nimeäminen ja nimeämisen peruuttaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 41 §:ää. Pykälään ei kuitenkaan enää sisällytettäisi säännöstä, jonka mukaan ilmoitettu laitos ei menetä riippumattomuuttaan sillä perusteella, että se on osa rautatiejärjestelmämarkkinoilla toimivaa oikeushenkilöä. Säännös poistetta-

siin, sillä ilmoitetun laitoksen tehtävät ja luottamus tehtävien asianmukaiseen hoitamiseen edellyttäisivät toiminnallista, taloudellista ja kaupallista riippumattomuutta rautatiejärjestelmämarkkinoiden osapuolista.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto nimeäisi hakemuksesta yhteentoimivuusdirektiivissä tarkoitetut ilmoitetut laitokset Suomessa määräajaksi tai toistaiseksi. Hakijalta edellyttäisiin 1 momentissa mainittujen sekä valtioneuvoston asetuksella tarkennettavien vaatimusten täyttymistä. Hakijana voisi olla suomalainen julkisoikeudellinen yhteisö tai Suomeen rekisteröity yksityisoikeudellinen yhteisö. Lisäksi laitokselta ja sen henkilökunnalta edellyttäisiin riippumattomuutta rautatiejärjestelmämarkkinoista momentissa tarkemmin yksilöidyissä suhteissa. Laitoksella tulisi olla vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely. Muu vastaava järjestely voitaisiin osoittaa esimerkiksi toiminnan laajuuteen suhteutettuna vastaavalla varallisuudella kuin mitä vastuuvakuutuksen tulisi kattaa. Momentissa säädettäisiin myös hakijalta vaadittavista toiminnallisista vaatimuksista laitoksen tehtävien suorittamiseksi.

Ilmoitetun laitoksen pätevyys ja riippumattomuus osoitettaisiin akkreditoitilaitoksen suorittamalla akkreditoinnilla. Akkreditoinnin tulisi perustua kyseeseen tulevan arviointitoiminnan mukaisiin vaatimuksiin, esimerkiksi EN 45000 sarjan standardeihin. Hakijan pätevyys suhteessa yhteentoimivuusdirektiivin vaatimukseen ja rautatiejärjestelmään liittyvään osaamiseen voitaisiin tarpeen mukaan arvioida erikseen. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi käyttää ulkopuolista riippumatonta arvioijaa laitoksen nimeämisen edellytysten arvioinnissa.

Ilmoitetut laitokset nimettäisiin rautatiejärjestelmää varten yhteentoimivuusdirektiivin edellytysten mukaisesti. Laitoksen tulisi täyttää yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä VIII määrätty vaatimus. Ilmoitettu laitos voisi hoitaa vain osaa yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvista tehtävistä ja siten esimerkiksi erikoistua vain tiettyjen arviointitehtävien hoitamiseen.

Toimivalta ilmoitetun laitoksen nimeämiseen kuului aikaisemmin liikenne- ja viestintäministeriölle. Ministeriö nimesi vuonna

2004 Oy DNV Ab-nimisen yhtiön ilmoitetuksi laitokseksi tavanomaista rautatiejärjestelmää varten. Yhtiö kuitenkin ilmoitti vuonna 2006 lopettavansa tehtävänsä ilmoitettuna laitoksena Suomessa. Tällä hetkellä Suomessa ei ole yhtään rautatielaisissa tarkoitettua ilmoitettua laitosta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla asettaa laitoksen nimeämislle laitoksen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistettaisiin laitoksen tehtävien asianmukainen hoitaminen.

Ilmoitettu laitos velvoitettaisiin 3 momentissa ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle välittömästi sellaisista toimintansa muutoksista, joilla voisi olla vaikutusta ilmoitettuna laitoksena toimimisen edellytyksiin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen nimeämisen peruuttamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa nimeämisen, jos laitos ei täyttäisi säädettyjä vaatimuksia, ja puutetta olisi pidettävä olennaisena, tai jos laitos toimisi olennaisesti yhteentoimivuusdirektiivin tai rautatielain ja sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti. Viraston olisi varattava laitokselle tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa määräajassa, joka ei saisi olla kahta kuukautta lyhyempi, ennen kuin virasto päättäisi peruutuksesta. Nimeäminen voitaisiin peruuttaa kokonaan tai määräajaksi.

Pykälän 5 momentin mukaan tarkemmat säännökset ilmoitetulle laitokselle asetettavista vaatimuksista annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Sillä tarkennettaisiin lain säännöksiä yhteentoimivuusdirektiivin liitteen VIII ilmoitettua laitosta koskevien vaatimusten mukaisesti.

62 §. Ilmoitetun laitoksen tehtävät. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan rautatielain 42 §:n 1 ja 2 momenttia. Ilmoitetun laitoksen tehtävänkuva on kuitenkin tarkennettu aiemmasta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen osajärjestelmälle tehtävästä EY-tarkastuksesta ja yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden tai käyttöön soveltuvuuden arvioinnista. Tarkastukseen liittyvistä menettelyistä ja vaatimustenmukaisuus- ja tarkastustodistusten antamisesta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston

asetuksella yhteentoimivuusdirektiivin liitteiden IV, V ja VI mukaisesti.

Ilmoitetun laitoksen osajärjestelmälle tehtävä EY-tarkastus alkaisi 2 momentin mukaan suunnitteluvaiheessa ja kattaisi koko rakennusajan aina osajärjestelmän käyttööntootta edeltävään luovutukseen saakka. Tehtävä kattaisi myös sen tarkastamisen, että kyseisen osajärjestelmän liitännät olisivat yhdenmukaiset sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi se liitettäisiin.

EY-tarkastusvakuutukseen liitettäviin tekniisiin asiakirjoihin veloitettaisiin 3 momentissa sisällyttämään kaikki tarpeelliset osajärjestelmän ominaisuuksiin liittyvät asiakirjat. Myös yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuutta osoittavat asiakirjat olisi liitettävä mukaan. Liiteasiakirjoista olisi myös käytävä ilmi kaikki tekijät, jotka liittyvät käyttöolosuhteisiin ja –rajoituksiin sekä jatkuvaa tai määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskeviin ohjeisiin.

Ilmoitettu laitos voisi 4 momentin mukaan teettää osan tehtävistään alihankkijalla. Laitoksen oikeus käyttää alihankkijaa koskisi yksittäistapauksessa vain arvioinnin osatoimenpiteitä. Alihankkijan tulisi täyttää 61 §:n 1 momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat ehdot lukuun ottamatta 1 ja 5 kohdan vaatimuksia. Laitos voisi säännöksen nojalla täydentää osaamistaan joillakin arvioinnin osa-alueilla, mutta laitos ei saisi tällä perusteella ulkoistaa kokonaisarviointia alihankkijan suoritettavaksi. Ilmoitettu laitos vastaisi aina alihankkijansa tekemistä toimenpiteistä. Alihankkijan käytöllä ei voitaisi sivuuttaa laissa säädettyjä vaatimuksia, vaan alihankkijan tulisi täyttää kaikki ne vaatimukset, joita laitokselta itseltäänkin vaadittaisiin.

Pykälän 5 momentin mukaan ilmoitettu laitos voisi antaa välivaiheen tarkastuslausunnon, jotka kattaisivat tietyt tarkastusmenettelyn vaiheet tai tietyt osajärjestelmän osat. Valmistaja voisi tehdä erilliselle yhteentoimivuuden osatekijälle tai osajärjestelmälle testejä riippumatta siitä lopullisesta ympäristöstä, johon yhteentoimivuuden osatekijä tai osajärjestelmä asennetaan ja jossa sitä käytetään. Tällöin valmistaja pyytäisi ensimmäisen vaiheen (suunnittelu- tai tuotantovaiheen) arviointeja, joiden perusteella ilmoitettu lai-

tos antaisi väliaikaisen tarkastuslausunnon (Intermediate Statement of Verification, ISV). Väliaikaisten tarkastuslausuntojen pohjalta valmistaja voisi laatia yhteentoimivuuden osatekijän tai osajärjestelmän väliaikaisen EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksen kyseistä vaihetta varten.

Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin 6 momentin nojalla tarkemmat säännökset ilmoitetun laitoksen tehtävistä, osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelystä, yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausunnosta ja sen antamisen edellytyksistä sekä antamista koskevasta menettelystä.

63 §. Ilmoitetun laitoksen suorittamat tarkastukset. Pykälän sisältö vastaa osin voimassa olevan rautatielain 42 § ja 44 §:ää. Ilmoitetun laitoksen suorittamien tarkastusten vaatimuksia on kuitenkin tarkistettu yhteentoimivuusdirektiivin vaatimusten mukaisesti. Tarkemmat säännökset tarkastuksissa sovellettavasta menettelystä sekä tarkastuskertomusten antamisesta annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 1 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen olisi yhteentoimivuusdirektiivin ja tämän lain nojalla tehtävä määräajoin tarkastuksia, kun osajärjestelmää valmistetaan tai sitä rakennetaan. Tarkastukset voisivat olla yllätystarkastuksia. Ilmoitetun laitoksen tulisi tehdä tarkastuksista tarkastuskertomus hakijalle ja kertomus olisi myös liitettävä osajärjestelmän tarkastustodistuksen yhteydessä annettaviin tekniisiin asiakirjoihin.

Pykälän 2 momentti vastaisi sisällöltään voimassa olevan rautatielain 42 §:n 3 momenttia. Momentissa säädetty oikeudet ovat välttämättömiä ilmoitetun laitoksen tehtävien hoitamiseksi. Ne perustuvat yhteentoimivuusdirektiivin asettamiin vaatimuksiin.

64 §. Hyvän hallinnon vaatimukset ilmoitetun laitoksen toiminnassa ja virkavastuu. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 43 §:ää. Pykälässä tarkennettaisiin ilmoitetun laitoksen asiakirjoissa käytettävää kieltä koskevia kielivaatimuksia.

Pykälässä säädettäisiin ilmoitettuun laitokseen sovellettavista, hallintomenettelyä koskevista laeista. Ilmoitetuksi laitokseksi voitaisiin nimetä valtionhallinnon ulkopuolinen

yhteisö. Hyvän hallinnon takeiden turvaamiseksi ja ottaen lisäksi huomioon perustuslain 124 §:n säännökset, laissa olisi tämän vuoksi säädettävä ilmoitetun laitoksen velvollisuudesta noudattaa momentissa mainittuja lakeja. Kielilain vaatimuksista olisi voitava poiketa vaatimuksenmukaisuustodistuksessa ja tarkastustodistuksessa käytettävän kielen osalta, koska yhteentoimivuusdirektiivien mukaan asiakirjat ja EY- tarkastusmenettelyihin liittyvä kirjeenvaihto on laadittava jollakin sen jäsenvaltion kielellä, johon hakija on sijoittautunut. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää hakijan hyväksymää kieltä, kuten esimerkiksi englantia. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus tarvittaessa vaatia asiakirjoista suomen- tai ruotsinkielinen käännös.

Ottaen huomioon, että yksityisoikeudelliset ilmoitetut laitokset hoitavat yhteentoimivuuksissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan julkista hallintotehtävää, laitoksessa arviointia tekevät ja niistä vastaavat henkilöt kuuluisivat 2 momentin mukaan nykykäytännön mukaisesti rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin. Vahingonkorvausvastuuseen sovellettaisiin vahingonkorvauslakia (412/1974).

65 §. *Vaatimustenmukaisuuden arviointi FI-tarkastuksessa.* Pykälä olisi uusi. FI-tarkastuksella tarkoitettaisiin 1 momentin mukaan vaatimustenmukaisuuden arviointia sellaisille osajärjestelmille tai osajärjestelmän osille, joita eivät koskisi yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset, vaan joihin sovellettaisiin kansallisia määräyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi 2 momentin nojalla FI-tarkastuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kuitenkin teettää ilmoitetulla laitoksella osajärjestelmää koskevien kansallisten määräysten arviointia FI-tarkastusta varten. Jos osajärjestelmää koskevien kansallisten määräysten arviointia varten kuitenkin nimettäisiin ilmoitettu laitos, se vastaisi FI-tarkastuksesta tältä osin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 3 momentin mukaan teettää alihankkijalla osan pykälässä tarkoitettuja tehtäviä, jos alihankkija täyttää 61 §:n 1 momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta 1 ja 5 kohdan vaatimusta, ja jos alihankkija suorittaisi tehtävän tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen

tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Virasto vastaisi alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto, ilmoitettu laitos tai viraston käyttämä alihankkija voisi tehdä hankkeen toteutuksen aikana tarkastuksia yhteentoimivuusdirektiiviin, tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen varmistamiseksi. Virasto voisi hankkeen toteutuksen aikana tehdä myös yllätystarkastuksia. Sen on annettava suorittamistaan tarkastuksista tarkastuskertomus hakijalle.

Liikenteen turvallisuusvirastoa, ilmoitettua laitosta tai viraston käyttämää alihankkijaa koskisivat 5 momentin mukaan FI-tarkastuksessa ne oikeudet ja velvoitteet, jotka säädettäisiin ilmoitetulle laitokselle 63 ja 64 §:ssä.

66 §. *Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen tehtävät sekä laitoksen nimeäminen ja nimeämisen peruuttaminen.* Pykälä olisi uusi. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin riippumatonta turvallisuusarviointia suorittavan laitoksen tehtävistä. Tehtävät on säädetty tarkemmin rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän hyväksymisestä annetussa komission asetuksessa N:o 352/2009. Riippumatonta turvallisuusarviointia voitaisiin myös käyttää teknisten standardien, kuten EN 50129 standardin, yhteydessä, jos kyseinen standardi edellyttää riippumattoman arvioinnin käyttämisen osana järjestelmän turvallisuustason arviointia. Hyväksyminen riippumattomaksi turvallisuusarvioijaksi koskisi näitä tehtäviä erikseen, ellei hyväksymisen yhteydessä todeta, että laitos on pätevä suorittamaan molempia riippumattomaan turvallisuusarviointiin liittyviä tehtäviä.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeäisi 2 momentin mukaan hakemuksesta laitoksen riippumatonta turvallisuusarviointia varten. Laitoksen nimeämisen edellytykset olisivat pääosin samat kuin 61 §:n 1 momentissa ilmoitetulle laitokselle säädetyt edellytykset.

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaava elin voi olla myös rautatiealan toimijan sisäinen osasto tai yksikkö. Sen tulisi kuitenkin siinä tapauksessa olla toimijan muista toiminnoista selkeästi eriytetty ja it-

senäinen. Näiden edellytysten täytyessä sen ei 3 momentin mukaan katsottaisi menettävän riippumattomuuttaan arvioitaessa sen luotettavuutta ja riippumattomuutta. Jos riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaava elin olisi rautatiealan toimijan sisäinen osasto tai yksikkö, sen ei erikseen tarvitsisi täyttää 2 momentin 3 kohdan edellytystä vastuuvakuutuksesta tai muusta vastaavasta järjestelystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 4 momentin nojalla asettaa laitoksen nimeämisen laitoksen toimintaa koskevia rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistettaisiin laitoksen tehtävien asianmukainen hoitaminen.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämisen peruuttamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa nimeämisen, jos laitos ei täyttäisi säädettyjä vaatimuksia, ja puutetta olisi pidettävä olennaisena, tai jos se toimisi olennaisesti rautatielain tai rautatiejärjestelmää koskevan lainsäädännön vaatimusten vastaisesti.

Viraston olisi 6 momentin mukaan varattava laitokselle tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa määräajassa, joka ei saisi olla kahta kuuakutta lyhyempi, ennen kuin virasto päättäisi peruutuksesta. Nimeäminen voitaisiin peruuttaa kokonaan tai määräajaksi.

Tarkemmat säännökset riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja sen tehtävistä annettaisiin 7 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetus annettaisiin vasta sen jälkeen, kun komissio on uudistanut yhteisistä turvallisuusmenetelmistä annetun komission asetuksen.

12 luku **Rekisterit ja rekisteröinti**

67 §. Kalustoyksikön numerointi. Pykälässä säädettäisiin liikkuvan kalustoyksikön numeroinnista. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 1 momentin nojalla antaa liikkuvan kaluston kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron samalla, kun virasto myöntää sille 51 §:ssä tarkoitettua ensimmäistä käyttöönottoluvan. Kalustoyksikkönumerolla tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin mukaista niin sanot-

tua 12-numeroista eurooppalaista kalustoyksikkönumeroa. Käyttöönottoluvan hakija voisi hakea virastolta kalustoyksikölle alustavaa kalustoyksikkönumeroa jo ennen käyttöönottoluvan hakemista. Tässä niin sanotussa rekisteröintivarausmenettelyssä annettu kalustoyksikkönumero tulee kuitenkin aina vahvistaa käyttöönottomenettelyyn yhteydessä.

Käyttöönottoluvan hakija vastaisi 2 momentin mukaan siitä, että kalustoyksikölle annettu kalustoyksikkönumero merkittäisiin asianomaiseen kalustoyksikköön. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa muuttaa kalustoyksikölle annettua kalustoyksikkönumeroa ja vaatia kalustoyksikön haltijaa muuttamaan kalustoyksikön merkintää.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä käytettävissä kalustoyksiköissä voitaisiin 3 momentin mukaan käyttää kolmannen maan kalustoyksikölle antamaa kalustoyksikkönumeroa, koska niille ei myönnetä 1 momentissa tarkoitettua kalustoyksikkönumeroa Suomessa.

68 §. Kalustorekisteri. Voimassa olevan rautatielain 37 ja 38 §:ssä on säännökset liikkuvan kaluston rekisteristä sekä liikkuvan kaluston rekisteröinnistä ja rekisteristä poistamisesta. Säännökset sisällytettäisiin sisällöllisesti pääosin sellaisinaan 68 ja 69 §:ään osittain täsmennettyinä ja uudelleen ryhmiteltyinä. Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämällä kalustorekisterillä, johon rekisteröidään kaikki rataverkolla käytettävät kalustoyksiköt, on tarkoitus edistää rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja kalustoyksikköjen yksilöintiä. Kalustoyksikön tulisi olla rekisteröity ennen kuin sitä voidaan käyttää rautatiejärjestelmässä.

Pykälän 2 momentin mukaan kalustorekisteriin olisi merkittävät tiedot kalustoyksikön omistajasta ja haltijasta, kalustoyksikölle annetusta kalustoyksikkönumerosta ja sen muuttamisesta, kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista, kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä, EY-tarkastusvakuutuksesta ja sen antajasta sekä viitetiedot Euroopan rautatieviraston ylläpitämästä hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä.

Muista kalustorekisteriin merkittävistä tiedoista määrättäisiin erikseen Liikenteen tur-

vallisuusviraston 75 §:n 8 kohdan nojalla antamalla määräyksellä.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshdyliikenteessä käytettävästä muusta kuin 2 momentissa tarkoitetuista kalustoyksiköistä olisi 4 momentin mukaan rekisteristä saatava tiedot kalustoyksikön omistajasta tai haltijasta, kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista sekä kalustoyksikön huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

Rautatieyhdyshdyliikennettä Suomessa harjoittava rautatieyrittäjä velvoitettaisiin 4 momentissa ilmoittamaan tiedot Liikenteen turvallisuusvirastolle hakiessaan 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa.

ETA-alueeseen kuuluvien muiden valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä olisi 5 momentin nojalla salassapitosäännösten estämättä oikeus päästä kalustorekisteriin niiden hoitaman tarkastustehtävän tai vastaavan tehtävän hoitamista varten. Tietoja olisi annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden ETA-alueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille, jotka rekisteröivät kalustoyksiköitä tai jotka on yksilöity kalustorekisterissä.

69 §. Kalustoyksikön rekisteröinti ja sen poistaminen rekisteristä. Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön rekisteröinnin edellytyksistä ja sen poistamisesta rekisteristä. Museokalustoyksikkö rekisteröitäisiin kansalliseen kalustorekisteriin museokalustona, jos sillä on ollut Suomessa käyttöönottolupa tai vastaava lupa.

Pykälän 1 momentin mukaan kalustoyksikön omistajan tai haltijan olisi haettava kalustoyksikön rekisteröintiä Liikenteen turvallisuusvirastolta. Kalustoyksikkö rekisteröitäisiin hakemuksesta kalustoyksiköittäin viraston ylläpitämään liikkuvan kaluston rekisteriin, jos kalustoyksikkö on saanut käyttöönottoluvan Suomessa. Virasto voisi rekisteröidä kalustoyksikön hakemuksesta myös määräjaksiksi.

Viraston olisi 2 momentin mukaan poistettava kalustoyksikkö kalustorekisteristä, jos rekisteröinnin edellytykset eivät enää täyty

tai kalustoyksikkö on tuhoutunut, romutettu tai muuten poistettu käytöstä.

Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin rekisteriin merkitty kalustoyksikön omistaja tai haltija ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos kalustoyksikkö on 2 momentissa tarkoitettu syytä poistettava kalustorekisteristä, kalustoyksikön omistaja tai haltija vaihtuu taikka kalustoyksikön kalustorekisteriin merkityt muut kuin edellä 2 kohdassa tarkoitettut tiedot muuttuvat.

Ilmoitus olisi 4 momentin mukaan tehtävä ilman aiheetonta viivytystä siitä, kun rekisteriin merkitty omistaja tai haltija on saanut muutoksesta tiedon. Jollei ilmoitusta olisi tehty 30 päivän kuluessa siitä, kun omistaja tai haltija on saanut muutoksesta tiedon, virasto voisi kieltää kalustoyksikön käyttämisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto velvoitettaisiin 5 momentissa tarvittaessa ilmoittamaan kalustorekisteriin merkittyihin tietoihin tehdyistä 3 momentissa tarkoitetuista muutoksista muiden ETA-alueeseen kuuluvien valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Viraston velvollisuudesta säilyttää kalustorekisterissä olevat tiedot säädettäisiin 6 momentissa. Säilytysaika olisi kymmenen vuotta siitä, kun kalustoyksikkö on poistettu rekisteristä. Sähköisessä muodossa tiedot olisi säilytettävä kolmen vuoden ajan.

70 §. Ratarekisteri. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 40 §:ää. Pykälässä velvoitettaisiin Liikennevirasto nykykäytännön mukaisesti pitämään ratarekisteriä, johon sisällytettäisiin tiedot valtion rataverkkoon kuuluvista osajärjestelmistä ja niiden osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa. Näin ratarekisteri osaltaan edistäisi rataverkon yhteentoimivuutta.

Jatkossa olisi tärkeää, että myös yksityisraiteen haltijat toimittaisivat viranomaisille vastaavat tiedot hallinnoimistaan raiteista, niiden osajärjestelmistä ja osien ominaisuuksista sekä niiden yhteensopivuudesta yhteentoimivuuden teknisten eritelmien kanssa. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole edellytyksiä asettaa tällaista velvoitetta yksityisraiteen haltijoille. Asiaa on tarkoitettu selvittää myöhemmin.

13 luku Sääntelyelin

71 §. Liikenteen turvallisuusvirasto sääntelyelimenä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 51 §:ää. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto olisi rautatiejärjestelmän sääntelyelin. Virasto valvoisi sääntelyelimenä rautatiejärjestelmän syrjimättömyyttä ja tasapuolisuutta, edistäisi rautatiemarkkinoiden toimivuutta sekä ratkaisisi rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien välisiä erimielisyyksiä ja niihin liittyviä valituksia. Erimielisyys voisi olla esimerkiksi kahden rautatieyrityksen välinen tai rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan välinen. Sääntelyelin valvoisi erityisesti kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin ja rautateiden kehittämisdirektiivin mukaisten velvoitteiden täyttämistä.

Virasto voisi 2 momentin mukaan tutkia sääntelyelimenä toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta tai alan toimijan aloitteesta. Sillä olisi 3 momentin nojalla oikeus salassapitosäännösten estämättä saada ilman aiheutonta viivytystä asian käsittelyä varten tarvittavat tiedot ja asian käsittelyä varten tarvittava selvitys alan toimijoilta. Lisäksi sillä olisi oikeus käyttää samoja keinoja kuin Liikenteen turvallisuusvirastolla on 80 §:n mukaista valvontaa suorittaessaan.

72 §. Oikaisuvaatimus. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 65 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittaja, rataverkon haltija tai muu asianosainen saisi hakea oikaisua sääntelyelimenä toimivalta Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos asia koskisi Liikenneviraston päätöstä ylikuormittuneesta ratakapasiteetista, yksittäisestä etusijajärjestyksestä, ratakapasiteetin jakamisesta, ratakapasiteetin peruuttamisesta tai käytöstä poistamisesta taikka ratamaksusta.

Myös yksityisraiteen haltijan perimästä ratamaksusta ja sen määräytymisperusteista voitaisiin 2 momentin nojalla hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Virasto veloitettaisiin 3 momentissa ratkaisemaan oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun oikaisuvaatimuksen tekijä on toimittanut sille kaikki ratkaisun te-

kemiseksi tarvittavat tiedot. Yksittäistä etusijajärjestyksestä, ratakapasiteetin jakamista ja kii-reellistä ratakapasiteetin myöntämistä koskevissa asioissa päätös oikaisuvaatimukseen olisi kuitenkin annettava 10 päivän kuluessa kaikkien tarvittavien tietojen toimittamisesta. Jos virasto ei ratkaisisi oikaisuvaatimusta määräajassa, hakija voisi tehdä 93 §:n 2 momentin nojalla valituksen, kuten valitettaessa hylkäävästä päätöksestä.

Pykälässä tarkoitettuun oikaisuvaatimusmenettelyyn sovellettaisiin hallintolain 7 a luvun säännöksiä. Pykälän 3 momentissa viitattaisiin hallintolain oikaisuvaatimusta koskeviin säännöksiin. Päätökseen, johon saisi hakea oikaisua, ei saisi hallintolain 49b §:n mukaan hakea valittamalla muutosta. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä hallintolain 49 c §:n mukaan 30 päivän kuluessa Liikenneviraston päätöksen tiedoksisaannista.

73 §. Muut erimielisyydet. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 52 §:ää. Pykälän 1 momentin perusteella rautatieliikenteen harjoittaja tai rataverkon haltija voisi saattaa muun kuin 71 §:ssä tarkoitettua asian sääntelyelimen tutkittavaksi, jos se katsoo, että joku muu toimisi tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti. Virasto voisi myös omasta aloitteestaan ottaa asian tutkittavakseen.

Pykälän 2 momentin mukaan asia olisi ratkaistava ensisijaisesti sovittelemalla. Mikäli sovittelu ei johtaisi tulokseen, olisi asiassa asianosaisen vaatimuksesta annettava päätös kahden kuukauden kuluessa sitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

14 luku Viranomaismääräykset

74 §. Yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä koskevat viranomaismääräykset. Liikenteen turvallisuusvirasto osallistuu toimialan kansallisena turvallisuusviranomaisena Euroopan rautatieviraston johdolla tapahtuvaan yhteentoimivuuden teknisten eritelmien valmisteluun ja vastaa niiden kansallisesta täytäntöönpanosta. Voimassa olevan rautatielain 28 §:n 4 momentissa valtuutetaan Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkemmat määräykset yhteentoimivuuden teknisten eritel-

mien täytäntöönpanosta. Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien täytäntöönpano on viraston rautatietoimialan keskeisimpiä tehtäväalueita kansallisena turvallisuusviranomaisena. Tämän vuoksi valtuutussäännös ehdotetaan otettavaksi uuteen lakiin omana pykälänä. Eritelmät eivät ole aina kaikilta osin kattavia. Niihin sisältyy usein vaatimuksia kansallisesta sääntelystä, joiden osalta jäsenvaltioissa on laadittava ja sovellettava kansallisia määräyksiä. Kansallisia määräyksiä olisi annettava esimerkiksi eritelmien avoimista kohdista sekä eritelmiä koskevista erityistapauksista ja poikkeuksista. Lisäksi yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä voidaan velvoittaa jäsenvaltio antamaan eritelmää täydentävää kansallista sääntelyä. Tämän takia pykälään ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka nojalla virasto valtuutettaisiin antamaan yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä täydentäviä määräyksiä.

75 §. Rautateitä koskevat viranomaismääräykset. Liikenteen turvallisuusvirastolla on rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta vastaavana viranomaisena laaja norminantotoimivalta voimassa olevan rautatielain 28 §:n nojalla. Rautatieturvallisuudirektiivin 16 artiklan mukaan kansallinen turvallisuusviranomaisena on vastuussa kansallisen sääntelykehityksen käyttöönotosta. Tällä tarkoitettaisiin sekä kansallisia turvallisuussääntöjä että kansallisia teknisiä sääntöjä. Rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ovat keskeisinä rautatiejärjestelmän toimijoina kansallisen sääntelyn kohteina. Rautatieturvallisuudirektiivissä kielletään määräyksenantotoimivallan delegointi näille toimijoille. Kansallisten määräysten tulee olla unionin lainsäädännön mukaisia ja ne liittyvät oleellisesti esimerkiksi yhteisten turvallisuustavoitteiden toteuttamiseen kansallisella tasolla. Lisäksi kansallisten määräysten sekä muiden kansalliseksi turvallisuussäännöiksi tai teknisiksi säännöiksi luettavien säädösten, joilla tarkoitettaisiin lakeja ja asetuksia, tulee olla kaikkien eurooppalaisten toimijoiden saatavilla. Euroopan rautatievirasto kerää tiedot kansallisista turvallisuussäännöistä ja kansallisista teknisistä säännöistä. Tietyin edellytyksin luonnokset kansalliseksi turvallisuussäännöiksi tulee hyväksyttäväksi komissiolla.

Pykälässä ehdotetaan viraston norminantotoimivaltaa täsmennettäväksi ja lähinnä uuden unionilainsäädännön takia eräiltä osin laajennettavaksi. Uusi norminantotoimivalta kattaisi asiallisesti voimassa olevan rautatielain mukaisen norminantovallan. Uusia viraston norminantovaltaan kuuluvia asioita olisivat 2 kohdassa käyttöönottomennettelyä, joka kattaa myös 57 §:n mukaisen menettelyn, 5 kohdassa kalustoyksikköjen kunnossapitoa, kunnossapitotyöpajoja ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen sertifiointia, ja 10 kohdassa rautatieliikenteen tallenteiden tallentamistapoja ja säilyttämisajkoja koskevat asiat. Lisäksi virasto valtuutettaisiin antamaan tarkemmat määräykset turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, liikkuvan kaluston rekisteriin ja ratarekisteriin merkittävistä tiedoista sekä varautumisesta onnettomuuteen tai vaaratilanteisiin sekä rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuuskertomuksesta. Niistä voidaan voimassa olevan lain mukaan antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Viraston antamalla rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevilla normipäätöksillä täydennettäisiin yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä annettuja vaatimuksia antamalla tarvittavat kansalliset teknisten eritelmien avoimet kohdat kattavat määräykset tai teknisistä eritelmistä hyväksytyt Suomea koskevat poikkeukset kattavat kansalliset määräykset. Virasto antaisi lisäksi rajoitetussa määrin sellaisia kansallisia rautatiejärjestelmän turvallisuutta tai yhteentoimivuutta koskevia määräyksiä, joita vastaavia teknisiä eritelmiä ei ole vielä annettu. Tältä osin viraston norminanto on jatkuvasti kasvumassa teknisten eritelmien kattaessa yhä laajemmin Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän. Virastolle ehdotettu norminantovallan kohderyhmänä olisivat toimialan toimijat. Ne eivät välittömästi koskisi toimialan ulkopuolisia tahoja.

76 §. Poikkeuslupa. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 28 §:ään lailla 1204/2007 lisättyä 5 momenttia, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisen painavasta myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä edellyttäen, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu. Säännöksen lisättäisiin edellytykseksi poik-

keusluvan myöntämiselle, ettei rautatiejärjestelmän tekninen toimivuus vaarannu. Päätöksessä voitaisiin voimassa olevan säännöksen mukaisesti asettaa ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi virasto voisi vaatia hakijaa arvioimaan ja hallitsemaan riskit. Poikkeuslupaa velvoitettaisiin hakemaan ennen toimenpiteisiin ryhtymistä ja hakijan olisi odotettava Liikenteen turvallisuusviraston päätöstä ennen mahdollisen poikkeuksen toteuttamista.

Pykälään lisättäisiin selventävänä säännös, jolla kielletäisiin myöntämästä pykälän nojalla poikkeuslupaa teknisten eritelmien täytäntönnäpänosta annetuista määräyksistä. Siihen Liikenteen turvallisuusvirastolla ei olisi toimivaltaa.

15 luku **Valvonta, varautuminen ja onnettomuustutkinta**

77 §. Viranomaisvalvonta. Pykälässä säädetäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valvontavelvollisuudesta. Voimassa olevassa laissa viraston valvontavelvollisuutta koskevat säännökset sisältyvät 46 §:ään. Pykälän säännökset olisivat voimassa olevia säännöksiä yksityiskohtaisempia. Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta on yksi viraston keskeisimpiä tehtäväalueita.

Pykälän 1 momentin mukaan virasto vastaisi rautatiejärjestelmän valvonnasta. Rautatiejärjestelmä kattaisi valtion rataverkon ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvat yksityisraiteet, niillä liikennöivät kalustoyksiköt sekä muut rakenteelliset ja toiminnalliset osajärjestelmät sekä koko järjestelmän hallinnon ja käytön. Viraston valvontavelvollisuus kattaisi myös 1 §:n 3 momentin 3 kohdassa tarkoitettut muut yksityisraiteet ja 4 kohdassa tarkoitettut raiteet ja niillä liikennöivät kalustoyksiköt, minkä vuoksi pykälän 1 momenttiin otettaisiin sitä koskeva säännös.

Pykälän 2 momentissa yksilöitäisiin viraston valvontavelvollisuuden kohteet voimassa olevia säännöksiä yksityiskohtaisemmin. Viraston valvontavelvollisuutta ei kuitenkaan 2 momentin säännöksillä laajennettaisi lukuun ottamatta momentin 6 kohdassa tarkoitettua ilmoitetun laitoksen ja riippumattoman turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen toiminnan valvontaa sekä 7 kohdassa tarkoi-

tettua kalustorekisterin valvontaa. Suomessa ei ole aikaisemmin ollut riippumatonta turvallisuusarvioinnista vastaavaa laitosta. Momentin 1 kohdan mukaan virasto valvoisi rautatiejärjestelmän turvallisuusvaatimusten noudattamista, 2 kohdan mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta ja 3 kohdan mukaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten noudattamista. Viraston vastaavista tehtävistä säädetään voimassa olevan rautatielain 46 §:n 1, 2 ja 3 momentissa.

Momentin 4 kohdassa tarkoitettua osajärjestelmien valvontaa koskevaa säännöstä tarkennettaisiin siten, että se koskisi osajärjestelmän käytön ja kunnossapidon vaatimustenmukaisuuden valvontaa.

Momentin 5 kohdassa virasto velvoitettaisiin valvomaan yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuutta sekä niiden markkinoita ja käyttämistä. Voimassa olevan rautatielain 47 §:ssä säädetään yhteentoimivuuden osatekijän markkinavalvonnasta, josta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

78 §. Viranomaisvalvonnan suorittaminen. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi suorittaa valvontatehtävänsä niistä ennalta ilmoittaen tai ennalta ilmoittamattomina yllätystarkastuksina. Virasto voisi valvontatehtävää hoitaessaan käyttää myös sähköisiä järjestelmiä, mikä olisi välttämätöntä erityisesti kalustoyksiköiden valvonnassa. Virasto ei kuitenkaan voisi vaatia valvonnan kohteena olevaa hankkimaan valvonnan hoitamiseksi sähköisiä järjestelmiä tai muuttamaan niitä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin viraston oikeudesta päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan toimitiloihin ja muihin tiloihin. Momentin 1 kohdassa rautatieliikenteen harjoittajiin ja rataverkon haltijoihin rinnastettavia muita rautatiejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavia yrityksiä voisivat olla muun muassa ne radan kunnossapitoa harjoittavat yritykset, jotka eivät liikennöi rataverkolla, ja kunnossapitotyöpajat. Viraston valvontaoikeus kattaisi myös oikeuden päästä valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin. Vastaavasti kuin ilmailulaisissa, pääsyoikeus ei kuitenkaan koskisi asuintiloja. Liikenteen

turvallisuusvirastolla olisi myös oikeus valvoa toimijoiden henkilöstön toimintaa lain edellyttämien valvontatehtäviensä suorittamiseksi. Virastolla olisi myös valvontatehtävien suorittamiseksi oikeus saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen kaikki valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat. Virasto saisi käyttää valvontaoikeuden piiriin kuuluvia valtuuksia ainoastaan silloin, kun valvontatehtävän hoitaminen sitä edellyttäisi. Viraston olisi valvontaa suorittaessaan noudatettava hallintolain vaatimuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin voimassa olevan rautatielain 46 §:n 3 momentin mukaisesti, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta hänen hoitaessaan momentissa tarkoitettuja tehtäviä silloinkin, kun hän ei olisi valtion viranomaisen palveluksessa. Poliisiin tulisi tarvittaessa antaa virka-apua valvontaa koskevista asioista. Siltä osin momentissa viitattaisiin poliisilain (493/1995) 40 §:ään.

79 §. Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 49 §:ää. Pykälän 1 momentissa tarkoitettu onnettomuus tai vaara koskisi myös esimerkiksi tieliikenteestä aiheutuvia taseonnettomuuksia. Velvoitteet tulisi suhteuttaa harjoitettavan toiminnan luonteeseen ja laatuun käytettävissä olevien resurssien mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin mukaan nykykäytäntöä vastaavasti velvoittaa rautatieliikenteen harjoittajan ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rautatieliikenteessä, osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastustoimintaan. Säännös laajennettaisiin kattamaan myös rataverkon haltijat.

80 §. Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta. Pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain 50 §:n 1 ja 3 momenttia. Pykälässä viitattaisiin voimassa olevaan onnettomuustutkintalakiin (373/1985). Liikenteen turvallisuusvirasto voisi nykykäytännön mukaisesti tutkia sellaisen rautateillä tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen, jota ei oteta onnettomuustutkintalain nojalla tutkittavaksi, jos onnet-

tomuuden tutkinta olisi tarpeen rautateiden turvallisuuden edistämiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto tutkii vuosittain noin 10–15 onnettomuutta tai vaaratilannetta.

81 §. Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin. Säännös vastaisi pääosin voimassa olevan lain 61 §:ää. Pykälässä veloitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, muut rataverkon haltijat sekä rautatieliikenteen harjoittajat varautumaan valmiuslaissa (1080/1991) määriteltyihin poikkeusoloihin sekä poikkeusoloihin verrattavissa oleviin normaaliolojen häiriötilanteisiin. Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston olisi lisäksi nykykäytännön mukaisesti varmistettava rataverkon liikennöitävyys poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö johtaisi ja sovittaisi yhteen 2 momentin mukaan varautumistoimenpiteitä rautatiejärjestelmässä, kuten muutenkin liikennealalla. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 61 §:n 2 momenttia.

82 §. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen. Voimassa olevan rautatielain 50 §:n 2 momentissa veloitetaan rautatieliikenteen harjoittaja ja Liikennevirasto ilmoittamaan viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista Onnettomuustutkintakeskukselle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle. Eduskunnan käsiteltävänä on samanaikaisesti tämän esityksen kanssa hallituksen esitys eduskunnalle turvallisuustutkintalakiin ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, HE 204/2010 vp. Turvallisuustutkintalakiehdotuksessa ehdotetaan säädettäväksi muun muassa Liikenteen turvallisuusvirastolle, Liikennevirastolle ja rautatieliikenteen harjoittajalle velvollisuus ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voisi tulla tutkittavaksi turvallisuustutkintalain mukaan. Jatkossakin pidetään tarpeellisena, että myös rautatiejärjestelmän turvallisuudesta vastaavalle Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitettaisiin onnettomuuksista ja vaaratilanteista nykyisen käytännön mukaisesti. Tämän vuoksi ja ottaen huomioon turvallisuustutkintalakiehdotus onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että säännöksessä veloitettaisiin toimijat ilmoittamaan Liiken-

teen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtäisiin ilmoitus eri tarkoituksessa kuin Onnettomuustutkintakeskukselle. Virasto on turvallisuusviranomaisena vastuussa rautatiejärjestelmän turvallisuuden seurannasta ja valvonnasta. Sen on kerättävä tietoa onnettomuuksista ja vaaratilanteista tämän tehtävän hoitamiseksi. Säännöksessä tarkoitettuja toimijoita olisivat kaikki rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin antamaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

83 §. Turvallisuutta koskevat suositukset. Onnettomuustutkintakeskus laatii turvallisuustutkinnasta julkisen tutkintaselostuksen, joka sisältää muun muassa asianomaisille viranomaisille ja muille toimijoille osoitetut turvallisuussuositukset sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka olisivat tarpeen yleisen turvallisuuden lisäämiseksi, uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi sekä pelastusviranomaisten ja muiden viranomaisten toiminnan tehostamiseksi. Eräs tässä tarkoitettu asianomainen viranomainen olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Muu viranomainen voisi olla esimerkiksi pelastusviranomainen, mutta rautatielaissa tarkoitettujen suositusten osoittaminen muille kuin Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi poikkeuksellista.

Esityksen 83 §:ssä veloitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtimaan, että Onnettomuustutkintakeskuksen sille osoittamat rautatieturvallisuuteen liittyvät suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että niiden perusteella ryhdytään tarvittaviin toimenpiteisiin. Niiden rautatiejärjestelmän toimijoiden, joihin Liikenteen turvallisuusvirastolle osoitettu suositus kohdistuisi, olisi esittävä virastolle suunnitelma toimenpiteistä, joihin ne aikovat ryhtyä suosituksen perusteella. Niiden tulisi myös asianmukaisesti perustella Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos ne eivät aikoisivat ryhtyä suosituksen perusteella toimenpiteisiin. Tarvittaessa Liikenteen turvallisuusvirasto voisi veloittaa toimijoita toimenpiteisiin käyttämällä 87 §:n mukaisia tehostekeinoja. Tutkintaelimen antama tur-

vallisuutta koskeva suositus ei loisi oletusta onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvästä syyllisyydestä tai vastuusta. Liikenteen turvallisuusvirasto ja muut tahot, joille turvallisuussuositus on osoitettu, veloitettaisiin turvallisuustutkintalakehdotuksen mukaan antamaan vuosittain Onnettomuustutkintakeskukselle selvitys toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt sille osoitetun turvallisuussuosituksen johdosta.

84 §. Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet. Pykälä olisi uusi. Pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita olisivat liikenteenohjauksen, junankuljettajan, vaihtotyönjohtajien ja ratatyöstä vastaavien henkilöiden välisen viestinnän puhettallenteet sekä junan ulkopuolisten turvalaitteiden rekisteröimät tiedot. Tallenteista voisi käydä ilmi muun muassa puheviestinnän osapuolena olevat henkilöt tai muita henkilötietoja. Tämän vuoksi puheviestinnästä syntyvien tallenteiden käsittelyyn sovellettaisiin myös henkilötietolain (523/1999) säännöksiä.

Pykälässä säädettäisiin oikeudesta kerätä, tallettaa sekä muutoin käsitellä tietoja määrättyä käyttötarkoitusta varten. Henkilötietolain säännökset täydentäisivät osaltaan rautatieliikenteen tallenteisiin sisältyvien henkilötietojen käsittelyä. Tietojen tallentamisesta vastaisi 1 momentin mukaan Liikennevirasto, joka toimisi myös henkilörekisterilain mukaisena rekisterinpitäjänä. Junakalustossa olevista niin sanotuista mustista laatikoista vastaisi rautatieliikenteen harjoittaja, eivätkä ne siten kuuluisi Liikenneviraston vastuun piiriin.

Puheviestinnän tallentamisessa on siirrytty asteittain lokakuusta 2009 alkaen uuteen Liikenneviraston hallinnoimaan RAILI-verkkoon, jota saisi käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. RAILI-verkon käyttäminen muuhun työhön tai henkilökohtaisiin asioihin liittyvään viestintään olisi kiellettyä. Aikaisemmin puheviestinnän tallentaminen tapahtui silloisen Ratahallintokeskuksen omistaman, mutta VR:n yksin hallinnoiman Nicelog-järjestelmän kautta. Nicelog-järjestelmässä tallenteiden kuuntelu-oikeus oli VR:n erikseen nimeämällä työntekijöillä. Liikennehallinnon viranomaiset ja Onnettomuustutkintakeskus saivat pyynnöstä tallenteita käyttöön-

sä. Uudessa järjestelmässä puhetallenteiden kuunteluoikeuden antaminen yksityisille rautatieliikenteen harjoittajille olisi tietosuoja- ja kilpailulainsäädännön kannalta ongelmallista, koska toimijoilla olisi tallenteiden kautta pääsy viestintään, jossa ne eivät olisi osapuolena. RAILI-verkossa ei ole teknisesti kohtuullisella vaivalla mahdollista eritellä toimijoiden käyttöön ainoastaan sellaista viestintää, jossa toimija itse olisi osapuolena. Ehdotettu sääntely vastaisi ilmailulain (1194/2009) tallenteiden käyttöä koskevaa sääntelyä siten, että pääsy puheviestinnän tallenteisiin annettaisiin ainoastaan Liikenteen turvallisuusvirastolle onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan liittyen. Onnettomuustutkintakeskuksen vastaavasta oikeudesta säädettäisiin turvallisuustutkintalaissa. Liikenteen turvallisuusvirasto saisi lisäksi käyttää puheviestinnän tallenteita viranomaisvalvontaan liittyvien tehtävien suorittamisessa. Sama koskisi myös muita rautatieliikenteen tallenteita mukaan lukien junien mustien laatikoiden tuottamia tietoja.

Tallenteiden kunnossapidosta ja rakentamisesta vastaavilla henkilöillä olisi oikeus käyttää tallenteita toiminnan tarkastamiseksi ja häiriöiden selvittämiseksi luovuttamatta tietoja kolmansille osapuolille. Salassapidosta ja muista käytännön järjestelyistä sovittaisiin tarkemmin laitteiden hallinnasta vastaavan tahon ja kunnostamis- ja rakentamistyön suorittajan välillä.

Edellä selostetun mukaisesti pykälän 1 momentissa edellytettäisiin, että Liikennevirasto huolehtisi, että rautatieliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkinnassa tarpeelliset asiakirjat tallennettaisiin ja säilytettäisiin tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta.

Pykälän 2 momentissa oikeutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto käyttämään tallenteita yksinomaan onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan. Liikenteen turvallisuusvirasto saisi lisäksi käyttää tallenteita viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi.

Ehdotettujen rajausten tallenteiden käyttötarkoituksista voidaan katsoa täyttävän henkilötietojen käsittelyn asianmukaisuuden ja tarpeellisuuden vaatimukset.

16 luku Seuraamukset

85 §. Rangaistussäännökset. Pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan lain 68 §:ää. Teot säädettäisiin pykälän mukaan rangaistaviksi tuottamuksellisina tai tahallisina tekoina. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rautatiekuljetuspalvelujen häiriöttömän ja turvallisen toiminnan varmistamiseksi rangaistavaksi luvanvaraisen rautatieliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista rautatieyritykseltä edellytettävää toimilupaa.

Pykälän 2 momentti vastaisi pääosin voimassa olevan lain 68 §:n 2 momenttia. Momentissa säädettäisiin niistä teoista, joista voitaisiin momentin nojalla tuomita rautatielainsäädännön rikkomisesta sakkoon, jollei teko olisi vähäinen tai siitä ei muualla lainsäädännössä säädettäisi ankarampaa rangaistusta. Momentissa kuvattujen tekojen säätämällä rangaistavaksi pyrittäisiin erityisesti varmistamaan rautatieliikenteen turvallisuus ja toisaalta takaamaan rautatieliikenteen harjoittajien tasapuoliset ja syrjimättömät toimintaedellytykset. Momenttiin lisättäisiin toimiminen rataverkon haltijana 3 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa. Lisäys olisi tarpeen, koska lain uudistamisen jälkeen rataverkon haltijoiden määrä lisääntyisi merkittävästi, ja lain tavoitteiden saavuttamiseksi olisi tärkeää, että kaikki rataverkolla toimivat rataverkon haltijat täyttävät 3 luvussa säädetty edellytykset.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin rangaistavaksi voimassa olevan lain 68 §:n 3 momenttia vastaavasti yhteentoimivuusvaatimusten rikkominen, jollei teko olisi vähäinen tai siitä muualla laissa säädettäisi ankarampaa rangaistusta. Yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisena pidettäisiin sellaisten osajärjestelmien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden, jotka eivät vastaa olennaisia vaatimuksia, käyttöön ottamista, käyttämistä, markkinoille saattamista, kaupan pitämistä, myymistä tai muuta luovuttamista.

Pykälän 4 momentti vastaisi voimassa olevan lain 68 §:n 4 momenttia. Momentin mukaan se, joka rikkoo rautatielain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishalla tai keskeyttämishalla tehostettua velvoitetta tai

kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta pykälän nojalla rangaistukseen samasta teosta.

86 §. Huomautus ja varoitus. Pykälä olisi rautatielaisissa uusi. Vastaavat säännökset sisältyvät muun muassa uuteen ilmailulakiin. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän nojalla antaa asianosaiselle rautatieliikenteen harjoittajalle tai rataverkon haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä toimisi rautatielain säännösten tai lain nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti. Varoitus voitaisiin antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voitaisi pitää riittävänä. Huomautus voitaisiin 2 momentin mukaan antaa suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annettaisiin aina kirjallisesti.

87 §. Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin. Pykälässä säädettäisiin niistä tehostekeinoista, joita Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi toimialan turvallisuusviranomaisena ja sääntelyelimenä tehtäviä hoitaessaan. Sen nojalla virasto voisi turvallisuusviranomaisen ja sääntelyelimen roolissaan määrätä rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti. Tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko, teettämishukka tai keskeyttämisuhka siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään. Viraston olisi ennen toimenpiteisiin ryhtymistä varattava asianomaiselle toimijalle tilaisuus tulla kuulluksi.

88 §. Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 48 §:ää. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi pykälän nojalla oikeus keskeyttää rautatietä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että rautatiejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein virasto voisi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman.

17 luku Erinäiset säännökset

89 §. Radanpidon rahoitus. Pykälässä säädettäisiin radanpidon rahoituksesta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 3 §:ää. Tarkoitus on, että valtion rataverkon radanpito rahoitetaan jatkossakin pääosin valtion budjettirahoituksella. Valtion rataverkkoa pidettäisiin kunnossa ja rakennettaisiin 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 ratamaksun perusmaksu osoitettaisiin radanpitoon, ja se otettaisiin huomioon valtion talousarviossa.

90 §. Vakuuttamisvelvollisuus. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 11 §:ää. Pykälän mukaan rautatieliikenteen harjoittajalla olisi oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely kalustoyksikön käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta toiminnan harjoittaja on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vastuuvakuutuksen riittävyttä arvioitaessa olisi otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen edellytettäisiin olevan voimassa koko sinä aikana, jolloin toimintaa harjoitettaisiin. Vastuuvakuutuksen riittävyttä arvioisi rautatieyritysten osalta ministeriö toimilupaviranomaisena ja muiden rautatieliikenteen harjoittajien osalta Liikenteen turvallisuusvirasto turvallisuustodistuksen myöntäjänä.

91 §. Lain suhde kilpailulainsäädäntöön. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 67 §:ää. Jos Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltävänä oleva asia rikkoisi kilpailunrajoituksista annetun lain (480/1992) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä, virasto voisi 1 momentin nojalla siirtää asian kilpailunrajoituksia koskevilta osin käsiteltäväksi mainitun lain mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatiemarkkinoilla ilmeneviä kilpailunrajoituksia ja niiden vahingollisia vaikutuksia arvioitaessa on

otettava huomioon tämän lain ja sen nojalla annetut säännökset ja määräykset.

92 §. Rautatieyrityksen kirjanpito. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 63 §:ää. Pykälän mukaan rautatieyrityksen olisi kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan unionissa ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä. Lisäksi rautatieyrityksen olisi tehtävä tavaraliikenteen kannattavuutta koskeva laskelma sekä sen tuotantovälineiden määrä, arvoa ja niihin liittyviä taloudellisia vastuita koskeva vuotuinen yhteenveto, joka olisi julkaistava. Julkisina palveluina ostettavasta henkilöliikenteestä saatavat tulot olisi kirjattava erikseen, eikä niitä saisi käyttää muun liiketoiminnan kulujen kattamiseen.

93 §. Muutoksenhaku. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 66 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston 87 §:n nojalla tekemään päätökseen haettaisiin muutosta siten kuin uhkasakkolaisissa säädetään. Muutoin Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen samoin kuin Liikenneviraston ja ministeriön päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei rautatielaisissa olisi toisin säädetty. Tällä viitattaisiin muun muassa 72 §:n 1 momenttiin, jossa säädettäisiin niistä Liikenneviraston päätöksistä, joihin asianosainen saisi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta sääntelyelimenä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta sellaiseen Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen, jonka virasto tekisi 34 ja 35 §:ssä tarkoitettujen palvelujen tarjoamisesta tai palvelujen ja niiden hinnoittelua koskevan erimielisyyden ratkaisemiseksi. Päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla markkinaoikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Selvyyden vuoksi momentissa säädettäisiin lisäksi, että markkinaoikeuden päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Pykälän 3 momentin mukaan toimiluvan tai turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan hakija voisi tehdä valituksen, jos ministeriö ei olisi antanut päätöstä toimilupahakemukseen 13 §:n 1 momentissa säädettyssä määräajassa tai Liikenteen turvallisuusvirasto

ratkaissut oikaisuapua 72 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa, ratkaissut turvallisuustodistuksen myöntämistä tai hyväksymistä koskevaa asiaa 7 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa tai turvallisuusluvan myöntämistä tai hyväksymistä koskevaa asiaa 17 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa. Valituksen katsottaisiin tällöin kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Tällaisen valituksen voisi tehdä, kunnes hakemukseen on annettu päätös. Ministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Momentissa tarkoitettujen valituksen tekemiseen ja käsittelyyn sovellettaisiin hallintolainkäyttölakia.

94 §. Viranomaisten tiedonsaantioikeus. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 62 §:ää. Pykälässä olisi kuitenkin aikaisempaan verrattuna eräiltä osin täsmennetty sitä, millä perusteilla ja mistä asioista viranomaisilla on oikeus saada liike- tai ammattisalaisuuden estämättä tietoa rautatieliikenteen harjoittajilta ja rautatiejärjestelmän muilta toimijoilta. Lain mukaisten lupien ja todistusten saamiseen liittyisi lain muissa säännöksissä yksityiskohtaisemmin säädettyjä raportointivaatimuksia. Näiden lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto tarvitsisi alan toimijoilta tietoja etenkin toimiessaan sääntelyelimenä ja sekä suorittaessaan lain mukaista viranomaisvalvontaa. Liikennevirasto taas tarvitsisi rautatieliikenteen harjoittajilta tietoja ratamaksun määräämistä sekä tilastointia ja tutkimusta varten.

95 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen. Lailla kumottaisiin voimassa oleva rautatielaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

96 §. Siirtymäsäännökset. Lailla uudistettaisiin rautatieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä varsin perusteellisesti. Lain 96 §:ään on koottu lain voimaantuloon liittyvät tarpeelliset siirtymäsäännökset.

Voimassa olevan rautatielain nojalla on annettu valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta (750/2006), valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin hakemisesta ja valtioneuvoston ase-

tus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista (1059/2007). Näistä kaksi ensiksi mainittua asetusta on tarkoitettu uudistaa uuden rautatielain voimaantulon yhteydessä. Sitä vastoin viimeksi mainittuun asetukseen ei ole tarvetta tehdä sisällöllisiä muutoksia. Tämän vuoksi 1 momenttiin otettaisiin säännös, jonka nojalla asetuksen säännöksiä sovellettaisiin edelleen, kunnes niiden soveltamisesta muuta päätettäisiin tai säädettäisiin.

Voimassa olevan rautatielain 5 §:n nojalla on myönnetty toimilupa ainoastaan VR Osa-kehitykselle. Toimilupa on sittemmin siirretty 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen VR-Yhtymä Oy:lle VR-konsernissa vuonna 2009 toteutettujen yhtiöjärjestelyjen takia. VR-Yhtymän olisi haettava uuden lain mukaista toimilupaa lain tultua voimaan. VR:lle myönnetty nykyinen toimilupa olisi 2 momentin nojalla voimassa 1 päivään syyskuuta 2012 saakka, jonka jälkeen toimiluvan haltijalla olisi oltava uusi tämän lain mukainen toimilupa.

Liikennevirasto on voimassa olevan lain 56 §:n nojalla tehnyt valtion rataverkkoon liitettyjen yksityisraiteiden haltijoiden kanssa sopimuksia, jotka koskevat yksityisraiteen liittymän käyttöönottoa ja ylläpitoa. Aikaisemmin yksityisraiteen valtion rataverkkoon liittymää varten on myönnetty liittymislupia. Liittymäsopimukset ja liittymisluvat olisivat 3 momentin mukaan sellaisinaan voimassa.

Vanhan lain 31 §:n nojalla myönnetty turvallisuustodistukset ja Liikennevirastolle 32 §:n myönnetty turvallisuuslupa olisivat 4 momentin nojalla voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty. VR-Yhtymä Oy:n nykyinen turvallisuustodistus on voimassa 30 päivään huhtikuuta 2012 saakka. Samoin Liikenneviraston nykyinen turvallisuuslupa on voimassa 30 päivään huhtikuuta 2012 saakka.

Lain voimaantulon yhteydessä arviolta yli 200 yksityisraiteen haltijasta tai niiden yhteenliittymästä tulisi rataverkon haltijoita, joita koskisivat rataverkon haltijoista annetut säännökset ja niitä koskevat velvoitteet. Niillä olisi muun muassa oltava lain 16 §:ssä tarkoitettu turvallisuuslupa. Turvallisuuslupahakemusten valmistelu edellyttäisi uusilta rataverkon haltijoilta hallinnollista työtä ja viranomaisen ohjausta. Toisaalta hakemusten käsittelylle Liikenteen turvallisuusvirastossa

olisi varattava riittävästi aikaa. Riittävän pitkän siirtymäkauden varmistamiseksi pykälän 5 momentissa ehdotetaan, että uusista rataverkon haltijoista Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvassa satamassa tai satama-alueella sijaitsevien satamaraitaiden haltijoiden tai niiden yhteenliittymien olisi haettava turvallisuuslupaa aikaisintaan 1 päivänä elokuuta 2011 ja viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 2012. Muiden lain soveltamisalan piiriin kuuluvien yksityisraiteiden haltijoiden olisi haettava turvallisuuslupa aikaisintaan 1 päivänä tammikuuta 2012 ja viimeistään 1 päivänä elokuuta 2013. Liikenteen turvallisuusviraston olisi 19 §:n 2 momentin mukaan tehtävä päätös turvallisuusluvan myöntämisestä neljän kuukauden kuluessa siitä lukien, kun virastolle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot.

Suomessa Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä harjoittavan VR-Yhtymä Oy:n olisi haettava yhdysliikenteessä käytettävän venäläisen kaluston osalta 60 §:ssä tarkoitettua poikkeusta kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelyä ja sertifiointia koskevista vaatimuksista. Poikkeusta olisi 6 momentin mukaan haettava ensimmäistä kertaa 31 päivään toukokuuta 2011 mennessä. Poikkeusta haettaessa noudatettaisiin turvallisuustodistuksen muuttamisesta 8 §:ssä säädettyä menettelyä. Poikkeuksen hakemista varten yhtiön olisi sisällytettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä tarvittava kuvaus niistä toimenpiteistä, joilla yhtiö varmistaa, että se ottaa kuljetettavakseen vain asianmukaisesti kunnossapidettyjä venäläisiä kalustoyksiköitä ja joilla se varmistaa niiden turvallisen liikennöinnin rataverkolla.

Venäjän federaatiosta saapuvilta yhdysliikenteessä käytettäviltä kalustoyksiköiltä vaadittaisiin lain voimaantulon jälkeen käyttöönottolupa. Uusi menettely edellyttäisi lupaviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston varautumista menettelyyn ja riittävien resurssien varaamista käyttöönottolupaprosessin hoitamiseen. Toisaalta VR-Yhtymä Oy:n yhdysliikennettä Suomessa harjoittavana rautatieyrityksenä olisi sovittava Venäjän rautatieyhtiön RZD:n kanssa menettelyn edellyttämistä käytännön järjestelyistä. Riittävän pitkän siirtymäkauden varmistamiseksi 7 momentissa ehdotetaan, että

momentissa tarkoitetuilta kalustoyksiköiltä vaadittaisiin Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen.

Yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 12 kohdan mukaan ennen 19 päivää heinäkuuta 2008 myönnetty käyttöönottoluvat, myös kansainvälisten sopimusten nojalla myönnettyt luvat, ovat edelleen voimassa niiden ehtojen mukaisesti, joiden perusteella luvat on myönnetty. Direktiivin säännöksen pohjalta 7 momenttiin otettaisiin säännös, jonka mukaan 57 §:ssä tarkoitettu käyttöönottolupa-vaatimus ei kuitenkaan kohdistuisi sellaisiin Venäjän yhdysliikenteessä käytettäviin kalustoyksiköihin, jotka on otettu käyttöön Suomessa ennen 19 päivää heinäkuuta 2008.

Aiempien lakien nojalla annetut Rautatieviraston, Ratahallintokeskuksen ja Liikenteen turvallisuusviraston antamat määräykset jäisivät 8 momentin mukaan voimaan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksinä kunnes niistä toisin määrättäisiin.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus antaa tarkemmat säännökset Liikenneviraston rautatieliikenteen harjoittajille tarjoamista palveluista, koulutuspalvelujen tarjoamisesta, yhteisistä turvallisuusindikaattoreista, Liikenteen turvallisuusviraston vuosikertomuksesta, poikkeuksen hakemisesta yhteentoimivuuden tekniseen eritelämään, EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksesta ja EY-käyttönsoveluvuusvakuutuksesta sekä niiden antamista koskevista menettelyistä, ilmoitetulle laitokselle ja riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja niiden tehtävistä sekä rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan ilmoitusvelvollisuudesta onnettomuus- tai vaaratilanteessa. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan turvallisuuden varmistamiseksi tarkemmat määräykset rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä, liikenteen ohjauksesta ja ratatyöstä, käyttöönottomenettelystä, turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, rataverkolla käytettävästä kalustosta ja sillä liikennöinnistä, kalustoyksiköiden kunnossapidosta, kun-

nossapitotyöpajoista ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen sertifiointista, radasta, radan laitteista ja radan kunnossapidosta, rautateillä käytettävistä turvalaitteista, opastimista, opasteista ja merkeistä, kalustorekisteriin ja ratarekisteriin merkittävistä tiedoista, varautumisesta onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen, rautatieliikenteen tallenteiden tallentamistavoista ja säilyttämisaikoista sekä rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuuskertomuksesta.

Alemmanasteinen sääntely olisi pääosin teknisluonteista eikä se sisältäisi yleisesti yksilön oikeuksiin tai velvollisuuksiin kohdistuvia tai muutoin lailla annettavia säännöksiä. Sääntelyn pohjana olevien direktiivien liitteet ja direktiivien perusteella annettavat komission päätökset ovat teknisluonteisia. Normit kohdistuisivat suppeaan kohderyhmään, pääosin ainoastaan rautatieliikenteen harjoittajiin sekä rataverkon haltijoihin ja niiden palveluksessa olevaan henkilöstöön. Direktiivien liitteitä on tarkoitus muuttaa teknisen kehityksen ja rautatieturvallisuuden kehittyessä komitologiamenettelyllä.

3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

4 Suhde perustuslakiin ja säättämisyjärjestys

Esitykseen sisältyy eräitä valtiosääntöoikeudellisesti huomionarvoisia säännöksiä. Tällaisia ovat erityisesti alemmanasteista norminantovaltaa koskevat säännökset ja elinkeinonharjoittamisen vapautta koskevat säännökset. Lain nojalla annettavaksi ehdotettava alemmanasteinen sääntely on pääosin teknisluonteista ja yksityiskohtaista, kuten edellä kohdassa ”Tarkemmat säännökset ja määräykset” on todettu. Alemmanasteisella sääntelyllä pantaisiin täytäntöön muun muassa eräitä rautatieturvallisuusdirektiivin liitteitä, joita on tarkoitus muuttaa komitologiamenettelyllä. Alemmanasteisten normien kohderyhmät olisivat suppeita, eivätkä ne kohdistuisi yksilöiden oikeuksiin tai velvollisuuksi-

siin. Niitä koskevat perusedellytykset ehdotetaan säädettäväksi lailla.

Elinkeinonharjoittamisen vapauteen liittyvistä rautatieliikenteen harjoittamisen vapauden rajoituksista säädettäisiin lailla. Ne olisivat unionilainsäädännön vaatimusten mukaisia, eivätkä ne rajoittaisi elinkeinonharjoittamista perusoikeuksien vastaisesti.

Esityksen mukaan Liikennevirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla, mutta voisi hankkia liikenteen ohjauspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Laissa tarkoitettuna ilmoitettuna laitoksena ja riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavana laitoksena voisi toimia valtionhallinnon ulkopuolinen yhtiö tai muu yhteisö, jolla olisi oikeus tehdä 63 ja 65 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia ja päästä tehtäviä suorittaessaan sellaisiin paikkoihin, joihin pääsy on tarpeellista tarkastuksen suorittamiseksi. Kotirauhan piiriin ulottuvat tarkastukset kuitenkin rajattaisiin tarkastusoikeuden ulkopuolelle. Laitosten tulisi 64 §:n mukaan noudattaa toiminnassaan hyvän hal-

linnon vaatimuksia. Edellä tarkoitettuja tehtäviä ei ole niiden luonteen perusteella pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna merkittävänä julkisen vallan käyttönä.

Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi esityksen mukaan rautatiejärjestelmän turvallisuusvalvontatehtävänsä hoitamiseksi oikeus päästä rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan ja radanpidon töitä tekevän yrittäjän hallinnassa oleviin tiloihin ja saada nähtäväkseen valvonnan toimittamiseksi tarvittavat rekisterit, luettelot ja muut asiakirjat. Lisäksi sanotuilla elinkeinonharjoittajilla ja Liikennevirastolla olisi salassapitovelvollisuuden estämättä velvollisuus antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle sen valvontatehtävän hoitamiseksi tarvittavat tiedot. Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotettua oikeutta on pidettävä sen vastuulla olevan valvontatehtävän hoitamiseksi perusteltuna.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Rautatielaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä, rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Lain tavoitteena on lisäksi luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset rautatiemarkkinoiden toiminnalle.

Lakia sovelletaan Suomen rautatiejärjestelmään, ratatyöhön, liikennöintiin rataverkolla sekä sillä käytettäviin kalustoyksiköihin. Lain 4 luvun säännöksiä sovelletaan ainoastaan valtion rataverkon käyttöön ja ratakapasiteetin jakamiseen sekä valtion rataverkolla tapahtuvaa liikennöintiä koskevaan käyttösopimukseen, suorituskannustinjärjestelmään ja verkkoselostukseen. Lain 5 luvussa tarkoitettuja palveluja ja ratamaksua koskevia säännöksiä sovelletaan ainoastaan valtion rataverkolla tarjottaviin ja siihen liittyviin palveluihin sekä valtion rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä perittävään ratamaksuun, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Lakia ei sovelleta:

1) metro- tai raitiovaunuliikenteeseen eikä muuhun kevyen raideliikenteen järjestelmään;

2) raiteisiin, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen henkilöliikenteeseen eikä yksinomaan tässä kohdassa tarkoitetuilla raiteilla liikennöivään rautatieliikenteen harjoittajaan;

3) sellaisiin raiteisiin ja yksinomaan tällaisilla raiteilla käytettävään 2 §:ssä tarkoitet-

tuun kalustoyksikköön, joita raiteen haltija tai kalustoyksikön omistaja käyttää ainoastaan omassa tavaraliikenteessään, jollei tässä laissa toisin säädetä; eikä

4) raiteisiin ja kalustoyksikköön, jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, historialliseen tai matkailukäyttöön, jollei tässä laissa toisin säädetä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatieyrityksellä* julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä;

2) *rataverkolla* Liikenneviraston hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta;

3) *rataverkon haltijalla* Liikennevirastoa taikka yksityisraiteen haltijaa, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalan piiriin;

4) *rautatieliikenteen harjoittamisella* rautatieyrityksen liikennöintiä, radan kunnossapitoon liittyvää liikennöintiä, museoliikenteen harjoittajan liikennöintiä, muun kuin päätoimenaan liikennöivän yrityksen tai yhteisön liikennöintiä ja rataverkon haltijan liikennöintiä rataverkolla;

5) *museoliikenteellä* museokalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennöintiä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa;

6) *radan kunnossapitoa harjoittavalla yrityksellä* yritystä, joka tekee rataverkolla radan rakennus- ja kunnossapitotöitä ja harjoittaa siihen liittyvää liikennöintiä rataverkolla;

7) *liikennöinnillä* junaliikennettä ja vaihtotyötä;

8) *ratakapasiteetilla* rataverkon ominaisuuksista johtuvaa aikaan sidottua rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä;

9) *ratakapasiteetin* hakijalla rautatieyritystä, museoliikenteen harjoittajaa, radan kunnossapitoa harjoittavaa yritystä ja muuta rautatieliikenteen harjoittajaa;

10) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnoimaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvaa raidetta;

11) *rautatiejärjestelmällä* rataverkkoa raitteineen ja ratapihoineen, niillä käytettäviä kalustoyksiköitä ja muita rakenteellisia ja toiminnallisia osajärjestelmiä sekä koko järjestelmän hallinnointia ja käyttöä;

12) *Euroopan laajuisella rautatiejärjestelmällä* rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY (jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*) liitteen I 1 kohdassa tarkoitettuja tavanomaisia ja 2 kohdassa tarkoitettuja suurten nopeuksien Euroopan laajuisia rautatiejärjestelmiä;

13) *yhteentoimivuudella* rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin sellaisella suoritusasteella, joka näiltä radoilta vaaditaan; tämä soveltuvuus edellyttää, että kaikki lakisääteiset, tekniset ja toiminnalliset edellytykset täyttyvät siten, että olennaisia vaatimuksia on noudatettu;

14) *olennaisilla vaatimuksilla* niitä yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitännöjen on täytettävä;

15) *osajärjestelmällä* järjestelmiä, joihin Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä on jaettu rakenteellisiin tai toiminnallisiin perusteisiin;

16) *yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;

17) *yhteentoimivuuden osatekijällä* sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rataverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti; osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat;

18) *kalustoyksiköllä* rautatiejärjestelmässä käytettävää liikkuvan kaluston yksikköä, joka liikkuu omilla pyörillään raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä ja koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta tai toiminnallisesta osajärjestelmästä taikka tällaisen osajärjestelmän osasta;

19) *kalustoyksikön haltijalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on kalustoyksikön omistajana tai muutoin oikeus käyttää sitä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sen haltijana 68 §:ssä tarkoitettuun kalustorekisteriin;

20) *sarjalla* tietyn suunnittelutyypin mukaisten, keskenään samanlaisten kalustoyksikköjen joukkoa;

21) *kalustoyksikkötyypillä* kalustoyksikön suunnittelua koskevia tyyppitarkastustodistuksen kattamia perusominaisuuksia;

22) *erityistapauksella* rautatiejärjestelmän osaa, jota varten yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin on sisällytetty joko tilapäisiä tai pysyviä erityismääräyksiä maantieteellisten tai topografisten esteiden takia tai koska kaupunkiympäristö tai yhdenmukaisuus olemassa olevan järjestelmän kanssa asettaa rajoituksia;

23) *parantamisella* osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritusastea;

24) *uudistamisella* osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritusastea;

25) *käyttöön otolla* kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saadaan suunniteltuun toimintakuntoon;

26) *kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä* kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin;

27) *hankintayksiköllä* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun ja/tai rakentamisen ja/tai uudistamisen ja/tai parantamisen sekä vastaa hankkeen käyttöönotosta;

28) *yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla* niitä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja yleisen kehittymisen seuraamiseksi kerättäviä tietoja, jotka luetellaan yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY, jäljempänä *rautatieturvallisuusedirektiivi*, liitteessä I;

29) *yhteisillä turvallisuustavoitteilla* rautatiejärjestelmän ja sen eri osien vähimmäis-turvallisuuden tasoa, joka määrittellään hyväksyttävää riskitasoa koskevinä edellytyksinä rautatieturvallisuusedirektiivin 7 artiklassa;

30) *yhteisillä turvallisuusmenetelmillä* rautatieturvallisuusedirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja turvallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamisen arviointia kuvaamaan kehitettyjä menetelmiä; ja

31) *ilmoitetulla laitoksella* toimielimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden tai käytönsoveltuvuuden arviointi tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn suorittaminen.

2 luku

Rautatieliikenteen harjoittaminen

3 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieyrityksellä on oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttäen, että:

1) rautatieyrityksellä on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennöintiä aiotaan harjoittaa;

2) rautatieyrityksellä on 10 §:ssä tarkoitettu toimilupa tai muualla Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa;

3) rautatieyritykselle on myönnetty aiottua liikennöintiä varten 26 §:n mukaisesti tarvittava ratakapasiteetti;

4) rautatieyritys on tehnyt Liikenneviraston kanssa 30 §:ssä tarkoitettun rataverkon käyttösopimuksen; ja

5) tämän lain tai sen nojalla säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Mitä tämän pykälän 1 momentissa säädetään rautatieyrityksen oikeudesta harjoittaa rautatieliikennettä, koskee myös museoliikenteen harjoittajan oikeutta harjoittaa rautatieliikennettä lukuun ottamatta 1 momentin 2 kohtaa sekä muiden rautatieliikenteen harjoittajien oikeutta harjoittaa rautatieliikennettä lukuun ottamatta 1 momentin 2, 3 ja 4 kohtaa.

Kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava lisäksi 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

4 §

Turvallisuustodistus

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava rautatieliikenteen harjoittamista varten turvallisuustodistus, joka koostuu 7 §:ssä tarkoitettusta A- ja B-osasta.

5 §

Turvallisuustodistuksen hakeminen

Rautatieliikenteen harjoittajan on haettava turvallisuustodistuksen A- ja B-osaa Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakijan, jolla on muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvasa valtiossa myönnetty voimassa oleva turvallisuustodistuksen A-osa, on saatava turvallisuustodistuksen B-osa Liikenteen turvallisuusvirastolta ennen kuin se voi aloittaa rautatieliikenteen harjoittamisen Suomessa.

Hakijan on ilmoitettava hakemuksessaan, koskeeko hakemus henkilö- vai tavaraliikennettä vai molempia tai vaihtotyötä. Hakijan on liitettävä hakemukseen kopio turvallisuus-

johtamisjärjestelmästä sekä selvitys 6 §:ssä tarkoitettujen muiden turvallisuustodistuksen edellytysten täyttymisestä ja yksilöitävä, mitä osaa rataverkosta hakemus koskee. Hakijan on Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä toimitettava viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa viraston lisäselvityspyynnön tiedoksisaannista asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot.

6 §

Turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytykset

Liikenteen turvallisuusviraston on myöntävä hakijalle turvallisuustodistuksen A-osa, jos hakijalla on 40 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka täyttää sille asetetut vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusviraston on myöntävä hakijalle turvallisuustodistuksen B-osa, jos hakija osoittaa, että:

- 1) se täyttää sitä rataverkon osaa koskevat säännöt ja määräykset, jolla se aikoo liikennöidä, ja voi varmistaa niiden noudattamisen;
- 2) sen henkilöstöryhmät ja sen käyttämän alihankkijan henkilöstöryhmät ovat asianomaisten määräysten mukaisesti tehtäväänsä koulutettuja ja päteviä; ja
- 3) sen käyttämä kalusto on asianomaisten määräysten mukainen ja että sen kalustoyksiköiden kunnossapito on järjestetty asianmukaisesti.

Ennen turvallisuustodistuksen myöntämistä viraston on lisäksi tarkastettava, että muilla rautatieliikenteen harjoittajilla kuin rautatieyrityksillä on 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely. Lisäksi viraston on tarkastettava, että hakijan kalustoyksiköt ovat käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia siltä osin kuin eritelmaa on niihin sovellettava.

7 §

Turvallisuustodistuksen myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy turvallisuustodistuksen A-osalla turvallisuustodistuksen hakijan turvallisuusjohtamisjär-

jestelmän ja turvallisuustodistuksen B-osalla ne turvallisuustodistuksen hakijan asiakirjat ja menettelyt, jotka liittyvät 6 §:n 2 ja 3 momentissa säädettyjen edellytysten täyttymiseen.

Viraston on tehtävä päätös turvallisuustodistuksen myöntämisestä neljän kuukauden kuluessa siitä, kun virastolle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Virasto voi sisällyttää turvallisuustodistukseen rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus hakijan harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää turvallisuustodistuksen enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa jäsenvaltiossa myönnetty turvallisuustodistuksen A-osa on voimassa koko Euroopan talusalueella. Viraston myöntämä B-osa on voimassa ainoastaan Suomessa.

8 §

Turvallisuustodistuksen muuttaminen

Jos turvallisuustodistuksen haltijan harjoittaman toiminnan luonne tai laajuus muuttuu oleellisesti, sen tulee hakea turvallisuustodistuksen muuttamista siltä osin, kuin muutos vaikuttaa turvallisuustodistuksen edellytyksiin. Turvallisuustodistuksen haltijan on lisäksi ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle turvallisuustodistuksen edellytyksiin vaikuttavista muista merkittävistä muutoksista ja uusien henkilöstöryhmien palvelukseen ottamisesta tai uusien kalustoyksikkötyyppien käyttöön ottamisesta.

Virasto voi turvallisuustodistuksen haltijan hakemuksesta tai saatuaan 1 momentin mukaisen ilmoituksen ja turvallisuustodistuksen haltijan sen perusteella antaman hakemuksen muuttaa myöntämäänsä turvallisuustodistusta tai sen osaa, jos turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytykset ovat muuttuneet. Virasto voi lisäksi tarvittaessa turvallisuustodistuksen haltijan hakemuksesta muuttaa myöntämänsä turvallisuustodistuksen tai sen osan, jos turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä tai

määräyksiä muutetaan olennaisesti. Virasto voi vaatia turvallisuustodistuksen haltijaa hakemaan todistuksen muuttamista.

9 §

Turvallisuustodistuksen peruuttaminen

Jos turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä, Liikenteen turvallisuusviraston on varattava turvallisuustodistuksen haltijalle tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Viraston on määräajan jälkeen peruutettava turvallisuustodistuksen haltijaa kuultuaan myöntämänsä turvallisuustodistus tai sen osa kokonaan tai määräajaksi, jos todistuksenhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta tai ei enää muutoin täytä turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä, ja puutetta on pidettävä olennaisena.

Virasto voi kuitenkin peruuttaa myöntämänsä turvallisuustodistuksen välittömästi, jos kysymyksessä on erityisen vakava puutteellisuus, josta voi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

Virasto voi peruuttaa myöntämänsä turvallisuustodistus myös silloin, kun virasto toteaa, että turvallisuustodistuksen haltija ei ole harjoittanut rautatieliikennettä 12 kuukauden kuluessa turvallisuustodistuksen myöntämisestä.

Viraston on viipymättä ilmoitettava turvallisuustodistuksen peruuttamisesta liikenne- ja viestintäministeriölle, jäljempänä *ministeriö*, rataverkon haltijoille ja Euroopan rautatievirastolle. Lisäksi viraston on viipymättä ilmoitettava turvallisuustodistuksen A- tai B-osan peruuttamisesta sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaiselle, joka on antanut turvallisuustodistuksen toisen osan.

10 §

Toimilupa

Rautatieyrittäjällä on oltava ministeriön myöntämä toimilupa tai muualla Euroopan talousalueella myönnetty toimilupa rautatieliikenteen harjoittamista varten.

11 §

Toimiluvan hakeminen

Toimiluvan hakijan on toimitettava ministeriölle tiedot:

1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;

2) kalustoyksikön ominaispiirteistä ja kunnossapidosta, erityisesti turvallisuusvaatimusten osalta;

3) turvallisuudesta vastaavan henkilöstön pätevyydestä ja ammatillisesta koulutuksesta;

4) varoistaan ja veloistaan;

5) omasta ja vieraasta pääomastaan riittävästi eriteltyinä;

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

7) 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutuksesta tai sitä vastaavasta järjestelystä.

Hakijan on ministeriön pyynnöstä toimitettava viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa ministeriön lisäselvityspyynnön tiedoksisaannista asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot ministeriölle. Ministeriö voi lisäksi vaatia hakijalta kauppakamarin tai Keskuskauppakamarin hyväksymän tilintarkastajan tai tilintarkastusyhteisön arvioinnin hakijan taloudellisesta tilasta.

Hakijan on suoritettava valtiolle toimilupahakemuksen yhteydessä hakemusmaksu, joka on 1 000 euroa.

12 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Ministeriön on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rautatieyrittäjälle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

1) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetovoimapalveluja;

2) hakijalla on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus;

3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;

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;

5) hakijalla on 90 §: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 vakavasta 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 hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa.

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

1) hakija tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakielloon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai

3) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia eräänntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

Ministeriö voi erityisestä syystä poiketa 4 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

13 §

Toimiluvan myöntäminen

Päätös toimilupahakemukseen on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ministeriölle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Ministeriö voi sisällyttää toimilupaan erityisesti liikennöinnin laajuuteen ja luonteeseen liittyviä tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä täydentäviä ehtoja. Toimilupa voidaan hakemuksesta myöntää rajoitettuna koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaliikennettä.

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.

Toimiluvan haltijan on aloitettava toimintansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Ministeriö voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että liikennöinti 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.

Ministeriö tarkastaa toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö voi tarkastaa, noudattaako rautatieyrittäjä sille tässä laissa tai tämän lain nojalla rautatieliikenteen harjoittamista varten asetettuja velvoitteita, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei velvoitteita noudateta.

14 §

Toimiluvan uusiminen tai muuttaminen

Jos rautatieyrittäjä aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimi-

tettava ministeriölle uusi hakemus tai ministeriön pyytämä lisäselvitys. Ministeriö voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Ministeriö voi 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 tarkoitetussa muutostilanteessa vaarantua, sen on peruutettava toimilupa noudattaen, mitä 15 §:ssä säädetään toimiluvan peruuttamisesta.

15 §

Toimiluvan peruuttaminen

Jos toimiluvanhaltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä, ministeriön on varattava luvanhaltijalle mahdollisuus korjata puute kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos luvanhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa, ja puutetta on pidettävä olennaisena, tai jos luvanhaltija on asetettu konkurssiin eikä luvanhaltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, ministeriön on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

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 ministeriön huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Jos rikkomukset

ovat vähäisiä, ministeriö voi antaa luvanhaltijalle varoituksen.

3 luku

Rataverkon hallinnointi

16 §

Turvallisuuslupa ja sen hakeminen

Rataverkon haltijalla on oltava rataverkon suunnittelua, rakentamista, kunnossapitämistä ja hallintaa varten turvallisuuslupa.

Rataverkon haltijan on haettava turvallisuuslupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakijan on liitettävä hakemukseen selvitykset turvallisuusluvan edellytysten täyttymisestä.

Hakijan on viraston pyynnöstä toimitettava viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa viraston lisäselvityspyynnön tiedoksiansannista asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot.

17 §

Turvallisuusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuuslupa, jos hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille 40 §:ssä säädetyt vaatimukset ja hakija osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillä voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan. Myöntämällään turvallisuusluvalla Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne menettelyt, joihin rataverkon haltija on ryhtynyt rataverkkoa koskevien sääntöjen ja määräysten noudattamiseksi.

Liikenteen turvallisuusviraston on tehtävä päätös turvallisuusluvan myöntämisestä neljän kuukauden kuluessa siitä, kun virastolle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot.

Virasto voi sisällyttää turvallisuuslupaan rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestel-

män turvallisuus hakijan harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää turvallisuusluvan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

18 §

Turvallisuusluvan muuttaminen

Rataverkon haltijan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle turvallisuuslupaun vaikuttavista merkittävistä muutoksista ja rataverkon ja sillä olevien laitteiden käytön tai kunnossapidon periaatteiden olennaisesta muuttamisesta.

Virasto voi 1 momentin mukaisen ilmoituksen saatuaan turvallisuusluvan haltijan hakemuksesta muuttaa myöntämäänsä rataverkon haltijan turvallisuuslupaa, jos turvallisuusluvan myöntämisen edellytykset ovat muuttuneet. Virasto voi lisäksi tarvittaessa turvallisuusluvan haltijan hakemuksesta muuttaa myöntämäänsä turvallisuuslupaa, jos turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutetaan olennaisesti. Virasto voi vaatia turvallisuusluvan haltijaa hakemaan turvallisuusluvan muuttamista.

19 §

Turvallisuusluvan peruuttaminen

Jos turvallisuusluvan haltija ei enää täytä turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiä, Liikenteen turvallisuusviraston on varattava turvallisuusluvan haltijalle tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Viraston on määräajan jälkeen ja turvallisuusluvan haltijaa kuultuaan peruutettava myöntämänsä turvallisuuslupa tai sen osa kokonaan tai määräajaksi, jos luvan haltija ei ole korjannut puutteellisuutta tai ei enää muutoin täytä turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiä, ja puutetta on pidettävä olennaisena.

Virasto voi kuitenkin peruuttaa turvallisuusluvan välittömästi, jos kysymyksessä on erityisen vakava puutteellisuus, josta voi ai-

heutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

Viraston on viipymättä ilmoitettava turvallisuusluvan peruuttamisesta ministeriölle, rautatieliikenteen harjoittajille ja Euroopan rautatievirastolle.

4 luku

Valtion rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti

20 §

Oikeus rataverkolla pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia valtion rataverkolla saa harjoitamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on ministeriön 10 §:n nojalla myöntämä toimilupa tai Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää 3 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös museoliikenteen harjoittajat ja radan kunnossapitoa harjoittavat yritykset sekä muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä valtion rataverkon käyttämiseen on oikeutettu Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (20/1995) 1 §:ssä tarkoitettu rautatieliikennettä harjoittava osakeyhtiö.

21 §

Puitesopimus

Liikennevirasto 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. Liikenneviraston tulee myöntää myös puitesopimuksen mukainen ratakapasiteetti hakemuksesta

tämän luvun mukaisessa menettelyssä ja tässä luvussa säädetyn perusteiden. Puitesopimus ei muutoinkaan rajoita tämän luvun muiden säännösten soveltamista muihin ratakapasiteetin hakijoihin.

Puitesopimus on tehtävä enintään viideksi vuodeksi. Liikennevirasto voi erityisestä syystä tehdä pitempiäaikaisia puitesopimuksia. Viittä vuotta pitempien sopimusten tekemisen perusteena voivat kuitenkin olla vain sopijapuolen kuljetusliiketoimintaan liittyvät sopimukset, erityisinvestoinnit tai erityiset liiketoimintariskit sekä erityisen painavat syyt, jotka perustuvat sopijapuolen laajoihin ja pitkäaikaisiin investointeihin ja tällaisiin toimiin sisältyviin sopimussitoumuksiin.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään, julkisia ovat tieto puitesopimuksesta ja pääpiirteet siinä sovitusta ratakapasiteetista. Liikenteen turvallisuusvirastolla on kuitenkin oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tiedot sopimusten tekemisestä ja niiden perusteista sekä puitesopimusten ehtoista, jos tietojen saaminen on viraston tehtävien kannalta välttämätöntä.

22 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Rautatieyrityksen on haettava ratakapasiteettia siten kuin tässä pykälässä säädetään.

Ratakapasiteettia on haettava Liikennevirastolta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksen voimaantuloa.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella noudattaen, mitä rautateiden infra-

struktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, jäljempänä *kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi*, liitteessä III säädetään.

Rautatieyritys voi hakea Liikennevirastolta ratakapasiteettia myös sellaista Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten, josta vain osa kuuluu tässä laissa tarkoitettuun rataverkkoon.

23 §

Ratakapasiteettihakemusten etusijajärjestykset

Jos muulle liikenteelle on osoitettavissa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä, voidaan tietty rautatiereitti tai sen osa osoittaa Liikenneviraston antamalla päätöksellä 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 24 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla mahdollista, Liikenneviraston on päätöksellään tällöin todettava rautatiereitti tai sen osa tältä osin ylikuormitetuksi ratakapasiteetiksi. Ratakapasiteetti voidaan todeta ylikuormitetuksi myös, jos ratakapasiteetin ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä. Liikennevirasto voi päättää rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joiden mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen ratakapasiteetin jakamisessa.

24 §

Yksittäistä etusijajärjestystä koskeva päätös

Jos samaa ratakapasiteettia on hakenut useampi hakija tai haettu ratakapasiteetti vaikuttaa toisen hakijan hakemaan ratakapasiteettiin, Liikenneviraston on ensisijaisesti pyrittävä sovitteluun ratakapasiteetin hakemisesta koskeva asia hakijoiden kesken. Virasto voi tällöin tarjota hakijalle sellaista ratakapa-

siteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista.

Jos 1 momentissa tarkoitettussa ratakapasiteettihakemusten yhteensovittamismenettelyssä ei saada hakijoiden kesken sovintoa, Liikennevirasto voi aikatauluehdotuksen laatimista varten ratkaista yksittäistapausta koskevan etusijajärjestyksen tässä luvussa säädetyn perustein. Liikenneviraston on ratkaistava etusijajärjestys kymmenen päivän kuluessa 1 momentissa tarkoitettun sovittelun päättymisestä.

Ylikuormitetun ratakapasiteetin osalta virasto voi etusijajärjestyksestä koskevalla päätöksellään poiketa tämän luvun mukaisesta etusijajärjestyksestä sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä tai jonka harjoittama liikenne ylläpitää tai parantaa rautatiejärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuutta muutoin taikka jonka hakemuksen hylkääminen aiheuttaa hakijalle tai sen asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa.

25 §

Aikatauluehdotuksen laadinta ja asiamosais- ten kuuleminen

Liikenneviraston on laadittava hakemusten perusteella aikatauluehdotus seuraavaa aikataulukautta varten 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. Liikennevirasto voi kuitenkin tarjota ratakapasiteetin jaon parantamiseksi hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista. Ratakapasiteetti voidaan jättää myös jakamatta, jos aikataulukautta varten tarvitaan varakapasiteettia rautatieliikenteen etusijajärjestyksen vuoksi.

Liikenneviraston on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille viimeistään 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaan mennessä ja varattava hakijoille tilaisuus tulla kuulluiksi. 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 siitä, kun Liikennevirasto on julkistanut aikatauluehdotuksen.

26 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Liikenneviraston on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 25 §:n 3 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein. Viraston on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon 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 22 §:n 2 momentissa ja 22 §:n 3 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

27 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea Liikennevirastolta kiireellistä ratakapasiteettia myös muulloin kuin 22 §:n 2 momentissa säädettyssä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädettyssä määräajassa, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatieraittia varten. Museoliikenteen harjoittajan ja ra-

dan kunnossapitoa harjoittavan yrityksen ratakapasiteettihakemus käsitellään aina kii-reellisenä. Tässä pykälässä tarkoitettua ratakapasiteettia voidaan hakea Liikennevirastolta valtioneuvoston asetuksella säädettävässä määräajassa. Liikenneviraston on tällöin annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä.

Liikenneviraston on myönnettävä haettu ratakapasiteetti, jos hakemuksessa tarkoitettuun käyttöön on osoitettavissa riittävästi ratakapasiteettia. Jollei 26 §:n 1 momentista muuta johdu, ratakapasiteetti on myönnettävä sitä ensin hakeneelle.

28 §

Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen

Ratakapasiteetin haltija ei saa luovuttaa sille myönnettyä ratakapasiteettia toiselle. Jos ratakapasiteetin haltija käyttää myönnettyä ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, Liikenneviraston on tältä osin peruutettava sille myönnetty ratakapasiteetti.

Liikennevirasto päättää ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnyksistä. Liikennevirasto voi peruuttaa ratakapasiteetin haltijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä, jos ratakapasiteetin haltija 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 rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Liikennevirasto voi peruuttaa ratakapasiteetin aina siltä ajalta, jolloin ratakapasiteetin haltijalla ei ole turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Liikennevirasto voi poistaa ratakapasiteetin käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisestä viasta taikka onnettomuudesta tai vauriota-pahtumasta johtuvasta syystä tilapäisesti poissa käytöstä. Viraston on tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle. Virasto ei ole kuitenkaan velvollinen korvaa-

maan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa, jollei 30 §:n nojalla ole muuta sovittu.

29 §

Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma

Jos Liikennevirasto toteaa rautatiereitin 23 §:n 2 momentin nojalla ylikuormitetuksi, sen on laadittava kuuden kuukauden kuluessa ylikuormittumisen toteamisesta ratakapasiteettia koskeva arviointi. Arvioinnissa on selvittävä rautatiereitin ylikuormittumisen syyt sekä ne Liikenneviraston toimenpiteet, joilla se voi poistaa tai vähentää ylikuormittumista arvioitavana olevalla rautatiereitillä.

Jos Liikennevirasto on tehnyt 1 momentissa tarkoitettua 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 kustannus-hyötyanalyysiin perustuvat arviot esitetyistä vaihtoehtoista sekä edellytykset ratamaksuun liittyvien maksujen muuttamiseen.

30 §

Rataverkon käyttösopimus

Liikenneviraston on tehtävä rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus, jossa on sovittava 33 §:ssä tarkoitettujen Liikenneviraston tarjoamien palvelujen käytöstä ja muista rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä käytännön järjestelyistä sekä 31 §:ssä tarkoitetuista korvauksista ja niiden perusteista.

Liikenneviraston on tehtävä käyttösopimus jokaisen rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan kanssa tasapuolisin ja kohtuulli-

sin ehdoin. Sopimuksella on edistettävä rata-
verkon tehokasta käyttöä ja rautatieliikenteen
täsmällisyyttä sekä rautatieliikenteestä ja ra-
danpidosta aiheutuvien rataverkon käytettä-
vyyshäiriöiden vähentämistä. Sopimus teh-
dään kutakin aikataulukautta varten ottaen
huomioon aikataulukaudelle myönnetty rata-
kapasiteetti. Sopimusta voidaan muuttaa, jos
aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasitee-
tin jakamista koskevat päätökset tai muut so-
pimukseen vaikuttavat seikat sitä edellyttä-
vät.

Liikennevirasto ei saa tehdä käyttösopi-
musta ennen kuin rautatieyrittäjä täyttää 3 §:n
1 momentin 1-3 ja 5 kohdassa säädetyt ja
museoliikenteen harjoittaja 3 §:n 1 momentin
1 ja 5 kohdassa säädetyt edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle.

31 §

Suorituskannustinjärjestelmä

Rataverkon tehokkaan käytön ja rautatieliikenteen täsmällisyyden edistämiseksi sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämiseksi rautatieyrittäjiä ja Liikennevirastoa kannustetaan rajoittamaan niiden toiminnasta aiheutuvia häiriöitä ja parantamaan valtion rataverkon käytön tehokkuutta tässä pykälässä tarkoitettulla suorituskannustinjärjestelmällä. Järjestelmän on oltava tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Rautatieyrityksen on maksettava Liikennevirastolle 30 §:ssä tarkoitettussa rataverkon käyttösopimuksessa sovittujen perusteiden mukaan määräytyvä korvaus, jos rautatieyrityksen harjoittama liikenne poikkeaa rautatieyrityksestä johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. Liikenneviraston on maksettava rautatieyritykselle rataverkon käyttösopimuksessa sovittava korvaus, jos rataverkon käytettävyyden poikkeaa virastosta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieyritykselle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

32 §

Verkkoselostus

Liikennevirasto julkaisee aikataulukausittain ratakapasiteetin hakijoita varten verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain 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.

Liikennevirasto julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot 33 §:ssä tarkoitettua rataverkon vähimmäiskäyttöpalvelujen sekä rataverkon käyttömahdollisuuksien ja raideyhteyksien yksityiskohdista ja saatavuudesta. Verkkoselostuksessa julkaistaan myös ne päätökset, jotka Liikennevirasto antaa:

- 1) erikoistuneesta ratakapasiteetista 23 §:n 1 momentin nojalla;
- 2) ylikuormitetun ratakapasiteetin etusijajärjestyksistä 23 §:n 2 momentin nojalla; sekä
- 3) rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä 28 §:n 2 momentin nojalla.

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

5 luku

Palvelut ja ratamaksu

33 §

Liikenneviraston rautatieliikenteen harjoittajille tarjoamat palvelut

Liikenneviraston on tarjottava rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja ja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia raideyhteyksiä palveluihin pääsemiseksi noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteessä II säädetään. Näistä palveluista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tieto palvelujen yksityiskohdista ja saatavuudesta ja käytävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 32 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen.

Liikennevirasto 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. Liikenneviraston on tarjottava tässä momentissa tarkoitettuja palveluja ja muita hyödykkeitä verkkoselostuksesta julkaistujen tietojen mukaisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille rautatiereittikohtaisesti yhtäläisin ja tasapuolisin ehdoin.

34 §

Palvelujen tarjoaminen

Rautatieyrityksen ja rautatieliikenteen palveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön (palvelujen tarjoava) on tarjottava kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksi-

neen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön syrjimättömin ehdoin korvausta vastaan. Palvelujen tarjoaja voi kieltäytyä palvelujen tarjoamisesta, jos palveluille on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja.

Jos palvelujen tarjoaja katsoo joutuvansa liiketoimintansa kannalta vakaviin vaikeuksiin palveluvollisuuden vuoksi, se voi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta luvan kieltäytyä palvelujen tarjoamisesta. Virasto voi hakemuksesta myöntää palvelujen tarjoajalle tapauskohtaisesti tilapäisen poikkeusluvan. Poikkeusluvan myöntämisestä harkitessaan Liikenteen turvallisuusviraston on otettava huomioon rautatieliikenteen harjoittajien oikeus saada käyttöönsä tässä pykälässä tarkoitettuja palveluja tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin sekä poikkeuksen vaikutukset rautatieliikennemarkkinoihin ja markkinoiden kilpailutilanteeseen.

Palveluista perittävän korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia rautatieliikenteen harjoittajia kohtaan ja kohtuullinen ottaen huomioon palveluista aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Palvelujen hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajauksia.

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oikeus käyttää yksityisraiteita, jotka johtavat useampaan kuin yhtä loppukäyttäjää palveleviin terminaaleihin ja satamiin, ja tarjota terminaaleissa ja satamissa asiakkailleen palveluja.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista raideyhteyksineen sekä 2 momentissa tarkoitettun poikkeusluvan hakemisesta ja siihen liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

35 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 23 §:ssä tarkoitettun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista

turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen voitto.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista koulutuspalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

36 §

Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen

Rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa rataverkon liikenteenohjauksesta ja huolehtii liikenteenohjauspalvelun tasapuolisuudesta. Rataverkon haltija voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Muu rataverkon haltija kuin Liikennevirasto voi myös sopia Liikenneviraston kanssa liikenteenohjauksen järjestämisestä rataverkon haltijan raiteella tai jollakin sen osalla.

Liikennevirasto vastaa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla.

Rataverkon haltijoiden on sovittava liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä silloin, kun rataverkot liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään.

Jos rataverkon haltija hankkii liikenteenohjauspalvelut muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, sen on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään otettava huomioon liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön toiminta.

Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön toiminnassa on noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia ja tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Sen palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä.

37 §

Ratamaksu

Ratamaksuna valtion rataverkon käytöstä peritään ratamaksun perusmaksua ja muita ratamaksuun liittyviä erikseen säädettyjä maksuja (*ratamaksu*). Radan kunnossapitoa harjoittavalta yritykseltä ei peritä ratamaksua.

Liikenneviraston on perittävä ratamaksun perusmaksua rautatieliikenteen harjoittajilta tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin 33 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista momentissa tarkoitetuista hyödykkeistä niiden käytön mukaisesti noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II luvussa säädetään. Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista 33 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista hyödykkeistä perittävän ratamaksun tulee perustua aina niihin radanpidon kustannuksiin, joita rautatieliikenteen harjoittaminen aiheuttaa suoraan valtion rataverkolle ja radanpidolle.

Ratamaksun perusmaksun määrästä annetaan tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Jos yksityisraiteen haltija aikoo periä rataverkkonsa käytöstä maksua, sen on ilmoitettava maksusta ja sen perusteista ministeriölle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään kaksi kuukautta ennen maksun käyttöön ottamista. Maksun on oltava kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7 artiklassa säädettyjen hinnoitteluperiaatteiden mukainen.

38 §

Ratamaksun periminen

Liikennevirasto päättää ratamaksun perusmaksun maksuunpanosta ja perii maksut kalenterikuukausittain rautatieliikenteen harjoittajilta. Virasto voi erityisestä syystä sopia rautatieliikenteen harjoittajan kanssa muusta maksujärjestelystä. Viraston maksuun pane ma ratamaksu on suoraan ulosottokelpoinen.

6 luku

Turvallisuus

39 §

Turvallisuuden perusteet

Rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on säilytettävä, ja sitä on kehitettävä Euroopan unionin lainsäädännön ja alan teknisen ja tieteellisen kehityksen mahdollistamalla tavalla.

Rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittaja vastaavat rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Niiden on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Rataverkon haltijalla ja rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja 40 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä.

Rautatiejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustaso määritellään rautatieturvallisuudirektiivin 7 artiklassa tarkoitetuissa yhteisissä turvallisuustavoitteissa. Liikenteen turvallisuusviraston on tarvittaessa muutettava rautatieturvallisuutta koskevat määräyksensä siten, että vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet voidaan saavuttaa. Mitä tässä momentissa säädetään Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta muuttaa turvallisuusmääräyksensä, koskee myös valtioneuvoston ja ministeriön velvollisuutta muuttaa asetuksella annettuja rautatieturvallisuutta koskevia säännöksiä.

Rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä käytetään turvallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamisen arvioinnissa.

40 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla on oltava rautatieturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka täyttää rautatieturvallisuudirektiivin liittees-

sä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettuja vaatimuksia arvioitaessa otetaan huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus, Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

Rataverkon haltijan on otettava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään huomioon rautatieliikenteen harjoittajien toiminnan vaikutukset rataverkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieliikenteen harjoittajat voivat toimia yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten turvallisuussäätöjen sekä turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Rataverkon haltijan on lisäksi rataverkkoa käyttäviä rautatieliikenteen harjoittajia kuultuaan selvitettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmässään, miten eri toimijoiden hätätilanmenettelyt sovitaan yhteen.

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan toimitusjohtaja, pääjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä johtamaan organisaatiossa.

41 §

Turvallisuustavoitteiden saavuttamisen seuranta

Liikenteen turvallisuusvirasto seuraa yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja rautatieturvallisuuden kehittymistä. Turvallisuustavoitteiden saavuttamista mitataan yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla. Virasto esittää vuosikertomuksessaan rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä I lueteltujen turvallisuusindikaattoreiden mukaiset luvut ja tiedot sekä julkaisee vuosikertomuksen edellisen kalenterivuoden toiminnasta ja toimittaa sen 30 päivään syyskuuta mennessä ministeriölle ja Euroopan rautatievirastolle.

Rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan on vuosittain kerättävä tiedot edellisen kalenterivuoden turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta ja laadittava turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta turvallisuuskertomus. Kertomus on toimitettava Lii-

kenteen turvallisuusvirastolle 30 päivään ke-
säkuuta mennessä.

Tarkemmat säännökset yhteisistä turvalli-
suusindikaattoreista ja Liikenteen turvalli-
suusviraston vuosikertomuksesta annetaan
valtioneuvoston asetuksella.

7 luku

Yhteentoimivuus

42 §

Yhteentoimivuuden perusteet

Rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien
ja yhteentoimivuuden osatekijöiden on täy-
tettävä rautatiejärjestelmän olennaiset vaati-
mukset, joita on noudatettava osajärjestelmän
ja yhteentoimivuuden osatekijän suunnitte-
lussa, valmistuksessa, markkinoille saattami-
sessa, käyttönotossa, parantamisessa, uudis-
tamisessa ja käytössä.

Olennaiset vaatimukset koskevat osajärjes-
telmien turvallisuutta, luotettavuutta ja käyt-
tökuntoa, terveysvaikutuksia, ympäristövai-
kutuksia ja teknistä yhteentoimivuutta. Tar-
kemmat säännökset olennaisten vaatimusten
sisällöstä annetaan valtioneuvoston asetuk-
sella.

43 §

Yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä poikkeaminen

Jos yhteentoimivuuden teknisessä eritel-
mässä ei ole säädetty Suomea koskevasta eri-
tyistapauksesta, Liikenteen turvallisuusviras-
to voi yhteentoimivuusdirektiivin 9 artiklan
mukaisesti pyytää poikkeusta eritelmästä,
jos;

1) osajärjestelmää tai sen uudistamista tai
parantamista koskeva hanke on eritelmän
julkaisuhetkellä edennyt pitkälle tai hanketta
koskevaa sopimusta on ryhdytty toteutta-
maan;

2) uudistetaan tai parannetaan osajärjestel-
mää, ja kyseessä olevan yhteentoimivuuden
teknisen eritelmän kuormaulottuma, raidele-
veys tai raideväli taikka sähköistysjärjestel-
män jännite eivät ole yhteensopivia nykyisen
osajärjestelmän vastaavien parametrien kans-
sa;

3) osajärjestelmää tai sen uudistamista tai
parantamista koskeva hanke toteutetaan alu-
eella, joka on maantieteellisten erityisoloh-
teiden vuoksi erillään muusta Euroopan unio-
nin rataverkosta;

4) osajärjestelmän uudistamista, paranta-
mista tai laajentamista koskevassa hankkees-
sa eritelmän soveltaminen vaarantaisi hank-
keen taloudellisen elinkelpoisuuden tai rauta-
tiejärjestelmän yhtenäisyyden;

5) eritelmää ei voida soveltaa onnettomuu-
den tai luonnonkatastrofin vuoksi taloudelli-
sista tai teknisistä syistä; tai

6) poikkeus koskee kalustoyksikköä, jonka
lähtö- tai määräpaikkana on kolmas maa,
jonka raideleveys poikkeaa Euroopan
unionissa pääasiallisesti käytetystä raidele-
veydestä.

Hankintayksikkö voi esittää Liikenteen
turvallisuusvirastolle, että virasto pyytää Eu-
roopan komissiolta (jäljempänä *komissio*)
poikkeusta yhteentoimivuuden teknisestä eri-
telmästä. Jos virasto pitää poikkeuspyyntöä
perusteltuna, se toimittaa pyynnön komissiol-
le. Virasto voi kuitenkin 1 momentin 1, 3, 5
ja 6 kohdan tapauksissa myöntää hankintayk-
sikölle oikeuden vaihtoehtoisten sääntöjen
soveltamiseen jo ennen kuin komissio on hy-
väksynyt poikkeuksen.

Hankintayksikön on Liikenteen turvalli-
suusviraston vaatimuksesta toimitettava vi-
rastolle tiedot niistä töistä, tavaroista ja pal-
veluista, joita poikkeuspyyntö koskee, ja pe-
rustelut eritelmästä poikkeamiselle. Lisäksi
hankintayksikön on 1 momentin 1 kohdan
mukaista poikkeusta pyydettyä toimitetta-
va virastolle tiedot niistä perusteluista, joiden
mukaan hanketta voidaan pitää pitkälle eden-
neenä.

Tarkemmat säännökset poikkeuksen pyy-
ttämisestä ja poikkeusmenettelystä annetaan
valtioneuvoston asetuksella.

8 luku

Osajärjestelmien ja osatekijöiden käyttöönotto

44 §

Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa

Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöön ottamiseen on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa.

Viraston on myönnettävä käyttöönottolupa sellaiselle rakenteelliselle osajärjestelmälle, joka on olennaisten vaatimusten mukainen. Viraston on lupahakemusta käsitellessään tarkastettava erityisesti osajärjestelmän tekninen yhteensopivuus sen järjestelmän kanssa, johon osajärjestelmä liitetään sekä osajärjestelmien yhdistämisen turvallisuus.

Viraston on lupahakemusta käsitellessään tarkastettava myös, että osajärjestelmät ovat käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia siltä osin, kuin eritelmää on sovellettava.

45 §

Rakenteellisen osajärjestelmän vaatimustenmukaisuuden arviointi

Rautatiejärjestelmän rakenteellisen osajärjestelmän vaatimustenmukaisuus arvioidaan yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja osajärjestelmää koskevien Liikenteen turvallisuusviraston määräysten tai muiden sitä koskevien säännösten tai määräysten perusteella.

Rakenteellisen osajärjestelmän vaatimustenmukaisuus on osoitettava EY-tarkastusvakuutuksella, jos sitä koskevat yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset. Vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi hakijan on pyydyttävä 61 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta suorittamaan EY-tarkastusmenettely. Hakijana voi olla hankintayksikkö tai osajärjestelmän rakentaja tai valmistaja taikka niiden Euroopan talousalueeseen kuuluvaan valtioon sijoittunut edustaja.

Ilmoitettu laitos vastaa osajärjestelmän EY-tarkastuksesta osajärjestelmän suunnittelusta sen käyttöönottoa edeltävään luovutukseen saakka. EY-tarkastus kattaa osajärjestelmän suunnittelun ja rakentamisen sekä käyttöön otettavan osajärjestelmän koekäytön.

Rakenteellisen osajärjestelmän vaatimustenmukaisuus on arvioitava 65 §:n mukaisessa FI-tarkastuksessa ja osoitettava FI-tarkastusvakuutuksella, siltä osin kuin sitä eivät koske yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset.

Rakenteelliselle osajärjestelmälle annettava EY-tarkastusvakuutus ja FI-tarkastusvakuutus on osoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. EY-tarkastusvakuutus on laadittava samalla kielellä kuin siihen liittyvä tekninen tiedosto. Liikenteen turvallisuusvirasto voi vaatia EY-tarkastusvakuutuksesta suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen.

Muista EY-tarkastusvakuutukseen ja FI-tarkastusvakuutukseen sisällytettävistä tiedoista ja tarkastusvakuutusten antamisen edellytyksistä sekä antamista koskevasta menettelystä annetaan tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

46 §

Osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma

Uuden osajärjestelmän valmistamista tai rakentamista sekä osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Suunnitelman toteutus voidaan käynnistää vasta, kun virasto on päättänyt, tarvitaanko osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskevan suunnitelman perusteella uusi käyttöönottolupa. Uusi käyttöönottolupa on aina vaadittava, kun suunnitteilla olevat työt voivat vaikuttaa kyseisen osajärjestelmän turvallisuuden yleiseen tasoon.

Viraston on ilmoitettava hakijalle käyttöönottolupatarpeesta viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun hakija on toimittanut kaikki asian käsittelyä varten tarpeelliset asiakirjat virastolle. Samalla viraston on ilmoitettava, miten laajasti yhteentoi-

mivuuden teknisiä eritelmiä on sovellettava hankkeeseen.

47 §

Rakentamisaikainen käyttö lupa

Jos osajärjestelmää aiotaan käyttää rautatiejärjestelmässä ennen 44 §:ssä säädetyn käyttöönottoluvan myöntämistä, sille on haettava rakentamisaikaista käyttö lupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta. Virasto voi myöntää luvan, kun kysymys on vaiheittain valmistuvasta uudistamis- tai parantamishankkeesta ja osajärjestelmän käyttö on tarpeen riittävien liikenneyhteyksien turvaamiseksi, eikä rautatiejärjestelmän turvallisuutta vaaranneta. Rakentamisaikaisen käyttö luvan edellytysten arvioimiseksi hakijan on toimitettava virastolle kuvaus liikennetarpeesta, suunnitelluista töistä sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä.

Rakentamisaikainen käyttö lupa voidaan myöntää kerrallaan enintään kolmeksi vuodeksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi sisällyttää lupaan ehtoja tai rajoituksia, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Jos turvallisuuden tai muihin luvan edellytyksiin vaikuttavissa seikoissa tapahtuu luvan voimassaolon aikana muutoksia, asiasta on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sen arvioimiseksi, ovatko luvan myöntämisen edellytykset muuttuneet ja onko lupaa haettava uudelleen. Virasto voi tällöin vaatia uuden luvan hakemista asettamaan kohtuullisessa määräajassa.

Mitä 48 §:ssä säädetään osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös rakentamisaikaista käyttö lupaa. Rakentamisaikaista käyttö lupaa ei voida myöntää kalustoyksikölle.

48 §

Käyttöönottoluvan myöntäminen ja sen peruuttaminen

Käyttöönottolupa voidaan myöntää toistaiseksi. Käyttöönottolupa voidaan myöntää

määräaikaisena kalustoyksikölle tai turvalaitteelle, jos kalustoyksikölle tai turvalaitteelle tai jollekin kalustoyksikköön kuuluvalle osajärjestelmälle on suoritettava yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tai kansallisessa määräyksessä vaadittuja testejä ennen kuin virasto voi päättää toistaiseksi myönnettävästä käyttöönottoluvasta. Hakiessaan määräaikaista lupaa hankintayksikön on toimitettava testausta koskeva suunnitelma Liikenteen turvallisuusvirastolle. Kalustoyksikköä ja turvalaitetta saa tällöin käyttää ainoastaan testeissä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sisällyttää käyttöönottolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä. Käyttöönottoluvan ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

Jos osajärjestelmä tai kalustoyksikkö ei täytä sille asetettuja olennaisia vaatimuksia tai jos luvan haltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja, viraston on kehoitettava luvan haltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos virhettä tai laiminlyöntiä on pidettävä olennaisena, eikä luvan haltija ole korjannut sitä asetetussa määräajassa, virasto voi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi. Virasto voi myös rajoittaa tai kieltää osajärjestelmän tai kalustoyksikön käytön.

Virasto voi kuitenkin peruuttaa käyttöönottoluvan välittömästi, jos kysymyksessä on erityisen vakava puutteellisuus, josta voi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

49 §

Yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuus

Yhteentoimivuuden osatekijän voi saattaa markkinoille vain, jos se on olennaisten vaatimusten mukainen. Lisäksi yhteentoimivuuden osatekijä tulee asentaa ja sitä tulee käyttää tarkoitustaan vastaavalla tavalla ja se tulee pitää kunnossa asianmukaisesti. Yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuus arvioidaan yhteentoimivuuden teknisten

eritelmien perusteella. Jokainen yhteentoimivuuden osatekijä on tarkastettava asianomaista yhteentoimivuuden teknistä eritelmaa koskevassa vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyssä.

Yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuus tulee osoittaa EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksella tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksella. Tätä varten valmistajan tai sen yhteisöön sijoittautuneen edustajan on pyydettävä 61 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta suorittamaan yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi.

Jos yhteentoimivuuden osatekijä, jolle on myönnetty EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus ja joka on saatettu markkinoille, ei tarkoituksensa mukaisesti käytettynä todennäköisesti täytä olennaisia vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusviraston on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet osatekijän käyttöalan rajoittamiseksi, sen käytön kieltämiseksi tai sen poistamiseksi markkinoilta sekä ilmoitettava päätökseen johtaneet syyt ja ilmoitettava toimenpiteestään komissiolle.

Varaosat sellaiseen osajärjestelmään, joka on otettu käyttöön ennen osajärjestelmää koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän voimaantuloa, voidaan asentaa soveltamatta niihin asianomaista yhteentoimivuuden teknistä eritelmaa koskevaa vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyä.

EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus on laadittava samalla kielellä kuin yhteentoimivuuden osatekijän käyttöohjeet. Liikenteen turvallisuusvirasto voi vaatia EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksesta suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen. Vaatimustenmukaisuus- ja käyttöönsoveltuvuusvakuutuksiin sisällytettävistä tiedoista annetaan tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

50 §

Yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuus

Jos yhteentoimivuuden osatekijä ei täytä olennaisia vaatimuksia, sitä ei saa saattaa markkinoille, pitää kaupan, myydä tai muutoin luovuttaa toiselle rautatiejärjestelmässä käytettäväksi tai käyttää tässä järjestelmässä.

Olennaiset vaatimukset täyttävän yhteentoimivuuden osatekijän saattamista markkinoille, kaupan pitämistä, myyntiä tai muuta luovutusta tai käyttöä ei saa kieltää, rajoittaa tai vaikeuttaa muulla kuin tässä tai muussa laissa säädetyllä tai lain nojalla määrätyllä olennaisten vaatimusten noudattamisesta johdettavalla perusteella.

9 luku

Kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskevat erityissäännökset

51 §

Kalustoyksikön ensimmäinen käyttöönottolupa

Kalustoyksikön käyttöön ottamiseen on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa.

Kalustoyksikölle, joka täyttää kaikki sen käyttöönottohetkellä voimassa olevien sitä koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien vaatimukset, käyttöönottolupa on myönnettävä ilman muita tarkastuksia, jos kalustoyksikön kaikki rakenteelliset osajärjestelmät on hyväksytty 8 luvun säännösten mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa kalustoyksikön osajärjestelmien teknisen yhteensopivuuden ja niiden yhdistämisen turvallisuuden sekä kalustoyksikön ja rataverkon teknisen yhteensopivuuden, jos kalustoyksiköllä on kaikki 45 §:ssä tarkoitettua EY-tarkastusvakuutukset, mutta kalustoyksikköön kuuluvia osajärjestelmiä ei ole hyväksytty 8 luvun säännösten mukaisesti. Yhteentoimivuuden teknisen eritelmän avointen kohtien ja siinä yksilöityjen erityistapausten osalta sovelletaan muuten, mitä

tässä laissa tai muussa laissa säädetään tai lain nojalla säädetään tai määrätään.

Kalustoyksikölle, joka ei täytä kaikkia sen käyttöönottohetkellä voimassa olevien sitä koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien vaatimuksia, myönnetään kalustoyksikön ensimmäinen käyttöönottolupa noudattaen 8 luvussa säädettyä menettelyä.

52 §

Kalustoyksikön käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen uudelleentutkiminen

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kielteisen päätöksen kalustoyksikön käyttöönottolupaa koskevaan hakemukseen, hakija voi pyytää kirjallisesti yhden kuukauden kuluessa kielteisen päätöksen tiedoksi saamisesta virastolta hakemuksen uudelleentutkimista. Hakijan on ilmoitettava päätös, jonka uudelleen tutkimista pyydetään, sekä se, millä osin ja millä perusteilla päätös halutaan uudelleen tutkittavaksi.

Otettuaan päätöksensä uudelleen tutkittavaksi, virasto voi muuttaa päätöstään, kumota päätöksensä tai hylätä uudelleentutkimispyynnön kahden kuukauden kuluessa uudelleen tutkimista koskevan pyynnön vastaanottamisesta. Jos uudelleentutkimispyyntöä ei ole tehty 1 momentissa tarkoitettussa määräajassa, pyyntö jätetään tutkimatta.

53 §

Kalustoyksikkötyyppien hyväksyntä

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksesta myöntää kalustoyksiköille tyyppi-kohtaisen hyväksynnän. Viraston on hyväksyttävä hakijan toimittaman tyyppinukaisuusvakuutuksen perusteella Suomessa tyyppi- hyväksynnän saanut kalustoyksikkö ilman muita tarkastuksia.

Viraston on ilmoitettava ovatko jo myönnetyt tyyppi- hyväksynnät edelleen voimassa, jos kalustoyksikköä koskevat määräykset ovat muuttuneet. Tyyppi-kohtaista hyväksyntää on haettava uudelleen, jos Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaa, että tyyppi- hyväksynnät eivät ole enää voimassa. Perusteet,

jotka virasto tarkastaa tyyppi- hyväksyntää uusittaessa, voivat koskea vain muuttuneita määräyksiä.

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämät tyyppi- hyväksynnät merkitään Euroopan rautatieviraston ylläpitämään hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaiseen rekisteriin.

Tyyppi- hyväksyntä ei koske 57 §:ssä tarkoitettuja Venäjän federaatiosta saapuvia yhdysliikenteessä käytettäviä kalustoyksiköitä, ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyjä kalustoyksiköitä, joita uudistetaan tai parannetaan lain voimaantulon jälkeen eikä kalustoyksiköitä, joille on myönnetty käyttöönottolupa toisessa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa ja joille haetaan 55 tai 56 §:n mukaista täydentävää käyttöönottolupaa.

54 §

Kalustoyksikköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat

Muulla Euroopan talousalueella käyttöönottoluvan saaneilla kalustoyksiköillä on oltava täydentävä käyttöönottolupa ennen niiden ottamista käyttöön Suomessa. Täydentävällä käyttöönottoluvalla on varmistettava erityisesti, että kalustoyksikkö on yhteensopiva rataverkon ja kiinteiden laitteistojen sekä Suomen ilmasto-olosuhteiden kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää täydentävän käyttöönottoluvan kalustoyksikölle, jos kalustoyksiköllä on muualla Euroopan talousalueella myönnetty voimassa oleva rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa ja muut tässä pykälässä ja 55 tai 56 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät.

Virasto voi pyytää riskiarviointien tekemistä tai erilaisten testien suorittamista rataverkolla. Viraston on kuultava hakijaa määrittelylääseen vaadittujen lisätietojen, riskianalyysien ja testien laajuuden ja sisällön.

Liikenneviraston on toteutettava kaikki mahdolliset toimet sen varmistamiseksi, että tarvittavat testit voidaan toteuttaa valtion rataverkolla kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on esittänyt pyyntönsä testien suorittamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto

voi ryhtyä toimenpiteisiin varmistaakseen, että testit toteutetaan.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei tee päätöstä kalustoyksikön täydentävästä käyttöönottoluvasta 55 tai vastaavasti 56 §:ssä säädettyssä määräajassa, kyseessä olevan kalustoyksikön katsotaan olevan hyväksytty käyttöön Suomessa kolmen kuukauden kuluttua säädetyn määräajan päättymisestä.

55 §

Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisten kalustoyksiköiden täydentävät käyttöönottoluvat

Niistä kalustoyksiköistä, jotka täyttävät osajärjestelmää koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien vaatimukset, hakijan on 54 §:ssä tarkoitetun täydentävän käyttöönottoluvan myöntämiseksi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kalustoyksikköä tai kalustoyksikkötyyppejä koskevat seuraavat asiakirjat sekä selvitykset sen suunnitellusta käytöstä rataverkolla:

1) selvitys kalustoyksikölle Euroopan talusalueella myönnettystä käyttöönottoluvasta;

2) jäljennökset osajärjestelmän EY-tarkastusmenettelyyn liittyvistä teknisistä asiakirjoista; tallennuslaitteilla varustetuista kalustoyksiköistä tähän kuuluvat luettavassa ja arvioitavassa muodossa olevat tiedot tietojen kokoamisen menetelmästä edellyttäen, että kyseisiä tietoja ei ole yhtenäistetty asianmukaisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä;

3) asiakirjat, joista ilmenevät tiedot kalustoyksikön aikaisemmasta kunnossapidosta ja tarvittavat käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeen tehdyt tekniset muutokset;

4) selvitys niistä teknisistä ja toiminnallisista ominaisuuksista, jotka liittyvät kalustoyksikön yhteensopivuuteen infrastruktuurin ja kiinteiden laitteiden kanssa.

Viraston on tehtävä 1 momentissa tarkoitettua täydentävää käyttöönottolupaa koskeva päätöksensä viipymättä ja viimeistään:

1) kahden kuukauden kuluessa 1 momentissa tarkoitettujen teknisten asiakirjojen toimittamisesta;

2) kuukauden kuluessa viraston pyytämien lisätietojen tai riskianalyyysien toimittamisesta; tai

3) kuukauden kuluessa viraston vaatimien testien tulosten saamisesta.

56 §

Muiden kuin yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisten kalustoyksiköiden täydentävät käyttöönottoluvat

Niistä kalustoyksiköistä, jotka eivät täytä osajärjestelmää koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien vaatimuksia, hakijan on 54 §:ssä tarkoitetun täydentävän käyttöönottoluvan myöntämiseksi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kalustoyksikköä tai kalustoyksikkötyyppejä koskevat seuraavat asiakirjat sekä selvitykset sen suunnitellusta käytöstä rataverkolla:

1) selvitys kalustoyksikölle Euroopan talusalueella myönnettystä käyttöönottoluvasta sekä tiedot menettelystä, jota on sovellettu sen osoittamiseksi, että kalustoyksikkö täyttää voimassa olevat turvallisuusvaatimukset;

2) asiakirjat, joista käyvät ilmi kalustoyksikön tekniset tiedot, kunnossapito-ohjelma ja toiminnalliset ominaisuudet; tallennuslaitteilla varustetuista kalustoyksiköistä tähän kuuluvat luettavassa ja arvioitavassa muodossa olevat tiedot tietojen kokoamisen menetelmästä edellyttäen, että kyseisiä tietoja ei ole yhdenmukaistettu asianmukaisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä;

3) asiakirjat, joista käyvät ilmi kalustoyksikön aikaisempi käyttö, kunnossapito ja tarvittaessa käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeen tehdyt tekniset muutokset;

4) selvitys niistä teknisistä ja toiminnallisista ominaisuuksista, jotka liittyvät kalustoyksikön yhteensopivuuteen infrastruktuurin ja kiinteiden laitteiden kanssa.

Jos virasto katsoo, että kyseisen kalustoyksikön käyttö Suomen rautatiejärjestelmässä aiheuttaa merkittävän turvallisuusriskin, se voi kyseenalaistaa 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut tiedot ja hylätä täydentävää käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen.

Viraston on tehtävä 1 momentissa tarkoitettua täydentävää käyttöönottolupaa koskeva päätöksensä viipymättä ja viimeistään:

1) neljän kuukauden kuluessa 1 momentissa tarkoitettujen teknisten asiakirjojen toimittamisesta;

2) kahden kuukauden kuluessa viraston pyytämien lisätietojen ja riskianalyysien toimittamisesta; tai

3) kahden kuukauden kuluessa viraston vaatimien testien tulosten saamisesta.

teestä tehdyssä sopimuksessa sekä sen liitännäissopimuksissa ja niiden liitteissä.

10 luku

Kalustoyksikköjen kunnossapito

57 §

Venäjän federaatiosta saapuvien yhdysliikenteessä käytettävien kalustoyksikköiden käyttöönotto

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa. Virasto myöntää käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille tai kalustoyksikköjen sarjoille, joilla on Venäjän federaatiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä. Kalustoyksikköjä koskevista vaatimuksista määrätään Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä tehdyssä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välisessä sopimuksessa (SopS 48/1997) sekä sen liitännäissopimuksissa ja niiden liitteissä.

Suomessa yhdysliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on haettava lupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta ennen kuin rautatieyritys liikennöi kalustoyksiköllä Suomen rataverkolla. Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävän kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus tulee osoittaa ilmoituksessa, jonka hakija toimittaa virastolle. Hakijan tulee ilmoittaa Venäjän federaatiossa kalustoyksikölle tai kalustoyksikköjen sarjalle myönnetystä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta. Virasto ratkaisee käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen hakijan toimittaman ilmoituksen perusteella. Lupa voidaan myöntää sähköistä menettelyä käyttäen.

Kalustoyksiköille tehtävästä teknisestä rajatarkastuksesta rautatieraja-aseamalla kalustoyksikön saapuessa Suomeen määrätään 1 momentissa mainitussa rautatieyhdysliiken-

58 §

Kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaava yksikkö

Kalustoyksiköllä tulee olla ennen sen käyttöönottoa tai käyttämistä Suomen rataverkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö. Kunnossapidosta vastaava yksikkö on rekisteröitävä 68 §:ssä tarkoitettuun kalustorekisteriin.

Kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa tämän kuitenkin rajoittamatta 39 §:ssä tarkoitettua rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan vastuuta kalustoyksikön turvallisesta liikennöinnistä

Kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että kalustoyksikköä pidetään kunnossa kunkin kalustoyksikön huolto-ohjekirjan sekä voimassa olevien kunnossapitoa koskevien vaatimusten ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti.

Kunnossapidosta vastaava yksikkö voi olla rautatieyritys, rataverkon haltija tai kalustoyksikön haltija. Kunnossapidosta vastaavan yksikön on tehtävä kalustoyksikön kunnossapitotyöt. Se voi myös hankkia kunnossapitotyöt kunnossapitoyöpajalta, jonka kanssa se on tehnyt sopimuksen kaluston kunnossapidosta.

59 §

Kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi

Tavaravaunujen kunnossapidosta vastavalla yksiköllä tulee olla rautatieturvallisuudirektiivin 14a artiklan mukainen sertifiointi,

jonka on myöntänyt akkreditoitu elin. Sertifiointi on voimassa Euroopan talousalueella.

60 §

Poikkeukset kolmannen maan kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifiointille

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksesta myöntää poikkeuksen 58 §:ssä säädettyistä kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelyä koskevasta vaatimuksesta ja 59 §:ssä säädetystä kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointivaatimuksesta koskien Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdistyksen liikenteessä käytettävien kalustoyksiköiden kunnossapitoa. Poikkeusta on haettava samanaikaisesti, kun hakija hakee 5 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta. Hakijan on liitettävä hakemukseen poikkeuksen perustelut ja kuvaus vaihtoehtoisista toimenpiteistä, joilla kalustoyksiköiden kunnossapidosta varmistetaan. Poikkeuksen myöntäminen ei saa vaarantaa rautatieturvallisuutta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi varattuaan poikkeusluvan haltijalle tilaisuuden tulla kuulluksi peruuttaa poikkeusta koskevan päätöksensä, jos sen katsotaan aiheuttavan tarpeettomia riskejä rautatiejärjestelmässä.

11 luku

Arviointilaitokset

61 §

Ilmoitetun laitoksen nimeäminen ja nimeämisen peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää hakemuksesta ilmoitetun laitoksen rautatiejärjestelmää varten määrääjäksi tai toistaiseksi. Laitoksen nimeämisen edellytyksenä on, että:

1) laitos on viranomainen tai Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;

2) laitos ja sen henkilökunta ovat luotettavia sekä toiminnallisesti, kaupallisesti ja taloudellisesti rautatiejärjestelmämarkkinoiden osapuolista riippumattomia;

3) laitoksella on toiminnan laajuuden kannalta riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely;

4) laitoksella on käytössään riittävästi ammattitaitoista henkilöstöä sekä toiminnan edellyttämät järjestelmät, laitteet ja välineet; ja

5) laitokselle on annettu kansallisen akkreditointielimen antama todistus, jonka mukaan laitos täyttää vaatimuksenmukaisuuden arviointia koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sisällyttää ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevaan päätökseen sellaisia laitoksen toimintaan liittyviä rajoituksia tai ehtoja, joilla varmistetaan, että laitokselle kuuluvat tehtävät hoidetaan asianmukaisesti.

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa ilmoitetun laitoksen nimeämisen kokonaan tai määrääjäksi, jos laitos ei täytä säädettyjä vaatimuksia ja puutetta on pidettävä olennaisena taikka jos laitos toimii olennaisesti yhteentoimivuusdirektiivin tai tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastaisesti. Viraston on ennen nimeämisen peruuttamista koskevaa päätöstään varattava laitokselle tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa määrääjässä, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi.

Tarkemmat säännökset ilmoitetulle laitokselle ja sen henkilöstölle asetettavista vaatimuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

62 §

Ilmoitetun laitoksen tehtävät

Ilmoitettu laitos vastaa osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelystä ja EY-tarkastusvakuutukseen liitettäväksi vaadittujen EY-tarkastustodistuksen sekä teknisten asiakirjojen laatimisesta. Lisäksi ilmoitettu laitos vastaa yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelystä ja EY-vaatimustenmukaisuusvakuutukseen tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutukseen liitettä-

väksi vaadittujen EY-vaatimusten mukaisuustodistuksen tai EY-käyttöönsoveltuvuustodistuksen laatimisesta.

Osajärjestelmän rakentamisessa, uudistamisessa ja parantamisessa EY-tarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen on varmistettava, että osajärjestelmän olennaisia vaatimuksia noudatetaan. Osajärjestelmän tarkastus alkaa suunnitteluvaiheessa ja kattaa koko rakennusajan aina osajärjestelmän käyttöönto-ottoa edeltävään luovutukseen saakka. Tehtävä kattaa myös sen tarkastamisen, että kyseisen osajärjestelmän liitännät ovat yhdenmukaiset sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi se liitetään.

EY-tarkastusvakuutukseen liitettäviin tekniisiin asiakirjoihin on sisällytettävä kaikki tarpeelliset osajärjestelmän ominaisuuksiin liittyvät asiakirjat sekä tarvittaessa asiakirjat, jotka osoittavat, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat vaatimusten mukaisia. Niistä on myös käytävä ilmi kaikki tekijät, jotka liittyvät käyttöolosuhteisiin ja –rajoituksiin sekä jatkuva tai määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskeviin ohjeisiin.

Ilmoitettu laitos voi teettää alihankkijalla osatoimenpiteitä tässä pykälässä tarkoitettujen tehtäviensä suorittamisessa, jos alihankkija täyttää 61 §:n 1 momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta 1 ja 5 kohdan vaatimuksia ja jos alihankkija suorittaa tehtävän tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Ilmoitettu laitos vastaa alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

Ilmoitettu laitos voi antaa välivaiheen tarkastuslausuntoja, jotka kattavat tietyt tarkastusmenettelyn vaiheet tai tietyt osajärjestelmän osat. Valmistaja voi välivaiheen tarkastuslausunnon perusteella laatia EY-vaatimusten mukaisuusvakuutuksen sanottua vaihetta varten.

Tarkemmat säännökset ilmoitetun laitoksen tehtävistä, osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelystä, yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimusten mukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausunnosta ja sen antamista koskevasta menettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

63 §

Ilmoitetun laitoksen suorittamat tarkastukset

Osajärjestelmän valmistukseen tai rakentamiseen liittyvän hankkeen tarkastamisesta vastaavan ilmoitetun laitoksen on hankkeen toteutuksen aikana tehtävä tarkastuksia määräajoin yhteentoimivuusdirektiiviin, tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen varmistamiseksi. Ilmoitettu laitos voi hankkeen toteutuksen aikana tehdä myös tarkastuksia niistä ennalta ilmoittamatta. Sen on annettava suorittamistaan tarkastuksista tarkastuskertomus hakijalle. Tarkastuskertomus on myös liitettävä osajärjestelmän tarkastustodistuksen yhteydessä annettavaan tekniisiin asiakirjoihin. Tarkemmat säännökset tässä momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa sovellettavasta menettelystä sekä tarkastuskertomusten antamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ilmoitetun laitoksen edustajalla on tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan oikeus päästä tarkastuksen kohteena olevalle työmaalle, tuotantolaitokseen, varastoalueelle, testauslaitoksiin ja muihin sellaisiin paikkoihin, joihin pääsy on tarpeellista tarkastuksen suorittamiseksi lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Ilmoitetulla laitoksella on tarkastuksia suorittaessaan salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tutkittavakseen tarkastusta varten tarvittavat toteuttamissuunnitelmat ja muut tarvittavat asiakirjat.

64 §

Hyvän hallinnon vaatimukset ilmoitetun laitoksen toiminnassa ja virkavastuu

Ellei tässä laissa muuta säädetä, ilmoitetun laitoksen on noudatettava tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan, mitä hallintolaissa, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), sähköisestä asiainnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja kielilaissa (423/2003) säädetään. Ilmoitetun laitoksen laatimat asiakirjat ja EY-tarkastusmenettelyihin liittyvä kirjeenvaihto on laadittava jollakin sen jäsenvaltion virallisista kielistä, johon hakija

on sijoittautunut. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää muuta hakijan hyväksymää kieltä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa vaatia asiakirjoista suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen.

Ilmoitetun laitoksen tai tämän alihankkijan palveluksessa olevaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 62 ja 63 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

65 §

Vaatimustenmukaisuuden arviointi FI-tarkastuksessa

FI-tarkastuksella tarkoitetaan vaatimustenmukaisuuden arviointia sellaiselle osajärjestelmälle tai osajärjestelmän osalle, jota eivät koske yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa FI-tarkastuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa nimetä ilmoitetun laitoksen vastaamaan osajärjestelmää koskevien kansallisten määräysten arvioinnista FI-tarkastusta varten. Tällöin ilmoitettua laitosta koskevat 61 §:ssä säädetyt edellytykset ja ehdot.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi teettää alihankkijalla osatoimenpiteitä tässä pykälässä tarkoitettujen tehtäviensä suorittamisessa, jos alihankkija täyttää 61 §:n 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta 1 ja 5 kohdan vaatimuksia ja jos alihankkija suorittaa tehtävän tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto, viraston nimeämä ilmoitettu laitos tai viraston käyttämä alihankkija voi tehdä hankkeen toteutuksen aikana tarkastuksia rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan tai muun rautatiejärjestelmään kuuluvan toimijan toimitiloihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyjä tiloja, yhteentoimivuusdirektiivin, tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen varmistamiseksi. Tarkastuksia voidaan tehdä

myös niistä ennalta ilmoittamatta. Suoriteuista tarkastuksista on annettava tarkastuskertomus hakijalle.

Liikenteen turvallisuusvirastoa, viraston nimeämää ilmoitettua laitosta tai viraston käyttämää alihankkijaa koskevat FI-tarkastuksessa ne oikeudet ja velvoitteet, mitä 63 ja 64 §:ssä säädetään ilmoitetun laitoksen oikeuksista ja velvollisuuksista EY-tarkastuksessa.

66 §

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen tehtävät sekä laitoksen nimeäminen ja nimeämisen peruuttaminen

Riippumattoman turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen toteuttamasta rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien riippumattomasta turvallisuusarvioinnista säädetään riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän hyväksymisestä annetussa komission asetuksessa N:o 352/2009. Riippumatonta turvallisuusarviointia käytetään myös teknisiä standardeja sovellettaessa, jos standardissa edellytetään riippumattoman arvioinnin käyttämistä osana järjestelmän turvallisuustason arviointia.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää hakemuksesta laitoksen joko 1 momentissa tarkoitettussa asetuksessa taikka teknisissä standardeissa edellytettyä riippumatonta turvallisuusarviointia varten. Laitoksen nimeämisen edellytyksenä on, että:

1) laitos on Suomeen rekisteröity oikeushenkilö;

2) laitos ja sen henkilökunta ovat luotettavia ja niiden riippumattomuus on taattu;

3) laitoksella on toiminnan laajuuden kannalta riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely; ja

4) laitoksella on käytössään riittävästi ammattitaitoista henkilöstöä sekä toiminnan edellyttämät järjestelmät, laitteet ja välineet.

Jos riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen tehtäviä hoitaa erillinen ja tunnistettavissa oleva osa oikeushenkilöä, laitoksen ei 2 momentin 2 kohtaa sovellettaessa katsota pelkästään tämän perusteella menettävän riippumattomuuttaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sisällyttää riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämistä koskevaan päätökseen sellaisia laitoksen toimintaan liittyviä rajoituksia tai ehtoja, joilla varmistetaan, että laitokselle kuuluvat tehtävät hoidetaan asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämisen kokonaan tai määrääjäksi, jos

1) laitos ei täytä säädettyjä vaatimuksia;
2) laitos toimii olennaisesti tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vastaisesti;

3) laitos toimii yhteentoimivuusdirektiivin, riippumatonta turvallisuusarviointia vaativien standardien tai rautatiejärjestelmän ja osajärjestelmien riskien arvioinnista annettujen säännösten vastaisesti, ja puutetta on pidettävä olennaisena.

Viraston on ennen nimeämisen peruuttamista koskevaa päätöstään varattava laitokselle tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa määräjässä, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi.

Tarkemmat säännökset riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja sen tehtävistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

12 luku

Rekisterit ja rekisteröinti

67 §

Kalustoyksikön numerointi

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto myöntää sille 51 §:ssä tarkoitetun ensimmäisen käyttöönottoluvan. Käyttöönottoluvan hakija voi hakea virastolta kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeroa jo ennen käyttöönottoluvan hakemista.

Käyttöönottoluvan hakija vastaa siitä, että kalustoyksikölle annettu kalustoyksikkönumero merkitään asianomaiseen kalustoyksik-

köön. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa muuttaa kalustoyksikölle annettua kalustoyksikkönumeroa ja vaatia kalustoyksikön haltijaa muuttamaan kalustoyksikön merkintää.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä käytettävissä kalustoyksiköissä voidaan käyttää kolmannen maan kalustoyksikölle antamaa kalustoyksikkönumeroa.

68 §

Kalustorekisteri

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää kalustorekisteriä rautatiejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi ja kalustoyksikköjen yksilöimiseksi.

Kalustorekisteriin on merkittävät tiedot:

- 1) kalustoyksikön omistajasta ja haltijasta;
- 2) kalustoyksikölle annetusta kalustoyksikkönumerosta ja sen muuttamisesta;
- 3) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 4) kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä;
- 5) EY-tarkastusvakuutuksesta ja sen antajasta;

6) viitetiedot Euroopan rautatieviraston ylläpitämästä hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä.

Muista kalustorekisteriin merkittävistä tiedoista määrätään Liikenteen turvallisuusviraston päätöksellä.

Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä kalustorekisteriin merkittävät tiedot:

- 1) kalustoyksikön omistajasta tai haltijasta;
- 2) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 3) kalustoyksikön huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

Muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on tarkastustehtävien ja on-

nettomuustutkintaan liittyvien tehtävien hoitamista varten oikeus päästä kalustorekisteriin salassapitosäännösten estämättä. Tietoja on annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille, jotka rekisteröivät kalustoyksiköjä tai jotka on yksilöity kalustorekisterissä.

69 §

Kalustoyksikön rekisteröinti ja sen poistaminen rekisteristä

Kalustoyksikön rekisteröintiä on haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta. Kalusto rekisteröidään yksiköittäin viraston ylläpitämään kalustorekisteriin, jos kalustoyksikkö on saanut käyttöönottoluvan Suomessa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi rekisteröidä kalustoyksikön hakemuksesta myös määräajaksi.

Viraston on poistettava kalustoyksikkö kalustorekisteristä, jos:

- 1) rekisteröinnin edellytykset eivät enää täyty; tai
- 2) kalustoyksikkö on tuhoutunut, romutettu tai muuten poistettu käytöstä.

Rekisteriin merkityn kalustoyksikön omistajan tai haltijan on tehtävä ilmoitus virastolle, jos:

- 1) kalustoyksikkö on 2 momentissa tarkoitettua syytä poistettava liikkuvan kaluston rekisteristä;
- 2) kalustoyksikön omistaja tai haltija vaihtuu; tai
- 3) kalustoyksikön kalustorekisteriin merkityt muut kuin edellä 2 kohdassa tarkoitetut tiedot muuttuvat.

Ilmoitus on tehtävä ilman aiheetonta viivästystä siitä, kun kalustoyksikön omistaja tai haltija on saanut muutoksesta tiedon. Jollei ilmoitusta ole tehty viimeistään 30 päivän kuluessa siitä, kun omistaja tai haltija on saanut muutoksesta tiedon, virasto voi kieltää kalustoyksikön käyttämisen.

Viraston on tarvittaessa ilmoitettava kalustorekisteriin merkittyihin tietoihin tehdyistä 3 momentissa tarkoitetuista muutoksista mui-

den Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Viraston on säilytettävä kalustorekisterissä olevat tiedot kymmenen vuoden ajan siitä, kun kalustoyksikkö on poistettu rekisteristä. Tietoja on säilytettävä kolmen vuoden ajan sähköisessä muodossa.

70 §

Ratarekisteri

Liikennevirasto pitää rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden edistämiseksi ratarekisteriä. Ratarekisteriin sisällytetään tiedot valtion rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa.

13 luku

Sääntelyelin

71 §

Liikenteen turvallisuusvirasto sääntelyelimenä

Liikenteen turvallisuusvirasto on rautatiealan sääntelyelin ja sellaisena:

- 1) valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden syrjimättömyyttä ja tasapuolisuutta;
- 2) valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista ja toimii rautatiealan oikaisunhakuelimenä;
- 3) varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä verkkoselostus ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia;
- 4) ratkaisee rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden välisiä erimielisyyksiä.

Virasto tutkii sääntelyelimenä toimivaltansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan tai rataver-

kon haltijan taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta.

Virastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä ilman aiheetonta viivytystä saada asian käsittelyä varten tarvittavat tiedot ja selvitys rautatieliikenteen harjoittajilta ja rataverkon haltijoilta. Virasto voi sääntelyelimenä käyttää niitä keinoja, joita sillä on 80 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan.

72 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta sääntelyelimenä, jos Liikenneviraston päätös koskee:

- 1) 23 §:ssä tarkoitettua ylikuormittunutta ratakapasiteettia;
- 2) 24 §:ssä tarkoitettua yksittäistä etusijajärjestystä;
- 3) 26 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin jakamista;
- 4) 27 §:ssä tarkoitetun kiireellisen ratakapasiteetin jakamista;
- 5) 28 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin peruuttamista tai käytöstä poistamista;
- 6) 37 §:ssä tarkoitettua ratamaksua.

Oikaisua saa hakea tämän pykälän mukaisesti myös yksityisraiteen käytöstä peritystä maksusta ja sen perusteista.

Viraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Päätös oikaisuvaatimukseen on yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista ja kiireellisen ratakapasiteetin jakamista koskevassa asiassa kuitenkin annettava kymmenen päivän kuluessa, kun virasto on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Oikaisuvaatimuksen käsittelystä säädetään muutoin hallintolaissa.

73 §

Muut erimielisyydet

Rautatieliikenteen harjoittaja tai rataverkon haltija voi saattaa muun kuin 71 §:ssä tarkoitettua asian Liikenteen turvallisuusviraston

tutkittavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Virasto voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

Asia on ratkaistava ensisijaisesti sovittamalla. Jos sovittelu ei johda tulokseen, on viraston annettava ratkaisunsa asiassa kahden kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

14 luku

Viranomaismääräykset

74 §

Yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä koskevat viranomaismääräykset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset yhteentoimivuusdirektiivissä tarkoitettujen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien täytäntöönpanosta. Lisäksi virasto voi antaa yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä täydentäviä määräyksiä.

75 §

Rautateitä koskevat viranomaismääräykset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja teknisen toimivuuden varmistamiseksi antaa tarkempia määräyksiä:

- 1) liikennöinnistä, liikenteenohjauksesta ja ratatyöstä;
- 2) käyttöönottonenettelystä;
- 3) turvallisuusjohtamisjärjestelmästä;
- 4) rataverkolla käytettävästä kalustosta ja sillä liikennöinnistä;
- 5) kalustoyksiköiden kunnossapidosta, kunnossapitotyöpajoista ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen sertifiointista;
- 6) radasta, radan rakenteista ja laitteista sekä radan kunnossapidosta;
- 7) rautateillä käytettävistä turvalaitteista, opastimista, opasteista ja merkeistä;

8) kalustorekisteriin ja ratarekisteriin merkittävistä tiedoista;

9) varautumisesta onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen;

10) rautatieliikenteen tallenteiden tallentamistavoista ja säilyttämisaikoista; ja

11) rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuuskertomuksesta.

76 §

Poikkeuslupa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisen painavasta syystä myöntää luvan poiketa antamistaan määräyksistä, jos rautatiejärjestelmän turvallisuus ja tekninen toimivuus ei vaarannu. Päätöksessä voidaan asettaa ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi vaatia hakijaa arvioimaan riskit. Poikkeuslupaa on haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä.

Poikkeuslupaa ei voida myöntää tämän pykälän nojalla yhteentoimivuuden teknisten eritelmien täytäntöönpanosta annetuista määräyksistä.

15 luku

Valvonta, varautuminen ja onnettomuustutkinta

77 §

Viranomaisvalvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa rautatiejärjestelmän valvonnasta. Tässä pykälässä tarkoitettu valvontavelvollisuus koskee myös 1 §:n 3 momentin 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuja raiteita ja niillä liikennöiviä kalustoyksiköitä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo:

1) rautatiejärjestelmän turvallisuusvaatimusten noudattamista;

2) rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta;

3) rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten noudattamista;

4) osajärjestelmän vaatimustenmukaisuutta, sen käyttämistä ja kunnossapitoa;

5) yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuutta sekä niiden markkinoita ja käyttämistä;

6) ilmoitetun laitoksen sekä riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen toimintaa; ja

7) kalustoyksiköiden rekisteröintiä ja kalustorekisteriin merkittäviä tietoja.

78 §

Viranomaisvalvonnan suorittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi suorittaa valvontatehtävänsä ennakoilmoituksen perusteella tai ennalta ilmoittamatta.

Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan ja rautatiejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin ja muihin tiloihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;

2) valvoa 1 kohdassa tarkoitettujen toimijoiden palveluksessa olevan henkilöstön toimintaa; ja

3) saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa. Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (493/1995) 40 §:ssä.

79 §

Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on riittävällä tavalla varauduttava rautateitä uhkaavan vaaran tai onnettomuuden varalta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rautatiejärjestelmässä, osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastustoimintaan, kuitenkin enintään viideksi vuorokaudeksi kalenterivuodessa.

80 §

Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta

Rautateillä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/1985). Jos onnettomuutta tai vaaratilannetta ei kuitenkaan oteta mainitun lain nojalla tutkittavaksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi tutkia sen, jos se on tarpeen rautateiden turvallisuuden edistämiseksi.

81 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Liikenteen turvallisuusviraston, Liikenneviraston ja muiden rataverkon haltijoiden sekä rautatieliikenteen harjoittajien on varautumisen avulla huolehdittava siitä, että niiden toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1080/1991) tarkoitetuissa poikkeusoloissa. Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston on oman toimintansa varmistamisen lisäksi varmistettava rataverkon liikennöitävyys myös erilaisissa poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa.

Varautumistoimenpiteitä johtaa ja sovittaa yhteen ministeriö.

82 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on sen lisäksi, mitä muualla lais-

sa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitusta ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

83 §

Turvallisuutta koskevat suositukset

Onnettomuustutkintakeskus voi antaa turvallisuutta koskevia suosituksia rautatiejärjestelmässä tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen vuoksi. Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava, että suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että rataverkon haltijat ja rautatieliikenteen harjoittajat ryhtyvät niiden perusteella rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa käyttää 87 §:n mukaisia tehostekeinoja, jos rautatiejärjestelmän toimijat eivät ryhdy suositusten edellyttämiin toimenpiteisiin.

84 §

Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet

Rautatieliikenteen viestintään käytettävää verkkoa saa käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että rautatieliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sekä viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi.

16 luku

Seuraamukset

85 §

Rangaistussäännökset

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

Joka tahallaan tai tuottamuksellisesti

1) harjoittaa rautatieliikennettä 2 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa;

2) toimii rataverkon haltijana 3 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa;

3) käyttää ratakapasiteettia 4 luvun säännösten vastaisesti; tai

4) liikkuu tai oleskelee asiattomasti ratapiha-alueella, ratalinjalla, rautatiesillalla tai rautatietunnelissa, joka ei ole yleisön käytävissä,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *rautatielainsäädännön rikkomisesta* sakkoon.

Joka tahallaan 8 ja 9 luvun säännösten vastaisesti ottaa käyttöön osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän tai käyttää sitä, saattaa sen markkinoille, pitää kaupan, myy tai muuten luovuttaa sen, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisesta* sakkoon.

Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta.

86 §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa rautatieyritykselle tai muulle tässä laissa tarkoitettulle rautatieliikenteen harjoittajalle tai rataverkon haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti. Va-

roitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

Huomautus voidaan antaa suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti.

87 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin

Liikenteen turvallisuusvirasto voi toimialan turvallisuusviranomaisena ja sääntelyelimenä varattuun asianomaiselle tilaisuuden tulla kuulluksi määrätä rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti. Tehosteeksi virasto voi asettaa uhkasakon, teettämishuhan tai keskeyttämishuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

88 §

Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus keskeyttää rautatietä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että rautatiejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein virasto voi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä, viraston on kuultava asianosaisia.

17 luku

Erinäiset säännökset

89 §

Radanpidon rahoitus

Valtion rataverkkoa ylläpidetään ja rakennetaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa

laajuudessa. Tämän lain 5 luvussa tarkoitettu ratamaksu käytetään radanpidon rahoitukseen. Ratamaksu otetaan huomioon valtion talousarviossa.

90 §

Vakuuttamisvelvollisuus

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely kalustoyksikön käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta toiminnan harjoittaja on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun sitä vastaavan järjestelyn riittävyttä arvioitaessa on otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen on oltava voimassa koko sinä aikana, jolloin toimintaa harjoitetaan.

91 §

Lain suhde kilpailulainsäädäntöön

Jos Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltävänä oleva asia koskee menettelyä, joka saattaa rikkoa kilpailunrajoituksista annetun lain (480/1992) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä, virasto voi siirtää asian kilpailunrajoituksia koskevilta osin käsiteltäväksi mainitun lain mukaisesti.

Rautatiemarkkinoilla ilmeneviä kilpailunrajoituksia ja niiden vahingollisia vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon tämän lain ja sen nojalla annetut säännökset ja määräykset.

92 §

Rautatieyrityksen kirjanpito

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan unionissa 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.

Liikenteen turvallisuusviraston 87 §:n nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin uhkasakkolaissa säädetään. Muutoin Liikenteen turvallisuusviraston, Liikenneviraston ja ministeriön päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei tässä laissa toisin säädetä.

93 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen, jonka virasto tekee 34 ja 35 §:ssä tarkoitettujen palvelujen tarjoamisesta tai niitä ja niiden hinnoittelua koskevan erimielisyyden ratkaisemiseksi, haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Markkinaoikeuden antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Jos ministeriö ei ole antanut päätöstä toimilupahakemukseen 13 §:n 1 momentissa säädettyssä määräajassa tai Liikenteen turvallisuusvirasto ratkaissut oikaisupyyntöä 72 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa taikka ratkaissut turvallisuustodistuksen myöntämistä tai hyväksymistä koskevaa asiaa 7 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa tai turvallisuusluvan myöntämistä tai hyväksymistä koskevaa asiaa 17 §:n 2 momentissa säädettyssä määräajassa, hakija voi tehdä valituksen. Valituksen katsotaan tällöin kohdistuvan hakemuksen hylkävään päätökseen. Tällaisen valituksen voi tehdä, kunnes hakemukseen on annettu päätös. Ministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Tässä momentissa tarkoitetun valituksen tekemiseen ja käsittelyyn sovelletaan muutoin hallintolainkäyttölakia.

94 §

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan on liike- tai ammatillisuuden estämättä luovutettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tai vastaavasti ministeriölle ne tiedot, joita virasto ja ministeriö tarvitsevat tässä laissa tarkoitettujen lupien ja todistusten myöntämistä varten.

Rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan on liike- tai ammatillisuuden estämättä luovutettava Liikenteen turvallisuusvirastolle ne tiedot, joita virasto tarvitsee 12 luvussa tarkoitettua rekisteröintiä ja rekisteristä poistamista varten, hoitaessaan 13 luvussa tarkoitettuja sääntelyelimen tehtäviä sekä 15 luvussa tarkoitettua valvontaa varten.

Rautatieliikenteen harjoittajan on liike- tai ammatillisuuden estämättä luovutettava Liikennevirastolle ne tiedot, joita virasto tarvitsee 37 §:ssä tarkoitettua ratamaksun määrittämistä sekä tilastointia ja tutkimusta varten.

95 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan 29 päivänä kesäkuuta 2006 annettu rautatielaki (555/2006), jäljempänä *vanha laki*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Ennen tämän lain voimaantumista voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

96 §

Siirtymäsäännökset

Vanhan lain nojalla rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annetun valtioneuvoston asetuksen (1059/2007) säännöksiä sovelletaan sellaisinaan, kunnes niistä toisin säädetään tai päätetään.

Vanhan lain 5 §:n nojalla myönnetty toimilupa on voimassa 1 päivään syyskuuta 2012 saakka tässä laissa tarkoitettuna toimilupana,

jonka jälkeen toimiluvan haltijalla on oltava tämän lain mukainen toimilupa.

Liikenneviraston vanhan lain 56 §:n nojalla yksityisraiteen haltijoiden kanssa tekemät sopimukset yksityisraiteen liittymän käyttöönotosta ja ylläpidosta sekä yksityisraiteiden valtion rataverkkoon liittymistä koskevat luvat ovat sellaisinaan voimassa.

Vanhan lain 31 §:n nojalla myönnetty turvallisuustodistukset ja 32 §:n nojalla Liikennevirastolle myönnetty turvallisuuslupa ovat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Niiden yksityisraiteiden haltijoiden, joiden hallinnassa olevat raiteet ovat yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY tarkoitettuun Euroopan laajuisen liikenneverkkoon kuuluvassa merisatama tai satama-alueella, on haettava näiden raiteiden osalta turvallisuuslupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta aikaisintaan 1 päivänä elokuuta 2011 ja viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 2012. Muiden lain soveltamisalaan kuuluvien yksityisraiteiden haltijoiden on haettava turvallisuuslupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta aikaisintaan 1 päivänä tammikuuta 2012 ja viimeistään 1 päivänä elokuuta 2013.

Haettaessa ensimmäistä kertaa kolmannen maan kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelyä ja sertifiointia koskevaa 60 §:ssä tarkoitettua poikkeusta on hakemus annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään 31 päivänä toukokuuta 2011 noudattaen 8 §:ssä säädettyä menettelyä.

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava 57 §:ssä tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen. Jos Venäjän federaatiosta saapuva yhdysliikenteessä käytettävä kalustoyksikkö on otettu Suomessa valtion rataverkolla käyttöön ennen 19 päivää heinäkuuta 2008, ei mainittua käyttöönottolupaa kuitenkaan vaadita.

Vanhan lain ja sillä kumottujen 7 päivänä maaliskuuta 2003 annetun rautatielain (198/2003) ja 28 päivänä kesäkuuta 2002 Eu-

roopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain (561/2002) nojalla annetut Rautatieviraston, Ratahallintokeskuksen ja Liikenteen turvallisuusviraston antamat määräykset jäävät voimaan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä, kunnes niistä toisin määrätään.

Helsingissä 19 päivänä marraskuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*