Hallituksen esitys eduskunnalle raideliikennelaiksi ja laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi raideliikennelaki, joka korvaisi voimassa olevan rautatielain ja kaupunkiraideliikenteestä annetun lain. Esitykseen sisältyy lisäksi ehdotus laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.

Esityksellä pannaan kansallisesti täytäntöön Euroopan unionin neljänteen rautatiepakettiin sisältyvät säädökset ja toteutetaan samalla rautatielainsäädännön kokonaisuudistus.

Esityksen yleisiä tavoitteita ovat rautatiemarkkinoiden toimivuuden parantaminen sekä sääntelyn selkiyttäminen. Esityksellä toteutetaan myös pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman tavoitetta sääntelyn purkamisesta ja toimijoiden hallinnollisen taakan keventämisestä unionilainsäädännön sallimissa rajoissa.

Euroopan unionin neljäs rautatiepaketti edellyttää, että kotimaan henkilöliikennepalvelujen tarjontaan turvataan avoin markkinoillepääsy vastaavalla tavalla kuin jo aikaisemmin on turvattu unionilainsäädännön mukaisesti avoin markkinoillepääsy Euroopan unionin sisäiseen kansainväliseen henkilöliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen.

Rautatieliikenteen harjoittajat voivat jatkossa hakea yhtenäistä turvallisuustodistusta Suomen rataverkolla harjoitettavaa rautatieliikennettä varten joko Liikenne- ja viestintävirastolta tai Euroopan unionin rautatievirastolta. Jos rautatieliikennettä on tarkoitus harjoittaa useamman ETA-valtion alueella, turvallisuustodistusta on aina haettava Euroopan unionin rautatievirastolta. Myös kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa voitaisiin hakea joko Liikenne- ja viestintävirastolta tai Euroopan unionin rautatievirastolta, jos kalustoyksikköä käytetään vain Suomen rataverkolla. Useamman jäsenvaltion alueella käytettävien kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvat olisi haettava Euroopan unionin rautatievirastolta.

Esityksellä pyritään helpottamaan yksityisraiteen haltijoiden hallinnollisia velvoitteita niin, että yksityisraiteen haltijoilla olisi jatkossa mahdollisuus ilmoittaa yksityisraiteensa Liikenne- ja viestintävirastolle nykyisen Euroopan unionin lainsäädännön edellyttämän turvallisuuslupavaatimuksen sijasta. Ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla myös käyttöönottolupamenettelyä esitetään kevennettäväksi niin, että yhteentoimivuuden teknisten eritelmien noudattamisen voisi ilmoitetun laitoksen sijasta tarkistaa Liikenne- ja viestintävirasto ja vain yksityisraiteilla liikkuvalle kalustolle ei tarvitsisi hakea kaluston markkinoillesaattamislupaa vaan kansallinen käyttöönottolupa riittäisi.

Esitykseen sisältyy myös velvoite raideliikenteen paikantamisesta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin eräät rautatieliikenteen varautumista koskevat säännökset.

Ehdotetut lait on tarkoitetut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Raideliikennelain rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevia säännöksiä sovellettaisiin kuitenkin vasta 16 päivänä kesäkuuta 2019.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
SISÄLLYS....2
YLEISPERUSTELUT....3
1 JOHDANTO....3
2 NYKYTILA....4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö....4
2.2 EU-lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön kehitys....6
2.3 Kansainvälinen kehitys ja eräiden muiden jäsenvaltioiden lainsäädäntö....7
2.4 Nykytilan arviointi....12
2.4.1 Rautatieturvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskeva sääntely....13
2.4.2 Rautatiemarkkinoita koskeva sääntely....16
2.4.3 Kaupunkiraideliikenne....17
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET....18
3.1 Turvallisuussääntely uudessa laissa....19
3.2 Yhteentoimivuussääntely uudessa laissa....21
3.3 Markkinasääntely uudessa laissa....23
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET....25
4.1 Taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset....25
4.2 Ympäristövaikutukset....28
4.3 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisten toimintaan....29
5 ASIAN VALMISTELU....30
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ....31
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT....32
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT....32
1.1 Raideliikennelaki....32
1.2 Laki liikennepalveluista annetun lain muuttamisesta....136
2 VOIMAANTULO....137
3 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET....137
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS....142
4.1 Elinkeinovapaus....142
4.2 Kansallisten oikeussääntöjen antaminen....144
4.3 Rataverkon käytön hinnoittelu....146
4.4 Tehtävien ulkoistaminen ja julkiset hallintotehtävät....146
4.5 Paikantamisvelvoite raideliikenteessä....149
LAKIEHDOTUKSET....152
Laki 1. raideliikennelaki....152
Laki 2. liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta....231
LIITE....233
RINNAKKAISTEKSTI....233
Laki 2. liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta....233

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan komissio antoi 30 päivänä tammikuuta 2013 ehdotuksensa laajaksi lainsäädäntökokonaisuudeksi, jota kutsutaan EU:n neljänneksi rautatiepaketiksi. Lainsäädäntöpaketti jakaantuu markkinaosaan ja tekniseen osaan. Neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädöksiä ovat:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/2370 yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin (2012/34/EU) muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta, jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi*;

2) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/2338 asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta, jäljempänä *palvelusopimusasetuksen muutosasetus*; ja

3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/2337) yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisesta, jäljempänä *rautatieyritysten kirjanpitoasetus*.

EU:n neljännen rautatiepaketin tekninen osa koostuu seuraavista säädöksistä:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan unionin rautatievirastosta (EU) 2016/796, jäljempänä *EU-virastoasetus*;

2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EU) 2016/797, jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*;

3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (EU) 2016/798, jäljempänä *rautatieturvallisuusdirektiivi*.

Teknisen osan uudelleen laaditut säädökset kumoavat aikaisemmat vastaavista asioista annetut EU-säädökset.

Teknisen osan säädökset tulivat voimaan 16 päivänä kesäkuuta 2016. Markkinaosan säädökset tulivat voimaan 25 päivänä joulukuuta 2016.

Tällä hallituksen esityksellä pantaisiin kansallisesti täytäntöön EU:n neljäs rautatiepaketti kokonaisuudessaan. Täytäntöönpano tehtäisiin säätämällä uusi raideliikennelaki, joka korvaisi voimassa olevan rautatielain (304/2011) sekä lain kaupunkiraideliikenteestä (1412/2015), jäljempänä *kaupunkiraideliikennelaki*. Kaupunkiraideliikennelaki hyväksyttiin 4 päivänä joulukuuta 2015 ja se tuli voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2016. Kaupunkiraideliikennelaista siirrettiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017, sellaisena kuin se on laissa 301/2018) kakkosvaiheessa metro- ja raitioliikenteen harjoittamista koskevat säännökset liikenteen palveluista annettuun lakiin. Näin ollen kaupunkiraideliikennelakiin jäivät vain metro- ja raitiorataverkon hallintaa koskevat säännökset. Siksi on katsottu tarkoituksenmukaiseksi, että kaupunkiraideliikennelakiin jääneet säännökset yhdistettäisiin osaksi nyt annettavaa raideliikennelakia.

Hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Siinä esitetään annettavaksi ne kansalliset säännöt, joita tarvitaan palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen soveltamista varten. EU-asetuksia sovelletaan Euroopan talousalueen jäsenvaltioissa, jäljempänä *ETA-valtiossa*, sellaisenaan, joten EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneet asetukset eivät sinällään edellytä kansallista täytäntöönpanoa. Palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen sallima mahdollisuus rajata kansallisella lainsäädännöllä asetuksen soveltamista tehtäisiin esityksellä laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.

ETA-valtioille on annettu 24 kuukautta aikaa rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin voimaantulosta panna direktiivi kansallisesti täytäntöön. Näin ollen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi olisi pantava kansallisesti täytäntöön 25 päivään joulukuuta 2018 mennessä. ETA-valtioille on annettu 36 kuukautta aikaa panna kansallisesti täytäntöön teknisen osan yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuusdirektiivit. Täytäntöönpanoaika päättyy 16 päivänä kesäkuuta 2019, mutta jäsenvaltiot voivat jatkaa täytäntöönpanonaikaa tarvittaessa yhdellä vuodella.

Vuoden 2019 alusta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on tarkoitus toteuttaa virastouudistus, jota koskeva hallituksen esitys (HE 61/2018) annettiin eduskunnalle 3 päivänä toukokuuta 2018. Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto olisi tarkoitus yhdistää yhdeksi virastoksi ja virastoon yhdistettäisiin myös Liikennevirastosta muun muassa merikartoituksen järjestämiseen, kauppa-alusten tukien myöntämiseen ja julkisen liikenteen kehittämiseen liittyvät tehtävät. Muilta osin Liikennevirasto muutettaisiin Väylävirastoksi, joka jatkaisi valtion rataverkon haltijana. Koska liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen pitäisi tulla voimaan 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen, tässä hallituksen esityksessä on hallinnonalan virastoista käytetty virastouudistuksen mukaisia uusia nimiä. Liikenteen turvallisuusvirasto olisi siten Liikenne- ja viestintävirasto ja Liikennevirasto Väylävirasto. Lakiehdotuksen säännöksissä on kuitenkin käytetty pääsääntöisesti joko rataverkon haltijaa, jos säännökset koskevat sekä Väylävirastoa valtion rataverkon haltijana että yksityisraiteen haltijoita tai erikseen valtion rataverkon haltija ja yksityisraiteen haltija, jos säännösten osalta on erotettu näihin toimijoihin kohdistuvia velvoitteita. Väylävirastoa on tässä hallituksen esityksessä käytetty ainoastaan silloin, kun Väylävirastoon valtion rataverkon haltijana kohdistuu myös viranomaisvelvoitteita, kuten maksusääntelyssä ja rautatieliikenteen tallenteiden käytössä. Perustelujen nykytilan kuvauksessa on kuitenkin käytetty virastoista niiden nykyisiä nimiä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Voimassa oleva rautatielaki annettiin 8 päivänä huhtikuuta 2011 ja laki tuli voimaan 15 päivänä huhtikuuta 2011. Rautatielailla pantiin kansallisesti täytäntöön EU:n ns. ristiinhyväksyntäpakettiin 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. Voimassa olevaa rautatielakia on muutettu neljä kertaa ja jokainen annetuista rautatielain muuttamista koskevista laeista on liittynyt unionilainsäädännön täytäntöönpanoon.

Voimassa olevassa rautatielaissa säädetään rautatieliikenteen harjoittamisesta, rataverkon hallinnoinnista, rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista ja ratamaksusta, rataverkon käytöstä ja ratakapasiteetista, rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta sekä rautatiealan sääntelyelimestä ja sen tehtävistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto ja jatkossa siten Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että rautatielain turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevia säännöksiä noudatetaan. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimii unionilainsäädännön mukainen rautatiealan sääntelyelin, jonka tehtäviin kuuluu valvoa rautatiemarkkinoita ja antaa ratkaisuja rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja muiden rautatiemarkkinoilla toimivien tahojen esille nostamiin kysymyksiin tai näiden keskinäisiin kiistoihin. Liikennevirasto ja jatkossa siten Väylävirasto valtion rataverkon haltijana vastaa valtion rataverkon rakentamisesta, ylläpidosta, ratakapasiteetin jakamisesta ja liikenteenohjauksesta. Liikennevirasto/Väylävirasto hankkii kuitenkin liikenteen ohjauspalvelut Finrail Oy:ltä, joka on liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa oleva valtionyhtiö.

Tällä hetkellä Suomessa toimii neljä rautatieyritystä. VR-Yhtymä Oy:lle on liikenne- ja viestintäministeriö myöntänyt viimeksi heinäkuussa 2012 toimiluvan rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamista varten koko rataverkolla. Ratarahti Oy:lle on myönnetty toimilupa toukokuussa 2012 harjoittaa paikallisia tavarankuljetuksia ja Fenniarail Oy:lle on myönnetty maaliskuussa 2015 toimilupa harjoittaa tavaraliikennettä koko rataverkolla. Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi kesäkuussa 2017 toimiluvan Aurora Rail Oy:lle rataverkon ratapihoilla tapahtuvaa vaihtotyöliikennettä varten. Lisäksi Suomessa on nykyään seitsemän museoliikenteen harjoittajaa. Radan kunnossapitoon liittyvää liikennettä Suomessa harjoittaa neljä yritystä. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajiin kuuluu useita museoliikennettä harjoittavia yrityksiä.

Suomessa rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisestä vastaavia toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) omilla toimivalta-alueillaan.

HSL on toimivaltainen viranomainen Helsingin seudun lähiliikenteessä ja on tehnyt ostoliikennesopimuksen VR-Yhtymä Oy:n kanssa vuonna 2007. Sopimuksella annettiin VR-Yhtymä Oy:lle yksinoikeus Helsingin seudun lähiliikenteeseen vuoden 2017 loppuun asti ja sopimusta on jatkettu kesäkuuhun 2021 saakka. HSL on käynnistänyt seuraavaa kesäkuusta 2021 alkavaa kautta varten lähiliikenteen kilpailutuksen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on toimivaltainen viranomainen Helsingin seudun lähiliikennealueen ulkopuolisten rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy tekivät rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisestä yksinoikeussopimuksen joulukuussa 2009 vuoden 2019 loppuun asti. Sopimusta jatkettiin viidellä vuodella vuoden 2024 loppuun asti heinäkuussa 2013 tehdyllä jatkosopimuksella. Pääministeri Sipilän hallitus ilmoitti marraskuussa 2015 eduskunnalle joukkoliikenteestä antamassaan välikysymysvastauksessa, että hallituksen tavoitteena on neuvotella uusi sopimus VR-Yhtymä Oy:n kanssa. Sopimuksen tavoitteena on turvata myös muille rautatieyrityksille mahdollisuus tarjota rautateiden henkilöliikennepalveluita Suomen rataverkolla. Hallitus julkisti 9 päivänä elokuuta 2017 suunnitelman, miten rautateiden henkilöliikennepalvelut avattaisiin liikenne- ja viestintäministeriön toimivalta-alueella kilpailulle. Malli perustuu viiteen käyttöoikeussopimukseen, jotka kilpailutettaisiin yksi kerrallaan. Ensimmäinen sopimus koskisi eteläisen Suomen taajamajunaliikenteen palveluita ja sopimuksen mukainen liikenne alkaisi kesäkuussa 2022 eli vuotta myöhemmin kuin HSL:n kilpailuttaman Helsingin seudun lähiliikenteen uuden sopimuksen mukaisen liikenteen on tarkoitus käynnistyä. Toimivaltaiset viranomaiset – liikenne- ja viestintäministeriö ja HSL – tekisivät yhteistyötä sopimusten mukaisten liikennejärjestelyjen kilpailuttamisessa, jotta henkilöliikennejärjestelyt sovitettaisiin saumattomasti yhteen. Neljän muun liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan kuuluvan käyttöoikeussopimuksen sisältö päätetään myöhemmin ja kaikki käyttöoikeussopimukset olisi kilpailutettu ja niiden mukainen henkilöliikenne olisi alkanut kesäkuuhun 2026 mennessä.

Hallituksen elokuussa 2017 julkistama malli myös edellyttää, että kalustoon, kunnossapitopalveluihin, palvelupaikkoihin ja kiinteistöihin turvataan tasapuolinen pääsy kaikille rautatieyrityksille. Tämä edellyttää sitä, että nämä siirretään VR-Yhtymä Oy:stä kolmeen uuteen erilliseen valtionyhtiöön (kalustoyhtiö, kunnossapitoyhtiö ja kiinteistöyhtiö). VR jatkaisi rautateiden tavara- ja henkilöliikennettä harjoittavana rautatieyrityksenä. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla toimii useita työryhmiä, jotka valmistelevat rautateiden henkilöliikennepalvelujen kilpailuttamista, tarvittavia yhtiöjärjestelyjä sekä muita toimenpiteitä rautateiden henkilöliikenteen avaamiseksi kilpailulle hallituksen esittämän mallin mukaisesti.

Hallitus on lisäksi sopinut maakuntauudistuksen yhteydessä, että maakunnista tulisi omalla toimivalta-alueellaan toimivaltaisia viranomaisia myös rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen mukaisissa palveluhankinnoissa 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen. Toimivaltaiset maakunnat voisivat tämän jälkeen sopia rautatieyritysten kanssa sellaisista rautateiden henkilöliikenteen palvelujen lisähankinnoista, joita ne katsovat tarvitsevansa sen lisäksi, mitä liikenne- ja viestintäministeriö valtakunnallisella tasolla ja HSL Helsingin seudun lähiliikenteessä ovat sopineet rautatieyritysten kanssa. Maakuntauudistuksen liikennettä koskevat henkilö- ja tehtäväsiirrot on tarkoitus tuoda eduskunnan käsiteltäväksi erillisellä hallituksen esityksellä syksyllä 2018.

2.2 EU-lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön kehitys

Rautatiealan lainsäädäntöä on kehitetty Euroopan unionissa asteittain. Yhteisön rautateiden kehittämisestä annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY eli niin sanottu kehittämisdirektiivi edellytti, että rautatieliikenteen harjoittaminen ja rataverkon hallinnointi oli eriytettävä toisistaan. Neuvoston direktiivillä 95/18/EY eli niin sanotulla toimilupadirektiivillä säädettiin, että rautatieliikenteen harjoittamista varten rautatieyrityksiltä edellytetään toimilupaa. Rautatiealan unionilainsäädännön kehitys on jatkunut 2000-luvulla laajojen rautatiepakettien muodossa annettujen lainsäädäntökokonaisuuksien puitteissa. Näillä on rautatieliikennettä avattu asteittain kilpailulle. Samalla on unionilainsäädännöllä luotu yhdenmukaiset puitteet turvalliselle ja yhteensopivalle ja –toimivalle rautatiejärjestelmälle niin, että rautatiemarkkinoille pääsyn ja siellä toimimisen edellytykset on harmonisoitu.

Euroopan unionin ensimmäisellä rautatiepaketilla käynnistettiin rautatiemarkkinoiden vapauttaminen kilpailulle. Vuonna 2001 annettuun EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyneen kehittämisdirektiivin muutosdirektiivin 2001/12/EY mukaisesti kansainvälinen tavaraliikenne rautateillä avattiin kilpailulle 15 päivästä maaliskuuta 2003 alkaen. EU:n ensimmäisellä rautatiepaketilla luotiin myös muut edellytykset rautatiemarkkinoiden vapauttamiselle sekä harmonisoinnille. Näitä edellytyksiä olivat muun muassa tarkennukset rautatieyritysten toimilupaehtoihin (toimilupadirektiivin muutosdirektiivi 2001/13/EY), ratakapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevat säännökset sekä velvollisuus perustaa kansallinen sääntelyelin valvomaan kansallisten rautatiemarkkinoiden toimivuutta (kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi 2001/14/EY). Ensimmäinen rautatiepaketti pantiin kansallisesti täytäntöön vuonna 2003 annetulla rautatielailla (198/2003).

Vuonna 2004 annetulla Euroopan unionin toisella rautatiepaketilla avattiin tavaraliikenne kokonaisuudessaan, myös jäsenvaltion sisäiset rautateiden tavarankuljetukset, kilpailulle vuoden 2007 alusta alkaen. Tavarankuljetusten kilpailun avaamista koskevat säännökset sisältyivät kehittämisdirektiivin muutosdirektiiviin 2004/51/EY. Tämän lisäksi toiseen rautatiepakettiin sisältyivät myös Euroopan rautatievirastoa koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 881/2004, rautatieturvallisuutta koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY sekä suositus neuvoston päätökseksi komission valtuuttamisesta käynnistää neuvottelut Euroopan yhteisön liittymisestä kansainvälisten rautatiekuljetusten yleissopimuk-

seen eli ns. COTIF-yleissopimukseen. Toinen rautatiepaketti pantiin täytäntöön 1 päivänä syyskuuta 2006 voimaan tulleella rautatielailla (555/2006).

Vuonna 2007 annetulla Euroopan unionin kolmannella rautatiepaketilla Euroopan unionin sisäiset kansainväliset henkilöliikenteen kuljetukset avattiin kilpailulle vuoden 2010 alusta alkaen. Kolmanteen rautatiepakettiin sisältyivät rautateiden kehittämisdirektiivin ja kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY, vetureita ja junia yhteisön rautateillä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY eli niin sanottu veturinkuljettajadirektiivi ja rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007 eli niin sanottu rautatievastuuasetus. Suomessa ei ole maantieteellisistä syistä johtuen Euroopan talousalueen sisäistä kansainvälistä henkilöliikennettä, joten tältä osin ei rautatielakiin tehty muutoksia. Veturinkuljettajadirektiivi pantiin Suomessa täytäntöön 1 päivänä tammikuuta 2010 voimaan tulleella rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetulla lailla (1664/2009).

Vuonna 2008 annettuun niin sanottuun ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyivät rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY eli niin sanottu yhteentoimivuusdirektiivi, rautatieturvallisuusdirektiivin muuttamista koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY sekä Euroopan rautatieviraston perustamisesta annetun asetuksen muuttamista koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) 1335/2008. Ristiinhyväksyntäpaketti pantiin kansallisesti täytäntöön 15 päivänä huhtikuuta 2011 voimaan tulleella rautatielailla.

Voimassa olevaa rautatielakia on tämän jälkeen edelleen uudistettu neljä kertaa unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla. Rautatielain muuttamisesta annetulla lailla 323/2013 muutettiin ensisijaisesti kaluston kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointia (59 §) ja ratarekisteriä (70 §) koskevia säännöksiä sekä tehtiin eräitä teknisluonteisia täsmennyksiä ja täydennyksiä. Toisella rautatielain muuttamisesta annetulla lailla 939/2013 muutettiin kalustoyksiköiden käyttöönottoa koskevia rautatielain 9 luvun säännöksiä sekä osajärjestelmän käyttöönottoluvan myöntämistä, kalustoyksikön numerointia ja rekisteröintiä sekä kaluston rekisteröintiä koskevia säännöksiä. Kolmannella rautatielain muuttamisesta annetulla lailla (515/2014) muutettiin lähinnä kalustoyksiköiden käyttöönottolupaa sekä rautatieliikenteen viestintää ja tallenteita koskevia säännöksiä. Nämä kolme rautatielain muutosta liittyivät Euroopan komission ristiinhyväksyntäpaketin täytäntöönpanoa koskevaan kahteen EU:n Pilot-kyselyyn ja sen pohjalta komission esittämiin tarkennusvaatimuksiin sekä lokakuussa 2013 komission Suomelle antamaan viralliseen huomautukseen.

Neljäs ja samalla laajin muutos voimassa olevaan rautatielakiin tehtiin lailla 1394/2015, kun yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2012/34/EU) eli niin sanottu rautatiemarkkinadirektiivi pantiin kansallisesti täytäntöön. Rautatiemarkkinadirektiivillä koottiin yhteen kaikkiin aikaisempiin EU:n rautatiepaketteihin sisältyneet rautatiemarkkinoiden vapauttamista koskevat säädökset sekä EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyneet kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi ja toimilupadirektiivi. Rautatiemarkkinadirektiivin ja muiden viimeisimpien unionilainsäädännön täytäntöönpanon edellyttämiä muutoksia on arvioitu tarkemmin nykytilan arviointia koskevassa 2.3 luvussa.

2.3 Kansainvälinen kehitys ja eräiden muiden jäsenvaltioiden lainsäädäntö

Rautatiealan lainsäädäntö perustuu Suomessa ja muissakin EU:n jäsenvaltioissa pääosin unionilainsäädäntöön ja jäsenvaltioilla on nykyisin hyvin vähän puhtaasti kansallista lainsäädäntöä. Suomessa voimassa oleva rautatielaki on pääosin unionilainsäädännön täytäntöönpanola-

ki, kun taas radanpitoa koskeva ratalaki (110/2007) on pääosin kansallista lainsäädäntöä ilman kytkentää unionilainsäädäntöön.

Vastaavalla tavalla kuin Suomessa on rautatielaki myös muissa Pohjoismaissa ja muissa lähimmissä viiteryhmän maissa on rautatieliikennettä sääntelevät yleislait, joilla on pantu ja pannaan kansallisesti täytäntöön unionilainsäädännön vaatimukset. Rautatieliikennettä säätelevien yleislakien nojalla jäsenvaltioissa annetaan yksityiskohtaisemmat tekniset vaatimukset Suomen tavoin alemman asteisilla säädöksillä ja määräyksillä. EU:n neljäs rautatiepaketti on erittäin mittava lainsäädäntökokonaisuus, jonka täytäntöönpano on käynnistetty kaikissa ETA-valtioissa. Täytäntöönpano edellyttänee todennäköisesti lähes kaikissa jäsenvaltioissa mittavia lainsäädäntöuudistuksia rautatiealan lainsäädäntöön ja siten yksikään jäsenvaltioista ei ole saattanut täytäntöönpanotoimenpiteitä vielä päätökseen siinä vaiheessa, kun hallituksen esitys annetaan eduskunnalle. Alankomaat ja Ruotsi ovat kuitenkin jäsenvaltioilta saatujen tietojen perusteella täytäntöönpanotoimenpiteiden valmistelun osalta tällä hetkellä pisimmällä. Alankomaat toteutti täytäntöönpanolainsäädäntöä koskevan julkisen kuulemisen jo vuoden 2017 jälkipuoliskolla, Ruotsi kevään 2018 aikana.

ETA-valtioiden yleisestä rautatiemarkkinatilanteesta voidaan todeta, että rautatiemarkkinat ovat asteittain avautuneet kilpailulle. Euroopan komissio julkaisee kahden vuoden välein rautatiemarkkinoiden seurantaa koskevan raportin. Viimeisimmän 8 päivänä joulukuuta 2016 julkaistun raportin (COM(2016) 780 final) sekä EU:n rautatieviraston ylläpitämän toimiluparekisterin perusteella Suomea, Irlantia ja Luxemburgia lukuun ottamatta kaikissa muissa ETA-valtioissa, joissa on rataverkkoa ja rautatieliikennettä harjoitetaan, henkilöliikenteen kuljetuksia harjoittaa yhtä useampi rautatieyritys. Suomessa myös rautateiden tavaraliikenteen kuljetukset on unionin jäsenvaltioista viimeisten joukossa avautumassa kilpailulle, kun Fenniarail Oy aloitti heinäkuussa 2016 tavarankuljetukset. ETA-valtioista vain Irlannissa on monopolitilanne myös rautateiden tavarankuljetuksissa.

Koska *Ruotsi* on Iso-Britannian ohella edennyt pisimmälle rautatiemarkkinoiden avaamisessa kilpailulle, Ruotsi on toiminut mallina myös rautatiemarkkinoita koskevalle unionilainsäädännön kehittämiselle. Ruotsin rautatielaki (Järnvägslag) sisältää yleiset säännökset rautatiejärjestelmästä, rautatieliikenteen järjestämisestä, ratakapasiteetin jakamisesta, maksuista ja viranomaisvelvoitteista sekä rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta, mutta pääosin unionilainsäädäntö on pantu kansallisesti täytäntöön rautatielain nojalla annetuilla alemman asteisilla säännöksillä. Tämä koskee erityisesti rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta, joiden osalta rautatielaki sisältää vain yleiset valtuudet säätää näistä tarkemmin alemman asteisilla säädöksillä ja määräyksillä. Ruotsi on yleisesti ottaen pannut unionilainsäädännön pääsääntöisesti täytäntöön edellytetyssä aikataulussa eikä komissio ole käynnistänyt milloinkaan Ruotsia vastaan rikkomusmenettelyä rautatielainsäädännön täytäntöönpanoon liittyvistä puutteista tai viivästyksistä. Ruotsi aikoo panna EU:n neljännen rautatiepaketin kansallisesti täytäntöön Suomen tavoin yhdellä hallituksen esityksellä. Ruotsin viranomaisilta saatujen tietojen mukaan hallituksen esityksessä ehdotetaan voimassa oleva rautatielaki jaettavaksi kolmeksi erilliseksi laiksi, jotka olisivat rautatiemarkkinalaki, rautatieturvallisuuslaki ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskeva laki. Ruotsissa katsotaan, että jakamalla voimassa olevan rautatielain säännökset näin kolmen täytäntöönpanoa edellyttävän EU:n neljännen rautatiepaketin direktiivin mukaisesti voidaan mahdollisimman selkeästi noudattaa kunkin direktiivin soveltamisalaa ja lait voidaan myös jatkossa pitää mahdollisimman hyvin ajan tasalla, kun unionilainsäädännössä tapahtuu muutoksia.

Ruotsissa rautatiejärjestelmän viranomaisvastuut ovat hyvin samankaltaiset kuin ne ovat Suomessa. Kansallinen rautatieturvallisuudesta ja yhteentoimivuusasioista vastaava viranomainen on Transportstyrelsen, jonka yhteydessä toimii myös rautatiealan sääntelyelin. Valti-

on rataverkon hallinnasta vastaa Trafikverket, joka aloitti toimintansa 1 päivänä huhtikuuta 2010, kun aikaisemmin radanpidosta vastannut Banverket, tienpidosta vastannut Vägverket, merenkulkuhallinnon suunnitteluosasto, osa Transportstyrelsenistä sekä joukkoliikennepalvelujen järjestämisestä vastannut Rikstrafiken yhdistettiin. Vaikka Trafikverketin toimenkuva on joukkoliikenteen järjestämisen osalta Suomen Liikenneviraston nykyistä toimenkuvaa laajempi, valtion rataverkon haltijana Trafikverketin toimenkuva vastaa Liikenneviraston toimenkuvaa ja tehtäviä. Ruotsissa on siten Suomen tavoin käytössä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukainen täysin eriytetty malli eli rataverkon hallinta on eriytetty rautatieliikenteen harjoittamisesta täydellisesti. Valtion rataverkon lisäksi myös Ruotsissa on paljon yksityisraiteita (arviolta noin 350 yksityisraiteen haltijaa). Rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämistä varten Ruotsissa on yli 30 toimivaltaista viranomaista (läänit ja kuntayhtymät), jotka ovat kilpailuttaneet erityisesti alueellisen ja paikallisen tason liikennettä. Toimivaltaiset viranomaiset takaavat kaluston kilpailutettua liikennettä varten (kalustoyhtiö Transitio Ab). Rautatieyrityksille huolto- ja tukipalveluita tarjoavat useat yritykset, joista suurimpia ovat EuroMaint Ab ja SweMaint Ab. Kiinteistöistä, varikoista, huoltolaitteista ja asemista vastaa Jernhusen Ab. Valtakunnalliset kaukohenkilöliikenneyhteydet toimivat Ruotsissa markkinaehtoisesti ja avoimen markkinoillepääsyn pohjalta. Rautatieyrityksillä on oma kalusto markkinaehtoista liikennettä varten. Ruotsissa toimii viimeisimpien tietojen mukaan rautateiden henkilöliikenteessä 17 rautatieyritystä ja tavaraliikenteessä 12 rautatieyritystä.

Norja noudattaa ETA-valtiona EU:n rautatielainsäädäntöä. Rautatiealan EU-direktiivit on pantu kansallisesti täytäntöön kansallisella rautatielailla (Jernbanelag) sekä sen nojalla annetuilla lukuisilla alemman asteisilla säädöksillä ja määräyksillä. Norjassa, kuten Ruotsissa, kansallinen lainsäädäntöjärjestelmä ja siten rautatielaki antaa sangen laajat valtuudet säätää lain nojalla alemman asteisilla säädöksillä ja määräyksillä. Norja onkin alustavasti ilmoittanut, että EU:n neljäs rautatiepaketti voitaisiin pääsääntöisesti panna kansallisesti täytäntöön alemman asteisilla säädöksillä ilman, että rautatielakia tarvitsisi muuttaa. Norja on saattanut rautatiedirektiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä vaaditussa aikataulussa.

Norjassa kansallinen rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusasioista vastaava rautatieturvallisuusviranomainen on valtioneuvoston liikenneosaston (Samferdselsdepartement) alaisuudessa toimiva rautatievirasto (Statens jernbanetilsyn), jonka yhteydessä toimii itsenäisenä yksikkönä myös kansallinen rautatiealan sääntelyelin. Valtion rataverkon hallinnasta vastaa Jernbanedirektoratet ja Bane NOR. Myös Norjassa on Suomen ja Ruotsin tavoin runsaasti yksityisraiteita, mutta yksityisraiteet on jätetty Norjassa EU-sääntelyn vaatimusten ulkopuolelle. Yksityisraiteisiin kohdistuu kuitenkin erillinen kansallinen lainsäädäntö, jonka mukaisesti yksityisraiteilta vaaditaan turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jonka vähimmäisvaatimuksiin kuuluu muun muassa riskienhallinnan menettelyt, kunnossapidon menettelyt, pätevyysvaatimukset, vastuunjako organisaatiossa, valmiussuunnitelma, poikkeamaraportointi, vuotuinen turvallisuusraportointi ja menettelyt terveydentilavaatimusten täyttämisestä. Lainsäädäntöön sisältyy myös vaatimuksia rataverkon kunnossapidosta, liikenteen hallinnasta ja käytettävästä kalustosta.

Norjassa tällä hetkellä rautateiden henkilöliikennekuljetuksia harjoittaa kolme rautatieyritystä. Valtiollinen NSB harjoittaa henkilöliikennettä kaikilla muilla rataosilla yksinoikeudella, mutta Gjovikbanenin liikenne ja Gardemoenin lentoasemajunaliikenne on omilla yhtiöillä (Gjovikbanen AS ja Flytoget AS). Nämä yhtiöt vastaavat myös kyseisillä radoilla liikennöivästä junakalustosta sekä rataverkosta. Gjovikbanen AS on NSB:n tytäryhtiö ja Flygtoget on itsenäinen yhtiö. Lisäksi Norjalla on suoraa kansainvälistä henkilöliikennettä Tukholmaan ja Kööpenhaminaan, joten SJ:n ja DSB:n vaunuja kulkee Norjan rautateillä NSB:n vetämänä. Tavaraliikennettä Norjassa harjoittaa tällä hetkellä jo 10 rautatieyritystä, joista monet ovat ruotsalaisia rautatieyrityksiä.

Pääministeri Erna Solbergin hallitus aloitti valtaan noustuaan vuonna 2013 valmistelut rautateiden henkilöliikenteen avaamiseksi kilpailulle. Norja käynnisti ensimmäisenä vuonna 2016 ns. eteläistä rautatielinjaa koskevan kilpailutusprosessin. Tarjouspyyntö julkaistiin 12 päivänä lokakuuta 2017. Tavoitteena on, että kilpailutettu liikenne voisi rataosalla alkaa kesällä 2019.

Tanskassa unionilainsäädännön täytäntöönpanossa noudatetaan kevyttä menettelyä, jonka mukaisesti jokainen EU-direktiivi pannaan täytäntöön erikseen parlamentissa hyväksyttävällä blankettimuotoisella täytäntöönpanolailla. Tällaiset lait sisältävät säännökset voimaantuloaikataulusta, viranomaisvelvoitteista, oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä. Muilta osin viitataan suoraan direktiiviin ja sen velvoitteisiin. Niin ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyneet rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivit kuin viimeisimpänä rautatiemarkkinadirektiivi pantiin Tanskassa etuajassa kansallisesti täytäntöön. Vastaavalla tavalla pantaneen täytäntöön myös EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyvät uudelleen kootut rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivi sekä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi. Koska unionilainsäädännön täytäntöönpano tapahtuu pääsääntöisesti direktiivikohtaisesti blankettimuotoisella sääntelyllä, Tanskalla ei ole ollut ongelmia panna direktiivejä aikataulussa täytäntöön, eikä Tanskaa vastaan ole käynnistetty rikkomusmenettelyjä direktiivien täytäntöönpanon myöhästymisestä tai puutteista.

Tanskassa turvallisuus- ja yhteentoimivuusasioista vastaava kansallinen rautatieturvallisuusviranomainen on liikenne-, rakennus- ja asumisasioista vastaavan ministeriön alaisuudessa toimiva Transport-, bygge- og boligsstyrelsen, jonka yhteydessä toimii myös kansallinen rautatiealan sääntelyelin itsenäisenä yksikkönä. Trafik-, bygge- og boligsstyrelsen on myös toimivaltainen viranomainen valtakunnan tason rautateiden henkilöliikennejärjestelyissä. Isoilla kaupungeilla on toimivaltaa järjestää paikallista ja seudullista liikennettä. Tanskassa valtion rataverkon hallinnasta vastaa liikenne-, rakennus- ja asumisasioista vastaavan ministeriön hallinnonalan vastuualueella toimiva valtionyhtiö Banedanmark. Suurin rautatieyritys on DSB, joka on myös liikenneministeriön vastuualueella toimiva valtionyhtiö. Tanskalle olikin tärkeää EU:n neljännen rautatiepaketin valmistelussa turvata, että se voi jatkossakin ohjata liikenneministeriöstä käsin sekä Banedanmarkin että DSB:n ohjausta, kunhan liikenneministeriössä on vastuutettu yhtiöiden ohjaus eri osastoille. Tällainen järjestely on jatkossakin sallittu.

Valtiollisen rautatieyhtiön ja rataverkon hallinnasta vastaavan yhtiön lisäksi Tanskassa on historiallisena jäänteenä vahvat alueelliset toiminnanharjoittajat rautatieliikenteessä, joilla on ollut hallinnassaan oma rataverkko ja alueellisen liikenteen harjoittaminen kyseisellä verkolla. Alueellisilla yhtiöillä on myös yleensä oma vaunukalusto. Viime vuosien aikana kuitenkin valtaosa näistä alueellisista toimijoista on yhdistynyt niin, että tällä hetkellä alueellisia rautatieyhtiöitä on jäljellä viisi. Kaikkiaan kuitenkin Tanskan rautateiden henkilöliikenteessä toimii 10 rautatieyritystä, kun markkinoilla toimii myös naapurimaiden rautatieyrityksiä ja valtakunnallisilla pääreiteillä liikennettä harjoittaa kansainvälisiä rautatieyrityksiä. Rautateiden tavaraliikennettä harjoittaa viisi rautatieyritystä.

Saksan lainsäädännössä unionilainsäädännön velvoitteet yleensä pannaan kansallisesti täytäntöön muuttamalla rautatielakia (Allgemeines Eisbahngesetz) sekä sen nojalla annetuilla direktiivikohtaisilla asetuksilla, jotka sisältävät yksityiskohtaiset säännökset. Koska Saksa on liittovaltio, tarvitaan liittoparlamentin lisäksi myös osavaltioiden hyväksyntä unionilainsäädännön täytäntöönpanolle ja tämä on ajoittain johtanut siihen, että Saksa on myöhästynyt unionilainsäädännössä annetusta täytäntöönpanoaikataulusta (mm. rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpano).

Saksassa liittovaltion liikenneministeriön (Bundesverkehrsministerium) alaisuudessa toimiva rautatievirasto (Eisenbahn Bundesamt) on rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusasioista vas-

taava kansallinen rautatieturvallisuusviranomainen. Saksassa valtion rataverkon hallinnasta vastaa DB Netz-yhtiö, joka kuuluu samaan konserniin kuin Saksan suurin valtiollinen rautatieyritys Deutsche Bahn AG (DB). Saksassa on valtion rataverkon lisäksi noin 3000 yksityistä rataverkon haltijaa, joihin EU-sääntelystä sovelletaan rautatiemarkkinadirektiivin vaatimuksia silloin kun yksityisraiteilla liikennöi useampi rautatieyritys. Saksassa yksityisraiteilla ei kuitenkaan sovelleta muita EU-rautatiedirektiivejä, vaikkakin osavaltiotasolla on omaa rautatieturvallisuuslainsäädäntöä turvallisuustason varmistamiseksi.

Komissiolla oli alkuperäisenä tavoitteena puuttua EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosalla juuri Saksan mallin mukaiseen rakenteeseen, jossa rataverkon hallinta ja rautatieliikenteen harjoittaminen ovat samassa konserniyhtiössä. Tällaisen ns. vertikaalisen integraation mukaisen yritysrakenteen ei katsota olevan tasapuolinen markkinoille pääsyn näkökulmasta, koska rataverkon hallinnasta vastaava konserniyhtiön osa voi suosia rataverkon käyttöoikeuden jakamisessa omaa rautatieyritystään. Saksan sääntelyelimelle (Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen eli Bundesnetzagentur, BNetzA) onkin tullut useita kanteluja kilpailevilta rautatieyrityksiltä, jotka koskevat ratakapasiteetin tasapuolista jakoa. Saksan kaltainen vertikaalinen malli on myös Itävallassa ja Sloveniassa. Myös Ranskassa ollaan siirtymässä takaisin vertikaaliseen integraation malliin, kun valtiollinen rautatieyritys SNCF on ottamassa takaisin hoitaakseen rataverkon hallintaan liittyviä tehtäviä. Saksan johdolla maat saivatkin sisällytettyä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiiviin säännökset siitä, että jatkossakin vertikaalisen integraation salliva malli on lainsäädännöllisesti tasavertainen vaihtoehto järjestää rataverkon hallinta, kun rataverkon hallinnan ja rautatieliikenteen harjoittamisen toiminnallinen ja päätöksenteon itsenäisyys, toimintojen rahoituksen läpinäkyvyys sekä toimintojen johtaminen ja valvonta on riittävällä tavalla eriytetty. Maat voivat siten jatkaa pitkälti nykyisen kaltaista vertikaalisen integraation mallia rataverkon hallinnassa.

Vaikka DB:llä on hallitseva asema Saksassa niin kaukohenkilö- kuin alueellisessa liikenteessä (noin 90 prosentin markkinaosuudella), Saksassa on historiallisena perintönä useita alueellisia ja paikallisia yksityisraiteen haltijoita ja rautatieyrityksiä. Kaiken kaikkiaan Saksan markkinoilla toimii lähes 300 rautatieyritystä, joista pääosa toimii DB:n jonkinlaisena alihankkijana paikallisessa ja alueellisessa liikenteessä. Valtakunnallisessa kaukohenkilöliikenteessä toimii Saksassa DB:n lisäksi neljä muuta yritystä (GVG, SJ, Veolia ja Arriva). Seudullinen ja paikallinen liikenne on pääsääntöisesti kilpailutettu Saksassa saman mallin mukaan kuin Ruotsissa joko paikallisen toimivaltaisen viranomaisen (kaupunki) tai osavaltion toimesta. DB:n tytäryhtiön (DB Regio) osuus seudullisesta ja paikallisesta liikenteestä on lähes puolet ja hieman yli puolet on kilpailevilla paikallisilla yhtiöillä. Kaukohenkilöliikenne toimii markkinaehtoisesti ja avoimen markkinoillepääsyn pohjalta.

Alankomaissa unionilainsäädäntö pannaan kansallisesti täytäntöön kansallisella rautatielailla (Wet spoorwegen) sekä sen nojalla annetuilla direktiivikohtaisilla asetuksilla ja määräyksillä. Alankomaat pani rautatiemarkkinadirektiivin kansallisesti täytäntöön syksyllä 2015 ja myöhästyi jonkin verran rautatiemarkkinadirektiiville annetusta täytäntöönpanon määräajasta.

Alankomaissa infrastruktuuri- ja ympäristöministeriö (Inspectie Leefomgeving en Transport, ILT) on kansallinen rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusasioista vastaava viranomainen. Alankomaissa rataverkon hallinta ja rautatieliikenteen harjoittaminen on toiminnallisesti ja lainsäädännöllisesti eriytetty toisistaan. Valtion rataverkon hallinnoinnista vastaa liikenneministeriön alaisuudessa toimiva virasto ProRail. Valtionyhtiö Nederlandse Spoorwegen (NS) on edelleen henkilöliikenteen kuljetuksissa pääoperaattori, jonka markkinaosuus on yli 90 prosenttia henkilöliikennesuoritteesta. Alankomaissa toimii rautateiden henkilöliikenteessä NS:n lisäksi viisi muuta rautatieyritystä (mm. Arriva, Veolia, Connexxion), jotka ovat voittaneet

alueellisten ja paikallisten toimivaltaisten viranomaisten (suuret kaupungit) järjestämiä seudullisten ja paikallisten henkilökuljetusten kilpailutuksia. Alankomaissa valtakunnallisessa liikenteessä toimi useampi operaattori aina vuoteen 2004 saakka, jolloin toimivaltaisena viranomaisena valtakunnallisesta liikenteestä vastaava liikenneministeriö teki 10 vuoden yksinoikeussopimuksen NS:n kanssa. Sopimusta on jatkettu viidellä vuodella. Kansainvälisillä pääreiteillä on kilpailua, koska kansainväliset junayhteydet voivat poimia matkustajia myös kotimaan henkilöliikenteessä.

Iso-Britanniassa unionilainsäädännön velvoitteet pannaan kansallisesti täytäntöön rautatielailla (The Railway Act) ja rautatieturvallisuuslailla (The Railway and Transport Safety Act) sekä niiden nojalla annetuilla direktiivikohtaisilla alemman asteisilla asetuksilla ja määräyksillä. Iso-Britannia pani rautatiemarkkinadirektiivin kansallisesti täytäntöön rautatielakiin tehdyillä muutoksilla, jotka hyväksyttiin aikataulussa, mutta yksityiskohtaisten teknisten asetusten antamisessa Iso-Britannia myöhästyi ja täytäntöönpano saatiin päätökseen vasta syksyllä 2016.

Iso-Britanniassa rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusasioista vastava kansallinen turvallisuusviranomainen on Office of Rail Regulation (ORR), jonka yhteydessä toimii myös itsenäinen rautatiemarkkinoiden valvonnasta vastaava rautatiealan sääntelyelin. Iso-Britanniassa valtion rataverkon hallinta ja rautatieliikenteen harjoittaminen on täysin eriytetty toisistaan ja Ruotsin ohella Iso-Britannia on ollut myös edelläkävijä rautatieliikenteen avaamisessa kilpailulle. Isossa-Britanniassa rautateiden kilpailu alkoi Euroopassa ensimmäisenä jo 1980-luvulta alkaen, kun valtiollinen British Rail jaettiin ja yksityistettiin. Alkuvaiheessa myös rataverkon hallinta yksityistettiin, mutta se otettiin takaisin valtiolle vuonna 2001 (Network Rail) rataverkon kunnon ja turvallisuuden takaamiseksi. Network Rail on valtiollisen rataverkon haltija, joka saa pääosan rahoituksestaan valtion budjetista. Iso-Britanniassa on lisäksi yli 700 yksityisraidetta sekä yli 350 varikkoraiteistoa. Kansallinen turvallisuusviranomainen ORR ei valvo yksityisraiteita, vaan niiden valvonnasta vastaa työturvallisuusviranomainen (Health and Safety Executive) ja toiminnan yksityisraiteilla on täytettävä työturvallisuuslainsäädännön vaatimukset. Rautatieturvallisuusdirektiivin mukaisia kaluston kunnossapitoa ja henkilöstön pätevyyttä koskevia vaatimuksia sovelletaan myös yksityisraiteilla.

Nykyisin Iso-Britanniassa rautateiden henkilöliikennettä harjoittaa 20 rautatieyritystä, joista ainoastaan kolmen suurimman (Virgin Trains, South West Trains ja First Great Western) rautatieyrityksen markkinaosuus on noin 10 prosenttia matkustajista. Iso-Britanniassa rautateiden henkilöliikennekuljetukset on järjestetty ns. franchising –mallin pohjalta, jossa alueelliset rautateiden henkilöliikennepalvelut kilpailutetaan ja toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välisessä käyttösopimuksessa määritellään liikenteen palvelutaso ja sovitaan tukitasosta. Iso-Britannian liikenneministeriö (Department of Transport) on toimivaltaisena viranomaisena tehnyt kaiken kaikkiaan 25 franchising-sopimusta rautatieyritysten kanssa rautateiden henkilöliikennejärjestelyistä. Käyttöoikeussopimus ei Iso-Britanniassa anna yksinoikeutta rautatieyritykselle, vaan muutkin rautatieyritykset voivat liikennöidä rataverkolla avoimen markkinoillepääsyn pohjalta. Kansallisella sääntelyelimellä on kuitenkin mahdollisuus asettaa avoimelle markkinoillepääsylle rajoituksia, jos markkinaehtoinen liikenne uhkaa vaarantaa sopimuksen mukaisen tuetun liikenteen kannattavuutta.

2.4 Nykytilan arviointi

Voimassa oleva rautatielaki tuli voimaan 15 päivänä huhtikuuta 2011. Lakia uudistettiin ensisijaisesti EU:n niin sanottuun ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyneiden yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuusdirektiivien muutosdirektiivin täytäntöön panemiseksi. Rautatielaki on pääosin unionilainsäädännön täytäntöönpanolaki, joka nykymuodossaan sisältää vain hyvin vähän puhtaasti kansallista sääntelyä. Voimassa oleva rautatielaki on ollut niin viranomaisten

kuin toimijoiden kannalta sangen toimiva kokonaisuus, koska rautatiealan puitelakina se on sisältänyt säännökset markkinoillepääsyn edellytyksistä, rataverkkoon pääsyn edellytyksistä ja ratakapasiteetin jakamisesta, palveluista, rataverkon hinnoittelusta, turvallisuusvaatimuksista, kalustovaatimuksista, yhteentoimivuusvaatimuksista, viranomaisjärjestelyistä ja seuraamuksista. Liikenteen palveluista annetun lain niin sanotussa toisessa vaiheessa myös rautatielaista siirrettiin markkinoille tulon edellytyksiin liittyvä sääntely osaksi liikennepalvelulakia.

Vaikka rautatielaki on toiminut sääntelyn näkökulmasta toimivana puitelakia, on lakia jouduttu uudistamaan sen voimassa oloaikana neljä kertaa ja viimeisin merkittävä uudistus rautatielakiin tehtiin lailla 1394/2015, jolla pantiin rautatiemarkkinadirektiivi kansallisesti täytäntöön. Näiden muutosten lisäksi rautatielakiin tehtiin vielä kahteen otteeseen tiettyjä teknisluonteisia muutoksia, kun laki liikenteen palveluista hyväksyttiin ja toisessa vaiheessa lakia liikenteen palveluista muutettiin. Liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa rautatielaista siirrettiin rautatiemarkkinoille pääsyä ja toimilupaa koskevat säännökset osaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Samassa yhteydessä myös kaupunkiraideliikennelaista siirrettiin osaksi metro- ja raitioliikenteen harjoittamiseen liittyvät säännökset osaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Myös rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009) sisällytettiin uudistettuna osaksi liikenteen palveluista annettua lakia.

2.4.1 Rautatieturvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskeva sääntely

Koska voimassa oleva rautatielaki annettiin ensisijaisesti EU:n ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyneiden rautatieturvallisuusdirektiivin muutosdirektiivin (2008/110/EY) ja yhteentoimivuusdirektiivin (2008/57/EY) täytäntöönpanemiseksi, suurimmat muutokset kohdistuivat rautatielain turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskeviin lukuihin ja näiden lukujen säännöksiin. Aikaisemmassa rautatielaissa (555/2006) turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevat säännökset olivat olleet samassa luvussa (luku 5). Voimassa olevaan rautatielakiin sisällytettiin rautatieliikenteen harjoittajilta edellytettävää turvallisuustodistusta koskevat säännökset rautatieliikenteen harjoittamista koskevaan 2 lukuun, rataverkon haltijalta edellytettävää turvallisuuslupaa koskevat säännökset rataverkon hallinnointia koskevaan 3 lukuun, turvallisuuden perusteita sekä turvallisuustavoitteita ja turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat säännökset lain 6 lukuun. Erityisesti yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpano edellytti paljon uusia säännöksiä ja yhteentoimivuutta koskevat säännökset jaettiin yhteentoimivuuden perusteita ja poikkeuksia koskevaan 7 lukuun, osajärjestelmien ja osatekijöiden käyttöönottoa koskevaan 8 lukuun, kaluston käyttöönottoa koskevia erityissäännöksiä koskevaan 9 lukuun, kaluston kunnossapitoyksiköitä koskevaan 10 lukuun, arviointilaitoksia koskevaan 11 lukuun sekä kalustoyksikön numerointia ja rekisteröintiä koskevaan 12 lukuun.

Voimassa olevaan rautatielakiin sisältyneistä muutoksista turvallisuuden kannalta merkittävin muutos sisältyi siihen, että lain soveltamisalaa tarkistettiin yksityisraiteiden osalta. Sellaiset yksityisraiteet, joilta on liikennöintiyhteys valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle ja jolta on liikennettä valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle, tulivat sääntelyn piiriin ja näiden yksityisraiteen haltijoilta alettiin edellyttää turvallisuuslupaa. Yksityisraiteen haltijoiden on ollut laadittava turvallisuusjohtamisjärjestelmä hallinnoimansa yksityisraiteen hallintaa varten ja hyväksytyn turvallisuusjohtamisjärjestelmän vastineeksi Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt yksityisraiteen haltijalle turvallisuusluvan. Lain soveltamisalan piiriin tulivat myös yksityisraiteilla käytettävät kalustoyksiköt, kun niillä liikennöidään yksityisraiteen haltijan hallinnoiman verkon ulkopuolelle. Myös Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä käytettävältä kalustolta ryhdyttiin edellyttämään käyttöönottolupaa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää käyttöönottoluvan kalustotyypille silloin kun se ensimmäisen kerran otetaan käyttöön Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt tämän hallituksen esityksen valmistelua varten vaikutusarvion yksityisraiteita koskevasta sääntelystä ja sen kehittämistarpeista (Ville Vainiomäki, Yksityisraiteita koskevan sääntelyn kehittäminen, Vaikutusten arviointi, Trafin julkaisuja 8/2017). Kun voimassa olevan rautatielain myötä yksityisraiteiden haltijoilta alettiin edellyttää turvallisuuslupaa, tämä on osaltaan lisännyt tietoa yksityisraiteiden määrästä, omistajista ja yksityisraiteilla liikennöitävistä liikennemääristä. Liikenteen turvallisuusvirasto on toukokuuhun 2017 mennessä myöntänyt rataverkon haltijoilta vaadittavan turvallisuusluvan 97 yksityisraiteen haltijalle. Edelleen arvioidaan kuitenkin olevan kymmeniä yksityisraiteita, joille lupaa ei ole vieläkään haettu. Lähtökohtaisesti on arvioitu, että Suomessa voisi olla enimmillään noin 150 yksityisraiteen haltijaa, joiden raiteet ovat käytössä tai joiden raiteita ylläpidetään mahdollista tulevaa liikennettä varten. Kaikkinensa erillisiä yksityisraiteita on Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston tietojen mukaan yli 600. Ero yksityisraiteiden ja yksityisraiteiden haltijoiden määrässä johtuu siitä, että yksittäinen yksityisraiteen haltija voi hallinnoida useaa erillistä yksityisraidetta. Esimerkiksi VR-Yhtymä Oy hallinnoi useita kymmeniä erillisiä yksityisraiteita. VR:n hallinnassa yksityisraiteita on kaikkiaan noin 70 kilometriä ja pääosa raiteista johtaa VR:n omistamille kunnossapito- ja huoltopaikoille. Kaiken kaikkiaan yksityisraiteiden yhteispituudeksi on arvioitu noin 1000 kilometriä.

Taulukko 1: Liikenteen turvallisuusvirastosta turvallisuuslupaa hakeneiden yksityisraiteen haltijoiden toimialat ja lukumäärä

Yksityisraiteen haltijan toimiala	Hakemusten lukumäärä
Kauppa, teollisuus, logistiikka	71
Kunnat	11
Museoliikenteen harjoittajat	2
Satamat	19
Yhteensä	103

Yksityisraiteiden sisällyttäminen sääntelyn piiriin on lisännyt viranomaisten tietoa yksityisraiteista ja niiden haltijoista. Tärkein syy yksityisraiteiden sisällyttämisessä sääntelyn piiriin oli kuitenkin tavoite parantaa turvallisuutta yksityisraiteilla. Yksityisraiteiden turvallisuustilanne oli Onnettomuustutkintakeskuksen vuosiraporttien perusteella todettu olevan heikentynyt muun muassa osin raiteiden huonon kunnon ja talvikunnossapidon puutteiden johdosta. Käytössä olevien yksityisraiteiden poikkeamatietojen perusteella yksityisraiteilla tapahtui 2000-luvulla kymmeniä turvallisuuspoikkeamia vuosittain. Valtaosa näistä oli raiteilta suistumisia, törmäyksiä ja vaaratilanteita ajoneuvoliikenteen kanssa tasoristeyksissä ja ratapihoilla. Yksityisraiteiden kunnossapitovastuu siirtyi 1980-luvulla pois Valtion rautateiltä, kun VR liikelaitostettiin ja sittemmin yhtiöitettiin. Tämä johti kunnossapidon laiminlyönteihin. Koska yksityisraiteet ovat pääosin satamien ja teollisuuslaitosten yhteydessä, yksityisraiteet ovat tavarankuljetusten, mukaan lukien vaarallisten aineiden kuljetusten, alku- tai lähtöpisteitä.

Kun yksityisraiteen haltijat tulivat rautatielain myötä turvallisuussääntelyn piiriin, Liikenteen turvallisuusvirasto alkoi valvoa ja auditoida yksityisraiteen haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmiä. Turvallisuusjohtaminen on tuonut järjestelmällisyyttä ja suunnitelmallisuutta yksityisraiteiden kunnossapitoon ja turvallisuusasioista huolehtimiseen. Yksityisraiteiden turvallisuustilanne on siten sääntelyn, turvallisuusjohtamisjärjestelmän sekä tehostuneen valvonnan ansiosta parantunut. Tilanne yksityisraiteilla kuitenkin edelleenkin vaihtelee. Erityisesti teollisuuden ja logistiikan toimijoiden (mm. satamat ja VR) yksityisraiteilla turvallisuusjohtamisjärjestelmät toimivat hyvin ja raideliikenteeseen liittyvien riskien hallinta on aidosti jokapäiväistä toimintaa. Tehdyn vaikutusarvion perusteella kuitenkin näyttäisi siltä, että osalla vähäliikenteisistä yksityisraiteista turvallisuusjohtamisjärjestelmä ei ole välttämättä jalkautunut

vastaavalla tavalla osaksi käytännön rataverkon hallintatoimintaa. On kuitenkin muistettava, että yksityisraiteiden poikkeamaraportoinnin laajuus ei ole vielä kovin korkea eikä siten yksityisraiteilla tapahtuneiden turvallisuuspoikkeamien määrän kehityksestä 2000-luvulla kyetä muodostamaan vertailukelpoista aikasarjaa.

Yksityisraiteen haltijat ovat kokeneet rautatielain mukaisen ja EU-sääntelyyn perustuvan turvallisuusluvan ja sen edellytyksenä olevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän hallinnollisesti raskaana. Yksityisraiteen haltijat ovat kokeneet raskaana myös rautatielain mukaisen yhteentoimivuussääntelyn vaatimuksen siitä, että ennen kuin yksityisraiteilla käyttöön otettava osajärjestelmä voi saada Liikenteen turvallisuusvirastolta käyttöönottoluvan, ilmoitetun laitoksen on tarkastettava, että osajärjestelmä täyttää asianomaisen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset. Liikenteen turvallisuusviraston edellä mainitun vaikutusarvioselvityksen mukaan useimmissa muissa maissa yksityisraiteille on myönnetty helpotuksia EU-sääntelystä esimerkiksi niin, että valtion rataverkon haltija kantaa hallinnolliset velvoitteet myös yksityisraiteen haltijan puolesta tai yksityisraiteen haltijoiden turvallisuusluvalle ja käyttöönottoluvalle on luotu EU-sääntelyä kevyemmät kansalliset ehdot ja menettelytavat.

Risitiinhyväksyntäpakettiin sisältynyt yhteentoimivuusdirektiivi oli niin sanotun uuden lähestymistavan mukainen direktiivi, joka pyrkii turvaamaan rautatiejärjestelmän osajärjestelmille ja kalustoyksiköille vapaan markkinoillepääsyn EU:ssa, jos niille on myönnetty käyttöönottolupa jossakin ETA-valtiossa. Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää käyttöönottoluvan.

Rautatielain 42 §:n mukaan rautatiejärjestelmän osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden on täytettävä rautatiejärjestelmän olennaiset vaatimukset. Olennaisilla vaatimuksilla pyritään turvaamaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus ja turvallisuus. Rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille on hankittava rautatielain 44 §:n mukainen käyttöönottolupa. Rautatielain 46 §:n mukaan osajärjestelmän rakentamista, parantamista tai uudistamista suunnittelevan organisaation on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle suunnitelma hankkeesta. Suunnitelman perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto päättää, ovatko suunnitelman mukaiset työt niin merkittäviä, että uusi käyttöönottolupa tarvitaan. Käyttöönottoluvan myöntämisen edellytyksenä on rakenteellisen osajärjestelmän vaatimustenmukaisuus, joka arvioidaan yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja osajärjestelmää koskevien Liikenteen turvallisuusviraston määräysten perusteella. Osajärjestelmän ja osatekijöiden vaatimustenmukaisuus osoitetaan EY-tarkastusvakuutuksella silloin kun sovelletaan yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (niin sanottuja YTE-vaatimuksia). EY-tarkastusvakuutus takaa osajärjestelmän markkinoille saattamisen koko Euroopan unionin alueella. Jos osajärjestelmään ei sovelleta YTE-vaatimuksia, vaatimustenmukaisuus osoitetaan FI-tarkastusvakuutuksella. Rautatielain 61 §:n mukaiset ilmoitetut laitokset tekevät EY-tarkastuksen osajärjestelmille ja osatekijöille, jonka perusteella se myöntää EY-tarkastusvakuutuksen. Rautatielain 65 §:n mukaisen FI-tarkastuksesta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto, mutta se voi teettää tarkastuksen ilmoitetulla laitoksella.

Edellä olevat yhteentoimivuutta koskevat vaatimukset koskevat lähtökohtaisesti myös yksityisraiteiden osajärjestelmiä. Rataverkon haltijoiden on myös toimitettava rautatielain 70 §:n mukaiseen ratarekisteriin tiedot hallinnoimastaan rataverkosta.

Voimassa olevaan rautatielakiin sisällytettiin myös kokonaan uudet säännökset kalustoyksikön kunnossapidosta ja rautatieliikenteen tallenteista.

Yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuudirektiivien nojalla Euroopan rautatievirasto on valmistellut laajalti alemman asteisia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä ja turvallisuusvaatimuk-

sia, jotka käsitellään rautateiden yhteentoimivuus- ja turvallisuuskomiteassa (RISC, Railway Interoperability and Safety Committee) komitologiamenettelyssä ja ne tulevat hyväksynnän jälkeen tulevat voimaan komission asetuksina ja päätöksinä.

2.4.2 Rautatiemarkkinoita koskeva sääntely

Voimassa olevalla rautatielailla poistettiin aikaisempi lakiin perustunut VR:n yksinoikeus harjoittaa rautateiden henkilöliikennettä. Muutos perustui EU:n palvelusopimusasetuksen voimaantuloon. VR:n yksinoikeus harjoittaa rautateiden henkilöliikennettä on palvelusopimusasetuksen tultua voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 perustunut liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n väliseen yksinoikeussopimukseen, jolla ministeriö toimivaltaisena viranomaisena antoi VR:lle yksinoikeuden Helsingin lähiliikenteen ulkopuolisessa rautateiden henkilöliikenteessä. Samanaikaisesti palvelusopimuksen voimaantulon kanssa tullut yksinoikeussopimus ulottui vuoden 2019 loppuun asti, mutta sopimusta jatkettiin kesäkuussa 2013 tehdyllä jatkosopimuksella, joka antaa VR:lle yksinoikeuden vuoden 2024 loppuun asti. Helsingin seudun lähiliikenteessä toimivaltainen viranomainen on Helsingin seudun liikennekuntayhtymä (HSL) on tehnyt vuonna 2007 VR:n kanssa ostoliikennesopimuksen ja jatkanut sitä uudella sopimuksella, joka antaa VR:lle yksinoikeuden kesäkuuhun 2021 saakka.

Vaikka kotimaan henkilöliikenteessä poistettiinkin huhtikuussa 2011 voimaan tulleella rautatielailla lakiin perustunut VR:n yksinoikeus harjoittaa henkilöliikennettä, voimassa olevan lain 20 §:n 2 momenttiin jäi vielä tässä yhteydessä säännös siitä, että Venäjä-yhdysliikenteen harjoittaminen on varattu VR-Yhtymä Oy:lle. Tämä säännös poistettiin vasta lailla 1394/2015 rautatielain muuttamisesta ja säännös muutettiin muotoon, että Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan kulloinkin voimassa olevaa sopimusta. Sopimus (SopS 87/2016) Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tuli voimaan 22 päivänä joulukuuta 2016 ja kyseisellä sopimuksella Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenne avattiin kilpailulle ja kuljetuksia voi harjoittaa VR:n lisäksi myös muut rautatieyritykset.

Suurimmat muutokset voimassa olevan rautatielain markkinoita koskevaan sääntelyyn on tehty rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä. Rautatiemarkkinadirektiivi pantiin täytäntöön 8 päivän joulukuuta 2015 voimaan tulleilla laeilla rautatielain muuttamisesta (1394/2015) ja ratalain muuttamisesta (1395/2015). Rautatielaki muutettiin erityisesti rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskevan rautatielain 2 luvun, rataverkon käyttöoikeutta ja ratakapasiteetin jakamista koskevan 4 luvun, rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavia palveluita koskevan 5 luvun sekä sääntelyelintä koskevan 13 luvun osalta. Lisäksi rautatielakiin lisättiin uusi erillinen 5 a luku rataverkon käytön hinnoittelusta, jolloin aikaisempi 5 luku palveluista ja ratamaksusta jaettiin kahteen osaan. Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä ratalakiin lisättiin lailla ratalain muuttamisesta uusi 4 a § rautatieinfrastruktuurin pitkän aikavälin kehittämissuunnitelmasta. Suomessa tällaiseksi rautatieinfrastruktuurin pitkän aikavälin kehittämissuunnitelmaksi on ilmoitettu hallituksen liikennepoliittinen selonteko vuodelta 2011 sekä sitä täydentävät useat Liikenneviraston rataverkon kehittämistä koskevat toimenpidesuunnitelmat.

Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä ulkomaankaupan merisatamien alueella olevat yksityisraiteet sekä VR:n hallinnoimat yksityisraiteet tulivat rautatiemarkkinoita koskevan sääntelyn piiriin, kun komissio katsoi sille rautatiemarkkinadirektiivin 2 artiklan 4 kohdan perusteella tehdyn ilmoituksen perusteella, että tällaiset yksityisraiteet ovat strategisesti merkittäviä yksityisraiteita ja siten otettava sääntelyn piiriin. Myös muille yksityisraiteille on turvattava tasapuolinen pääsy, jos yksityisraiteita käytetään myös muuhun kuin yksityisraiteen haltijan omiin liikennetarpeisiin.

Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä vahvistettiin säännöksiä, joiden avulla pyritään turvaamaan rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavien palveluiden tasapuolinen saatavuus myös silloin kun palvelujen tarjonnasta vastaa hallitsevassa markkina-asemassa oleva rautatieyritys.

Myös kapasiteetin jakamiseen liittyvää sääntelyä uudistettiin ja tarkistettiin muun muassa päällekkäisten ratakapasiteettihakemusten käsittelyä sekä rataverkon ylikuormitustilanteiden purkamista koskevien säännösten osalta.

Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanosta aiheutuneet merkittävimmät muutokset kohdistuivat rataverkon käytön hinnoitteluun, jossa selkeästi vastuu ja päätäntävalta hinnoittelusta siirtyivät rataverkon haltijalle. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää, että rataverkon käytön hinnoittelujärjestelmä on saatettu rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien suorien kustannusten laskentasäännöistä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/909 mukaiseksi 15 päivään kesäkuuta 2019 mennessä. Näin ollen aikaisemmin rataverolain (605/2003) nojalla veroina kerätyt rataverkon niukkuus-, haitta-, investointi- ja lisämaksut ovat jatkossa rataverkon haltijan itsenäisen päätöksen pohjalta käyttöönotettavissa maksuina eikä niitä voi jatkossa periä verona. Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon myötä myös sääntelyelimen itsenäisyyttä vahvistettiin ja sääntelyelimen tehtävät erityisesti palveluiden saatavuuden ja maksujen tasapuolisuuden valvonnassa tehostuivat. Suomessa rataveroa ei enää ole tarkoitus periä 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen. Liikennevirasto (tuleva Väylävirasto) valmistelee unionilainsäädännön edellyttämiä muita muutoksia rautatieliikenteen harjoittajilta perittävään ratamaksuun.

Rautatiemarkkinadirektiiviin sisältyy kaiken kaikkiaan 20 komissiolle annettua valtuutusta antaa täytäntöönpanoasetuksia ja delegoituja säädöksiä teknisistä yksityiskohdista. Tähän mennessä on annettu täytäntöönpanoasetukset uusista rautateiden henkilöliikenteen palveluista ja tasapainotestistä (869/2014), ratakapasiteetin hakijoita koskevista edellytyksistä (870/2014), toimiluvista (2015/171), meluvaikutusten hinnoittelusta (2015/429), ratamaksun perustana olevien suorien kustannusten laskentasäännöistä (2015/909), rautatiemarkkinoiden seurannasta (2015/1100), ratakapasiteetin myöntämiseen liittyvistä puitesopimuksista (2016/545) ja palveluiden saattavuudesta (2017/2177). Lisäksi kapasiteetin jaon aikatauluttamista koskevan rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VII uudistamisesta on annettu delegoitu komission päätös 2017/2075. Huolto- ja kunnossapitopalveluiden tasapuolinen saatavuus on todettu erääksi käytännön markkinoille tulon ja siellä toiminnan esteeksi erityisesti tilanteessa, jossa palvelujen tarjonta on pitkälti hallitsevassa markkina-asemassa olevan rautatieyrityksen hallussa. Siksi komissio on pitänyt tärkeänä, että tästä annetaan täydentävää unionilainsäädäntöä.

Euroopan komissio ilmoitti 30 päivänä syyskuuta 2016, että se lopettaa Suomea vastaan heinäkuussa 2015 käynnistämänsä rikkomusmenettelyn, joka käynnistettiin, kun Suomi myöhästyi rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanosta. Komissio kysyi vielä keväällä 2016 eräiden rautatiemarkkinadirektiivin säännösten implementoinnista, mutta niistä annettujen lisäselvitysten pohjalta komissio ei ole nähnyt tarpeelliseksi vaatia täydennyksiä kansalliseen täytäntöönpanolainsäädäntöön ja jatkaa rikkomusmenettelyä.

2.4.3 Kaupunkiraideliikenne

Kaupunkiraideliikennelaki jää itsenäisenä lakina sangen lyhytaikaiseksi, koska laki tuli voimaan vasta 1 päivänä maaliskuuta 2016. Liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa kaupunkiraideliikenteen harjoittamista koskevat säännökset siirtyvät liikennepalvelulakiin ja nyt lakiin jäljelle jääneet metro- ja raitioliikenteen rataverkon hallintaa koskevat säännökset esitetään yhdistettäväksi osaksi uutta raideliikennelakia. Kaupunkiraideliikennelaki säädettiin,

koska Suomessa ei ole aikaisemmin ollut metroliikennettä koskevaa laintasoista sääntelyä. Raitioliikenteeseen on sovellettu tieliikennelakia siltä osin kuin liikenne tapahtuu tieliikennelain soveltamisalaan kuuluvalla tiellä tai kadulla. Myöskään EU-lainsäädäntö ei koske metro-, raitioliikennettä tai muuta kevyttä raideliikennettä ja kyseisessä liikenteessä käytettävää kalustoa.

Kaupunkiraideliikennelain antaminen katsottiin välttämättömäksi, koska eduskunnan oikeusasiamies antoi 29 päivänä huhtikuuta 2013 ratkaisun kahteen kanteluun, jotka koskivat Helsingin metroliikenteen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta. Oikeusasiamies totesi ratkaisussaan, että Helsingin kaupunki huolehtii itse kaikesta metroliikenteen liittyvistä tehtävistä, koska metroliikennöinti on järjestetty kokonaan kuntalakiin perustuvan kunnallisen itsehallinnon puitteissa eikä metroliikenteestä ole laintasoista sääntelyä. Helsingin kaupunki on vastannut liikenteen operoinnista, verkoston ylläpidosta, valvonnasta ja näihin liittyvästä ohjeistuksesta Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) sisäisen metroliikenteen toimintaohjeen puitteissa. Oikeusasiamies vertasi ratkaisussaan Helsingin kaupungin metroliikennettä tie- ja rautatieliikenteen järjestelyihin, joissa on erotettu viranomaistehtävät sekä muu toiminnan operointi. Oikeusasiamiehen mukaan metroliikenteessä tehtävät ovat eroteltavissa vastaavalla tavalla. Oikeusasiamies myös nosti esille metroliikenteen turvallisuusvalvonnan ja liikenteen harjoittamiseen liittyvät riskit. Muiden kulkumuotojen riskeihin on varauduttu järjestämällä lain tasolla turvallisuusvalvonta, mutta metroliikenteessä näin ei ollut ennen kaupunkiraideliikennelakia. Oikeusasiamies totesi lausunnossaan, että Helsingin metro on valmistunut ja liikenne käynnistynyt ennen nykyisen perustuslain voimaantuloa. Voimassa olevassa rautatielaissa sekä liikennepalvelulaissa eduskunta on sulkenut metroliikenteen lakien soveltamisalan ulkopuolelle EU-lainsäädännön mahdollistaman soveltamisalarajauksen nojalla. Oikeusasiamies päätyi lausunnossaan siihen, että erityisesti turvallisuussyistä metroliikennettä ei pitäisi jättää laintasoisen sääntelyn ulkopuolelle ja toiminnan valvonta olisi saatettava laintasoisen sääntelyn piiriin. Tästä syystä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltiin kaupunkiraideliikennelaki, jonka eduskunta hyväksyi 4 päivänä joulukuuta 2015.

Kaupunkiraideliikenteen sääntelyn piiriin on tullut ja tulee uutta metro- ja raitioliikennettä. Metroliikenne laajeni 18 päivästä marraskuuta 2017 alkaen Espooseen länsimetron myötä. Voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain nojalla raitiovaunuliikenne tuli sääntelyn piiriin vasta vuoden 2018 alusta alkaen. Raide-Jokerin suunnittelu on käynnistynyt ja tavoitteena on luoda Bussi-Jokerin korvaava uusi 25 kilometrin pituinen kehäraideyhteys Espoon Tapiolan ja Helsingin Itäkeskuksen välille. Raide-Jokerin rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi vuonna 2025. Tampereella on käynnistetty raitiotiejärjestelmän suunnittelu vuonna 2014 ja tavoitteena on 23 kilometrin laajuinen raitiotieverkosto, jolla liikenne voisi alkaa mahdollisesti jo vuonna 2020. Myös Turussa on valmistunut raitiotien yleissuunnitelma kesällä 2014. Yhteenlaskettu reittiverkosto olisi 27 kilometriä pitkä ja raitioliikenne voisi alkaa aikaisintaan 2020-luvun aikana.

Vaikka kaupunkiraideliikenteen sääntely siirtyy osaksi raideliikennelakia ja liikenteen palveluista annettua lakia, sääntelyn sisältöä ei ehdotetulla raideliikennelailla esitetä muutettavaksi.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esitetyssä raideliikennelakiehdotuksessa säännökset noudattaisivat EU:n neljännen rautatiepaketin kolmen päädirektiivin mukaista järjestystä. Siten rautatieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanosäännökset olisivat ensisijaisesti lakiehdotuksen turvallisuutta koskevassa luvussa 2, turvallisuustodistusta koskevassa luvussa 3 ja turvallisuuslupaa koskevassa luvussa 4 sekä kalustoyksiköiden kunnossapitoa koskevassa 13 luvussa. Luvussa 5 annettaisiin kansalliset säännökset siitä, millaiset olisivat yksityisraiteen haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan

unionilainsäädännön mukaisia turvallisuuslupa- ja todistusvaatimuksia kevyemmät ilmoitusmenettelyä koskevat vaatimukset.

Yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpanosäännökset annettaisiin yhteentoimivuutta koskevassa lain 6 luvussa, kansallista sääntelyä koskevassa 7 luvussa, osatekijöiden markkinoille saattamista koskevassa 8 luvussa, osajärjestelmiä koskevassa 9 luvussa, kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottoa koskevassa 10 luvussa, liikkuvien osajärjestelmien käyttöönottoa koskevassa 11 luvussa, kalustoyksiköiden tai kalustoyksikkötyyppien olennaisten vaatimusten vastaisuutta koskevassa 12 luvussa, sekä arviointilaitoksia koskevassa 15 luvussa. Luvussa 14 annettaisiin kansalliset säännökset siitä, millaiset olisivat yksityisraiteen haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan unionilainsäädännön mukaisia käyttöönottovaatimuksia kevyemmät vaatimukset.

EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan täytäntöönpanosäännösten jälkeen tulisivat markkinasääntelyä koskevat lain luvut. Lain 16 luvun säännökset rataverkon haltijan riippumattomuudesta ja tehtävien järjestämisestä olisivat EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosaan sisältyneen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukaisia täytäntöönpanosäännöksiä. Myös rataverkon käyttöä ja ratakapasiteetin jakamista koskevan 17 luvun säännöksiä tarkistettaisiin EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädösten edellyttämällä tavalla. Rautatiemarkkinoita koskisivat myös palveluita koskevan lain 18 luvun, rataverkon käytön hinnoittelua koskevan 19 luvun sekä sääntelyelintä koskevan 20 luvun säännökset. Näiden lukujen säännökset perustuisivat kuitenkin pääosin rautatiemarkkinadirektiiviin, joka pantiin kansallisesti täytäntöön 8 päivänä joulukuuta 2015 tulleella lailla rautatielain muuttamisesta (1394/2015). Sääntelyelimen valvontaroolia kuitenkin tarkistettaisiin luvussa 18 niin, että sääntelyelimellä olisi valtuudet hoitaa niitä tehtäviä, joita sille on osoitettu EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädöksissä.

Lain 21 luku sisältäisi kaupunkiraideliikenteen hallintaa koskevat säännökset, jotka siirtyisivät ehdotettuun raideliikennelakiin voimassa olevasta kaupunkiraideliikennelaista.

Lain viimeisissä luvuissa annettaisiin varautumista ja onnettomuustutkintaa koskevat säännökset (22 luku), seuraamuksia koskevat säännökset (23 luku) sekä joukko muita erinäisiä säännöksiä (24 luku). Näiden lukujen säännökset pääosin vastaisivat voimassa olevan rautatielain 14-17 lukujen säännöksiä.

3.1 Turvallisuussääntely uudessa laissa

EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan säädösten tavoitteena on vahvistaa yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toimivuutta niin, että hallinnollisia ja teknisiä esteitä poistetaan ja eurooppalaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta ja rautatieturvallisuutta vahvistetaan. Näiden tavoitteiden saavuttamisessa keskeisellä sijalla on erityisesti Euroopan unionin rautatieviraston roolin vahvistaminen rajat ylittävän liikenteen lupamenettelyissä. Tähän tähtää paitsi uudistettu EU-virastoasetus, myös uudistetut rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivit. Useamman ETA-valtion alueella harjoitettavaa liikennettä varten turvallisuustodistus ja kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvat on jatkossa haettava Euroopan unionin rautatievirastolta (EU-virastolta). Yksinomaan kansallista liikennettä varten haettavia lupia voidaan hakea kansalliselta turvallisuusviranomaiselta tai EU-virastolta. EU-virastoasetuksen mukaan EU-viraston ja kansallisten rautatieturvallisuusviranomaisten on tehtävä yhteistyötä, jotta lupaprosessien toimivuus taataan. EU-viraston ja kansallisten rautatieviranomaisten välillä on tehtävä yhteistyösopimuksia, joissa sovitaan tarkemmin jaettavista tehtävistä, suoritettavien tehtävien ja lupaprosessien määräajoista, hakijan suorittamien maksujen jakamisesta sekä muista mahdollisista yhteistyöjärjestelyistä, kuten esimerkiksi kansallisiin erityispiirteisiin liit-

tyvän asiantuntija-avun antamisesta EU-virastolle. Sopimukset voivat olla kahdenvälisiä tai EU-viraston ja useamman jäsenvaltion keskinäisiä. EU-viraston on perustettava valituslautakunta, johon lupien ja todistusten hakijat voivat valittaa viraston tekemistä päätöksistä. Valituslautakunta toimii sovittelijana myös EU-viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten välisissä erimielisyystilanteissa. EU-virasto voi myös tehdä tarkastuksia kansallisiin turvallisuusviranomaisiin ja nimettyjen ilmoitettujen laitosten toimintaan.

Uuden rautatieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanon keskeisimmät muutokset koskevat rautatieliikenteen harjoittajilta edellytettävää turvallisuustodistusta ja sen hakemista. Tähän asti turvallisuustodistus on jaettu A- ja B-osiin. A-osan edellytyksenä on ollut vaatimusten mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty A-osa on voimassa kaikissa ETA-valtioissa. B-osan saadakseen hakijan on osoitettava, että se kykenee toimimaan turvallisesti myös sillä rataverkolla, jossa hakija aikoo harjoittaa liikennettä. Näin ollen B-osaa on haettu erikseen jokaisesta jäsenvaltiosta, joiden rataverkolla on tarkoitus liikennettä harjoittaa. Uuden rautatieturvallisuusdirektiivin myötä nykyisistä turvallisuustodistuksen A- ja B-osista luovutaan ja ne korvataan yhtenäisellä turvallisuustodistuksella. Yhtenäinen turvallisuustodistus on mahdollista hakea kerralla yhteen tai useampaan jäsenvaltioon. Näin usean valtion alueella liikennettä harjoittavan rautatieyrityksen ei tarvitse hakea B-osaa erikseen jokaisesta toiminta-alueen jäsenvaltiosta. Turvallisuustodistuksen saadakseen rautatieliikenteen harjoittajan on osoitettava, että se on ottanut käyttöönsä turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja se pystyy noudattamaan turvallisuusvaatimuksia kaikilla rataverkoilla, joilla rautatieliikenteen harjoittajan on tarkoitus liikennettä harjoittaa. Usean jäsenvaltion alueella tapahtuvaa liikennettä varten yhtenäistä turvallisuustodistusta on jatkossa haettava EU-virastolta.

Ehdotetun lain 2 luku sisältäisi säännökset kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä, päätöksenteosta, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden valvonnasta, rautatieturvallisuutta koskevan vuosikertomuksen sekä vuotuisen kansallisen turvallisuussuunnitelman laadinnasta, eri toimijoiden roolista rautatieturvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa, kansallisista rautatieturvallisuutta koskevista oikeussäännöistä, turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden velvollisuudesta laatia turvallisuuskertomus. Säännökset olisivat osittain uusia ja osin tarkistettuja uuden rautatieturvallisuusdirektiivin mukaisesti. Lukuun myös koottaisiin aikaisemmin voimassa olevan rautatielain muissa luvuissa olleita säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä ja viranomaisvalvonnasta.

Ehdotetun lain 3 luku sisältäisi säännökset turvallisuustodistuksesta, joka on edellytys rautatieliikenteen harjoittajan oikeudelle liikennöidä rataverkolla. Luvun säännöksiä tarkistettaisiin edellä kuvatulla tavalla niin, että luku sisältäisi säännökset siitä, miten ja milloin turvallisuustodistusta haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta ja EU-virastolta, miten ja milloin turvallisuustodistusta muutetaan ja peruutetaan.

Ehdotetun lain 4 luku sisältäisi säännökset rataverkon haltijalta edellytettävän turvallisuusluvan hakemisesta, myöntämisestä, muuttamisesta ja peruuttamisesta. Nämä säännökset pysyisivät pääosin samanlaisina kuin ne ovat voimassa olevan rautatielain 3 luvussa.

Ehdotetun lain 5 luku sisältäisi uudet kansalliset säännökset yksityisraiteen haltijaa koskevasta ilmoitusmenettelystä, jonka mukaisesti näihin kohdistuisivat lain 3 ja 4 luvuissa säädettyjä ja rautatieturvallisuusdirektiiviin perustuvia turvallisuuslupavaatimuksia kevyemmät vaatimukset. Näin pyrittäisiin tulemaan vastaan yksityisraiteen haltijoiden esittämiä huolia siitä, että EU-sääntelyyn perustuva turvallisuuslupasääntely on hallinnollisesti raskasta ja byrokraattista. Ehdotetun mukainen ilmoitusmenettely keventäisi yksityisraiteen haltijoiden velvoitteita ilman, että rautatieturvallisuus heikentyisi. Ilmoitukseen liitettäisiin kuvaus yksityisraiteen hal-

tijan ylläpitämästä turvallisuuden hallintajärjestelmästä. Liikenne- ja viestintävirasto säilyttäisi näin jatkossakin valvontaroolin yksityisraiteen haltijoihin ja yksityisraiteen haltijoilla myös säilyisi velvollisuus ilmoittaa ja raportoida yksityisraiteiden vaaratilanteista ja onnettomuuksista.

3.2 Yhteentoimivuussääntely uudessa laissa

Uuden yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpanon keskeinen muutos on, että nykyinen kalustoyksiköiden käyttöönottolupa korvataan kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvalla. Nykyisin kalustoyksiköllä pitää olla käyttöönottolupa ennen kuin sitä saa käyttää rataverkolla. Nykyiset kaluston käyttöönottoluvat haetaan kansalliselta turvallisuusviranomaiselta ja ne ovat yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisen kaluston osalta voimassa kaikissa jäsenvaltioissa, vaikkakin käytännössä täydentäviä käyttöönottolupia tarvitaan usein rajat ylittävässä liikenteessä käytettävälle kalustolle rataverkkojen erityispiirteiden johdosta. Myös yhteentoimivuuden teknisten eritelmien niin sanotut avoimet kohdat edellyttävät yleensä kansallisia täydentäviä käyttöönottolupia. Uuden yhteentoimivuusdirektiivin myötä kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa haetaan aina EU-virastolta useamman ETA-valtion alueella harjoitettavaa liikennettä varten ja yhden jäsenvaltion alueella harjoitettavaa liikennettä varten kaluston markkinoillesaattamislupa voidaan hakea joko EU-virastolta tai jäsenvaltion kansalliselta turvallisuusviranomaiselta. Tämä mahdollistaa kalustoyksikön markkinoille saattamisen ja käytön rajat ylittävässä liikenteessä, jos lupa on myönnetty useamman ETA-valtion alueella tapahtuvaan liikenteeseen. Jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu yhden jäsenvaltion rataverkolle, luvan hakija voi valita, hakeeko se markkinoillesaattamislupaa kyseisen jäsenvaltion turvallisuusviranomaiselta vai EU-virastolta.

Markkinoillesaattamislupaa vastaava muutos koskee myös kalustoyksiköiden tyyppihyväksyntää. Voimassa olevan rautatielain mukaan tyyppihyväksyntää haetaan jäsenvaltiokohtaisesti ja tyyppihyväksyntä on voimassa jäsenvaltiokohtaisesti.

Markkinoillesaattamisluvan korvatessa käyttöönottoluvan rautatieliikenteen harjoittajan on otettava käyttöön menettelyt, joilla ne tarkistavat kalustoyksikön ja sen käyttämän reitin yhteensopivuuden markkinoillesaattamisluvan myöntämisen jälkeen ja ennen kuin kalustoyksikköä käytetään kyseisellä reitillä. Yhteensopivuus tarkistetaan asiaa koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja ratarekisterin avulla. Nykyisin voimassa olevan sääntelyn mukaan rautatieliikenteen harjoittaja on ollut velvollinen osoittamaan yhteensopivuuden käyttöönottolupaa hakiessaan ja kansallinen rautatieturvallisuusviranomainen on tarkistanut yhteensopivuuden ennen käyttöönottoluvan myöntämistä.

Ehdotetun lain 6 luku yhteentoimivuudesta sisältäisi säännökset yhteentoimivuuden perusteista, ratarekisteristä ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättämisestä. Rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden olisi täytettävä rautatiejärjestelmän turvallisuutta, luotettavuutta, käyttökuntoa, terveys- ja ympäristövaikutuksia, teknistä yhteensopivuutta, esteettömyyttä ja saavutettavuutta koskevat olennaiset vaatimukset. Olennaisista vaatimuksista on säädetty tarkemmin yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II ja III, joiden mukaiset vaatimukset pantaisiin kansallisesti täytäntöön ehdotetun lain 35 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotetun lain 7 luku sisältäisi säännökset teknisistä yhteentoimivuutta koskevista kansallisista säännöistä ja niiden ilmoittamisesta EU-virastolle ja komissiolle.

Ehdotetun lain 8 luku sisältäisi säännökset yhteentoimivuuden osatekijöiden ja luku 9 osajärjestelmien markkinoillesaattamisesta. Markkinoille saa saattaa vain olennaiset vaatimukset

täyttäviä rautatiejärjestelmän osatekijöitä ja osajärjestelmiä. EY-tarkastusvakuutus tai EY-käyttöönsoveltuusvakuutus olisi tae siitä, että olennaiset vaatimukset täyttyvät ja osatekijä ja osajärjestelmä voidaan saattaa markkinoille ja niille turvattaisiin vapaa liikkuvuus EU:ssa. EY-tarkastusvakuutuksen tai EY-käyttöönsoveltuusvakuutuksen tekisi ilmoitettu laitos osatekijän tai osajärjestelmän valmistajan tai tämän edustajan pyynnöstä. Jos markkinoille halutaan saattaa sellaisia rautatiejärjestelmän rakenteellisia osajärjestelmiä, joille ei ole EU-tasolla sovittuja yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa näiden osajärjestelmien markkinoille saattamista varten kansallisia sääntöjä. Osajärjestelmän markkinoille saattaminen edellyttäisi silloin, että sille on tehty Liikenne- ja viestintäviraston tai ilmoitetun laitoksen toimesta FI-tarkastus, ja tuote on saanut sen mukaisen FI-tarkastusvakuutuksen.

Ehdotetun lain 10 luku sisältäisi edelleen tarkemmat säännökset kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottamisen edellyttävästä käyttöönotosta sekä luku 11 liikkuvien osajärjestelmien käyttöönotosta. Rautatieinfrastruktuuria koskevien kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottoluvat säilyvät pääosin nykyisellään. Eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ERMTS/ETCS) edellyttämille ERTMS-laitteille tulee kuitenkin yhteentoimivuusdirektiivin edellyttämällä tavalla EU:n rautatieviraston edellyttämä ennakkotarkastus. Tällä pyritään varmistamaan ERTMS-järjestelmän edellyttämien junien kulunvalvontalaitteiden yhdenmukainen käyttöönotto ETA-valtioissa. Liikkuvan kaluston käyttönottoluvan korvaisi jatkossa markkinoillesaattamislupa, jota haettaisiin edellä kuvatulla tavalla joko Liikenne- ja viestintävirastolta tai EU-virastolta. Nykyisin voimassa olevan sääntelyn mukaisesti on ollut kansalliset kalustorekisterit, mutta uusi yhteentoimivuusdirektiivi edellyttää, että ensin rinnalle kehitetään eurooppalainen kalustorekisteri, joka viiden vuoden kuluessa yhteentoimivuusdirektiivin voimaantulosta eli 16 päivään kesäkuuta 2021 mennessä korvaa kansalliset kalustorekisterit.

Lain 12 luku sisältäisi säännökset kalustoyksiköiden ja kalustoyksikkötyyppien olennaisten vaatimusten vastaisuudesta Lain 13 lukuun sisältyisivät yhteentoimivuusdirektiivin nojalla tarkistetut säännökset kalustoyksiköiden kunnossapidosta.

Lain 14 luku sisältäisi säännökset siitä, miten lain 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla osajärjestelmät otettaisiin käyttöön ja mikä olisi Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä liikenteessä sekä museoliikenteessä käytettävän kaluston käyttöönottolupamenettely. Sääntely olisi pääosin uutta. Lain 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla noudatettaisiin yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, mutta niiden noudattamisen voisi ilmoitetun laitoksen sijasta tarkistaa Liikenne- ja viestintävirasto. Yksityisraiteen haltija voisi halutessaan käyttää tarkistukseen myös ilmoitettua laitosta. Kevennetty menettely koskisi myös museoliikenteen kaluston käyttöönottoa. Vain yksityisraiteilla liikkuvalle kalustolle ei tarvittaisi jatkossakaan hakea kaluston käyttöönottolupaa. Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava jatkossakin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa ja kalustolla saa liikennöidä ainoastaan maiden välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

Arviointilaitoksia koskevassa ehdotetun lain 15 luvussa täsmennetään vaatimustenmukaisuuden arviointia suorittavien arviointilaitosten tehtäviä ja niihin kohdistuvia vaatimuksia. Arviointilaitoksilla tarkoitetaan akkreditoituja ilmoitettuja laitoksia, jotka tekevät rautatiejärjestelmässä käyttöön otettaville osajärjestelmille (niin kiinteille rakenteellisille kuin liikkuville osajärjestelmille) tai niiden osalle tarkastuksen ja antavat sen mukaisesti EY-tarkastusvakuutuksen ennen niiden markkinoille saattamista ja käyttöönottoa. EY-tarkastusvakuutuksella osoitetaan se, että osajärjestelmää pitäisi voida käyttää turvallisesti ja

se olisi yhteentoimivuusvaatimusten mukainen. Liikenne- ja viestintävirasto tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä ilmoitettu laitos voisivat tehdä ns. FI-tarkastuksen sellaiselle osajärjestelmälle tai sen osalle, jonka arviointi tehtäisiin kansallisten oikeussääntöjen pohjalta.

3.3 Markkinasääntely uudessa laissa

EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädöksillä avataan rautatieliikenteen viimeinen markkinasegmentti eli jäsenvaltioiden kotimaan sisäinen henkilöliikenne kilpailulle. EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädösten mukaan joulukuussa 2019 annettavissa ja 14 päivänä joulukuuta 2020 käynnistyvää aikataulukautta varten julkaistavissa rataverkon haltijoiden verkkoselostuksissa on turvattava yhtäläiset mahdollisuudet käyttää rataverkkoa myös kotimaan henkilöliikennepalveluissa. Useimmat ETA-valtiot ovat turvanneet avoimen markkinoillepääsyn kotimaan henkilöliikennepalveluihin jo kansallisilla päätöksillään. Myöskään Suomessa ei ole lainsäädännöllisiä esteitä rautatiemarkkinoille tulolle, vaan kaikille lupaedellytykset täyttäville rautatieyrityksille on myönnettävä toimilupa harjoittaa rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksia. Markkinoillepääsyä on kuitenkin rajoitettu palvelusopimusasetuksen mukaisilla toimivaltaisen viranomaisen (Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö ja Helsingin seudun liikenne, HSL ry) ja VR Yhtymä Oy:n välisillä yksinoikeussopimuksilla. Palvelusopimusasetuksen muutosasetus asettaa unionitasolla pelisäännöt siitä, millä ehdoilla jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä julkisia palveluvelvoitteita koskevia sopimuksia rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisestä, jotta avointa markkinoillepääsyä rautateiden henkilöliikenteeseen ei rajoiteta liikaa. Palvelusopimusasetuksen muutosasetus asettaa jatkossa kilpailutuksen pääsäännöksi suorahankinnan sijasta, kun toimivaltaiset viranomaiset järjestävät julkisen palveluvelvoitteen mukaisia rautateiden henkilöliikennepalveluja. Toimivaltainen viranomainen voi hankkia suoraan ilman kilpailutusta pienet julkiset palveluhankinnat, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen hankinnan osalta alle 7,5 milj. euroa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa. Palvelusopimusasetuksen muutosasetus antaa toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden hankkia suoraan ilman kilpailutusta myös näitä raja-arvoja isommat hankinnat, jos toimivaltainen viranomainen pystyy laatimaan palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen 5 artiklan 4 a kohdan mukaisen yhteiskuntataloudellisen vaikutusarvion, joka osoittaisi, että suorahankinta parantaisi palvelujen laatua ja/tai kustannustehokkuutta sekä kykenee seuraamaan näiden tavoitteiden toteutumista asetettujen suorituskykykriteerien valossa. ETA-valtioilla on oikeus rajata suorahankinnan mahdollisuutta kansallisella lainsäädännöllä.

Kuten EU-asetuksia yleensäkin, myös palvelusopimusasetusta ja palvelusopimusasetuksen muutosasetusta sovelletaan Suomessa sellaisenaan ja näin ollen olisi mahdollisuus myös suorahankintaan isoissa hankinnoissa jatkossakin.

EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosaan kuuluvan rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin täytäntöönpano edellyttää erityisesti muutoksia siihen, miten rataverkon haltijan toiminnot on järjestetty ja miten turvataan rataverkon haltijan toimintojen riippumattomuus kaikista rautatieliikenteen harjoittajista, jotta kaikilla olisi syrjimätön ja tasapuolinen pääsy rataverkkoon. Nämä uudet säännökset sisältyisivät ehdotetun lain 16 lukuun. Suomessa rataverkon hallinta on täysin eriytetty rautatieliikenteen harjoittamisesta jo nykyisellään, koska valtion rataverkon hallinnasta vastaa Liikennevirasto ja 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen Väylävirasto. Väylävirasto tarjoaa rataverkon käyttöoikeuden ja siellä tarjottavat palvelut kaikille rautatieliikenteen harjoittajille yhtäläisin ehdoin eikä Väylävirastolla ole mitään kytköstä rautatieyrityksiin. Väylävirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan keskusvirasto, joka saa rahoituksen vuosittain eduskunnan hyväksymästä valtion budjetista. VR-Yhtymä Oy on valtion omistama yhtiö, jonka omistajaohjauksesta vastaa valtioneuvoston kanslian omistajaohjausyksikkö. Näin ollen Liikenneviraston ja VR-Yhtymä Oy:n hallinnollinen ohjaus on

myös eriytetty. Liikenneviraston lisäksi Suomessa on noin 150 yksityisraiteen haltijaa. Yksityisraiteen haltijoina toimivat satamat ja niiden alueella toimivat operaattorit, kunnat, teollisuuslaitokset sekä VR-Yhtymä Oy omien yksityisraiteidensa osalta.

Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi kuitenkin edellyttää, että jäsenvaltioiden on lainsäädännössään saatettava Suomen kaltainen täysin eriytetty malli ja Saksan mallin mukainen vertikaalisen integraation malli samalle viivalle. Jotta nämä kaksi rataverkon hallinnan mallia olisivat tasavertaiset vaihtoehdot ja samalla turvattaisiin rataverkon hallinnan riippumattomuus rautatieliikenteen harjoittajista sekä rautatieliikenteen harjoittajille molemmissa malleissa tasapuolinen ja syrjimätön oikeus käyttää rataverkkoa, rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi edellyttää kuitenkin kokonaan uusia tai uusittuja säännöksiä ehdotettuun raideliikennelakiin. Nämä säännökset esitetään sisällytettäväksi pääosin rataverkon haltijan riippumattomuutta ja tehtävien järjestämistä koskevaan lain 16 lukuun. Lukuun sisällytettäisiin säännökset rataverkon haltijan riippumattomuudesta, rataverkon haltijan olennaisten toimintojen riippumattomuudesta, rataverkon haltijan johtoelinten nimityksiä koskevista vaatimuksista, liikenteen ohjauksen ja kunnossapitotoiminnan riippumattomuudesta, rataverkon haltijan oikeudesta ulkoistaa tehtäviään oman organisaation ulkopuolelle, rataverkon haltijan rahoituksen läpinäkyvyydestä, rataverkon haltijan tekemistä yhteistyösopimuksista, mahdollisuudesta vertikaaliseen integraatioon, rataverkon haltijoiden ja sidosryhmien yhteistyöryhmästä sekä osallistumisesta rataverkon haltijoiden eurooppalaiseen yhteistyöhön.

Rataverkon käyttöoikeuden myöntämistä koskevassa lakiehdotuksen 113 §:ssä ja rataverkon käyttöoikeuden rajoittamista koskevaa 114 §:ssä säädettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukaisesti rautateiden henkilöliikenteen avoimesta markkinoillepääsystä sekä siitä, miten avoimen markkinoillepääsyn edellyttämää rataverkon käyttöoikeutta voitaisiin rajoittaa. Rataverkon käyttöoikeutta ja avointa markkinoillepääsyä voitaisiin rajoittaa vain, jos sääntelyelin päätyy tekemänsä tasapainotestin pohjalta siihen lopputulokseen, että julkisen palveluvelvoitteen mukainen liikennejärjestely edellyttää yksinoikeutta kyseisellä reittivälillä, jotta sopimuksen osapuolena olevalle rautatieyritykselle taataan riittävä lipputulokertymä myönnetyn ostoliikennetuen lisäksi. Euroopan komissio on antanut täytäntöönpanoasetuksen, jossa säädetään yksityiskohtaisesti siitä, miten sääntelyelimen on tasapainotesti tehtävä. Avointa markkinoillepääsyä ei kuitenkaan saisi rajoittaa yhtään laajemmin ja laajemmalla rataverkolla kuin vain sillä reittiosuudella, josta on tehty toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välinen julkisen palveluvelvoitteen sisältävä sopimus. Lisäksi avoimen markkinoillepääsyn rajoittaminen edellyttää sitä, että sääntelyelin arvioi niin sanotun taloudellisen tasapainon testin avulla sitä, vaarantaako avoin markkinoillepääsy julkisen palveluvelvoitteen reitillä rautatieyrityksen ja toimivaltaisen viranomaisen arvioiman lipputulokertymän ja/tai julkisen tuen riittävyyden.

Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin täytäntöönpano edellyttää eräitä tarkennuksia rautatiealan sääntelyelimen nykyisiin toimivaltuuksiin ja tehtäviin ja tarkistetut säännökset sisältyisivät ehdotetun lain 20 lukuun. Suomessa rautatiealan sääntelyelin toimii itsenäisenä yksikkönä Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä. Sääntelyelimen tehtävistä, toimintavaltuuksista ja organisoinnista on säädetty rautatielain 13 luvussa. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi edellyttää, että sääntelyelin valvoo jatkossa myös liikenteen hallintaan, rataverkon uudistamiseen ja kunnossapitoon sekä näiden toimintojen suunnitteluun liittyviä tehtäviä. Sääntelyelin myös seuraa suurnopeusjunapalvelujen markkinoiden kilpailutilannetta, jotta avointa markkinoillepääsyä ei näiden palvelujen osalta tarpeettomasti rajoiteta. Lisäksi sääntelyelimen tehtäviä tarkistettaisiin niin, että sääntelyelin voi tutkia rautatiemarkkinoiden vääristymistä ja syrjintää sekä valtion omistaman rautatieyrityksen tilinpitoa näiden tehtävien kuitenkaan rajoittamatta kilpailuviranomaisen tai valtiontukiviranomaisen toimivaltaa.

Edellä mainittujen rataverkon haltijan riippumattomuutta, tehtävien organisointia, valvontaa ja yhteistyötä koskevien säännösten lisäksi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin täytäntöönpano edellyttää muutoksia toimiluvan myöntämisen ehtoihin, joita tarkennettaisiin niin, että toimiluvan hakijan hyvämaineisuus edellyttää, että hakija ei ole tuomittu sitovien työehtosopimusten rikkomuksesta.

Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevaan esitykseen sisältyisivät säännökset rautatieyrityksen ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan varautumissuunnitelmasta häiriötilanteisiin. Nämä säännökset perustuvat rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiiviin.

4 Esityksen vaikutukset

Komission tammikuussa 2013 esittämään EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyi erilliset vaikutusarviot markkinaosan säädöksille (SWD/2013/010 final) sekä teknisen osan säädöksille (SWD/2013/008 final). Koska hallituksen esityksellä ensisijaisesti pannaan kansallisesti täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin säädökset, tässä esitetty vaikutusarvio perustuu komission esittämiin vaikutusarvioihin.

4.1 Taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset

EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan vaikutusarviossa komissio korosti, että ETA-valtioista saadut kokemukset rautateiden henkilöliikennekuljetusten kilpailusta ja palvelujen kilpailuttamisesta ovat samansuuntaisia kuin muidenkin toimialojen kilpailusta (erityisesti tele-, energia- ja bussiliikenteen palvelujen), jotka on avattu jo aikaisemmin kilpailulle. Komission ja eri maista saatujen tietojen mukaan rautateiden henkilökuljetusten avaamisesta kilpailulle voitaisiin saavuttaa seuraavan kaltaisia hyötyjä:

- rautateiden henkilöliikennepalvelujen tarjonta kasvaa, matkustajamäärät kasvavat ja rautateiden osuus kokonaisuudessaan henkilöliikenteen kuljetuksista voi kääntyä kasvuun. Näin ollen rautatiemarkkinat kokonaisuudessaan kasvavat ja jaettavaa riittää useammalle yritykselle;

- matkustajat hyötyvät paitsi lisääntyneestä palvelutarjonnasta myös palvelujen lisääntyneestä hintavalikoimasta, kun hintakilpailun lisääntyessä erilaisten tarjousten määrä kasvaa. Tämä luo uutta palvelujen kysyntää (ad hoc-matkailua);

- matkustajatyytyväisyys rautatieliikennepalveluihin on kasvanut Ruotsissa monopolitilanteeseen verrattuna ja myös Iso-Britanniassa sen jälkeen, kun rataverkon hallinta palautettiin takaisin valtionyhtiö Network Railille. Asiakastyytyväisyyden osalta aina riittää parannettavaa (esim. myöhästymiset, palvelutaso jne.), mutta lisääntynyt palvelutarjonta ja hintavariaatiot erityistarjouksineen ovat lisänneet asiakkaiden tyytyväisyyttä, mikä näkyy kasvavina matkustajamäärinä;

- toimivaltaisten viranomaisten rautateiden henkilöliikennepalvelujen ostoihin käyttämän julkisen tuen tarvetta voidaan tehostaa: kokemukset Ruotsista ja Iso-Britanniasta sekä pienemmässä mittakaavassa myös muista maista, joissa palveluja on kilpailutettu suorahankinnan sijasta osoittavat, että julkisen tuen tarve on keskimäärin vähentynyt 10-30 prosenttia. Säästöjä on voitu käyttää siihen, että julkinen sektori on käyttänyt rahat uusien henkilöliikennepalvelujen ostamiseen, jolloin palvelutarjonta on lisääntynyt entisestään ja näin on voitu luoda positiivinen kierre, jossa henkilöliikennepalvelujen kysyntä ja tarjonta kasvavat entisestään;

- Euroopan komissio on neljännen rautatiepaketin vaikutusarviossa esittänyt, että rautateiden kotimaan henkilöliikennepalvelujen avaaminen kilpailulle (avoin markkinoillepääsy ja tuetta-

vien palveluiden kilpailuttaminen) toisi perusskenaariossa (ilman uusia investointeja) Euroopan unionissa 29,4 miljardin euron hyödyn vuodessa ja lisäisi rautatieliikennettä 2,0 miljardia henkilökilometriä vuodessa. Rautatieliikenteen sopimusjärjestelyjen kilpailuttaminen suorahankinnan sijasta tehostaisi julkisten varojen käyttöä niin, että säästöt ja muut saavutettavat hyödyt olisivat Euroopan unionissa 43,4 miljardia euroa. Sopimusjärjestelyjen kilpailuttamisesta saavutettaisiin edelleen 3,8 miljardin henkilökilometrin lisäys rautatieliikenteen suoritteisiin. Komission vaikutusarvion investointivaihtoehdossa (jossa saavutetuista säästöistä ja hyödyistä puolet käytettäisiin uusiin rautatieliikenteen investointeihin), rautatieliikenteen suoritteet Euroopan unionissa kasvaisivat noin 26 miljardia henkilöliikennekilometriä vuodessa;

- Ruotsin ja Iso-Britannian kokemukset osoittavat, että rautatiekilpailu on lisännyt huomattavasti rautatiealan työpaikkoja. Rautatiealan ammattilaiset eivät enää ole riippuvaisia yhdestä yrityksestä, joten myös ammattitaitoisesta työvoimasta kilpailevat useat yritykset. Näin myös henkilöstön ansiotaso on kilpailuolosuhteissa kehittynyt myönteisesti. Työvoiman kannalta ei ole mitään takeita siitä, että rautatieliikenteen monopolitilanne takaa työsuhteiden jatkuvuuden, kuten on nähty Suomessa, jossa VR-Yhtymä Oy on muun henkilöliikenteen kilpailun johdosta vähentänyt ja joutuu mahdollisesti jatkossakin vähentämään henkilöstömäärää;

- myöskään turvallisuussyillä ei voida argumentoida rautatiekilpailua vastaan. Ruotsissa ja Iso-Britanniassa rautatieturvallisuus on Euroopan unionin parhaimpien joukossa.

Pääministeri Juha Sipilän hallitus ilmoitti eduskunnalle marraskuussa 2015 antamassaan joukkoliikennettä koskevassa välikysymysvastauksessaan, että rautatieliikenteen kilpailukyvyn ja asiakaslähtöisyyden parantaminen edellyttävät henkilöjunaliikenteen avaamista kilpailulle. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti 10 päivänä huhtikuuta 2017 keskeisistä linjauksista, joiden mukaisesti rautateiden henkilöliikennepalvelut avataan Suomessa kilpailulle. Kuten edellä luvussa 2.1 on kuvattu, päätöksen mukaan henkilöliikenne avataan kilpailulle käyttöoikeussopimusmallilla ja kaikki sopimukset kilpailutettaisiin. Ensimmäisenä kilpailutetaan Etelä-Suomen taajamajunaliikennejärjestelyt niin, että palveluja voitaisiin alkaa tarjota uuden kilpailutetun sopimuksen mukaisesti 1 päivästä kesäkuuta 2022 alkaen. Kaikki muut neljä käyttöoikeussopimusta olisi kilpailutettu ja sopimusten mukainen liikenne olisi käynnistetty viimeistään 1 päivään kesäkuuta 2026 mennessä.

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle edellyttää vaunukaluston ja kunnossapitopalvelujen tasapuolista saatavuutta sekä syrjimätöntä pääsyä kiinteistöihin ja huoltolaitteisiin. Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy pääsivät 4 päivänä kesäkuuta 2018 yhteisymmärrykseen niistä yhtiöjärjestelyistä, joita tarvitaan, jotta vaunukalustoon, kunnossapitopalveluihin, kiinteistöihin ja huoltolaitteisiin turvattaisiin tasapuolinen pääsy. Kalusto- ja kiinteistöyhtiö eriytetään VR-konsernista ja niistä tulee liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa toimivia erityistehtäväyhtiöitä. Kalusto- ja kiinteistöyhtiöt aloittavat toimintansa viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Kalustoyhtiöön siirretään ensimmäisessä vaiheessa kaikki Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen tarvitsemat lähiliikennejunat, kaluston varaosat ja erikseen määritellyt erityistyökalut. Kiinteistöyhtiöön siirretään Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen liikennöinnin kannalta välttämättömät kiinteistöt. Kunnossapitopalveluiden saatavuuden turvaamiseksi VR yhtiöittää koko kaluston kunnossapitotoimintansa erilliseen kunnossapitoyhtiöön VR-konsernin sisällä. Kunnossapitoyhtiöön siirretään tarvittava kunnossapitohenkilöstö, kaluston kunnossapitoon tarvittavat varaosat, koneet ja laitteet. VR kehittää kunnossapitoyhtiötä operatiivisesti ja liiketoiminnallisesti itsenäiseksi yhtiöksi ja luopuu yhtiön omistuksesta markkinaehtoisesti ennen kilpailutetun liikenteen aloittamista.

Edellä mainittujen yhtiöjärjestelyjen lisäksi luonnollisesti myös viranomaistoimintoja on vahvistettava, erityisesti ratakapasiteetin jakamiseen ja aikatauluttamiseen liittyvien toimintojen osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt kotimaan henkilöliikenteen kilpailulle avaamisen vaikutuksia Suomessa. Yhteenvetona näistä voidaan todeta, että kilpailun avaamisen hyödyt tulevat täysimääräisesti vasta pitkällä aikavälillä, vaikkakin alusta alkaen markkinoille tulevat yritykset voivat hyötyä kilpailun avaamisen myönteisistä vaikutuksista ja matkustajat pääsevät hyötymään kasvaneesta ja monipuolistuneesta palvelutarjonnasta sekä siihen usein liittyvästä hintavariaation kasvusta. Liikenne- ja viestintäministeriön tekemien selvitysten mukaan kilpailun avaamisen yhteiskuntataloudelliset hyödyt voisivat olla yhteensä noin 46 milj. euroa vuodessa, kun kaikkien käyttöoikeussopimusten mukainen liikenne on käynnistynyt. Suurimmat hyödyt tulevat matkustajille, kun palvelutaso kasvaa, valikoima lisääntyy ja palveluihin tulee uusia, myös aikaisempaa edullisempia lippuvaihtoehtoja. Menopuolella rakenteellisia lisäkustannuksia on odotettavissa muun muassa rataverkon kehittämisinvestoinneista, kalustohankinnoista sekä viranomais- ja yhtiöjärjestelyistä, mutta etenkin rataverkkoon on investoitava ja kalustoa uusittava myös monopolitilanteessa. Näin ollen rakenteellisista kustannuksista suuri osa on edessä siitä huolimatta, miten rautateiden henkilöliikennepalvelut jatkossa järjestetään.

Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin säännökset keskittyvät rataverkon haltijan tehtävien järjestämiseen niin, että rataverkon hallinnan riippumattomuus rautatieliikenteen harjoittajista on turvattu.

Ainoastaan VR-Yhtymä Oy:n omistamat yksityisraiteet ovat sellaista vertikaalisesti integroitunutta toimintaa, jossa saman konsernin puitteissa on rataverkon hallintaan ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyviä toimintoja. VR-Yhtymä Oy:n on järjestettävä yksityisraiteidensa hallinnointi hallituksen esityksen mukaisesti niin, että yksityisraiteiden hallinnointi ja rautatieliikenteen harjoittaminen ovat järjestetty toisistaan riippumattomalla tavalla eikä toimintojen ja niistä vastaavien henkilöiden välille muodostu eturistiriitoja. VR-Yhtymä Oy omistaa noin 70 kilometriä yksityisraiteita ja ne johtavat ensisijaisesti VR:n varikko-, huolto- ja terminaalitoimintoihin. VR:n nykyisin omistamien yksityisraiteiden hallintaan liittyvistä käytännön ratkaisuista on tarkoitus päättää osana niitä yhtiö- ja muita käytännön järjestelyitä, joita toteutetaan hallituksen 9 elokuuta 2017 julkistaman rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamista koskevan suunnitelman toteuttamiseksi.

EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan säädösten vaikutusarviossa komissio tarkasteli viittä vaihtoehtoista vaihtoehtoa. Komission esittämistä vaihtoehdoista lainsäädännöllisesti toteutui neljäs vaihtoehto, kun EU:n neljännen rautatiepaketin teknisissä säädöksissä jaettiin toimivalta kansallisten turvallisuusviranomaisten ja EU-viraston välillä. Tämä hyväksytyn lainsäädännön mukainen ratkaisu johtaa komission esittämän arvion mukaan lähes 500 miljoonan euron vuotuisiin kokonaiskustannussäästöihin EU-tasolla. Kustannussäästöt saavutetaan erityisesti siitä, että lupien haku- ja myöntämisprosessit nopeutuvat. Erityisesti yhtenäinen, kaikissa ETA:n jäsenvaltioissa voimassa oleva turvallisuustodistus helpottaa rautatieliikenteen harjoittajien markkinoille tuloa. Myös kalustoyksiköiden saattaminen markkinoille nopeutuu ja sitä kautta saadaan kustannussäästöjä. Aika- ja kustannussäästöjen pitäisi näkyä osaltaan myös rautatiealan toimijoiden kustannuksissa. Koska luvan hakijat voivat hakea lupia suoraan myös EU-virastolta, kansallisten turvallisuusviranomaisten lupien myöntämismenettelyt yhdenmukaistuvat ja mahdollisesti syrjivät menettelyt jäävät tulevaisuudessa pois. On vaikea arvioida, kuinka paljon suomalaiset rautatiealan toiminnanharjoittajat jatkossa hakevat lupia EU-virastolta ja kuinka paljon Liikenne- ja viestintävirastolta. Suomella ei ole juurikaan EU:n sisäistä kansainvälistä rautatieliikennettä, joten lähtökohtana voisi pitää, että valtaosa

Suomen rautatieliikenteen luvista haettaisiin jatkossakin Liikenne- ja viestintävirastolta. Näin ollen Liikenne- ja viestintäviraston lupaprosesseissa ei odoteta saavutettavan huomattavia kustannussäästöjä.

Ehdotetun kaltainen kevennetty turvallisuus- ja yhteentoimivuussääntely yksityisraiteen haltijoiden osalta kuitenkin karsii merkittävällä tavalla yksityisraiteen haltijoille tulevaa hallinnollista työtä ja sitä kautta yksityisraiteen haltijoille aiheutuvia kustannuksia voitaisiin karsia. Yksityisraiteen haltijoiden esittämän arvion mukaan hallinnollisen lisätyön vähentymisestä aiheutuva kustannussäästö voisi olla muutaman miljoonan euron luokkaa vuodessa yhteensä kaikilla sääntelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla. Koska myös ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvilla yksityisraiteen haltijoilla olisi ehdotetun lain 30 §:n mukainen velvollisuus ylläpitää turvallisuuden hallintajärjestelmää, ilmoitusjärjestelmän ei katsota olennaisesti heikentävän rautatieturvallisuutta. On myös esitetty huoli siitä, että esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuus heikentyisi ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla. Etenkin kemianteollisuuden ja öljynjalostusalan yrityksillä on omia yksityisraiteita. Vaikka näiltä yksityisraiteen haltijoilta ei jatkossa edellytettäisikään EU:n turvallisuuslupaa ja sen edellytyksenä olevaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää, on selvää, että vaarallisten aineiden kuljetuksiin käytettävien yksityisraiteiden ja ratapihojen haltijoiden on jatkossakin varauduttava 30 §:n mukaisessa turvallisuuden hallintajärjestelmässään kaikkiin näihin kuljetuksiin liittyviin riskeihin. Jatkossakin myös vaarallisten aineiden kuljetuksia hoitavien rautatieliikenteen harjoittajien pitää olla omassa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään varautunut riittävällä tavalla vaarallisten aineiden kuljetusriskeihin.

4.2 Ympäristövaikutukset

Euroopan komissio arvioi omassa vaikutusarviossaan, että rautateiden kotimaan henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle parantaa rautatieliikenteen kilpailukykyä, johtaa rautatieliikenteen markkinaosuuden ja suoritteiden kasvuun ja sitä kautta myös yksityisautoilun vähentymiseen. Tällä olisi myönteisiä vaikutuksia erityisesti ilmanlaatua heikentävien hiukkas-, typenoksidi- ja hiilivetypäästöjen vähentymiseen. Melu on rautatieliikenteen aiheuttamista ympäristö- ja terveyshaitoista merkittävin ja rautatieliikenteen suoritteiden kasvu lisää jonkin verran rautatiemelua.

Liikenne- ja viestintäministeriö on arvioinut kotimaan henkilöliikenteen kilpailun avaamisesta tehtyjen vaikutusarvioinnin yhteydessä, että jos rautatieliikenteen kilpailun avaaminen johtaa arvioidun kaltaiseen tieliikennesuoritteiden vähentymiseen ja rautatieliikennesuoritteiden kasvuun, olisi mahdollista saavuttaa arviolta noin 28 440 CO2-tonnin vuotuinen vähennys hiilidioksidipäästöissä. Tämä tukisi osaltaan niiden kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttamista, joita Euroopan komissio on asettanut Suomelle heinäkuussa 2016, kun se on esittänyt Suomelle 39 prosentin päästöjen vähentämistavoitteen päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikenne on päästökauppasektorin ulkopuolista toimialoista suurin päästölähde.

Suomessa raideliikenteen (mukaan lukien metro- ja raitioliikenteen) yli 55 dB:n (Lden, vuorokauden keskiäänitaso) melulle altistuu 149 970 ihmistä. Tähän lukuun sisältyvät myös Helsingin metro- ja raitioliikenteen melulle altistuva väestö. Valtaosa tästä väestöstä asuukin Helsingin ja muiden suurten taajamien läheisyydessä. Jos rautatieliikenteen avaaminen kilpailulle johtaa junavuorojen määrän olennaiseen kasvuun, rautatiemelu lisääntyy ja melulle altistuvien määrä voi kasvaa nykyisestä. Muutaman päivittäisen junan lisäys ei kuitenkaan näkyisi vuorokauden keskiäänitasoa mittaavassa Lden-melutasossa isona muutoksena. Kokonaisuutena ennustettujen muutosten vaikutus liikenteestä aiheutuvaan meluun jäisi siitäkin syystä pieneksi,

että junamatkustamisen lisääntyminen vähentäisi melua aiheuttavaa yksityisautoilua. Yksityisautoilu aiheuttaa nykyisellään valtaosan liikenteen meluhaitoista.

Komissio ei vaikutusarviossaan katsonut EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan säädöksillä olevan merkittäviä ympäristövaikutuksia.

4.3 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisten toimintaan

Hallituksen esityksen viranomaisvaikutuksista merkittävin liittyy Liikenne- ja viestintäviraston ja EU-viraston väliseen työnjakoon lupaprosesseissa. Suomalaiset rautatieliikenteen harjoittajat voivat valita, hakevatko ne turvallisuustodistusta tai kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupia Liikenne- ja viestintävirastolta vai EU-virastolta. Liikenteen turvallisuusvirasto (siis jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto) on myöntänyt tähän mennessä turvallisuustodistuksia 31:lle rautatieliikenteen harjoittajalle. Näistä neljä on myönnetty rautatieyrityksille ja loput museoliikenteen harjoittajille, liikennöiville yksityisraiteen haltijoille sekä radan kunnossapitoa harjoittaville yrityksille. On varsin todennäköistä, että museoliikenteen harjoittajat hakevat pääsääntöisesti jatkossakin turvallisuustodistuksen Liikenne- ja viestintävirastolta, koska museoliikenteen harjoittaminen tapahtuu ensisijaisesti puhtaasti Suomessa ja rajatulla osaa rataverkkoa. Rautatieyritysten ja radan kunnossapitoa harjoittavien yritysten toiminta on kansainvälisempää ja nämä yritykset tekevät valintansa sen mukaan, keskittyykö toiminta jatkossa vain Suomeen vai harjoitetaanko toimintaa myös muissa ETA:n jäsenvaltioissa. Suomalaiset radan kunnossapitoa harjoittavat yritykset, etenkin VR Track Oy ja Destia Oy, ovat osallistuneet jo nykyisin aktiivisesti myös naapurimaiden radan kunnossapitohankkeisiin. Yksi yhtenäinen ja kaikissa ETA:n jäsenvaltioissa tunnustettu turvallisuustodistus helpottaa kunnossapitoyritysten osallistumista radan kunnossapitohankkeiden kilpailutukseen ja hankkeiden toteutukseen. Todennäköistä on, että Suomen rautatiemarkkinoiden asteittain avautuessa kilpailulle myös henkilöliikenteessä, uudet rautatieyritykset ovat sellaisia kansainvälisiä rautatieyrityksiä, jotka harjoittavat rautatieliikennettä muissa ETA:n jäsenvaltioissa. Tällaisten rautatieyritysten markkinoille pääsyä helpottaa se, että yrityksillä on EU-viraston myöntämä kaikissa jäsenvaltioissa liikenteen harjoittamiseen oikeuttava turvallisuustodistus. Kun turvallisuustodistus haetaan EU-virastolta, Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on kansallisena turvallisuusviranomaisena tarkistaa, että turvallisuustodistuksen hakija täyttää myös kansallisten oikeussääntöjen ja rataverkon erityispiirteiden mukaiset vaatimukset. EU-viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen on tehtävä ratkaisu turvallisuustodistuksen myöntämisestä neljän kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut kaikki turvallisuustodistuksen saamisen edellyttämät tiedot.

Kalustoyksiköiden käyttöönottolupa korvautuu jatkossa kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvalla. Kuten edellä jo on todettu, myös EU:n sisäisen kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupa haetaan EU-virastolta ja vain yhden jäsenvaltion sisäisessä liikenteessä ja mahdollisesti ETA:n ulkopuoliseen kolmanteen maahan suuntautuvassa liikenteessä käytettävien kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvat voidaan hakea vaihtoehtoisesti joko EU-virastolta tai kansalliselta turvallisuusviranomaiselta. Usean jäsenvaltion alueelle haettavien markkinoillesaattamislupien osalta EU-virasto delegoi kaluston aiotun käyttöalueen yhteensopivuuden tarkistuksen niiden jäsenvaltioiden kansallisille turvallisuusviranomaisille, joissa kalustoyksiköitä on tarkoitus käyttää.

Siihen, hakevatko toiminnanharjoittajat jatkossa turvallisuustodistusta sekä kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupaa ja niiden tyyppihyväksyntöjä Liikenne- ja viestintävirastosta vai EU-virastosta, vaikuttaa todennäköisesti paitsi liikennöintialueen laajuus myös viranomaisen lupaprosessin sujuvuus, viranomaiskontaktin tuttuus, toiminnanharjoittajan tyytyväisyys aikaisempaan palveluun, luvan hinta sekä se, mitä kansallisen turvallisuusviranomaisen ja EU-

viraston välisessä yhteistyösopimuksessa on sovittu käytännön työnjaosta. Kuten edellä on taloudellisia vaikutuksia koskevassa alaluvussa todettu, lähtökohtaisesti tällä hetkellä arvioidaan, että Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollinen työmäärä ei olennaisesti vähenisi nykyisestä. Lähtökohtaolettamuksena on, ottaen huomioon Suomen rautatiemarkkinoiden erillisyys EU:n muista rautatiemarkkinoista, että lupia jatkossakin haettaisiin pääsääntöisesti Liikenne- ja viestintävirastolta.

EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan sääntelyn kohde on erityisesti rataverkon haltijat ja niiden riippumattomuus rautatieyrityksistä. Hallituksen esitys ei lisää Väyläviraston viranomaistehtäviä rataverkon hallinnan osalta. Rautatiealan sääntelyelimen valvontatehtävät lisääntyvät jonkin verran. Tehtävien lisääntyminen on kuitenkin kytköksissä siihen, miten rautatiemarkkinat kehittyvät ja kuinka paljon Suomessa on jatkossa uusia rautatieyrityksiä rautatiemarkkinoilla. Rautatiemarkkinoiden avautuessa kilpailulle ja siirryttäessä enenevässä määrin monitoimijaympäristöön on arvioitava myös sääntelyelimen henkilöstömäärän riittävyyttä.

Rautatiekilpailun avautumisella on myös muita viranomaisvaikutuksia, kuten esimerkiksi toimivaltaisen viranomaisen käyttöoikeussopimusten kilpailuttamiseen liittyvät tehtävät. Myös rataverkon haltijan aikataulusuunnitteluun ja ratakapasiteetin yhteensovittamiseen ja kapasiteetin jakamiseen liittyvät tehtävät monitoimijaympäristössä edellyttävät enemmän työpanosta kuin näiden tehtävien hoitaminen monopoliympäristössä. Rautatiekilpailun avaamisen viranomaisvaikutuksia ja vaikutuksia toimintamalleihin tarkastellaan kokonaisuutena erillisessä liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa rautatiekilpailun täytäntöönpanoa koskevassa työryhmässä.

Hallituksen esityksen mukainen sääntelyelimen vertikaalisesti integroituneiden rakenteiden valvonta kohdistuu VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimiin yksityisraiteisiin ja palvelupaikkoihin. Tältä osin sääntelyelin harjoittaa jo nykyisin näiden toimintojen etukäteisvalvontaa esimerkiksi VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteistaan laatiman verkkoselostuksen kautta. Lisäksi sääntelyelin voi jo voimassa olevan rautatielain 71 b §:n 2 momentin nojalla ottaa käsiteltäväkseen, tutkia ja ratkaista toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatiemarkkinoilla toimivien muiden toimijoiden aloitteesta. Tällaiset asiat voivat koskea myös pääsyä VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimille yksityisraiteille ja niiden päässä oleville palvelupaikoille ja palveluihin. VR-Yhtymä Oy:tä lukuun ottamatta muut yksityisraiteen haltijat ovat pääsääntöisesti satamia, teollisuusyrityksiä ja kuntia, joten niillä ei ole minkäänlaista kytkentää rautatieyrityksiin, eikä siten rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukaisesta sääntelystä aiheudu muille yksityisraiteen haltijoille hallinnollista lisätyötä.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Lisäksi valmisteluun ovat osallistuneet Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimiva rautatiealan sääntelyelin.

Hallituksen esityksestä pyydettiin lausunnot oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, valtioneuvoston kansalian omistajaohjausyksiköltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, rautatiealan sääntelyelimeltä, Onnettomuustutkintakeskukselta (OTKES), Kilpailu- ja kuluttajavirastolta, VTT:ltä, Finas-akkreditointipalvelulta, Satamaliitolta, Kuntaliitolta, Suomen satamilta, Suomen kansainvälisen liikenteen merisatamilta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL/HRT), VR-Yhtymä Oy:ltä, Fenniarail Oy:ltä, Ratarahti Oy:ltä, Aurora Rail Oy:ltä, NR-Rail Oy:ltä, Destia Rail Oy:ltä, Eltel Networks Oy:ltä, Museorautatieyhdistys ry:ltä, Haapamäen museoveturiyhdistys ry:ltä, Höyryraide Oy:ltä, Höyryveturimatkat 1009:lta, Keitele-

Museo Oy:ltä, Komsor Oy:ltä, Outokumpu Stainless Oy:ltä, Metsä Fibre Oy:ltä, Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry:ltä, Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat ry:ltä, Porvoon Museorautatie ry:ltä, Rautaruukki Oyj:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitto ry:ltä, YTL ry:ltä, Metsäteollisuus ry:ltä, Stora Enso Oyj:ltä, UPM Kymmene Oyj:ltä, Veturimiesten liitto ry:ltä, rataverkon haltijoiden yhteistyöryhmältä sekä raideliikenteen neuvottelukunnalta (RAINE). Lisäksi hallituksen esitykseen pystyi toimittamaan lausuntoja www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta.

Kirjallisia lausuntoja saatiin yhteensä 28 kappaletta. Lausunnonantajat kommentoivat erityisesti hallituksen esityksen 16 lukuun sisältyviä säännöksiä rataverkon haltijan riippumattomuudesta suhteessa rautatieyrityksiin, rataverkon haltijan olennaisten toimintojen järjestämistä sekä siirtymisiä rataverkon haltijan tehtävistä rautatieyrityksen palvelukseen. Lausunnonantajien kommentit on pyritty ottamaan huomioon unionilainsäädännön sallimissa puitteissa. Myös muilta osin saadut lausunnot on pyritty soveltuvin osin ottamaan huomioon erityisesti perusteluja täydentämällä. Liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu lausuntoyhteenveto on saatavissa säädöshankkeen hankeikkunassa (LVM008:00/2018).

6 Riippuvuus muista esityksistä

Oikeusministeriössä on valmisteltu hallituksen esitys laiksi turvallisuustutkintalain muuttamisesta, jolla pannaan kansallisesti täytäntöön rautatieturvallisuusdirektiivin 20-21 artiklan mukaiset säännökset turvallisuustutkinnasta. Oikeusministeriössä valmisteltu hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle samalla aikataululla kuin tämä hallituksen esitys.

Hallitus on antanut 3 päivänä toukokuuta 2018 eduskunnalle esityksen (HE 61/2018) laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi. Kyseisellä hallituksen esityksellä Liikenteen turvallisuusviraston, Viestintäviraston sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettäisiin uuteen perustettavaan Liikenne- ja viestintävirastoon ja Liikenneviraston jäljellä olevat tehtävät ja toiminnot tulisivat Väyläviraston tehtäväksi. Tämän johdosta tässä hallituksen esityksessä virastojen nimistä on käytetty uusien, 1 päivästä tammikuuta 2019 voimaan tulevaksi ehdotettujen uusien virastojen mukaisia nimiä. Kuitenkin nykytilaa koskevissa kohdissa on käytetty virastoista niiden nykyisiä nimiä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Raideliikennelaki

1 §. *Lain tarkoitus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 1 §:ää, mutta voimassa olevan rautatielain 1 §:ään verrattuna lain tarkoitusta ja soveltamisalaa koskeva pykälä jaettaisiin useampaan erilliseen pykälään, kun lain tarkoitus, soveltamisala ja soveltamisalaa koskevat rajaukset jaettaisiin kukin omaan pykäläänsä.

Lain tarkoituksena olisi edistää raideliikennettä, ja sen turvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Raideliikenne kattaa rautatieliikenteen sekä lain soveltamisalaan kuuluvan kaupunkiraideliikenteen. Soveltamisalan rajauksia koskevan 3 §:n 5 momentissa säädetyllä tavalla lakia sovellettaisiin kuitenkin vain kaupunkiraideliikenteen eli metro- ja raitiorataverkon hallintaan. Yhteentoimivuutta pyrittäisiin edistämään vain rautatiejärjestelmässä, koska yleensä yhden kaupungin tai alueen julkisen liikenteen tarpeisiin tarkoitetun kaupunkiraideliikenteen ei tarvitse olla yhteentoimivaa toisella alueella toimivan kaupunkiraideliikenteen kanssa. Lain tavoitteena olisi lisäksi luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset raideliikennemarkkinoiden toiminnalle.

2 §. *Soveltamisala*. Pykälän 1 momentin mukaan lakia sovellettaisiin Suomen rautatiejärjestelmään ja kaupunkiliikenteen rataverkon hallintaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lakia ei sovellettaisi rautatiejärjestelmästä erillään oleviin rataverkkoihin. Tällaisia rataverkkoja olisivat esimerkiksi Jokioisten museorata, jolta ei liikennöidä muualle rataverkkoon. Momentin mukainen poikkeus ei kuitenkaan koskisi sellaisia yksityisraiteita, joilta liikennöidään valtion rataverkolle tai toiselle yksityisraiteelle ja sieltä edelleen muualle rataverkkoon tai joille liikennöidään.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaessa tulisi huomioida, että yhteentoimivuusdirektiivin ja turvallisuusdirektiivin nojalla Euroopan komission antamassa täytäntöönpanosääntelyssä rautatieyrityksille kohdistetut velvoitteet koskevat myös rautatieliikenteen harjoittajia. Näin ollen, ellei laissa ole toisin erikseen säädetty, kun komission antamissa asetuksissa ja päätöksissä säädetään velvoitteista rautatieyrityksille, nämä velvoitteet koskevat myös muita rautatieliikenteen harjoittajia eli rautatieyritysten lisäksi myös rautatieliikennettä harjoittavia radan kunnossapitoyrityksiä, museoliikenteen harjoittajia ja liikennöiviä rataverkon haltijoita tai muita yrityksiä, jotka harjoittavat rataverkolla rautatieliikennettä muuten kuin päätoimenaan.

3 §. *Soveltamisalan rajaukset*. Voimassa olevan rautatielain 1 § on sisältänyt myös poikkeukset lain soveltamisalasta, mutta nyt esitetään, että soveltamisalaa koskevat rajaukset säädettäisiin selvyyden ja poikkeusmahdollisuuksien laajuuden vuoksi omassa pykälässään.

Pykälän 1 momentin mukaan muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatamaraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy voisivat halutessaan noudattaa lain 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä lain 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan hakemisen sijasta. Merisatamaraiteiden haltijoilla tarkoitetaan tässä niitä merisatamien alueella toimivia yksityisraiteiden haltijoita, jotka hallinnoivat satamasta valtion rataverkolle johtavia yksityisraiteita. Tässä ei siis tarkoitettaisi kaikkia merisatamien alueella olevia liityntäraiteita, jotka johtavat satama-alueella liityntäraiteen

päässä oleviin palvelupaikkoihin ja tuotantolaitoksiin, joita käytetään vain raiteen päässä olevan palvelupaikan ylläpitäjän tai muun ammatinharjoittajan omaa liikennettä varten.

Voimassa olevan rautatielain nojalla kaikilta yksityisraiteen haltijoilta edellytetään turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja EU-lainsäädännön mukaisesti yksityisraiteen haltijoiden on haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta turvallisuuslupaa. Yksityisraiteen haltijat ovat kokeneet turvallisuusluvan hallinnollisesti raskaaksi ja siksi on päädytty siihen, että valtaosan yksityisraiteen haltijoista ei jatkossa tarvitsisi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta turvallisuuslupaa, vaan ilmoittaa yksityisraiteensa Liikenne- ja viestintävirastolle ja ylläpitää 5 luvussa säädetyn mukaista turvallisuuden hallintajärjestelmää 10 ja 11 §:ssä säädetyn turvallisuusjohtamisjärjestelmän sijasta. Merisatamaraiteiden haltijoilta ja VR-Yhtymä Oy:ltä yksityisraiteen haltijana edellytettäisiin jatkossakin 10 ja 11 §:ssä säädetyn mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja 4 luvussa säädetyn mukaista turvallisuuslupaa, koska nämä yksityisraiteet on katsottu Euroopan komission antamassa ja 4 momentissa mainitussa päätöksessä Suomessa strategisesti merkittäviksi yksityisraiteiksi. Tämän vuoksi merisatamaraiteet ja VR:n hallinnoimat yksityisraiteet kuuluisivat myös turvallisuusvaatimusten osalta unionilainsäädännön mukaisten vaatimusten piiriin. Kun yksityisraiteen haltija soveltaa ilmoitusmenettelyä, se voi infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston käyttöönoton osalta soveltaa lain 14 luvun kevennettyä käyttöönottomenettelyä lukujen 9, 11 ja 12 sijasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lain 16 lukua rataverkon haltijan riippumattomuudesta ja tehtävien järjestämisestä, 17 lukua rataverkon käytöstä ja ratakapasiteetista sekä 19 lukua rataverkon käytön hinnoittelusta ei tarvitsisi soveltaa niihin yksityisraiteisiin, jotka Euroopan komissio on 20 päivänä helmikuuta 2015 antamassa täytäntöönpanopäätöksessään (C(2015) 857 lopullinen) ja sen liitteessä katsonut voitavan jättää sääntelyn ulkopuolelle. Myöskään lain 132 §:n 1 momenttia vähimmäiskäyttöpalveluista ei tarvitsisi soveltaa yksityisraiteilla, jotka komission päätöksen nojalla voidaan jättää sääntelyn ulkopuolelle. Vähimmäiskäyttöpalveluilla tarkoitetaan rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 1 tarkoitettuja palveluita, joita olisivat muun muassa oikeus hakea ja saada ratakapasiteettia ja käyttää saadun kapasiteetin mukaisesti raiteita sekä saada tarvittavaa junaliikenteen ohjausta. Komissio on päätöksessään katsonut, että sivu- ja haararaiteet eivät sisälly rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I tarkoitettuun rautatieinfrastruktuuriin, jolloin niihin ei tarvitse soveltaa edellä mainittuja säännöksiä. Komissio on täytäntöönpanopäätöksessä myös linjannut, että rautatiemarkkinadirektiivin 2 artiklan 4 kohdan perusteella strategisesti vähämerkityksellisiksi rataverkoiksi voidaan myös katsoa Suomessa sellaiset yksityisraiteet, joita käytetään yksinomaan vain yksityisraiteen haltijan omaan tavaraliikenteeseen tai jotka palvelevat vain yhtä loppuasiakasta tai museoliikenteen harjoittamiseen käytettävät yksityisraiteet voidaan jättää kyseisten lukujen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio on kuitenkin linjannut, että strategisesti vähämerkityksellisiä yksityisraiteita Suomessa eivät voi olla ulkomaankaupan kuljetusmuotosiirtymän kannalta tärkeät merisatamaraiteet tai VR-Yhtymä Oy:n hallinnassa olevat yksityisraiteet, jotka on otettava sääntelyn piiriin. Vastaavalla tavalla kuitenkin kuten edellä 1 momentissa, merisatamaraiteiden haltijoilla tarkoitettaisiin myös tässä momentissa niitä merisatamien alueella toimivia yksityisraiteiden haltijoita, jotka hallinnoivat satamasta valtion rataverkolle johtavia yksityisraiteita. Tässä ei siis tarkoitettaisi niitä merisatamien alueella olevia liityntäraiteita, jotka johtavat satama-alueella liityntäraiteen päässä oleviin palvelupaikkoihin ja tuotantolaitoksiin ja joita käytetään vain raiteen päässä olevan palvelupaikan ylläpitäjän tai muun ammatinharjoittajan omaa liikennettä varten. Tällaiset merisatamien alueella olevat yksityisraiteet voitaisiin jättää siten myös kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevan sääntelyn ulkopuolelle ja nämä olisivat samanlaisessa asemassa kuin muutkin liityntäraiteet muualla rataverkolla. Näin ollen 2 momentin soveltamisala yksityisraiteiden osalta vastaisi 1 momentin soveltamisalaa.

Vaikka 2 momentissa tarkoitetut yksityisraiteet voidaankin jättää lukujen 16, 17 ja 19 sääntelyn ulkopuolelle, myös tällaisille strategisesti vähämerkitykselliseksi katsotuille yksityisraiteille on turvattava avoin ja syrjimätön pääsy samoin kuin näillä yksityisraiteilla tarjottaviin vähimmäiskäyttöpalveluihin. Vähimmäiskäyttöpalveluista perittävien maksujen tulisi olla kohtuullisia, millä tarkoitettaisiin sitä, että maksulla katetaan niiden tuottamisesta aiheutuvat kustannukset ja sen lisäksi voitaisiin periä kohtuullista tuottoa. Lain 20 luvussa tarkoitetulla rautatiealan sääntelyelimellä olisi oikeus saada tietoa yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palveluntarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lain soveltamisesta museoliikenteeseen. Museoliikenteen harjoittajalta edellytettäisiin jatkossakin lain 3 luvun mukaista turvallisuustodistusta. Museoliikenteen kalustoyksikön numeroinnista säädettäisiin lain 68 §:n 5 momentissa. Museoliikenteen kalustoyksikön käyttöönotosta säädettäisiin lain 79 §:ssä, sen saattamisesta vaatimuksenmukaiseksi ja vaatimuksenmukaisuuden peruuttamisesta 81-82 §:ssä ja ratakapasiteetin hakemisesta 123 §:ssä, jonka mukaan museoliikenteen ratakapasiteettia haettaisiin aina kiireellisenä. Lisäksi museoliikenteen harjoittajaa koskevat lain 2, 3, 19, 22, 23 ja 24 lukujen säännökset siltä osin kuin kyseisten lukujen säännökset kohdistuvat rautatieliikenteen harjoittajiin, joihin myös museoliikenteen harjoittaja luetaan mukaan. Muilta osin lakia ei sovellettaisi museoliikenteeseen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että lain 18 luvun säännöksiä ei sovellettaisi sellaisiin palvelupaikkoihin ja niissä tarjottaviin palveluihin, joita palvelupaikan ylläpitäjä käyttää yksinomaan omiin tavarankuljetuksiinsa tai jotka palvelevat vain yhtä loppuasiakasta. Loppuasiakkaalla tarkoitettaisiin esimerkiksi teollisuusyritystä, joka tarvitsee omiin raaka-ainekuljetuksiinsa sekä lopputuotteiden markkinoille saattamiseen rautatiekuljetuksia. Myös tukkukaupan yritys voitaisiin katsoa loppuasiakkaaksi, mutta loppuasiakas ei voisi olla logistiikka-alan yritys, joka tarjoaa liikennepalveluita tai jolla on käytössä terminaalitoimintoja tai muita rautatieliikenteen tarvitsemia palvelupaikkoja. Pykälän 4 momentin mukainen poikkeusmahdollisuus olisi rautatiemarkkinadirektiivin sallima.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että lain 21 luvun säännöksiä sovelletaan vain kaupunkiraideliikenteen edellyttämän metro- ja raitiorataverkon rakentamiseen, kunnossapitoon ja hallinnointiin. Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijana voi olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö, joka on vastuussa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta. Lisäksi kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskisivat lain 165 § onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamisesta, 166 § onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta, 167 § onnettomuutta ja vaaratilannetta koskevan tiedon käytöstä, 170 § turvallisuutta koskevista suosituksista, 171 § varautumisesta, 172 § tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen ilmoittamisesta, 173 § toimenpiteistä häiriötilanteissa, 174 §:n rangaistussäännökset, 177 § toimenpiteistä luopumisesta, 178 § huomautuksen ja varoituksen antamisesta, 179 § Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta tehostekeinoihin, 180 § toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumisesta, 183 § rautatiejärjestelmän vahinkojen korvaamisesta, 186 § paikantamisvelvollisuudesta raideliikenteessä sekä 187 ja 188 §:ää oikaisuvaatimuksesta ja muutoksenhausta. Myös 189 § viranomaisten tiedonsaantioikeudesta koskisi kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa. Tehostekeinojen käyttö 179 §:ssä säädetyllä tavalla koskisi vain Liikenne- ja viestintäviraston oikeutta asettaa kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalle uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka. Sääntelyelimellä ei olisi vastaavia tehostekeinoja suhteessa kaupunkiraideliikenteen harjoittajaan, koska kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallinta ei kuulu unionilainsäädännön perusteella sääntelyelimen rautatiemarkkinoita koskevan valvonnan piiriin.

4 §. *Määritelmät.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 2 §:ää, mutta määritelmiä on täsmennetty ja uusia määritelmiä on EU-lainsäädännön pohjalta otettu mukaan määritelmiin.

Valvoessaan jäsenvaltioiden kansallista täytäntöönpanoa, komissio on viime aikoina kiinnittänyt huomiota siihen, että unionilainsäädännön mukaiset määritelmät ovat osa kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä. Koska raideliikennelailla pannaan kansallisesti täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin lisäksi myös useita muita voimassa olevalla rautatielailla täytäntöön pantuja EU-säädöksiä, määritelmiä esitettäisiin raideliikennelakiin yhteensä 54 kappaletta. Siltä osin kuin määritelmiä on käytetty laissa vain rajoitetusti, määritelmiä on esitetty myös lain muihin säännöksiin ja niiden perusteluihin. Useita määriteltyjä termejä käytetään kuitenkin myös laajalti suoraan sovellettavissa komission jo antamissa ja myöhemmin annettavissa täytäntöönpanoasetuksissa, eikä näissä täytäntöönpanosäädöksissä enää määritellä kyseisiä termejä uudelleen, jos ne on annettu jossakin aikaisemmin annetussa EU-säädöksessä. Lakia soveltavien rautatiealan toiminnanharjoittajien kannalta olisi siten perusteltua, että raideliikennelain 4 §:ssä olisi määritelty raideliikennelainsäädännön soveltamisen kannalta kaikki keskeiset termit.

Pykälän 1 kohdan *aikataululla* tarkoitettaisiin tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisellä rataverkolla, rautatiereitillä tai sen osalla aikataulun voimassaoloaikana. Määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 2 kohdan *akkreditoinnilla* tarkoitettaisiin kansallisen akkreditointielimen antamaa todistusta siitä, että vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos täyttää tiettyä vaatimustenmukaisuuden arviointia koskevat, yhdenmukaistetuilla standardeilla vahvistetut vaatimukset, ja tarvittaessa muut vaatimukset, mukaan luettuna ne, jotka on vahvistettu asiaa koskevissa alakohtaisissa ohjelmissa. Akkreditointi on määritelty tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 765/2008 eli niin sanotussa akkreditointiasetuksessa.

Pykälän kohdassa 3 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, kuormaulottuma, raideleveys tai raideväli sekä ainoastaan paikalliseen, alueelliseen tai historiallisessa tarkoituksessa tapahtuvaan käyttöön tarkoitetut kalustoyksiköt, jotka ovat peräisin kolmannesta maasta tai joiden määränpäänä on kolmas maa. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 4 kohdan *hakijalla* tarkoitettaisiin lupaa tai oikeutta hakevaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka voi olla rautatieliikenteen harjoittaja, rataverkon haltija tai joku muu henkilö tai oikeushenkilö, kuten valmistaja, omistaja tai kalustoyksikön haltija. Hakija voisi siten olla paitsi laissa tarkoitettujen erilaisten lupien ja todistusten lisäksi ratakapasiteetin, palvelun tai palvelupaikan käyttöoikeuden hakija. Palvelun hakija on määritelty erikseen määritelmien kohdassa 20 ja ratakapasiteetin hakija kohdassa 26. Hakijalla tarkoitetaan lisäksi yhteentoimivuusdirektiivin 15 artiklaa sovellettaessa hankintayksikköä tai valmistajaa tai sen valtuutettuja edustajia ja yhteentoimivuusdirektiivin 19 artiklaa sovellettaessa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka pyytää viraston päätöstä ERTMS-ratalaitteita koskevia hankkeita varten suunniteltujen teknisten ratkaisujen hyväksymiseksi.

Pykälän 5 kohdan *hankintayksiköllä* tarkoitettaisiin julkista tai yksityistä toiminnanharjoittajaa, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun, rakentamisen taikka uudistamisen tai parantamisen. Hankintayksikkö voisi olla esimerkiksi rautatieliikenteen harjoittaja, rataverkon haltija tai kalustoyksikön haltija. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 6 kohdan *kalustoyksikkötyypillä* tarkoitettaisiin kalustoyksikön suunnittelua koskevia tyyppi- tai suunnittelutarkastustodistuksen kattamia perusominaisuuksia. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 7 kohdan *kalustoyksiköllä* tarkoitettaisiin raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu pyörillä raiteilla vetovoiman avulla tai ilman sitä. Kalustoyksikkö koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä taikka tällaisen osajärjestelmän osasta. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 8 kohdan *kalustoyksikön haltijalla* tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity kalustoyksikön haltijaksi kalustoyksikön kohdalle siinä kansallisessa kalustorekisterissä, johon kalusto on rekisteröity. Suomessa kyseinen rekisteri olisi liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukainen liikenneasioiden rekisteri. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 9 kohdan *kalustoyksikön käyttöalueella* tarkoitettaisiin verkkoa tai verkkoja ETA-valtiossa tai jäsenvaltioiden ryhmässä, jossa kalustoyksikköä on tarkoitus käyttää. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 10 kohdan *kansallisella akkreditointielimellä* tarkoitetaan akkreditointiasetuksen 2 artiklan 10 kohdassa määritellyn mukaisesti jäsenvaltion nimeämää ainoaa elintä, joka suorittaa akkreditointia käyttäen valtiolle kuuluvaa julkista valtaa. Määritelmä perustuu 2 kohdassa määriteltyyn akkreditointiasetukseen.

Pykälän 11 kohdan *kansallisilla oikeussäännöillä* tarkoitettaisiin rautateiden turvallisuutta tai yhteentoimivuuden teknisiä vaatimuksia koskevia kansallisesti vahvistettuja sitovia sääntöjä, jotka ovat muita kuin unionin tai kansainvälisissä säännöissä asetetuttuja vaatimuksia, ja joita sovelletaan kyseisessä jäsenvaltiossa rautatieliikenteen harjoittajiin, rataverkon haltijoihin tai kolmansiin osapuoliin. Kansallisina oikeussääntöinä ei kuitenkaan pidettäisi EU-lainsäädäntöä sellaisenaan täytäntöönpanevaa sääntelyä. Rautatieturvallisuutta ja rautatieliikenteen yhteentoimivuuden teknisiä vaatimuksia voisivat antaa myös muut viranomaiset kuin Liikenne- ja viestintävirasto. Näiden muiden viranomaisten olisi 9 ja 38 §:ssä säädetyllä tavalla ilmoitettava valmistelemansa kansalliset oikeussäännöt etukäteen Liikenne- ja viestintävirastolle, joka hoitaisi kansallisten oikeussääntöjen notifioinnin etukäteen komissiolle ja EU-virastolle. Komissiolle olisi ilmoitettava myös muut sellaiset yleiset ja horisontaaliset lait ja asetukset, kuten esimerkiksi liikenteen palveluista annetun lain sellaiset säännökset, jotka sisältävät rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuteen tai turvallisuuteen liittyviä unionilainsäädäntöön perustumattomia kansallisia oikeussääntöjä ja jotka voisivat vaikuttaa esimerkiksi rautatieliikenteen harjoittajan liikennöintiin tai liikkuvaan kalustoon kiinteästi asennettaviin laitteisiin.

Pykälän 12 kohdassa määriteltäisiin *kaupunkiraideliikenteen rataverkko*, jolla tarkoitetaan metro- ja raitiorataverkkoa.

Pykälän 13 kohdan *kohtuullisella tuotolla* tarkoitettaisiin oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla. Kohtuullisen tuoton määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin ja palvelupaikan ylläpitäjillä on oikeus periä tarjoamistaan palveluista kohtuullista tuottoa.

Pykälän 14 kohdan *käyttöönotolla* tarkoitettaisiin kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saatetaan toimintaan käyttöönottamista varten. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 15 kohdan *liikennöinnillä* tarkoitettaisiin junaliikennettä ja vaihtotyötä. Junaliikenteellä tarkoitetaan junayksiköiden liikkumista junaliikenteestä annettujen teknisten normien 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.

Pykälän 16 kohdan *markkinoille saattamisella* tarkoitettaisiin yhteentoimivuuden osatekijän, osajärjestelmän tai kalustoyksikön asettamista ensimmäistä kertaa saataville ETA-alueen markkinoilla toimintavalmiina suunnitellussa toimintakunnossaan. Suunnitellulla toimintakunnolla taas tarkoitettaisiin toimintaa ja ennakoitavissa olevia vajaatoimintatilanteita (kuluminen mukaan luettuna) teknisten ja huoltoa koskevien ohjeiden mukaisissa rajoituksissa ja käyttöoloissa. Kohdan määritelmä perustuisi yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 17 kohdan *museoliikenteellä* tarkoitettaisiin museokalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennöintiä, 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. Museokalusto on kansalliseen kalustorekisteriin museokalustona rekisteröityä historiallista kalustoa. Museokaluston olisi vastattava oman aikakautensa asua tai toiminnallista tilaa rakenteen, merkintöjen ja varustuksen osalta, lukuun ottamatta hätäpoistumisteitä ja turvavarusteita. EU-säädöksissä museoliikenteestä käytetään termiä historiallinen liikenne ja se voidaan rajata unionisäädösten soveltamisalan ulkopuolelle, jos liikenne tapahtuu muusta rataverkosta erillään olevalla rataverkolla. Suomessa museoliikennettä kuitenkin harjoitetaan myös valtion rataverkolla ja tästä syystä 3 §:n 3 momentissa ja sen perusteluissa on kuvattu, miltä osin museoliikenteeseen sovelletaan tämän lain säännöksiä. Museoliikenteen harjoittaja kuuluisi raideliikennelaissa tarkoitettuihin rautatieliikenteen harjoittajiin.

Pykälän 18 kohdan *olennaisilla vaatimuksilla* tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitäntöjen on täytettävä. Yhteentoimivuusdirektiivin liite III pantaisiin kansallisesti täytäntöön 35 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Olennaiset vaatimukset jakaantuvat yhteentoimivuusdirektiivin liitteen III mukaisella tavalla yleisiin vaatimuksiin (turvallisuus, luotettavuus ja käyttökunto, terveys, ympäristönsuojelu sekä esteettömyys ja saavutettavuus) sekä jokaista osajärjestelmää koskeviin erityisvaatimuksiin.

Pykälän 19 kohdan *onnettomuudella* tarkoitettaisiin ei-toivottua tai tahatonta äkillistä tapahtumaa tai erityistä tällaisten tapahtumien ketjua, jolla on haitallisia seurauksia. Onnettomuudet jaetaan rautatieturvallisuusdirektiivissä törmäyksiin, raiteilta suistumisiin, tasoristeysonnettomuuksiin, henkilöonnettomuuksiin, joissa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa sekä tulipaloihin ja muihin onnettomuuksiin. Määritelmä perustuisi rautatieturvallisuusdirektiiviin.

Pykälän 20 kohdan *osajärjestelmällä* tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II tarkoitettuja Euroopan unionin raideliikennejärjestelmän rakenteellisia tai toiminnallisia osia. Yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II tarkoitettuja rakenteellisin perustein jaoteltuja osia ovat infrastruktuuri, energia, ratalaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto, veturilaitteiden oh-

jaus, hallinta ja merkinanto sekä liikkuva kalusto. Toiminnallisin perustein jaoteltuja osajärjestelmiä ovat käyttötoiminta ja liikenteen hallinta, kunnossapito ja henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset. Yhteentoimivuusdirektiivin liite II pantaisiin kansallisesti täytäntöön lain 35 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 21 kohdan *palvelujen hakijalla* tarkoitettaisiin julkista tai yksityistä yhteisöä tai toiminnanharjoittajaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön. Palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta on annettu rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan nojalla komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/2177, jossa säädetään palvelujen tarjontaan ja hakemiseen liittyvistä yksityiskohdista. Asetus edellyttää, että jos jäsenvaltioissa palvelujen hakijalla tarkoitetaan myös muita kuin rautatieyrityksiä, tästä on säädettävä kansallisessa lainsäädännössä. Suomessa rautatieliikenteen palveluita voivat jo voimassa olevan rautatielain nojalla hakea myös muut kuin rautatieyritykset ja näin olisi jatkossakin. Pykälän 20 kohdan määritelmässä olisi kuitenkin syytä viitata asetukseen 2017/2177, jotta kyseisen suoraan sovellettavan EU-asetuksen mukaisia palveluita ja palvelupaikkojen käyttöoikeutta voisi Suomessa hakea myös muut kuin rautatieyritykset.

Pykälän 22 kohdan *palvelupaikalla* tarkoitettaisiin rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen. Liitteen II palvelupaikoista ja niillä tarjottavista palveluista on säädetty tarkemmin valtioneuvoston asetuksella 1489/2015, joka jäisi siirtymäsäännöksen nojalla voimaan, koska palvelupaikkoja ja palveluita koskevaa sääntelyä ei muuteta EU:n neljännellä rautatiepaketilla.

Pykälän 23 kohdan *palvelupaikan ylläpitäjällä* tarkoitettaisiin julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja. Palvelupaikan ylläpitäjän määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 24 kohdan *parantamisella* tarkoitettaisiin osajärjestelmän tai sen osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, jotka parantavat osajärjestelmän tai sen osan yleistä suoritustasoa. Osajärjestelmän tai sen osan parantaminen edellyttää EY-tarkastusvakuutuksen liitteenä olevien teknisten asiakirjojen muuttamista, jos tällaiset tekniset asiakirjat ovat olemassa. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 25 kohdan *pitkälle edenneellä hankkeella* tarkoitettaisiin hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että teknisten eritelmien muuttaminen voisi vaarantaa hankkeen suunnitellun toteutettavuuden. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 26 kohdan *ratakapasiteetilla* tarkoitettaisiin rautatieliikenteen harjoittajien mahdollisuutta laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitäville reiteille, joiden käyttöoikeutta on haettu tietyksi ajaksi rautatieinfrastruktuurin jollekin osuudelle ja mahdollisuutta käyttää rautatieinfrastruktuuria tämän mukaisesti. Rautatieinfrastruktuurin tai sen osan ratakapasiteetti on aikaan sidottu rautatiereitin välityskyky, joka riippuu rataverkon ominaisuuksista. Ratakapasiteettiin vaikuttavia ominaisuuksia ovat muun muassa raiteiden määrä ja turvalaitteiden sallima liikenteen välityskyky sekä radanpidon työt. Rataverkon haltija jakaa ratakapasiteetin hakijoil-

le näiden tekemien ratakapasiteettihakemusten perusteella. Määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 27 kohdan *ratakapasiteetin hakijalla* tarkoitettaisiin rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajaa, lastinantajaa tai muuta rahdin lähettäjää, huolitsijaa, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajaa sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia. Kuten voimassa olevan rautatielainkin nojalla, jatkossakin ratakapasiteettia voisivat hakea myös muut kuin varsinaiset rautatieliikenteen harjoittajat. Tämä mahdollistaa sen, että henkilöliikenteessä palvelun järjestämisvastuussa oleva toimivaltainen viranomainen ja tavaraliikenteessä esimerkiksi kuljetuspalvelua tarvitseva teollisuusyritys tai muu lastin lähettäjä tai vastaanottaja voivat hakea ratakapasiteettia ja sopia myöhemmin valitsemansa rautatieyrityksen kanssa ratakapasiteetin mukaisista liikennejärjestelyistä. Voimassa olevassa rautatielaissa lastinantaja tai lastaaja ovat kuitenkin sidottu EU:n rahtikäytäväasetukseen. Koska Suomessa ei ole rahtikäytäväasetuksen mukaisia rahtikäytäviä, lastinantajaa tai muuta rahdin lähettäjää ei ole syytä sitoa kyseiseen EU-asetukseen, jotta myös lastinantajat ja muut tavaran lähettäjät voisivat hakea ratakapasiteettia. Museoliikenteen harjoittajat hakevat ratakapasiteetin aina kiireellisenä. Radan kunnossapitoa harjoittavat yritykset eivät olisi ratakapasiteetin hakijoita silloin, kun ne liikennöivät suljetulla rataosalla. Ne voisivat liikennöidä rataverkolla ainoastaan liikenteenohjauksen luvalla. Määritelmä perustuisi rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 28 kohdan *rataverkolla* tarkoitettaisiin valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta. Yksityisraiteen haltija voisi olla yksityisoikeudellisen yhtiön tai muun yhteisön lisäksi esimerkiksi kunta tai valtion virasto tai muu valtion organisaatioon kuuluva yhteisö, jotka hallinnoisivat omia yksityisraiteitaan. Kunnat ovat muun muassa keskeisiä satamaraiteiden haltijoita. Rataverkkoon kuuluisivat raiteiden lisäksi sillat, tunnelit, vaihteet ja muut tekniset rakenteet, asemien perusrakenteet sekä turva- ja suojalaitteet ja muut kiinteät laitteet.

Pykälän 29 kohdan *rataverkon haltijalla* valtion rataverkon haltijaa tai yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta. Verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan antaa eri elimelle tai yritykselle. Koska laissa tarkoitettuja rataverkon haltijoita olisivat valtion rataverkon haltija ja yksityisraiteen haltija, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalan piiriin, myös lain 5 luvun soveltamisalan piiriin kuuluvat yksityisraiteen haltijat ovat lain soveltamisalan piiriin kuuluvia rataverkon haltijoita valtion rataverkon hallinnasta vastaavan Väyläviraston sekä 4 luvun mukaisen turvallisuuslupamenettelyn piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden lisäksi. Rataverkon haltija olisi vastuussa rautateiden infrastruktuurin tai sen osan rakentamisesta ja kunnossapidosta, mihin kuuluisi myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmän hallinnointi. Rataverkon haltija voisi antaa verkkoa tai sen osaa koskevia tehtäviä ulkopuolisen elimen hoidettavaksi, mutta vastuu myös näistä tehtävistä säilyy rataverkon haltijalla. Valtion rataverkon hallinnasta vastaava Väylävirasto ostaa liikenteenohjauspalvelut valtionyhtiö Finrail Oy:ltä.

Pykälän 30 kohdan *rautatieinfrastruktuurilla* tarkoitettaisiin rataverkkoa ja rataan kiinteästi kuuluvia osia siten kuin ne on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I. Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen I mukaan rautatieinfrastruktuuri kattaa maapohjan, raiteet ja ratapenkan niihin kuuluvine rakenteineen ja laitureineen, tekniset rakenteet, kuten sillat, rummut, ylikulkutiet, tunnelit, tasoristeykset turvalaiteineen (myös tieliikenteen osalta), ylärakenteet raiteineen, vaihteineen ja risteyksineen, matkustajia ja tavaroita varten rakennetut liittymät, turva-, opastin- ja televiestintälaitteet radalla, asemilla ja järjestelyratapihoilla mukaan lukien

opastimiin ja televiestintään tarvittava sähkövirran edellyttämät laitteet sekä laitteita ja asemia varten tarvittavat rakennukset, valaisulaitteet liikennettä ja turvallisuutta varten, junien kulkua varten tarvittavan sähkövoiman muunto- ja siirtolaitteet sekä infrastruktuurista vastaavan osaston käyttämät rakennukset, mukaan lukien maksujen keruuta varten tarvittavat rakenteet ja laitteet.

Pykälän 31 *rautatiejärjestelmällä* tarkoitettaisiin rataverkkoa raiteineen ja ratapihoineen, niillä käytettäviä kalustoyksiköitä ja muita rakenteellisia ja toiminnallisia osajärjestelmiä sekä koko järjestelmän hallinnointia ja käyttöä. Euroopan unionin rautatiejärjestelmällä taas tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä I tarkoitetuista rataverkon ja kalustoyksiköiden perusosista muodostuvaa kokonaisuutta. Rautatiejärjestelmään eivät kuitenkaan kuuluisi sellaiset radat ja raiteistot, jotka ovat toiminnallisesti erillään muusta rautatiejärjestelmästä eikä näillä raiteilla liikennöivät kalustoyksiköt.

Pykälän 32 kohdan *rautatieliikenteen harjoittajalla* tarkoitettaisiin rautatieyritystä, radan rakennus- ja kunnossapitoa harjoittavaa yritystä tämän liikennöidessä rataverkolla, museoliikenteen harjoittajaa, muuta kuin päätoimenaan liikennöivää yritystä tai yhteisöä ja liikennöivää rataverkon haltijaa. Rautatieliikenteen harjoittaja olisi siten käsitteenä laajempi kuin rautatieyritys. Rautatieliikenteen harjoittajista vain rautatieyritykseltä edellytetään toimilupaa, muilta rautatieliikenteen harjoittajilta vain turvallisuustodistusta. EU-sääntelyssä ei käytetä termiä rautatieliikenteen harjoittaja, vaan kaikista rautatieliikenteen harjoittajista käytetään termiä rautatieyritys. Näin ollen 2 §:n 3 momentissa säädetyllä tavalla, kun yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuusdirektiivin nojalla annetuissa ja suoraan sovellettavissa täytäntöönpanosäädöksissä puhutaan rautatieyrityksistä, kyseisten säädösten velvoitteet kohdistuvat pääsääntöisesti kaikkiin rautatieliikenteen harjoittajiin.

Pykälän 33 kohdan *rautatiereitillä* tarkoitettaisiin ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tiettynä ajanjaksona. Rautatiereitin määritelmä kytkeytyy erikoistuneen rautatiereitin sekä ylikuormittuneen rautatiereitin määritelmiin. Erikoistuneella rautatiereitillä tarkoitetaan tiettyä käyttötarkoitusta varten osoitettua tiettyä rataverkon osuutta tai sellaista rautatiereittiä, jolla etupäässä kulkee tietyn tyyppistä liikennettä, esimerkiksi puutavarakuljetuksia. Ylikuormittuneella rautatiereitillä tarkoitetaan rataverkon osuutta, johon kohdistuvaan ratakapasiteetin kysyntään ei voida tiettynä ajankohtana täysin vastata ratakapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisesta huolimatta. Ylikuormittuneen rautatiereitin ongelmia pyritään purkamaan rataverkon haltijan sille laatiman ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelman avulla tai ottamalla käyttöön korotettu ratamaksun perusmaksu. Rautatiereittiä, erikoistunutta ja ylikuormittunutta rautatiereittiä koskevat määritelmät perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 34 kohdan *rautatieyrityksellä* tarkoitettaisiin julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka jonkin ETA-valtion toimilupaviranomaisen myöntämän toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- ja/tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista. Rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä. 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 edellytettäisi toimilupaa. Muuten museoliikenteen harjoittajiin ja radan kunnossapitoon liittyvää liikennettä harjoittaviin yrityksiin kohdistuisivat lähtökohtaisesti samat velvoitteet kuin rautatieyrityksiin. Rautatieyrityksen määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 35 kohdan *sarjalla* tarkoitettaisiin tietyn suunnittelutyypin mukaisten, keskenään samanlaisten kalustoyksikköjen joukkoa. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 36 kohdan *siirtotyöllä* tarkoitettaisiin rataverkon haltijan toimesta tapahtuvaa kaluston kuormaukseen, kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä liikennöintiä varten tai liikennöinnin jälkeen. Siirtotöinä voisi täten tehdä lyhyitä matkoja kattavia kalustoyksiköiden siirtämisiä, jotka liittyvät esimerkiksi kalustoyksiköiden siirtämiseen kuormaus- tai purkupaikalle, tankattavaksi tai kunnossapitämiseksi. Siirtotyön ero vaihtotyöhön olisi se, että siirtotyötä tekisi 5 luvun ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluva yksityisraiteen haltija, kun taas vaihtotyötä tekee lain 18 §:ssä tarkoitetun turvallisuustodistuksen saanut rautatieliikenteen harjoittaja. Vaihtotyötä tehdään valtion rataverkolla ja yksityisraiteilla sekä näiden ratapihoilla.

Pykälän 37 kohdan *toiminta-alueella* tarkoitettaisiin verkkoa tai verkkoja yhdessä tai useammassa ETA-valtiossa, jossa rautatieliikenteen harjoittaja aikoo toimia. Yhden jäsenvaltion toiminta-alueella sijaitsevalle rataverkolle myönnettävää turvallisuustodistusta voisi hakea joko kansalliselta turvallisuusviranomaiselta tai EU-virastolta ja useamman jäsenvaltion toiminta-alueella sijaitsevalle rataverkolle myönnettävä turvallisuustodistus haetaan aina EU-virastolta. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiiveihin.

Pykälän 38 kohdan *toiminnan laajuudella* tarkoitettaisiin laajuutta, jonka määrittävät matkustajien ja rahdin määrä sekä rautatieliikenteen haltijan arvioitu koko rautatiealalla työskentelevien työntekijöiden määrällä mitattuna (eli mikroyritys, pienyritys, keskisuuri yritys tai suuryritys).

Pykälän 39 kohdan *toiminnan lajilla* tarkoitettaisiin liikenteen luokittelua henkilöliikenteeseen, suurnopeusliikenne mukaan luettuna tai ilman sitä, tavaraliikenteeseen, vaarallisten aineiden kuljetukset mukaan luettuina tai ilman niitä, sekä vaihtotyöpalveluihin. Henkilöliikenne voitaisiin myös yksityiskohtaisemmin luokitella esimerkiksi kaukohenkilöliikenteeseen, inter city-liikenteeseen, alueelliseen tai lähi-, kaupunki- ja esikaupunkiliikenteeseen.

Pykälän 40 kohdan *turvallisuusjohtamisjärjestelmällä* tarkoitettaisiin rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan organisaatiota, järjestelyjä ja menettelyjä, joilla varmistetaan niiden vastuulle kuuluvien toimintojen turvallinen järjestäminen ja hallinnointi. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuusdirektiiviin.

Pykälän 41 kohdan *uudistamisella* tarkoitettaisiin osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritustasoa. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 42 kohdan *vaaratilanteella* tarkoitettaisiin tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus tai vakava onnettomuus, mutta joka vaarantaa raideliikenteen turvallisuuden. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuusdirektiiviin.

Pykälän 43 kohdan *vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella* tarkoitettaisiin elintä, jonka on ilmoitettu olevan vastuussa tai joka on nimetty vastaamaan vaatimustenmukaisuuden arviointitoimista, kuten kalibroinnista, testauksesta, sertifioinnista ja tarkastuksista. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos luokitellaan ilmoitetuksi laitokseksi jäsenvaltion annettua tätä koskevan ilmoituksen. Vaatimustenmukaisuuden arvioinnilla tarkoitetaan menettelyä sen osoittamiseksi, ovatko tuotteelle, prosessille, palvelulle, osajärjestelmälle, henkilölle tai elimelle asetut erityiset vaatimukset täyttyneet.

Pykälän 44 kohdan *vakavalla onnettomuudella* tarkoitettaisiin junien törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalle kalustolle, infrastruktuurille tai

ympäristölle, sekä muuta seurauksiltaan samanlaista onnettomuutta, jolla on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallinnointiin. Huomattavalla vahingolla taas tarkoitettaisiin vahinkoa, jonka tutkintaelin voi välittömästi arvioida aiheuttavan yhteensä vähintään kahden miljoonan euron kustannukset. Määritelmät perustuvat rautatieturvallisuusdirektiiviin.

Pykälän 45 kohdan *valmistajalla* tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa tai antaa toisen suunniteltavaksi tai valmistettavaksi tuotteen ja markkinoi sitä omalla nimellään tai tavaramerkillään. Valmistettava tai suunniteltava tuote olisi yhteentoimivuuden osatekijä, osajärjestelmä tai kalustoyksikkö. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 46 kohdan *verkkoselostuksella* tarkoitettaisiin rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohtaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa. Määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 47 kohdan *yhdenmukaistetulla standardilla* tarkoitettaisiin eurooppalaisesta standardoinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012 eli standardointiasetuksen 2 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä eurooppalaista standardia, joka on tunnustetun eurooppalaisen standardointielimen toistuvaa tai jatkuvaa käyttöä varten vahvistama tekninen eritelmä. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 48 kohdan *yhteentoimivuudella* tarkoitetaan rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin vaadittavalla suoritustasolla. Soveltuvuus saavutettaisiin noudattamalla olennaisia vaatimuksia siten, että kaikki lakisääteiset, tekniset ja toiminnalliset edellytykset täyttyvät. Yhteentoimivuudella pyritään kehittämään ja turvaamaan Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää ja siten edistämään rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä ja houkuttelevuutta. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 49 kohdan *yhteentoimivuuden osatekijällä* tarkoitettaisiin sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun 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. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 50 kohdan *yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* tarkoitettaisiin kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan Euroopan unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus. Yhteentoimivuuden tekniset eritelmät valmistellaan EU-viraston alaisissa työryhmissä ja ne annetaan pääsääntöisesti komission asetuksina. Kutakin osajärjestelmää varten laadittaisiin vähintään yksi tekninen eritelmä, joka voisi kattaa useita osajärjestelmiä. Teknisellä eritelmällä taas tarkoitettaisiin asiakirjaa, jossa määrätään tekniset vaatimukset, jotka tuotteen, osajärjestelmän, prosessin tai palvelun on täytettävä. Määritelmät perustuvat yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 51 kohdan *yhteisillä turvallisuusmenetelmillä* tarkoitettaisiin rautatieturvallisuusdirektiivin mukaisia menetelmiä, joilla kuvaillaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan. Yhteiset

turvallisuusmenetelmät liittyvät unionin tasolla tarpeeseen päästä yhteiseen lähestymistapaan turvallisuuden, turvallisuustavoitteiden ja –vaatimusten arvioinnissa. Yhteisiin turvallisuusmenetelmiin kuuluu muun muassa riskien arviointimenetelmiä sekä Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmien käytön ja ylläpidon vaatimusten mukaisuuden arviointia. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on otettu asteittain käyttöön ja uusien menetelmien valmistelu jatkuu EU-viraston johdolla. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuusdirektiiviin.

Pykälän 52 kohdan *yhteisillä turvallisuustavoitteilla* tarkoitettaisiin rautatiejärjestelmän turvallisuuden vähimmäistasoja, jotka on saavutettava koko järjestelmässä ja mahdollisuuksien mukaan unionin rautatiejärjestelmän eri osissa, kuten tavanomaisessa rautatiejärjestelmässä, suurnopeusjunaliikenteen rautatiejärjestelmässä, pitkien rautatietunnelien osalta tai yksinomaan tavaraliikenteeseen tarkoitetuilla radoilla. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuusdirektiiviin.

Pykälän 53 kohdan *yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla* tarkoitettaisiin niitä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja yleisen kehittymisen seuraamiseksi kerättäviä tietoja, jotka luetellaan rautatieturvallisuusdirektiivin 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, vaarallisiin aineisiin liittyvät indikaattorit, riskitekijöihin liittyvät indikaattorit, itsemurhiin liittyvät indikaattorit, onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskemiseen liittyvät indikaattorit, infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit ja turvallisuuden hallinnointiin liittyvät indikaattorit. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on kerätä tietoja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien turvallisuuskertomusten perusteella. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuusdirektiiviin.

Pykälän 54 kohdan *yksityisraiteella* tarkoitettaisiin muuta kuin valtion omistamaa ja valtion rataverkon hallinnoimaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvaa raidetta. Yksityisraiteita ovat erityisesti satamaraiteet, teollisuuslaitosten omistamat raiteet sekä kuntien hallinnoimat yksityisraiteet.

2 luku. *Turvallisuus.* Luku sisältäisi säännökset rautatieturvallisuuden kehittämisestä sekä eri toiminnanharjoittajien vastuista siinä. Lukuun sisältyisivät säännökset siitä, milloin voidaan antaa rautatieturvallisuutta koskevia kansallisia oikeussääntöjä ja miten ne ilmoitetaan. Luku sisältäisi säännökset Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä kansallisena turvallisuusviranomaisena sekä rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta valvovana viranomaisena. Lisäksi luvussa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta laatia vuosikertomus, rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden velvollisuudesta ylläpitää ja kehittää turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä laatia vuosittain turvallisuuskertomus, joka niiden olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle.

5 §. *Rautatieturvallisuuden kehittäminen.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuusdirektiivin 4 artikla siltä osin, kuin artikla sisältää jäsenvaltioon ja sen viranomaisiin kohdistuvia velvoitteita rautatieturvallisuuden kehittämiseksi ja parantamiseksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto kansallisena turvallisuusviranomaisena vastaisi siitä, että rautatiejärjestelmän turvallisuustaso ylläpidetään ja että sitä parannetaan yhteistyössä muiden rautatiealan toiminnanharjoittajien kanssa Euroopan unionin lainsäädännön, kansainvälisten sääntöjen ja alan teknisen ja tieteellisen kehityksen mahdollistamalla tavalla ja järjestelmänäkökohdat huomioiden.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta varmistaa yhteistyössä muiden rautatiealan toiminnanharjoittajien kanssa, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ovat oman toimintansa osalta vastuussa Euroopan unionin rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä. Tällä tarkoitettaisiin sitä, että viraston tulisi varmistaa, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ovat kukin itselleen kuuluvalta järjestelmän osalta vastuussa unionin rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja että ne vastaavat suhteessa käyttäjiin, asiakkaisiin, asianomaisiin työntekijöihin ja muihin toimijoihin, kuten valmistajiin, huoltopalvelujen tarjoajiin, kalustoyksikön haltijoihin, palvelujentarjoajiin, hankintayksiköihin, liikenteenharjoittajiin, lähettäjiin, vastaanottajiin, kuormaajiin, purkajiin, täyttäjiin ja tyhjentäjiin, niille kuuluvasta järjestelmän osasta ja sen turvallisesta käytöstä, mukaan luettuina materiaalien toimitus ja palvelujen hankinta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden lainsäädännön mukaista siviilioikeudellista vastuuta.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi lisäksi 3 momentissa ehdotetun mukaisesti laadittava ja julkaistava vuosittain vuotuinen kansallinen turvallisuussuunnitelma. Kansallisessa turvallisuussuunnitelmassa tulisi vahvistaa ne toimenpiteet, joiden avulla yhteiset turvallisuustavoitteet on tarkoitus saavuttaa. Viraston tulisi myös tarpeen mukaan tukea EU-viraston työtä sen seuratessa rautateiden turvallisuuden kehitystä unionin tasolla. Liikenteen turvallisuusvirasto laatii parhaillaan ohjelmaa rautatieliikenteen turvallisuuden kehittämiseksi. Ohjelmassa käydään läpi muun muassa Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamisessa ja viraston antamat rautatieliikenteen turvallisuutta koskevat määräykset sekä arvioidaan, miten virasto käyttää rautatielain ja muun raideliikennelainsäädännön mukaisia määräyksenantovaltuuksiaan ja valvontamenetelmiään rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Tämä ohjelma toimisi jatkossa pohjana vuotuiselle kansalliselle turvallisuussuunnitelmalle ja sen tarkistamiselle.

6 §. *Rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja muiden toiminnanharjoittajien vastuu turvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa*. Pykälässä säädettäisiin muiden kuin viranomaisten vastuusta ja tehtävistä rautatieturvallisuuden kehittämiseen ja seurantaan liittyen. Pykälän velvoitteet kohdistuisivat rautatieliikenteen harjoittajiin (rautatieyrityksiin, radan kunnossapitoyrityksiin, museoliikenteen harjoittajiin ja liikennöiviin yksityisraiteen haltijoihin), rataverkon haltijoihin sekä myös muihin toiminnanharjoittajiin, joilla on vaikutusta rautatieturvallisuuteen. Näitä olisivat kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavat yksiköt sekä rautatieliikenteen harjoittajille tai rataverkon haltijoille alihankintana palveluita tarjoavat yhteisöt, kuten liikenteenohjaispalvelua tarjoavat yritykset ja yhteisöt. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden olisi otettava käyttöön ja ylläpidettävä 10 §:ssä tarkoitettua turvallisuusjohtamisjärjestelmää niin, että siinä otetaan huomioon lainsäädännössä tapahtuvat muutokset. Rautatieturvallisuusdirektiivissä lisäksi säädetään, että rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden on noudatettava kaikilta osin EU-lainsäädäntöä. Näin ollen rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden on luonnollisesti noudatettava myös kansallista lainsäädäntöä sekä annettuja kansallisia oikeussääntöjä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden olisi toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Niiden olisi otettava huomioon myös muiden osapuolien toimintaan liittyvät riskit ja varmistettava, että myös alihankkijat soveltavat riskienhallintatoimenpiteitä. Lisäksi tarvittaviin riskienhallintatoimenpiteisiin kuuluisi se, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ottaisivat turvallisuusjohtamisjärjestelmissään huomioon muiden toiminnanharjoittajien ja kolmansien osapuolten toimintaan liittyvät riskit. Niiden olisi myös tarvittaessa sopimusteitse velvoitettava muut toiminnanharjoittajat, joilla on mahdollisesti vaikutusta unionin rautatiejärjestelmän turvalliseen käyttöön, toteuttamaan riskienhallintatoimenpiteitä ja varmistettava sopimusteitse, että niiden alihankkijat toteuttavat riskienhallintatoimenpiteitä soveltamal-

la omavalvontamenettelyissä yhteisiä turvallisuusmenetelmiä. Rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden olisi pyynnöstä annettava alihankkijoiden kanssa tekemänsä sopimukset tiedoksi EU-virastolle tai kansalliselle turvallisuusviranomaiselle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kaluston kunnossapidosta vastaavien toiminnanharjoittajien sekä muiden rautatiejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavien toiminnanharjoittajien velvollisuudesta toteuttaa tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä. Toimenpiteet tulisi tarvittaessa toteuttaa yhteistyössä muiden toiminnanharjoittajien kanssa. Toiminnanharjoittajien olisi lisäksi varmistettava, että niiden toimittamat osajärjestelmät, lisävarusteet ja materiaalit ja niiden tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien vahvistettujen vaatimusten mukaisia, jotta kyseisiä tuotteita tai palveluja voitaisiin käyttää turvallisesti rautatiejärjestelmässä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että jos edellä 2 ja 3 momentissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat havaitsevat turvallisuusriskin tai saavat siitä tiedon, niiden olisi toteutettava tarvittava korjaava toimenpide turvallisuusriskin käsittelemiseksi sekä ilmoitettava siitä muille asiaan kuuluville osapuolille tarvittaviin toimiin ryhtymiseksi. Turvallisuusriskillä tarkoitettaisiin teknisen laitteiston vikoihin, valmistusvirheisiin tai toimintahäiriöihin liittyvää riskiä, joka voi ilmetä myös rakenteellisissa osajärjestelmissä. Kunkin toiminnanharjoittajan olisi toteutettava pykälässä esitetyt teot siltä osin, kuin ne kuuluvat sen omaan toimivaltaan. Tarvittaviin toimenpiteisiin luettaisiin tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtyminen riskin ehkäisemiseksi ja pienentämiseksi sekä kyseisistä riskeistä ilmoittaminen asiaan kuuluville osapuolille, jotta nämä voivat toteuttaa muut tarvittavat korjaavat toimet unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustason säilyttämiseksi jatkuvasti.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin asianosaisen toiminnanharjoittajan velvollisuudesta huolehtia siitä, että kalustoyksikön siirtyessä toisen vastuulle, kaikki kalustoyksikön turvallisen käytön kannalta merkittävä tieto siirrettäisiin kalustoyksikön siirron yhteydessä sitä tarvitseville tahoille. Kaluston turvallisen käytön kannalta olennaiset tiedot, kuten tiedot asianomaisen kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjoista jäljitettävyyttä varten, kuormaustoimenpiteiden jäljitettävyydestä ja rahtikirjoista, pitäisi erityisesti antaa kalustoyksikön uudelle haltijalle kalustoyksikön siirron yhteydessä.

7 §. *Huumaavat aineet ja toimintakyvyn heikkeneminen.* Aikaisemmin vastaavanlainen säännös oli ollut rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) eli niin sanotun kelpoisuuslain 25 §:ssä. Kelpoisuuslaki kuitenkin kumottiin liikennepalvelulain kakkosvaiheen antamisen yhteydessä. Pykälällä on yhteyksiä 175 §:ään, joka sisältäisi tämän pykälän rikkomista koskevan rangaistussäännöksen. Jokainen toiminnanharjoittaja määrittelee omassa 10 §:n mukaisessa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään ne henkilöt, joiden se katsoo työskentelevän rautatieturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä niin, että näissä tehtävissä työskentelevät eivät saisi hoitaa tehtäviään alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena taikka sairauden tai väsymyksen johdosta niin, että liikenneturvallisuus vaarantuisi. Aikaisemmin kelpoisuuslain 5 §:ssä rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviksi katsottiin liikkuvan kaluston kuljettamiseen, vaihtotyöhön, liikenteenohjaukseen sekä ratatyön turvallisuuteen liittyvät tehtävät. Kun kelpoisuussääntely uudistettiin liikennepalveluista annetun lain yhteydessä ja sääntely kohdistettiin vain EU-sääntelyn mukaisesti veturinkuljettajiin, samalla luovuttiin muiden rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien sääntelystä.

8 §. *Kansalliset rautatieturvallisuutta koskevat oikeussäännöt.* Pykälässä säädettäisiin kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjen antamisesta ja sillä pantaisiin täytäntöön osa rautatieturvallisuusdirektiivin 8 artiklasta. Kansallisina rautatieturvallisuutta koskevina oikeussääntöinä pidettäisiin sellaisia jäsenvaltioiden antamia ja rautatiejärjestelmää koskevia sitovia kansallisia säädöksiä ja määräyksiä, joita ei ole annettu EU-säädösten täytäntöön

panemiseksi. Ehdotetun lain 38 § sisältäisi vastaavanlaiset säännökset yhteentoimivuudesta annettavista teknisistä kansallisista oikeussäännöksistä.

Koska EU-sääntelyn lähtökohta on, että kansallisten oikeussääntöjen määrää tulisi vähentää, pykälän 1 momentissa säädettäisiin ehdoista, joita kansallisten oikeussääntöjen pitäisi täyttää. Annettavat kansalliset oikeussäännöt eivät saisi johtaa minkäänlaiseen syrjintään tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikenteen harjoittamisen rajoittamiseen. Kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin antaa voimassa olevista kansallisista turvallisuustavoitteista ja turvallisuusmenetelmistä, turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetuista vaatimuksista, turvallisuustodistuksen myöntämisestä, yhteistä rataverkkoa koskevista liikennöintisäännöstä siltä osin kuin yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät niitä kata, ylimääräisille sisäisille liikennöintisäännöille asetuista vaatimuksista, joita rataverkonhaltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien on otettava käyttöön, turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavien henkilöiden vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei ole säädetty yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta. Kansallisten oikeussääntöjen tarve kuitenkin tulisi kaiken aikaa rajatummaksi sitä mukaa, kun EU-tasolla annetaan enenevässä määrin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta ja turvallisuutta koskevaa EU-sääntelyä. Siten kansallisia oikeussääntöjä tulisi myös kumota sitä mukaa, kuin näistä on annettu EU-tasolla esimerkiksi sitovia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä tai yhteisiä turvallisuusmenetelmiä. Jos kansallisia oikeussääntöjä tulisi kuitenkin tarve antaa, luonnollisesti aina tehtäisiin arvio siitä, millä tasolla kansalliset oikeussäännöt tulisi antaa. Valtioneuvoston asetuksella tai viraston antamilla määräyksillä kansallisia rautatieturvallisuutta koskevia oikeussääntöjä voitaisiin antaa vain, jos lain tasolla on annettu kyseisestä aihealueesta riittävät ja tarkkaan rajatut valtuudet säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella tai antaa tarkempia määräyksiä viraston määräyksellä. Jos riittäviä valtuuksia näiden antamiseen ei ole, luonnollisesti kansallisten oikeussääntöjen antaminen pitää tapahtua lain tasolla ja eduskunnan hyväksynnällä. Kansallisten oikeussääntöjen antamista säätämisjärjestyksen näkökulmasta on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin luvussa 4.2.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin ne tapaukset, joissa kansallisia rautatieturvallisuutta koskevia oikeussääntöjä voitaisiin antaa. Kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin antaa vain tarkkaan rajattujen ehtojen täyttyessä. Kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin antaa vain, jos yhteinen turvallisuusmenetelmä ei kata olemassa olevien turvallisuusmenetelmien sääntöjä, yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät vielä sisällä asianomaista rataverkkoa koskevia sääntöjä, kansallinen sääntö on tarpeen antaa ennaltaehkäisevästi erityisesti onnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen tai aiemmin ilmoitettua kansallista sääntöä on muutettava. Lisäksi kansallinen oikeussääntö voitaisiin antaa, jos se koskee turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavaa henkilöstöä eikä veturinkuljettajadirektiivi tai yhteentoimivuuden tekniset eritelmät vielä sisällä asianomaisia sääntöjä.

9 §. *Kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjen ilmoittaminen.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön osa rautatieturvallisuusdirektiivin 8 artikla. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi kansallisten oikeussääntöjen ja niiden luonnosten ilmoittamisesta. Kansalliset oikeussäännöt ilmoitettaisiin etukäteen komissiolle ja EU-virastolle, jotta niillä olisi mahdollisuus tarkistaa, että oikeussäännöt eivät ole syrjiviä ja ne eivät muodostu esteeksi yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen ja rautatiemarkkinoiden toimivuudelle. Ennakkotarkastus pyrittäisiin hoitamaan samanaikaisesti kuin kansallinen säädös on lausuntokierroksella, jotta komission hyväksyntä on tiedossa ennen säädöksen antamista ja lopullista hyväksyntää.

Koska virasto antaa itse kuitenkin vain määräyksiä, joista osa voi täyttää kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjen kriteerit, tulee huolehtia siitä, että virasto saa tiedon myös muiden antamista kansallisista oikeussäännöistä, joita voivat määräysten lisäksi olla

myös lait ja asetukset. Tämä tarkoittaa esimerkiksi tilannetta, jossa horisontaalisissa kaikkia kulkumuotoja koskevissa puitelaeissa, kuten liikenteen palveluista annetussa laissa tai vaarallisten aineiden kuljetuksista annetuissa laissa (719/1994) annettaisiin eri kulkumuotoja koskevia kansallisia oikeussääntöjä. Myös nämä olisi jo luonnosvaiheessa ilmoitettava komissiolle ja EU-virastolle, jos asianomaiset säännökset kyseisissä lakiehdotuksissa olisivat kansallisia oikeussääntöjä. Tätä varten ehdotetaan, että jos kansallista rautatieturvallisuutta koskevaa oikeussääntöä valmistelee jokin muu viranomainen kuin Liikenne- ja viestintävirasto, tämän olisi toimitettava kyseisen kansallisen oikeussäännön luonnos vähintään kolme kuukautta ennen kyseisen säännön tarkoitettua voimaantuloa virastolle, joka toimittaisi luonnoksen komissiolle ja EU-virastolle. Lisäksi 1 momentissa esitetään turvallisuusdirektiivin 8 artiklan mukaisesti, että kansallinen oikeussääntö voitaisiin antaa vasta, kun komissio on hyväksynyt luonnoksen.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan poikkeusta kansallisten oikeussääntöjen ilmoitusvelvollisuuteen rautatieturvallisuusdirektiivin 8 artiklan mukaisesti. Poikkeuksen muodostavat 2 momentin mukaan puhtaasti paikalliset oikeussäännöt, joita ei tarvitsisi ilmoittaa. Paikalliset oikeussäännöt, joista ei ilmoiteta EU-virastolle ja komissiolle, tulisi kuitenkin mainita ratarekisterissä tai ilmoittaa verkkoselostuksessa. Rataverkon haltijan olisi huolehdittava siitä, että 38 §:ssä tarkoitettuun ratarekisteriin tallennetaan tiedot paikallisista oikeussäännöistä ja rajoituksista tai tiedot julkaistaisiin 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa.

Jos kansallista oikeussääntöä ei ole ilmoitettu EU-virastolle ja komissiolle, sääntöä ei tulisi soveltaa paikallisia sääntöjä lukuun ottamatta.

10 §. *Turvallisuusjohtamisjärjestelmä.* Pykälässä säädettäisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, joka on rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden keskeinen työväline rautatieturvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi. Pykälä vastaisi pääosiltaan voimassa olevan rautatielain 40 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla olisi oltava turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmässä voidaan saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet, rautatiejärjestelmässä vastataan yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä vahvistettuja turvallisuusvaatimuksia ja että rautatiejärjestelmässä sovelletaan yhteisiä turvallisuusmenetelmiä sekä kansallisia oikeussääntöjä.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan pääjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa. Turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettuja vaatimuksia arvioitaessa ja niihin vastattaessa otetaan huomioon harjoitettavan toiminnan laji, laajuus, toiminta-alue ja muut edellytykset.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä olisi pykälän 3 momentin mukaan dokumentoitava. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän kirjallisessa kuvauksessa olisi esitettävä toiminnanharjoittajan vastuunjako organisaatiossa. Tämä tarkoittaisi ensinnäkin sitä, miten johtamisella varmistetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän hallinta eri tasoilla. Toiseksi olisi kuvattava se, miten henkilöstö ja sen edustajat pääsevät vaikuttamaan toiminnan turvallisuuteen ja kolmanneksi, miten turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuva parantaminen varmistetaan.

Pykälän 4 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään olisi sisällytettävä organisaation turvallisuuspolitiikka, tavoitteet turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmat ja menettelyt tavoitteiden saavuttamiseksi. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä olisi varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta ja siinä olisi huomioitava muiden toiminnasta aiheutuvat riskit.

Pykälän 5 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi varmistettava, että turvallisuuden kehittämisessä käytetään inhimillisiä tekijöitä koskevia tietoja ja menetelmiä. Toiminnanharjoittajien olisi lisäksi edistettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmällään vastavuoroisen luottamuksen ja oppimisen kulttuuria, jossa henkilöstöä kannustetaan osallistumaan turvallisuuden kehittämiseen samalla kun luottamuksellisuus varmistetaan.

Pykälän 6 momentti sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle valtuuden antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Viraston määräyksillä annettaisiin tarkemmat teknisluonteiset vaatimukset rautatieturvallisuusdirektiivin 9 artiklan täytäntöön panemiseksi. Määräyksellä myös annettaisiin komission rautatieturvallisuusdirektiivin nojalla antamassa täytäntöönpanosäädöksessä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä mahdollisesti myöhemmin annettavat tarkentavat tekniset vaatimukset, jos kyseinen täytäntöönpanosäädös annetaan komission direktiivinä asetuksen sijasta.

11 §. *Hätätilamenettelyt turvallisuusjohtamisjärjestelmässä.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että toiminnanharjoittajien olisi yhteistyössä kehitettävä ja sovitettava yhteen hätätilamenettelyjä, joiden avulla varmistetaan pelastustoimen saaminen paikalle nopeasti hätätilanteessa. Rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan olisi yhdessä pelastustoimen kanssa kehitettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmiään hätätilamenettelyjen yhteensovittamiseksi. Rataverkon haltijan olisi lisäksi otettava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään huomioon rautatieliikenteen harjoittajien toiminnan vaikutukset rataverkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieliikenteen harjoittajat voivat toimia yhteentoimivuuden teknisten eritelmien sekä asianomaisten säännösten ja määräysten ja turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rautatieyrityksen velvollisuudesta sisällyttää turvallisuusjohtamisjärjestelmään ohjeet siitä, miten se vakavan onnettomuuden jälkeen avustaa onnettomuuden uhreja esimerkiksi antamalla tietoa Euroopan unionilainsäädännön mukaisista valitus- ja korvauksenhakumenettelyistä. Näistä on säädetty rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) 1371/2007, jäljempänä *rautatievastuuasetus*. Komissio on antanut syyskuussa 2017 ehdotuksen uudeksi rautatievastuuasetukseksi, joka voimaan tultuaan korvaisi voimassa olevan rautatievastuuasetuksen. Koska EU-lainsäädäntö on muuttumassa, pykälässä viitattaisiin yleisesti voimassa olevaan unionilainsäädäntöön.

12 §. *Turvallisuuskertomus.* Pykälässä säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan velvollisuudesta toimittaa vuosittaiset turvallisuuskertomuksensa Liikenne- ja viestintävirastolle. Turvallisuuskertomukset auttaisivat Liikenne- ja viestintävirastoa tämän valvontatehtävässä arvioimaan sitä, miten rautatiejärjestelmässä kokonaisuutena saavutetaan yhteiset turvallisuustavoitteet ja miten yksittäisten rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden toiminta tukee näiden tavoitteiden saavuttamista. Turvallisuuskertomusta koskevat tavoitteet on säädetty rautatieturvallisuusdirektiivin 9 artiklan 6 kohdassa, joka tällä pykälällä pantaisiin kansallisesti täytäntöön.

Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden tulisi vuosittain kerätä tiedot edellisen kalenterivuoden turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta ja laatia turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta turvallisuuskertomus. Kertomus tulisi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle 31 päivään toukokuuta mennessä.

Pykälän 2 momentti sisältäisi rautatieturvallisuusdirektiivin 9 artiklan 6 kohdan mukaisesti yksityiskohtaisemmat tiedot siitä, mitä rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden tulisi turvallisuuskertomukseen sisällyttää. Toiminnanharjoittajien tulisi sisällyttää 2 momen-

tin mukaan turvallisuuskertomukseen ensinnäkin tiedot siitä, miten organisaation turvallisuustavoitteet on saavutettu sekä tiedot turvallisuussuunnitelmien toteutumisesta. Toiseksi turvallisuuskertomukseen tulisi sisältyä selvitys kansallisten turvallisuusindikaattorien ja yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittymisestä siltä osin kuin sillä on merkitystä kertomuksen antavalle organisaatiolle. Kolmanneksi turvallisuuskertomuksessa tulisi esittää organisaation sisäisen turvallisuusauditoinnin tulokset. Neljänneksi turvallisuuskertomuksessa tulisi esittää rautatieliikenteessä ja rataverkon hallinnassa havaitut puutteet ja viat, jotka on hyvä saattaa tiedoksi Liikenne- ja viestintävirastolle tämän valvontatehtävän hoitamista varten. Lisäksi turvallisuuskertomuksessa olisi kuvattava sitä, miten organisaatio on omassa toiminnassaan soveltanut yhteisiä turvallisuusmenetelmiä.

Pykälän 3 momentti sisältäisi valtuuden, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkemmat määräykset turvallisuuskertomuksen sisällöstä. Määräykseen myös sisällytettäisiin ne teknisluonteiset muut vaatimukset, joita komissio on antanut ja edelleen mahdollisesti antaa rautatieturvallisuusdirektiivin nojalla turvallisuuskertomuksen sisältövaatimuksista. Rautatieturvallisuusdirektiivin nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimuksia koskevien yhteisten turvallisuusmenetelmien vahvistamisesta sekä komission asetusten (EU) N:o 1158/2010 ja (EU) N:o 1169/2010 kumoamisesta annetussa komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2018/762 on annettu yksityiskohtaisempia vaatimuksia turvallisuuskertomuksen sisältövaatimuksista. Nämä vaatimukset koskevat muun muassa rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan turvallisuuteen liittyvien muutosten raportointia, seuraavan vuoden turvallisuustavoitteiden asettamista sekä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden raportointia ja turvallisuustutkinnasta vastaavan viranomaisen antamien suositusten toteutusta. Vaikka kyseinen asetus onkin suoraan sovellettavaa unionilainsäädäntöä, rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat saattavat tarvita kyseisen asetuksen soveltamista varten tarkempia kansallisia määräyksiä siitä, miten kyseinen asetus otetaan huomioon turvallisuuskertomuksen laadinnassa.

13 §. *Kansallinen turvallisuusviranomainen.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuusdirektiivin 16 artikla ja siinä säädettäisiin kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä ja roolista. Viraston tulisi 1 momentin mukaan olla rautatieliikenteen harjoittajista, rataverkon haltijoista, ratakapasiteetin ja palveluiden hakijoista, millä tarkoitettaisiin muun muassa erilaisten lupien, todistusten ja kelpoisuuksien sekä rata- ja palvelukapasiteetin hakijoita, hankintayksiköistä ja palveluhankintasopimuksia tekevistä yksiköistä riippumaton, millä tarkoitettaisiin riippumattomuutta organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan.

Kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi myöntää rataverkkoa koskevat käyttöönottoluvat, jolla tarkoitettaisiin unionin rautatiejärjestelmän muodostavien rataan kuuluvien ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmien käyttöönottolupien myöntämistä. Virasto myöntäisi yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 8 kohdan mukaisesti tarvittaessa vain Suomen rataverkolle tarkoitettujen kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvat ja tekisi muut niitä koskevat ratkaisut. Näitä ratkaisuja olisivat kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupien uusimista, muuttamista ja peruuttamista sekä kalustoyksikön tyyppihyväksyntää koskevien asioiden käsittely yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 8 kohdan mukaisesti. Lisäksi viraston tehtävänä olisi tukea EU-virastoa kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupien myöntämisessä tai niitä koskevissa ratkaisuissa ja kalustoyksikön tyyppihyväksynnässä.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen tulisi myös valvoa yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuutta. Tämä tarkoittaisi sitä, että virasto valvoisi alueellaan, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat yhteentoimivuusdirektiivin 8 artiklassa säädettyjen olennaisten

vaatimusten mukaisia. Virasto myös valvoisi kalustoyksiköiden kalustoyksikkönumerointia. Tämä tarkoittaisi sitä, että virasto varmistaisi sen, että kalustoyksikkönumero on annettu lain 68 §:ssä säädetyllä tavalla.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen tulisi tukea EU-virastoa turvallisuustodistusten myöntämisessä tai niitä koskevissa todistusten uusimista, muuttamista tai peruuttamista koskevissa ratkaisuissa. Virasto myöntäisi vain Suomen rataverkolla harjoitettavaa liikennettä varten turvallisuustodistukset ja tarvittaessa uusisi, muuttaisi tai peruuttaisi ne. Lisäksi viraston tulisi kansallisena turvallisuusviranomaisena myöntää rataverkon haltijoille turvallisuusluvat ja tehdä niiden uusimista, muuttamista ja peruuttamista koskevat ratkaisut.

Lisäksi kansallisen turvallisuusviranomaisen tulisi valvoa ja edistää rautatieturvallisuutta ja sen mukaista sääntelykehystä ja siihen kuuluvaa kansallisten turvallisuussääntöjen sekä kansallisten teknisten sääntöjen järjestelmää sekä valvoa sääntöjen soveltamista. Kansallinen turvallisuusviranomainen valvoisi rautatieliikenteen harjoittajia ja rataverkon haltijoita. Kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan viraston tulisi lisäksi myöntää kuljettajien lupakirjat liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti ja tehdä niiden uusimista, muuttamista ja peruuttamista koskevat ratkaisut sekä myöntää kunnossapidosta vastaavien yksiköiden todistukset ja tehdä todistuksien uusimista, muuttamista ja peruuttamista koskevat ratkaisut.

Liikenne- ja viestintäviraston tulisi kansallisena turvallisuusviranomaisena seurata lisäksi komission asetuksilla annettavien turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja rautatieturvallisuuden kehittymistä. Turvallisuustavoitteiden saavuttamisen mittaamisessa tulisi käyttää apuna yhteisiä turvallisuusindikaattoreita.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto ei saisi siirtää tehtäviään rautatieliikenteen harjoittajalle, rataverkon haltijalle tai hankintayksikölle. Tällä estettäisiin kansalliselle turvallisuusviranomaiselle kuuluvien tehtävien siirtäminen muiden suoritettavaksi ja ratkaistavaksi ja varmistettaisiin se, että turvallisuusviranomaisen vastuu etenkin valvontaviranomaisena pysyy erillään ja riippumattomana niistä toiminnanharjoittajista, joita virasto valvoo. Säännös ei sen sijaan estäisi sitä, etteikö virasto voisi hyödyntää ulkopuolisten asiantuntijoiden apua esimerkiksi auditointi- ja arviointitehtävissään. Myös silloin kuin virasto käyttää ulkopuolista apua, lopulliset päätökset ja ratkaisut tehtäisiin aina virastossa ja virasto olisi niistä vastuussa.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tehdä yhteistyösopimus EU-viraston kanssa ja viraston olisi tehtävä EU-viraston ja muiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa yhteistyötä. Yhteistyösopimuksesta säädetään EU-virastoasetuksen 76 artiklassa, jonka mukaan EU-viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten on tehtävä yhteistyösopimus yhtenäisiin turvallisuustodistuksiin, kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupiin ja kalustoyksikkötyyppien markkinoillesaattamislupiin liittyen. Yhteistyösopimuksista neuvotellaan parhaillaan ja niissä sovitaan edellä mainittujen tahojen yhteistyöstä silloin kun EU-virasto toimii todistuksen tai luvan myöntäjänä ja kansallinen turvallisuusviranomainen osallistuu hakijan toimittaman aineiston arviointiin esimerkiksi kansallisten oikeussääntöjen osalta.

14 §. *Kansallisen turvallisuusviranomaisen päätöksenteko.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuusdirektiivin 18 artiklan 1 ja 4 kohdat. Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto suorittamaan tehtävänsä avoimesti, syrjimättömästi ja läpinäkyvästi. Viraston tulisi lisäksi päätöksiä tehdessään kuulla kaikkia asianomaisia osapuolia ja perustella päätöksensä. Virasto voisi tarvittaessa pyytää tehtäviinsä teknistä apua rautatieliikenteen harjoittajilta ja muilta toimijoilta.

Pykälän 2 momentissa virasto velvoitettaisiin kuulemaan rautatiejärjestelmän toiminnanharjoittajia tehtävissään, jotka liittyvät kansallisen sääntelykehyksen kehittämiseen. Rautatiejärjestelmän toimijoilla tarkoitettaisiin tässä rataverkon haltijoita, rautatieyrityksiä, muita rautatieliikenteen harjoittajia, valmistajia sekä kunnossapitopalvelujen tarjoajia, käyttäjiä ja henkilöstön edustajia.

Lisäksi virasto velvoitettaisiin 3 momentissa osallistumaan kansallisten turvallisuusviranomaisten yhteistyöhön, jotta ETA-valtioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten päätöksentekoperusteet olisivat mahdollisimman yhdenmukaisia.

15 §. *Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta.* Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävistä on säädetty voimassa olevan rautatielain 77 §:ssä. Ehdotetulla raideliikennelain 15 §:llä Liikenne- ja viestintäviraston valvontaroolia ja tehtäviä tarkistettaisiin voimassa olevaan säännökseen verrattuna niin, että viraston harjoittama valvonta vastaisi rautatieturvallisuusdirektiivin 17 artiklaa.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi pykälän 1 momentin mukaisesti rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta ja erityisesti sen valvonnasta, että rautatieyritykset, rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä mukaisesti ja että turvallisuusjohtamisjärjestelmät ovat 10 ja 11 §:ssä säädetyn mukaisia. Tätä varten kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi sovellettava rautatieturvallisuusdirektiivin 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetussa asiaankuuluvassa valvontaa koskevassa yhteisessä turvallisuusmenetelmässä vahvistettuja periaatteita. Rautatiealan toiminnanharjoittajia valvoessaan viraston tulisi tarkistaa erityisesti, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat soveltavat turvallisuusjohtamisjärjestelmää asianmukaisella tavalla. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että toiminnanharjoittajat harjoittavat omavalvontaa, arvioivat turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkuutta, turvallisuusjohtamisjärjestelmän yksittäisiä tekijöitä tai sen osia, mukaan lukien operatiivisia toimia, kunnossapitoa ja materiaalien hankintaa sekä alihankkijoiden käyttöä. Näitä valvontatoimia Liikenne- ja viestintävirasto voi soveltaa tarvittaessa myös kunnossapidosta vastaaviin yksiköihin. Virasto myös valvoisi lain 15 luvussa tarkoitettuja arviointilaitoksia, kalustoyksiköiden kunnossapitoa sekä rataan kuuluvia ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmiä ja viraston olisi varmistettava näiden vaatimustenmukaisuus. Lisäksi virasto valvoisi varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä erityisesti varmistaakseen, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toteuttavat tällaisissa tilanteissa turvallisuusjohtamisjärjestelmissään kuvaamiaan menettelyjä. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi hyödyntää valvonnassaan turvallisuustodistus- tai -lupahakemusta käsitellessään saamiaan tietoja esimerkiksi suunnitellaan valvontatoimien kohdentamista.

Pykälän 2 momentissa esitetään, että rautatieliikenteen harjoittajien tulisi ilmoittaa liikennöinnin aloittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle vähintään kaksi kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista, jotta virasto pystyisi suunnittelemaan valvontatoimenpiteensä. Ilmoitukseen tulisi sisällyttää erittely henkilöstöryhmistä ja kalustoyksikkölajeista ja jos niissä tai liikennöinnissä tapahtuisi merkittäviä muutoksia, myös muutoksesta tulisi ilmoittaa virastolle viipymättä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että viraston tulisi tehdä yhteistyötä veturinkuljettajien työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen noudattamista valvovien vastuuviranomaisten kanssa. Koska Suomessa työ-, ajo- ja lepoaikojen noudattamista valvoo Työsuojeluhallinto, sen ja Liikenne- ja viestintäviraston olisi tehtävä yhteistyötä, jotta virasto voisi täyttää rautatieturvallisuutta koskevan valvontatehtävänsä. Viraston olisi lisäksi tehtävä yhteistyötä muiden ETA-valtioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa valvontatoimien koor-

dinoimiseksi sekä rautatiejärjestelmää koskevien tietojen vaihtamiseksi. Turvallisuusviranomaisten välinen yhteistyö koskisi erityisesti havaittuja riskejä ja turvallisuustasoa. Kansallisen turvallisuusviranomaisen olisi lisäksi jaettava tietoja muiden asiaankuuluvien kansallisten turvallisuusviranomaisten ja EU-viraston kanssa, jos se toteaa, että rautatieyritys ei toteuta tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä. Turvallisuusviranomaisten yhteistyössä olisi myös varmistettava, että valvonta on riittävän kattavaa ja että tarkastusten ja auditointien päällekkäisyyttä vältetään. Kansalliset turvallisuusviranomaiset voisivat kehittää yhteisen valvontasuunnitelman varmistaakseen, että auditoinnit ja muut tarkastukset toteutetaan säännöllisesti ottaen huomioon liikennöinnin lajit ja laajuuden kussakin kyseessä olevassa jäsenvaltiossa.

16 §. *Viranomaisvalvonnan suorittaminen.* Pykälässä säädettäisiin siitä, miten Liikenne- ja viestintäviraston tulisi toteuttaa valvontatehtäväänsä ja minkälaisia oikeuksia virastolla tehtävässään olisi. Pykälässä säädettäisiin myös siitä, miten virasto voisi hyödyntää valvonnassaan asiantuntijoiden apua. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 78 §:n sisältöä. Pykälä sisältäisi 3 momentin mukaisen säännöksen siitä, että tehdessään pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaisia tarkastuksia, näihin tarkastuksiin sovellettaisiin hallintolain 39 §:ää. Vaikka Liikenne- ja viestintävirastolla olisi valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua harjoittavan yhtiön tai yhteisön ja muun rautatiejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin ja muihin tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin, virastolla ei olisi oikeutta tehdä tarkastuksia pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Pykälän mukaista tarkastusoikeutta on perustelu tarkemmin hallituksen esityksen perustelujen luvussa 4.4 Tehtävien ulkoistaminen ja julkiset hallintotehtävät.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuusdirektiivin 18 artiklan 2 kohta.

17 §. *Vuosikertomus.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuusdirektiivin 19 artikla. Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvoitteesta laatia vuosikertomus. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi julkaista vuosikertomus edeltävän vuoden toiminnastaan vuosittain viimeistään 30 päivänä syyskuuta ja lähettää vuosikertomus myös tuolloin EU-virastolle.

Vuosikertomukseen tulisi 1 momentin mukaan sisällyttää ensinnäkin kuvaus rautateiden turvallisuuden kehittymisestä, mukaan lukien tiivistelmä yhteisten turvallisuusindikaattoreiden toteutumisesta. Toiseksi vuosikertomuksessa tulisi kuvata merkittävät muutokset rautateiden turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä ja sääntelyssä. Kolmanneksi vuosikertomuksessa tulisi antaa tilannekatsaus myönnetyistä, muutetuista tai peruutetuista turvallisuustodistuksista ja –luvista. Neljänneksi vuosikertomuksessa tulisi kuvata rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden valvonnasta saatuja tuloksia ja kokemuksia, mukaan lukien vuoden aikana suoritettujen tarkastusten ja auditointien lukumäärä ja tulokset. Viidenneksi vuosikertomuksessa tulisi ilmoittaa poikkeukset, jotka on myönnetty kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmälle. Vuosikertomuksessa olisi myös kuvattava rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden kokemuksia yhteisten turvallisuusmenetelmien soveltamisesta. Vuosikertomus tarjoaisi siten virastolle välineen seurata sitä, miten yhteisten turvallisuustavoitteiden ja niiden toteutumista mittaavien turvallisuusindikaattoreiden valossa rautatiejärjestelmän turvallisuustilanne on kehittynyt sekä arvioida myös omaa toimintaansa kansallisena turvallisuusviranomaisena.

Pykälän 2 momentti sisältäisi valtuutuksen, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rautatieturvallisuusdirektiivin liitteessä I tarkoitetuista turvallisuusindikaattoreista ja niiden käyttämisestä niin vuosikertomuksen kuin 12 §:ssä tarkoitetun

turvallisuuskertomuksen laadinnassa. Määräystä tarvittaisiin rautatieturvallisuusdirektiivin liitteen I täytäntöön panemiseksi.

3 luku. *Turvallisuustodistus.* Luku sisältäisi säännökset rautatieliikenteen harjoittajalta edellytettävästä turvallisuustodistuksesta, sen hakemisesta, myöntämisestä, muuttamisesta ja peruuttamisesta. Luvun säännökset vastaisivat osin voimassa olevan rautatielain 2 luvun vastaavia säännöksiä, mutta niitä täydennettäisiin vastaamaan rautatieturvallisuusdirektiivin uusia vaatimuksia. Suurimmat muutokset liittyvät siihen, että jatkossa yhden jäsenvaltion sisällä harjoitettavaa rautatieliikennettä varten turvallisuustodistus voitaisiin hakea joko kansalliselta turvallisuusviranomaiselta tai EU-virastolta ja useamman jäsenvaltion alueella harjoitettavaa rautatieliikennettä varten turvallisuustodistus haettaisiin aina EU-virastolta.

18 §. *Turvallisuustodistus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 4 §:ää, mutta pykälää muutettaisiin kuitenkin sisällöllisesti niin, että se vastaisi rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan mukaista vaatimusta yhtenäisestä turvallisuustodistuksesta ja sen myöntämistä koskevia edellytyksiä. Voimassa olevan rautatielain mukaan turvallisuustodistus on jakautunut A- ja B-osaan. Hakijan, jolla on ollut jossain muussa ETA-valtiossa myönnetty voimassa oleva turvallisuustodistuksen A-osa, on pitänyt hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta turvallisuustodistuksen B-osaa, jos se on halunnut liikennöidä myös Suomessa. Jatkossa olisi yhtenäinen turvallisuustodistus, jota haettaisiin 19 §:ssä säädetyllä tavalla joko Liikenne- ja viestintävirastolta tai EU-virastolta. Täten rataverkolla saisi liikennöidä vain rautatieliikenteen harjoittaja, jolla on rautatieliikenteen harjoittamista varten joko kansallisen turvallisuusviranomaisen tai EU-viraston myöntämä turvallisuustodistus. Turvallisuustodistus osoittaisi sen, että rautatieliikenteen harjoittajalla on käytössä turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja että se pystyy toimimaan turvallisesti toiminta-alueellaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos rautatieyritys liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 87/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitsisi turvallisuustodistusta. Rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 9 kohdan nojalla jäsenvaltio voi myöntää tällaisen poikkeusmahdollisuuden edellyttäen, että asianmukainen turvallisuustaso varmistetaan joko rajat ylittävää liikennettä koskevalla jäsenvaltion ja kolmannen maan välisellä sopimuksella tai maiden rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten välisillä sopimusjärjestelyillä. Suomen ja Venäjän välillä tästä on sovittu edellä mainitussa valtiosopimuksessa. Rautatieturvallisuusdirektiivin 9 artiklan a-b kohdat on otettu huomioon Suomen ja Venäjän välisessä sopimuksessa suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä, joka myös edellyttää, että rautatieraja-asemien välillä sijaitsevan rataverkon teknisen varustelun on täytettävä turvallisuusvaatimukset ja rautatieraja-asemien välillä saa liikennöidä ainoastaan rautatieturvallisuudesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä liikkuvan kaluston yksiköllä vastaanottavan osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Rataverkon haltioiden on myös huolehdittava rautatieraja-asemien välisten raiteiden kunnossapidosta ja tarkastuksista. Näin sopimusjärjestelyillä on turvattu riittävä turvallisuustaso, vaikka turvallisuustodistusta ei edellytetäkään.

19 §. *Turvallisuustodistuksen hakeminen.* Pykälä vastaisi lähtökohtaisesti voimassa olevan rautatielain 5 §:ää, mutta pykälää päivitettäisiin kuitenkin sisällöllisesti vastaamaan rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan vaatimuksia. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi pykälän 1 momentin mukaan haettava yhtenäistä turvallisuustodistusta Liikenne- ja viestintävirastolta tai EU-virastolta ennen kuin se aloittaa rautatieliikenteen harjoittamisen Suomessa. Jos hakija aikoisi harjoittaa rautatieliikennettä vain Suomessa, se voi hakea turvallisuustodistusta Liiken-

ne- ja viestintävirastolta tai EU-virastolta. Jos hakija aikoo harjoittaa rautatieliikennettä kahden tai useamman ETA-valtion alueella, sen olisi haettava turvallisuustodistusta EU-virastolta.

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuustodistusta olisi haettava ja hakemusta tarvittaessa täydennettävä EU-virastoasetuksen 12 artiklassa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen, jäljempänä *keskitetty palvelupiste*, kautta.

Pykälän 3 momentin mukaan hakemuksessa olisi ilmoitettava hakemuksen kohteena olevan rautatieliikenteen laji, laajuus ja aiottu toiminta-alue. Hakemukseen olisi lisäksi liitettävä kopio hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä selvitys siitä, että hakija täyttää yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä ja yhteisissä turvallisuustavoitteissa sekä muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä säädetyt vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen turvalliseksi tarjoamiseksi rataverkolla. Muulla lainsäädännöllä tarkoitettaisiin kansallisia, EU-lainsäädäntöön tai kansainvälisiin sopimuksiin liittyviä vaatimuksia, esimerkiksi kelpoisuusvaatimuksia. Hakemukseen olisi myös liitettävä selvitys siitä, että hakija täyttää niiden jäsenvaltioiden kansallisissa oikeussäännöissä vahvistetut vaatimukset, joissa se aikoo toimia.

Pykälän 4 momentin mukaan hakijan olisi toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä toimitettava viipymättä asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot.

20 §. *Hakemuksen käsittely.* Pykälä sisältäisi säännökset siitä, miten Liikenne- ja viestintäviraston olisi käsiteltävä turvallisuustodistushakemusta ja tehtävä tarvittaessa yhteistyötä hakemusten käsittelyssä EU-viraston kanssa. Näistä on säädetty rautatieturvallisuusdirektiivin 10 ja 11 artiklassa sekä EU-virastoasetuksen 76 artiklassa.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi arvioitava, vastaako hakijan toiminta turvallisuusjohtamisjärjestelmää, yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, yhteisiä turvallisuusmenetelmiä, yhteisiä turvallisuustavoitteita ja kansallisia oikeussääntöjä koskevia vaatimuksia sekä muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä säädettyjä vaatimuksia. Jos turvallisuustodistusta olisi haettu Liikenne- ja viestintävirastolta, virasto tutkisi vaatimusten täyttymisen. Jos todistusta taas olisi haettu EU-virastolta, Liikenne- ja viestintävirasto tutkisi kansallisia oikeussääntöjä koskevien vaatimusten täyttymisen. Komissio on hyväksynyt rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 10 kohdan nojalla täytäntöönpanosäädöksen, jossa säädetään tarkemmin niistä asioista, jotka Liikenne- ja viestintäviraston on otettava huomioon, kun se arvioi turvallisuusjohtamisjärjestelmää, yhteisiä turvallisuusmenetelmiä ja –tavoitteita koskevien vaatimusten täyttymistä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimuksia koskevien yhteisten turvallisuusmenetelmien vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetusten (EU) N:o 1158/2010 ja (EU) N:o 1169/2010 kumoamisesta annettu asetus (EU) 2018/762 tuli voimaan 14 päivänä kesäkuuta 2018.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla ja EU-virastolla olisi hakemusta käsitellessään oikeus tehdä tarkastuksia ja auditointeja 16 §:ssä säädetyllä tavalla. Jos turvallisuustodistusta Suomen rataverkolle olisi haettu EU-virastolta, Liikenne- ja viestintäviraston olisi sovittava tarkastuksista ja auditoinneista EU-viraston kanssa.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava hakijalle kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta hakemusasiakirjojen riittävyydestä tai pyydettävä hakijaa täydentämään hakemustaan kohtuullisen määräajan kuluessa.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ennen turvallisuustodistuksen myöntämistä tarkastettava, että muilla rautatieliikenteen harjoittajilla kuin rautatieyrityksillä on 182 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely. Lisäksi viraston olisi tarkastettava, että hakijan kalustoyksiköt ovat käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia siltä osin kuin eritelmää on niihin sovellettava. Rautatieyrityksen vastuuvakuutus tarkistetaan liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 4 §:ssä tarkoitetun toimiluvan myöntämisen yhteydessä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin siitä, miten toimittaisiin tilanteessa, jossa turvallisuustodistusta on haettu EU-virastolta, mutta Liikenne- ja viestintävirasto katsoisi kansallisten sääntöjen arvioinnin pohjalta, että hakijalle ei tulisi myöntää turvallisuustodistusta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto on kansallisten oikeussääntöjen perusteella eri mieltä turvallisuustodistuksen myöntämisestä EU-viraston kanssa, virastojen olisi yhteistyössä hakijan kanssa saatava aikaan virastojen hyväksyttävissä oleva arvio. Jos virastot eivät kuukauden kuluessa siitä, kun EU-virasto on ilmoittanut erimielisyytensä Liikenne- ja viestintäviraston kielteiseen arvioon, saisi aikaan virastoille hyväksyttävissä olevaa arviota, EU-viraston olisi ratkaistava asia, ellei Liikenne- ja viestintävirasto olisi vienyt asiaa EU-virastoasetuksen 55 artiklan mukaiseen sovintomenettelyyn EU-viraston yhteydessä toimivaan valituslautakuntaan. EU-virastoasetuksen 55 artiklan mukaan EU-virasto voi nimetä valituslautakunnan joko pysyvästi tai aina jokaista erimielisyystapausta varten erikseen oman valituslautakunnan. Komission on tarkoitus antaa lista valituslautakuntaan nimettävistä sopivista jäsenistä, joista EU-viraston hallintoneuvosto nimeää valituslautakuntaan puheenjohtajan, muut jäsenet ja heidän varajäsenensä. Myös asianosainen rautatieyritys on kutsuttava mukaan, kun valituslautakunta käsittelee kyseistä rautatieliikenteen harjoittajaa koskevaa asiaa. Komissio on antanut asetuksen (EU) 2018/867, jossa säädetään tarkemmin valituslautakunnan työjärjestyksestä, mukaan lukien äänestyssäännöistä, muutoksenhakumenettelyistä ja jäsenten kulujen korvaamista. Siitä, miten valituslautakunta ratkaisee asian, säädetään rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 7 kohdassa.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin siitä, miten toimittaisiin tilanteessa, jossa EU-virasto olisi eri mieltä Liikenne- ja viestintäviraston tekemästä arviosta, jonka mukaan turvallisuustodistus tulisi myöntää. Tällöin virastojen tulisi tarvittaessa yhteistyössä hakijan kanssa saada aikaan virastojen hyväksyttävissä oleva arvio. Jos virastojen hyväksyttävissä olevaa arviota ei kuitenkaan saataisi aikaan kuukauden kuluessa siitä, kun EU-virasto on ilmoittanut erimielisyytensä Liikenne- ja viestintäviraston myönteiseen arvioon, EU-virasto ratkaisisi asian.

21 §. *Turvallisuustodistuksen myöntäminen.* Pykälä vastaisi lähtökohtaisesti voimassa olevan rautatielain 7 §:ää, mutta pykälää päivitettäisiin voimassa olevan rautatielain säännökseen verrattuna rautatiemarkkinadirektiivin 10 ja 11 artiklojen mukaisesti. Pykälä keskittyisi kuvaamaan niitä tapauksia, joissa turvallisuustodistusta haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. EU-viraston toimintatapaa turvallisuustodistusta myönnettäessä kuvataan EU-virastoasetuksessa.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi tehtävä päätös turvallisuustodistuksen myöntämisestä tai myöntämättä jättämisestä neljän kuukauden kuluessa siitä, kun sille on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot ja perusteltava päätöksensä. Jos rautatieliikenteen harjoittaja täyttää turvallisuustodistuksen myöntämiselle asetetut vaatimukset, Liikenne- ja viestintäviraston olisi myönnettävä hakijalle turvallisuustodistus enintään viideksi vuodeksi. Liikenne- ja viestintävirasto kantaisi vastuun myöntämistään turvallisuustodistuksista.

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuustodistuksessa olisi täsmennettävä todistuksen kohteena oleva olevan rautatieliikenteen laji, laajuus ja toiminta-alue sekä tarvittaessa rautatielii-

kenteen harjoittajan omistamat ja sen turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyvät yksityisraiteet. Liikenne- ja viestintävirasto voisi sisällyttää turvallisuustodistukseen rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus hakijan harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen. Ehdot eivät saisi lähtökohtaisesti koskea todistuksen myöntämisen edellytyksiä, joiden olisi täytyttävä kaikilta osin turvallisuustodistusta myönnettäessä, mutta uuden rautatieliikenteen harjoittajan hakeutuessa markkinoille virasto voisi harkintansa mukaan sisällyttää todistukseen myös edellytyksiä koskevan ehdon, jos markkinoille tulo sitä edellyttäisi. Ehdot voisivat koskea esimerkiksi sitä, kuinka laajamuotoista ja millä rataverkolla liikennettä voidaan harjoittaa.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi uusia rautatieliikenteen harjoittajan hakemuksesta turvallisuustodistuksen. Turvallisuustodistusta uusiessaan virasto hyödyntäisi valvonnan yhteydessä saamiaan tietoja.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava viipymättä myöntämästään turvallisuustodistuksesta sekä sen uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta EU-virastolle. Ilmoitukseen olisi liitettävä tiedot rautatieliikenteen harjoittajan nimestä, osoitteesta, todistuksen antopäivästä, toiminnan lajista, laajuudesta ja toiminta-alueesta, todistuksen voimassaoloajasta sekä peruuttavan päätöksen perusteluista.

22 §. *Turvallisuustodistuksen muuttaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 8 §:ää, mutta sitä muutettaisiin rautatieturvallisuusdirektiivin edellyttämällä tavalla niin, että pykälä sisältäisi säännökset myös siitä, miten EU-viraston myöntämää turvallisuustodistusta muutettaisiin.

Jos rautatieliikenteen harjoittajan harjoittaman toiminnan laji tai laajuus muuttuu oleellisesti, sen olisi pykälän 1 momentin mukaan haettava Liikenne- ja viestintävirastolta tai EU-virastolta 19 §:n 1 momentin mukaisesti turvallisuustodistuksen muuttamista siltä osin kuin muutos vaikuttaa turvallisuustodistuksen edellytyksiin. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi lisäksi ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle ja EU-virastolle turvallisuustodistuksen edellytyksiin vaikuttavista muista merkittävistä muutoksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi tarvittaessa rautatieliikenteen harjoittajan hakemuksesta muuttaa myöntämäänsä turvallisuustodistusta, jos turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutetaan olennaisesti. Turvallisuusdirektiivin 10 artiklan 15 kohdan mukaisesti virasto voi vaatia turvallisuustodistuksen tarkistamista.

Pykälän 3 momentissa käsitellään sitä, miten rautatieliikenteen harjoittajan tulisi toimia, jos se haluaisi laajentaa toiminta-aluettaan. Jos turvallisuustodistuksen haltija haluaisi laajentaa toiminta-aluettaan Suomessa ja sillä olisi Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä markkinoillesaattamislupa, sen olisi haettava turvallisuustodistuksen laajentamista Liikenne- ja viestintävirastolta keskitetyn palvelupisteen kautta, jonka olisi käsiteltävä asia 20 ja 21 §:ssä säädetyllä tavalla. Jos turvallisuustodistuksen haltija sen sijaan haluaisi laajentaa toimintaansa toiseen ETA-valtioon, sen tulisi hakea turvallisuustodistuksen laajentamista EU-virastolta. Tämä koskee sekä niitä tilanteita, että vain Suomessa aiemmin toiminut yritys haluaa laajentaa toimintaansa muuhun ETA-valtioon, että niitä tilanteita, joissa muualla toiminut rautatieyritys haluaa laajentaa toimintaansa Suomeen. Lupaa haetaan EU-rautatievirastolta aina myös niissä tilanteissa, joissa alkuperäinen lupa on haettu sieltä.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarvittaessa ilmoitettava turvallisuustodistuksen edellytyksiin vaikuttavista 1 momentissa tarkoitetuista merkittävistä

muutoksista asianomaiselle toisen jäsenvaltion kansalliselle turvallisuusviranomaiselle ja EU-virastolle.

23 §. *Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän turvallisuustodistuksen peruuttaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 9 §:ää. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa turvallisuustodistuksen määräajaksi tai pysyvästi, jos se havaitsee tai saa tietoonsa, että rautatieliikenteen harjoittajan toiminnasta voi aiheutua riskejä turvalliselle toiminnalle rautatiejärjestelmässä. Määräaikaisella peruuttamisella annettaisiin turvallisuustodistuksen haltijalle mahdollisuus korjata toimintaansa niin, että turvallisuustodistuksen peruuttaminen voitaisiin kumota. Turvallisuustodistuksen pysyvä peruuttaminen liittyisi rautatieliikenteen harjoittajan toiminnasta aiheutuvaan vakavaan turvallisuusriskiin tai siihen, että turvallisuustodistuksen haltija ei ole ryhtynyt Liikenne- ja viestintäviraston edellyttämiin korjaaviin toimenpiteisiin. Virasto voisi myös peruuttaa turvallisuustodistuksen todistuksenhaltijan itsensä pyynnöstä.

24 §. *EU-viraston myöntämän turvallisuustodistuksen peruuttaminen ja väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet.* Pykälä olisi uusi ja se sisältäisi säännökset siitä, miten Liikenne- ja viestintäviraston olisi toimittava yhteistyössä EU-viraston kanssa, kun EU-viraston myöntämä turvallisuustodistus peruttaisiin tai peruuttamisen edellytyksiä tutkittaisiin. Lisäksi pykälässä säädettäisiin viraston oikeudesta asettaa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä. Pykälä sisältäisi rautatieturvallisuusdirektiivin 17 artiklan mukaiset täytäntöönpanosäännökset.

Jos EU-viraston myöntämän turvallisuustodistuksen haltija ei enää täyttäisi turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston olisi pykälän 1 momentin mukaan pyydettävä EU-virastoa rajoittamaan todistusta tai peruuttamaan se. Jos EU-virasto päättäisi rajoittaa yhtenäistä turvallisuustodistusta tai peruuttaa sen, sen olisi perusteltava päätöksensä ja ilmoitettava asiasta välittömästi kaikille ETA-valtioiden kansallisille turvallisuusviranomaisille.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto havaitsee rautatiejärjestelmää valvoessaan vakavan turvallisuusriskin, Liikenne- ja viestintävirasto voisi soveltaa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä toiminnan rajoittamiseksi tai keskeyttämiseksi. Jos turvallisuusriski liittyy EU-virastolta turvallisuustodistuksen saaneen rautatieliikenteen harjoittajan toimintaan, Liikenne- ja viestintäviraston olisi välittömästi ilmoitettava asiasta EU-virastolle. Liikenne- ja viestintäviraston olisi tehtävä yhteistyötä EU-viraston kanssa ratkaisun löytämiseksi ja peruutettava tai mukautettava väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä EU-viraston pyytäessä. Myös rautatieliikenteen harjoittajan olisi pyynnöstä osallistuttava Liikenne- ja viestintäviraston ja EU-viraston väliseen yhteistyöhön väliaikaisten turvallisuustoimenpiteiden käynnistämiseksi. Jos Liikenne- ja viestintävirasto ja EU-virasto eivät pystyisi sopimaan väliaikaisista turvallisuustoimenpiteistä, kansallisen turvallisuusviranomaisen asettamat väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet pysyisivät voimassa.

Jos EU-virasto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat tarvittavista toimenpiteistä eri mieltä, pykälän 3 momentin mukaan erimielisyystilanteessa sovellettaisiin rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua sovintomenettelyä. Jos sovintomenettelyssä päädyttäisiin siihen, että turvallisuustodistusta ei rajoiteta eikä peruuteta, Liikenne- ja viestintäviraston asettamat väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet olisi keskeytettävä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen väliaikaisista turvallisuustoimenpiteistä voitaisiin hakea muutosta 188 §:n mukaisesti. Tällaisessa tapauksessa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä voitaisiin soveltaa tuomioistuinkäsittelyn loppuun, sanotun kuitenkaan rajoittamatta turvallisuusdirektiivin 17 artiklan 5 kohdan soveltamista.

Jos viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen välillä olisi erimielisyyttä, sovellettaisiin rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua sovintomenettelyä. Jos kyseisen sovintomenettelyn tuloksena olisi, että yhtenäistä turvallisuustodistusta ei rajoitettaisi eikä peruutettaisi, rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 6 kohdassa tarkoitetut väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet keskeytettäisiin.

Jos väliaikaista toimenpidettä sovellettaisiin pidempään kuin kolme kuukautta, Liikenne- ja viestintäviraston olisi pykälän 5 momentissa säädetyllä tavalla pyydettävä EU-virastoa rajoittamaan yhtenäistä turvallisuustodistusta tai peruuttamaan se. Tällöin sovellettaisiin rautatieturvallisuusdirektiivin 17 artiklan 5 kohdassa säädettyä menettelyä.

4 luku. *Turvallisuuslupa*. Luvussa säädettäisiin rataverkon haltijalta edellytettävästä turvallisuusluvasta, sen hakemisesta, myöntämisestä, muuttamisesta ja peruuttamisesta. Nämä säännökset perustuvat rautatieturvallisuusdirektiiviin, mutta kyseisiä säännöksiä ei muutettu sisällöllisesti EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneellä rautatieturvallisuusdirektiivillä ja siten kyseiset säännökset pysyisivät saman sisältöisenä kuin ne ovat voimassa olevassa rautatielaissa. Voimassa olevassa rautatielaissa turvallisuuslupaa koskevat säännökset ovat rataverkon hallinnointia koskevassa 3 luvussa ja nyt luvun otsikoksi tulisi turvallisuuslupa vastaavalla tavalla kuin edeltävä luku on otsikoitu turvallisuustodistusta koskevaksi luvuksi.

25 §. *Turvallisuuslupa ja sen hakeminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 16 §:ää, eikä pykälä muuttuisi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain säännöksiin verrattuna. Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijalla on oltava rataverkon suunnittelua, kunnossapitoa sekä käyttöä varten turvallisuuslupa, jota rataverkon haltijan on haettava Liikenne- ja viestintävirastolta.

26 §. *Turvallisuusluvan myöntäminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 17 §:ää, eikä pykälä muuttuisi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain säännöksiin verrattuna. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuuslupa, jos hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille 10 ja 11 §:ssä säädetyt vaatimukset ja hakija osoittaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillä voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, mukaan luettuna myös liikenteenhallinta- ja merkinantojärjestelmän kunnossapidon ja käytön. Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi turvallisuusluvan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

27 §. *Turvallisuusluvan muuttaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 18 §:ää. Pykälään lisättäisiin voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna uusi 2 momentti, jonka mukaan turvallisuuslupa olisi tarkastettava kokonaan tai osittain aina, kun infrastruktuuri-, merkinanto- tai energiaosajärjestelmä tai niiden käytön ja kunnossapidon periaatteita muutetaan olennaisesti. Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijan olisi ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle turvallisuuslupaan vaikuttavista merkittävistä muutoksista. Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi niiden pohjalta turvallisuuslupaan mahdollisesti tehtävistä muutoksista.

28 §. *Turvallisuusluvan peruuttaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 19 §:ää. Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta peruuttaa rataverkon haltijan turvallisuuslupa kokonaan tai määräajaksi, jos tämä ei täytä turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiä eikä rataverkon haltija ole vähintään kahden kuukauden kuluessa Liikenne- ja viestintäviraston asettamasta määräajasta ryhtynyt toimenpiteisiin. Virasto voisi peruuttaa turvallisuusluvan välittömästi, jos kysymyksessä on erityisen vakava puutteellisuus, josta voi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Vastaavalla tavalla kuin 23 §:ssä turvallisuustodistuksen osalta Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa myös rataverkon halti-

jan turvallisuusluvan määräajaksi tai pysyvästi, jos se havaitsee tai saa tietoonsa, että rataverkon haltijan toiminnasta voi aiheutua riskejä turvalliselle toiminnalle rataverkolla. Määräaikaisella peruuttamisella annettaisiin rataverkon haltijalle mahdollisuus korjata toimintaansa niin, että turvallisuusluvan peruuttaminen voitaisiin kumota. Turvallisuusluvan pysyvä peruuttaminen liittyisi rataverkon haltijan toiminnasta aiheutuvaan vakavaan turvallisuusriskiin tai siihen, että rataverkon haltija ei ole ryhtynyt Liikenne- ja viestintäviraston edellyttämiin korjaaviin toimenpiteisiin.

Virasto voisi jatkossa peruuttaa turvallisuusluvan myös luvanhaltijan pyynnöstä. Mahdollisuus lisättäisiin pykälään, koska tämä mahdollisuus on käytännössä osoittautunut tarpeelliseksi.

5 luku. *Yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelyä koskevat vaatimukset*. Luvussa säädettäisiin ilmoitusmenettelystä, jonka 2 §:n 1 momentissa tarkoitetut muut kuin merisatamaraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy yksityisraiteen haltijana voisivat valita lain 4 luvussa tarkoitetun EU-lainsäädännön mukaisen turvallisuuslupamenettelyn sijasta. Luvussa säädettäisiin yksityisraiteen hallinnan ilmoittamisesta, kansallisesta turvallisuuden hallintajärjestelmästä ja muista yksityisraiteen hallintaa koskevista vaatimuksista sekä siirtotöistä yksityisraiteilla. Lisäksi luvussa säädettäisiin yksityisraiteen haltijoiden velvollisuudesta tehdä yhteistyötä sekä yksityisraiteita koskevasta rekisteröintivelvoitteesta. Luvun säännöksiä eivät siten soveltaisi ne yksityisraiteen haltijat, jotka ovat valinneet 4 luvun mukaisen EU:n turvallisuuslupamenettelyn.

Luvussa 14 säädettäisiin luvun 5 mukaisesti yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaville mahdollisuudesta hyväksyttää myös kalustoyksiköt kansallisen sääntelyn perusteella. Huomattavaa on, että jos toiminnanharjoittaja päättää olla hakematta turvallisuuslupaa EU-sääntelyn mukaisesti, toiminnanharjoittajan olisi hyväksytettävä myös kalustonsa kansallisen sääntelyn mukaisesti. Jos yksityisraiteen haltijalle tulee tarve hyväksyttää kalustoa ja liikennöidä sillä EU-sääntelyn mukaisesti, silloin tämän tulisi myös huolehtia turvallisuustodistuksen hankkimisesta sekä riittävien kuljettajapätevyyksien hankkimisesta liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti.

29 §. *Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen.* Pykälässä säädettäisiin luvun soveltamisalaan kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden velvollisuudesta ilmoittaa yksityisraiteen hallinnasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Pykälän 1 momentin mukaan niiden yksityisraiteen haltijoiden, jotka eivät hae lain 25 §:ssä tarkoitettua turvallisuuslupaa, tulisi tehdä ilmoitus virastolle harjoittamastaan toiminnasta joka kolmas vuosi viimeistään 31 päivänä toukokuuta. Ilmoitus tulisi tehdä kirjallisesti ja erikseen jokaisesta yksityisraiteen haltijan hallinnoimasta raiteistokokonaisuudesta. Raiteistokokonaisuudella tarkoitettaisiin tietyllä alueella olevia raiteita. Jos yksityisraiteen haltijalla olisi siis raiteita useilla eri alueilla, joilla ei ole yhteyttä toisiinsa, täytyisi sen tehdä useita ilmoituksia. Jos kyseessä on uusi yksityisraiteen haltija, ilmoitus tulisi tehdä viimeistään kuusi kuukautta ennen toiminnan aloittamista, jotta virastolle jää aikaa ilmoituksen käsittelyyn ennen toiminnan aloittamista.

Pykälän 2 momentin mukaan yksityisraiteen hallintaa koskevaan ilmoitukseen tulisi sisällyttää yksityisraiteen haltijan nimi ja yhteystiedot (osoite, sähköpostiosoite ja puhelinnumero). Ilmoitukseen tulisi lisäksi liittää kopio 30 §:n mukaisesta turvallisuuden hallintajärjestelmästä sen osoittamiseksi, että yksityisraiteen haltija voi varmistaa yksityisraiteensa turvallisen hallinnan ja käytön sekä hallitsee yksityisraiteen käyttöön ja toimintaan liittyvät riskit asianmukaisella tavalla. Lisäksi ilmoituksen yhteydessä olisi vakuutettava, että sen toiminta täyttää 30 ja 31 §:ssä säädetyt yksityisraiteen hallintaa koskevat vaatimukset.

Pykälän 3 momentissa esitetään, että yksityisraiteen haltija olisi velvollinen myös päivittämään ilmoitusta koskevia tietojaan, jos 2 momentin mukaisesti ilmoitetut tiedot muuttuvat. Päivitys tulisi tehdä viipymättä ja kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus tulisi tehdä myös toiminnan lopettamisesta.

Jos ilmoitetut tiedot ovat puutteellisia, Liikenne- ja viestintäviraston tulisi 4 momentin mukaisesti viipymättä varata yksityisraiteen haltijalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saisi olla kahta viikkoa lyhyempi. Näin taattaisiin tarvittaessa yksityisraiteen haltijoille mahdollisuus tietojen täydentämiseen ennen kuin virasto käy toimitetun asiakirja-aineiston yksityiskohtaisesti läpi ja linjaa tarvittavat toimenpiteet.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarpeellisia tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Määräys koskisi ensisijaisesti sitä, missä muodossa ja millä aikataululla tiedot olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tiedot tulisi ensisijaisesti toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle sähköisessä muodossa.

30 §. *Turvallisuuden hallintajärjestelmä.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvia yksityisraiteita koskevasta turvallisuuden hallintajärjestelmästä ja sen sisällöstä. Turvallisuuden hallintajärjestelmä vastaisi tarkoitukseltaan ja toimintatavoiltaan EU-sääntelyn mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmää, mutta ei edellyttäisi EU-sääntelyssä edellytettävää kattavuutta ja yksityiskohtaisuutta. Turvallisuuden hallintajärjestelmässä tulisi kuitenkin kattavasti kuvata kaikki ne toiminnot ja niistä koskevat menettelyt, jotka liittyvät yksityisraiteen haltijan toimintaan. Tässä pykälässä säädetyn kaltaista turvallisuuden hallintajärjestelmää ylläpitävään yksityisraiteen haltijaan eivät siten luonnollisesti kohdistuisi ne vaatimukset, joita säädetään lain 10 §:ssä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja 11 §:ssä turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyistä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä kokonaisuuksista, jotka yksityisraiteen haltijoiden tulisi ainakin kuvata turvallisuuden hallintajärjestelmässään. Niiden lisäksi yksityisraiteen haltijat voisivat sisällyttää turvallisuuden hallintajärjestelmäänsä myös muita toimintaansa kiinteästi koskevia kokonaisuuksia ja niihin liittyviä ohjeita ja toimintamenettelyjä. Turvallisuuden hallintajärjestelmään tulisi sisällyttää ainakin yksityisraiteen haltijan toiminnan laatua ja laajuutta koskeva kuvaus, josta käy kattavasti ilmi, minkälaista toimintaa yksityisraiteen haltija rautatiejärjestelmässä harjoittaa. Hallintajärjestelmässä tulisi lisäksi kuvata yksityisraiteen haltijan organisaatio erityisesti rautatiejärjestelmään liittyvien tehtävien osalta sekä niihin liittyvät vastuut. Lisäksi turvallisuuden hallintajärjestelmään tulisi sisällyttää menettelyt, joilla yksityisraiteen haltija huolehtii rataverkkonsa käytettävyyden ja kunnossapidon varmistamisesta. Niiden rataverkon haltijoiden, jotka tekisivät 32 §:n mukaista siirtotyötä yksityisraiteella, tulisi sisällyttää turvallisuuden hallintajärjestelmään myös menettelyt siitä, miten rataverkon haltija huolehtii siitä kalustosta, jota käytetään rataverkolla kunnossapitoon ja siirtotöihin. Vastaavasti jos rautatieliikenteen harjoittaja liikennöi yksityisraiteen haltijan raiteille, tulisi yksityisraiteen haltijan kuvata turvallisuuden hallintajärjestelmässään liikennöintiä koskeva ohjeistus liikennöintiä suorittavaa rautatieliikenteen harjoittajaa varten. Turvallisuuden hallintajärjestelmään tulisi myös sisällyttää siirtotyössä noudatettavat menettelyt, joiden avulla varmistetaan, että siirtotyötä tekevät henkilöt ovat päteviä työtä suorittamaan. Lisäksi turvallisuuden hallintajärjestelmään tulisi sisällyttää yksityisraiteen haltijan omavalvontasuunnitelma sekä kuvata menettelyt omavalvonnan toteuttamiselle.

Jos luvun soveltamisalaan kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden henkilöstöön kuuluu veturinkuljettajia, heihin sovellettaisiin lähtökohtaisesti veturinkuljettajadirektiivin mukaisia vaatimuksia, jotka on pantu kansallisesti täytäntöön liikenteen palveluista annetun lain II osan 7 ja

8 luvun säännöksillä. Koska yksityisraiteen haltija voi kuitenkin ilman turvallisuustodistusta tehdä vain 32 §:n mukaista siirtotyötä, kuljettajan tehtävä on kuitenkin lähtökohtaisesti paikallista ja pienimuotoista, jolloin asianomaiselta kuljettajalta ei liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta annetun lain perustelujen (HE 145/2017) mukaisesti edellytetä lakitasoisten koulutus- ja terveydentilavaatimusten täyttymistä eikä lupakirjaa ja lisätodistusta. Yksityisraiteen haltijan tulisi kuitenkin kuvata niin kuljettajien kuin muidenkin rautatieturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä tekevien henkilöiden tehtävät ja tehtäviä koskevat pätevyysvaatimukset sekä pätevyyksien ylläpitoon ja varmistamiseen liittyvät menettelyt turvallisuuden hallintajärjestelmässään.

Lisäksi yksityisraiteen haltijan tulisi kuvata turvallisuuden hallintajärjestelmässään kaikkien toimintaansa kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta mukaan lukien keinot riskien tunnistamiseen ja arvioimiseen. Koska yksityisraiteilla voidaan kuljettaa myös vaarallisia aineita, tulisi sellaisten yksityisraiteen haltijoiden, joiden rataverkolla kuljetetaan vaarallisia aineita, kiinnittää riskien tunnistamisessa ja hallinnassa erityistä huomiota vaarallisten aineiden kuljettamiseen. Kaiken kaikkiaan merkittävää myös luvun soveltamisalaan kuuluvilla yksityisraiteilla olisi se, että yksityisraiteen haltija ja muut siellä toimintaa harjoittavat toiminnanharjoittajat tietävät toimintaansa liittyvät riskit, niihin on varauduttu ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvan yksityisraiteen haltijan turvallisuuden hallintajärjestelmässä riittävällä tavalla ja näin toimintaa voidaan harjoittaa turvallisesti. Lisäksi turvallisuuden hallintajärjestelmän tulisi sisältää seurantamenetelmät, arviointi ja sen pohjalta menetelmät järjestelmän ja toiminnan jatkuvalle kehittämiselle turvallisuuden takaamiseksi. Toiminnan tulisi olla jatkuvasti turvallista myös tapauksissa, joissa tilanteet, kuljetusmäärät, toiminnan luonne ja muut vastaavat tekijät muuttuvat.

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuuden hallintajärjestelmä tulisi tehdä kirjallisesti ja siitä tulisi tiedottaa koko yksityisraiteen haltijan rautatiejärjestelmän parissa toimivalle henkilöstölle. Yksityisraiteen haltijan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaisi turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkemmat määräykset turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä. Turvallisuuden hallintajärjestelmä vastaisi rakenteeltaan lähtökohtaisesti sitä, mitä turvallisuusluvan ehtona olevasta turvallisuusjohtamisjärjestelmästä säädetään 10 ja 11 §:ssä ja sen nojalla annettavassa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä, mutta turvallisuuden hallintajärjestelmää koskevat vaatimukset olisivat turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettuja EU-vaatimuksia kevyemmät ja vaatimuksissa otettaisiin huomioon ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvan yksityisraiteen haltijan rataverkolla harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus ja se, minkälaisia kuljetuksia yksityisraiteella harjoitetaan. Pykälän nojalla annettavalla määräyksellä annettaisiin siten ne teknisluonteiset vaatimukset, jotka ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvien yksityisraiteiden haltijoiden on turvallisuuden hallintajärjestelmäänsä sisällytettävä, jotta turvallinen liikennöinti näillä yksityisraiteilla voidaan turvata ottaen huomioon toiminnan ja liikennöinnin laajuus ja niihin liittyvät riskit.

31 §. *Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset.* Pykälän 1 momentin mukaan 33 §:n mukaista siirtotyötä tekevän yksityisraiteen haltijan tulisi lisäksi ottaa toimintansa harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että yksityisraiteen haltija vastaisi rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta.

32 §. *Siirtotyöt yksityisraiteella ja vierailu toisella rataverkolla.* Pykälän 1 momentissa tuotaisiin esiin pääsääntö siitä, että yksityisraiteella liikennöintiin tarvitaan 18 §:n mukainen turvallisuustodistus.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että turvallisuustodistusta ei kuitenkaan tarvittaisi, jos yksityisraiteen haltija tekisi tai teettäisi pelkästään omaan toimintaansa liittyvää kaluston siirtotyötä. Vaikka liikennöintinä pidetään vain junaliikennettä tai vaihtotyötä, on sääntelyn keventämisen onnistumiseksi tarpeen sallia myös pienimuotoinen kalustoyksiköiden siirtely yksityisraiteilla ilman turvallisuustodistuksen hakemisvelvollisuutta, joka sisältäisi automaattisesti myös velvoitteen EU-sääntelyn mukaisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän laadintaan ja ylläpitoon. Huomattavaa olisi, että siirtotyötä voisi kuitenkin tehdä ainoastaan rataverkon haltija ja siirtotyön tulisi joko edeltää liikennöintiä tai tapahtua liikennöinnin jälkeen. Näin ollen siirtotyö eroaisi vaihtotyöstä siinä, että siirtotyö olisi vain lain 5 luvun ilmoitusmenettelyn soveltamisalan piiriin kuuluvalla yksityisraiteella rataverkon haltijan toimesta tapahtuvaa liikennöintiä, kun vaihtotyöllä tarkoitetaan jatkossakin aina turvallisuustodistuksen omaavan rautatieliikenteen harjoittajan liikennöintiä joko valtion rataverkolla tai yksityisraiteella tai niihin kuuluvilla ratapihoilla. Täten kaikilta yksityisraiteilla liikennöiviltä edellytettäisiin jatkossakin turvallisuustodistus ja EU-sääntelyn mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti yksityisraiteilla liikennöivien rautatieliikenteen harjoittajien kuljettajilla tulisi lisäksi olla lupakirja ja lisätodistus ellei kyse olisi niin sanotusta pienimuotoisesta kuljettamisesta, johon liittyvät menettelyt olisi kuvattu rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä.

Yksityisraiteen haltijan tulisi kuitenkin ilmoittaa kaluston siirtotyöstä yksityisraiteen hallinnasta 29 §:n mukaisesti ilmoittaessaan sekä huolehtia 30 §:ssä tarkoitetussa turvallisuuden hallintajärjestelmässään yksilöidyin tavoin siitä, että kaluston siirtotyötä tekevät henkilöt ovat tehtäviinsä koulutettuja ja päteviä. Lisäksi yksityisraiteen haltijoiden tulisi huolehtia siitä, että kaluston siirtotyöhön liittyvät menettelyt on kuvattu sen turvallisuuden hallintajärjestelmässä.

Pykälän 3 momentin mukaan siirtotyöstä tulisi ilmoittaa jokaisen ilmoitusmenettelyn piirissä olevan raiteiston osalta erikseen, jos kaluston siirtotyö ulottuisi liittyvälle toisen yksityisraiteen haltijan hallinnoimalle raiteistolle. Tällöin ilmoitus tulisi tehdä aina yksityisraidetta hallinnoivan yksityisraiteen 29 §:n mukaisessa ilmoituksessa. Jos yksityisraiteen haltijan siirtotyö kulkee esimerkiksi tankkauspaikalle toisen yksityisraiteen haltijan raiteen läpi, siirtotyötä tekevän yksityisraiteen haltijan tulee sopia läpikulkuraiteistoa hallinnoivan yksityisraiteen haltijan kanssa läpikulkevan siirtotyön tekemisen edellytyksistä sekä läpikulkevan siirtotyön ilmoittamisesta läpikulkuraiteistoa hallinnoivan yksityisraiteen haltijan ilmoituksessa tai ilmoituksen päivittämisestä tarvittaessa. Siirtotyön ehdoista olisi täten sovittava erikseen rataverkon haltijoiden kesken ja jos siirtotyö päättyisi valtion rataverkolle, sen ehdoista olisi sovittava valtion rataverkon haltijan kanssa. Valtion rataverkolle päättyvää siirtotyötä voitaisiin tehdä, jos liikennöintipaikka on sellainen, että siirtotyötä voidaan tehdä turvallisesti valtion rataverkon haltijan asettamilla ehdoilla.

Pykälän 4 momentissa esitetään, että kaluston siirtotyötä voitaisiin harjoittaa ainoastaan rajatulla alueella, joka voidaan varata siirtotyön käyttöön määrätyksi ajaksi. Asianomaisella rajatulla alueella siirtotyötä voisi tehdä yhtä aikaa useammalla saman yksityisraiteen haltijan kalustoyksiköllä, mutta ei samanaikaisesti kahden tai useamman eri yksityisraiteen haltijan kalustoyksiköiden toimesta. Lisäksi ehdotetaan, että liikennöinti samalla alueella ei olisi sallittu siirtotyön ollessa käynnissä.

33 §. *Yhteistyövelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin yksityisraiteen haltijan velvollisuudesta tehdä yhteistyötä muiden toimintaansa liittyvien rautatiealan toimijoiden kanssa ja sopia me-

nettelyistä, joita noudatetaan rataverkkojen liityntäkohdissa sekä ottaa menettelyt huomioon turvallisuuden hallintajärjestelmässään.

34 §. *Yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten luettelointi.* Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitäisi luetteloa, johon se voisi tallentaa yksityisraiteen haltijoiden 29 §:n nojalla ilmoittavat tiedot. Luetteloon tallennettuja tietoja virasto saisi käyttää vain sille tämän luvun mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa. Tiedot luettelosta poistettaisiin välittömästi, jos yksityisraiteen haltija ei enää kuulu ilmoitusmenettelyn piiriin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta. Määräyksessä annettaisiin yksityiskohtaiset tiedot siitä, miten 29 §:ssä tarkoitetut tiedot toimitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle.

6 luku. *Yhteentoimivuus*. Luku sisältäisi yhteentoimivuusdirektiivin mukaiset täytäntöönpanosäännökset yhteentoimivuuden perusteista ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättämisestä. Lisäksi lukuun sisällytettäisiin voimassa olevan rautatielain 70 §:ää vastaava säännös ratarekisteristä.

35 §. *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 saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa kuin käytössäkin.

Pykälän 2 momentin mukaan olennaiset vaatimukset koskisivat osajärjestelmien turvallisuutta, luotettavuutta, käyttökuntoa, terveysvaikutuksia, ympäristövaikutuksia, teknistä yhteensopivuutta sekä esteettömyyttä ja saavutettavuutta. Momentissa olisi valtuutussäännös yhteentoimivuusdirektiivin I, II ja III liitteiden täytäntöönpanoon valtioneuvoston asetuksella. Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat voimassa olevan lain 42 §:n 1 ja 2 momenttia.

Pykälän 3 momentti sisältäisi voimassa olevan rautatielain 75 §:n mukaisen määräystoimivallan siltä osin kuin se ei ole katettu muilla pykälillä.

Viraston antamilla rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevilla normipäätöksillä täydennettäisiin yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä annettuja vaatimuksia antamalla tarvittavat yhteentoimivuuden teknisten eritelmien avoimet kohdat tai teknisistä eritelmistä hyväksytyt Suomea koskevia poikkeuksia kattavat kansalliset määräykset. Virasto antaisi lisäksi rajoitetussa määrin sellaisia kansallisia rautatiejärjestelmän turvallisuutta tai yhteentoimivuutta koskevia määräyksiä, joita vastaavia teknisiä eritelmiä ei ole vielä EU-tasolla annettu. Käytännössä määräyksiä siis voitaisiin antaa 38 §:n sallimissa rajoissa. Tältä osin viraston norminanto on jatkuvasti kaventumassa teknisten eritelmien kattaessa yhä laajemmin Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän. Virastolle ehdotetun norminantovallan kohderyhmänä olisivat vain ne rautatietoimialan toiminnanharjoittajat, joita kyseinen kansallinen normi on rajattu koskemaan. Näin ollen kohderyhmä olisi aina tarkkaan rajattu. Vastaavanlainen, mutta huomattavasti laajempi ja yleisempi valtuutus Liikenteen turvallisuusvirastolle antaa turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevia määräyksiä sisältyy voimassa olevan rautatielain 75 §:ään.

Pykälän 4 momentilla pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 4 artiklan 2 kohta. Sen mukaan kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien olisi oltava niiden yhteentoimivuuden tek-

nisten eritelmien ja kansallisten sääntöjen mukaisia, jotka ovat voimassa silloin kun niille haetaan käyttöönottolupaa ja kalustoyksikköjen on oltava niiden yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten sääntöjen mukaisia, jotka ovat voimassa silloin kun markkinoillesaattamislupaa haetaan. Kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien ja liikkuvan kaluston yhdenmukaisuutta ja vastaavuutta on ylläpidettävä jatkuvasti niiden käytön ajan. Tämän varmistaminen kuuluu niille, jotka ovat vastuussa osajärjestelmistä, eli yleensä kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien osalta rataverkonhaltijoilla ja kalustoyksikön osalta rautatieyrityksellä, kalustoyksikön haltijalla ja liikkuvan kaluston kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä.

Kansallisten sääntöjen ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien voimassa olevia säädöksiä arvioitaessa voidaan ottaa huomioon lain säännökset ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamisstrategiat. Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamisstrategioissa voidaan esimerkiksi kertoa, milloin jotain kohtaa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä aletaan noudattaa. Lisäksi esimerkiksi hankkeen pitkälle edenneisyys voidaan huomioida.

36 §. *Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättäminen.* Pykälää vastaavaa sääntelyä on voimassa olevan rautatielain 43 §:ssä, mutta sääntelyä esitetään uudistettavaksi pykälässä yhteentoimivuusdirektiivin edellyttämällä tavalla. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden nojalla yhteentoimivuuden teknisistä eritelmää tai sen osaa voisi jättää soveltamatta. Koska yhteentomivuuden teknisillä eritelmillä pyritään varmistamaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus eritelmän, soveltamatta jättäminen on mahdollista vain direktiivin sallimissa tapauksissa ja komission sen hyväksyessä.

Pykälän 1 momenttiin ehdotettu luettelo tapauksista, joissa soveltamatta jättäminen on mahdollista, vastaa direktiivin 7 artiklan 1 kohdan a-e alakohtia.

Pykälän 1 momentin 1 kohta sallisi mahdollisuuden yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämiseen, jos osajärjestelmä tai sen uudistamista tai parantamista koskeva hanke on pitkälle edennyt hanke. Momentin 2 kohdan mukaan onnettomuuden tai luonnonkatastrofin vuoksi taloudellisista tai teknisistä syistä voisi olla soveltamatta yhteentoimivuuden teknistä eritelmää. Eritelmän soveltamatta jättäminen on näissä tilanteissa sallittu vain siihen asti, kunnes verkko on saatettu ennalleen.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan soveltamatta jättämistä voitaisiin uudistamis-, parantamis- ja laajentamishankkeissa pyytää myös silloin kuin eritelmän soveltaminen vaarantaisi hankkeen taloudellisen elinkelpoisuuden tai rautatiejärjestelmän yhtenäisyyden. Tämä on mahdollista esimerkiksi silloin kuin yhtenäisyys vaarantuisi kuormaulottuman, raideleveyden, raidevälin tai sähköistysjärjestelmän jännitteen osalta. Tässäkin todennäköisempi keino Suomen erilaisen raideleveyden huomioimiseksi on erityistapausten käyttö.

Momentin 4 kohdan poikkeusmahdollisuus kolmasmaaliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille ja 5 kohdan poikkeusmahdollisuus maantieteellisesti erillään olevan alueen osajärjestelmien tai sen osien uudistamista ja parantamista koskeville hankkeille ovat Suomelle tärkeitä. Vastaavanlaiset mahdollisuudet ovat voimassa olevassa rautatielaissa. Suomi onkin voimassa olevan lain nojalla hakenut poikkeusta velvollisuudesta asentaa GSM-R-verkko vedoten siihen, että Suomen rataverkko on maantieteellisesti erillään muusta Euroopan unionin rataverkosta. Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille ei tähän mennessä ole ollut tarpeellista hakea poikkeusta, koska Venäjän liikenteen kalustoa koskevista yhteentoimivuusvaatimuksista poikkeamiset on hoidettu erityistapauksin yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä.

Pykälän 2 ja 3 momenteissa säädettäisiin yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättämisen kansallisesta prosessista. Pykälän 2 momentin mukaan hankintayksikkö voisi esittää, että Liikenne- ja viestintävirasto lähettäisi komissiolle ilmoituksen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämisestä 1 momentin 1 ja 2 kohdan perusteella. Vastaavasti hankintayksikkö voisi 3 momentin mukaan esittää, että Liikenne- ja viestintävirasto lähettäisi komissiolle pyynnön yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tai sen osan soveltamatta jättämisestä 1 momentin 3, 4 ja 5 kohtien perusteella. Hankintayksikön tulisi täten itse tunnistaa tarve yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämiselle. Liikenne- ja viestintävirastolla ei olisi velvollisuutta tiedustella poikkeustarvetta eri hankkeiden osalta. Viraston olisi 2 momentin mukaisen ilmoituksen tai 3 momentin mukaisen pyynnön käsittelyä varten kaikki tarpeelliset tiedot saatuaan ratkaistava, onko soveltamatta jättämistä koskeva ilmoitus tai pyyntö aiheellinen. Pitäessään ilmoitusta tai pyyntöä perusteltuna viraston olisi toimitettava se komissiolle hyväksyttäväksi. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava 1 momentin 1 kohdan mukaiset pitkälle edenneet hankkeet komissiolle vuoden kuluessa yhteentoimivuuden teknisen eritelmän voimaantulosta. Jotta tämä olisi mahdollista, pitäisi hankintayksiköiden ilmoittaa hankkeista Liikenne- ja viestintävirastolle yhdeksän kuukauden kuluessa yhteentoimivuuden teknisen eritelmän voimaantulosta. Näin Liikenne- ja viestintävirastolle jäisi kolme kuukautta aikaa toimijoille vastaamiseen ja hallinnollisiin toimiin.

Pykälän 4 momentin mukaan virasto voisi jo ennen komission hyväksyntää myöntää luvan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämiseen. Silloin hankintayksiköllä olisi oikeus soveltaa vaihtoehtoisia sääntöjä. Vaihtoehtoisilla säännöillä tarkoitettaisiin niitä 38 §:ssä tarkoitettuja kansallisia teknisiä oikeussääntöjä ja 8 §:ssä tarkoitettuja rautatieturvallisuutta koskevia oikeussääntöjä, joita hankintayksikkö soveltaisi eritelmän sijasta.

Komission käsittely eroaa toisistaan eri tilanteissa. Pykälän 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa komissio tutkii pyynnön ja päättää sen hyväksymisestä arviointiperusteenaan asiakirjassa esitettyjen tietojen kattavuus ja johdonmukaisuus. Pykälän 1 momentin 3 ja 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa komissio hyväksyy päätöksensä täytäntöönpanosäädöksellä tällaisen tutkimuksen pohjalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään yhteentoimivuusdirektiivin 51 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastusmenettelyä noudattaen.

Yhteentoimivuusdirektiivin mukaan hakijan olisi lisäksi toimitettava hakemusasiakirja EU-virastolle, jos kyseessä on sellainen kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa, jota haetaan EU-virastolta. On todennäköistä, että jos puhtaasti kansalliseen käyttöön tarkoitetulle kalustoyksikölle haetaan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämistä, haetaan myös markkinoillesaattamislupaa Liikenne- ja viestintävirastolta. Tämä vaatimus tulisi siis sovellettavaksi lähinnä useampaan kuin yhden jäsenvaltion alueella olevaa käyttöaluetta koskevissa markkinoillesaattamisluvissa. Niiden osalta soveltamatta jättämistä jouduttaisiin todennäköisesti hakemaan useammassa jäsenvaltiossa ja sen takia EU-virastolle ilmoittaminen olisi myös järkevää, koska yhteentoimivuusdirektiivi myös edellyttää, että EU-virasto kuulee kaikkia asianomaisia turvallisuusviranomaisia ennen kuin antaa asiasta lausunnon komissiolle. Tämä velvollisuus pantaisiin kansallisesti täytäntöön 60 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella (markkinoillesaattamisluvassa edellytetyt tiedot)

Pykälän 6 momentissa on valtuutus säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin siitä, mitä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle toimitettavaan soveltamatta jättämistä koskevaan esitykseen ja komissiolle toimitettavaan ilmoitukseen tai pyyntöön tarvitaan. Komissiolle toimitettavaan ilmoitukseen tai pyyntöön vaadittavat tiedot, samoin kuin kyseisen asiakirjan muotoa ja toimittamistapaa koskeva vaatimukset hyväksytään komission täytäntöönpanosäädöksellä. Täytäntöönpanosäädöstä ei ole vielä annettu. Jos komissio antaa täytäntöönpanosäädöksen asetuksella, valtioneuvoston asetuksella ei luonnollisesti tarvitse säätää, mitä tietoja komissiol-

le olisi toimitettava. Asetuksella olisi joka tapauksessa säädettävä Liikenne ja viestintävirastolle toimitettavista tiedoista, jotka riippuvat siitä, mitä tietoja komissiolle on annettava. Lisäksi voidaan tarvita lisätietoja sen harkitsemiseksi, onko pyyntö perusteltu.

37 §. *Ratarekisteri.* Pykälässä säädettäisiin ratarekisteristä ja se vastaisi voimassa olevan rautatielain 70 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ratarekisteristä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto, jonka tehtäviin kuuluu muutoinkin toimialansa rekisteröintitehtävistä huolehtiminen. Ratarekisteri kattaisi Suomen rautatiejärjestelmään kuuluvan rataverkon kokonaisuudessaan. Liikenne- ja viestintäviraston olisi rekisteriviranomaisena siirrettävä tietoja ratarekisteristä EU-virastolle.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin rataverkon haltijat toimittamaan Liikenne- ja viestintäviraston ratarekisteriin ajantasaiset tiedot hallinnoimastaan rataverkosta. Tarkemmat säännökset ratarekisteriin toimitettavista tiedoista ja niihin liittyvistä määräajoista annettaisiin pykälän 3 momentin nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että ratarekisterin tiedot pysyvät ajan tasalla. Kun rataverkon haltija toteuttaa rataverkollaan ja sen osajärjestelmissä parantamista ja uudistamista koskevia toimenpiteitä, tämän olisi huolehdittava mahdollisimman pian näiden toimenpiteiden toteutuksen jälkeen siitä, että ratarekisterissä on ajan tasalla olevat tiedot. Velvollisuus tietojen toimittamiseen olisi myös niillä yksityisraiteen haltijoilla, jotka kuuluvat lain soveltamisalan piiriin. Velvoite koskisi siten niin 4 luvun turvallisuuslupamenettelyn piiriin kuuluvia rataverkon haltijoita kuin 5 luvun ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvia yksityisraiteen haltijoita. Myös Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi toimittaa tarvittavat tiedot rataverkkoon tehtävistä muutoksista.

Rataverkon haltijat voisivat jatkossakin kerätä hallinnassaan olevaa rataverkkoa koskevia tietoja myös itselleen, koska ne tarvitsevat rataverkkoa hallinnoidakseen myös sellaisia tietoja, joita ei sisällytetä komission päätöksessä tarkoitettuun ratarekisteriin. Siten esimerkiksi Väylävirasto voisi jatkossakin hallinnoida tarvitsemiaan valtion rataverkkoa koskevia tietoja.

7 luku. *Kansallinen sääntely yhteentoimivuudesta*. Luvussa säädetään sallituista teknisistä yhteentoimivuutta koskevista kansallisista säännöistä ja niiden ilmoittamisesta EU-virastolle ja komissiolle.

38 §. *Tekniset kansalliset oikeussäännöt.* Pykälässä säädettäisiin sallituista kansallisista teknisistä oikeussäännöistä. Euroopan unionin tavoitteena on lisätä unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta, joten uudessa yhteentoimivuusdirektiivissä säädetään aiempaa tarkemmin siitä, millaisia kansallisia oikeussääntöjä tulevaisuudessa on mahdollista laatia. Teknisten kansallisten oikeussääntöjen määritelmä myös laajenisi jonkun verran aiemmasta. Aiempi jaottelu teknisiin ja turvallisuussääntöihin termitasolla poistettaisiin ja niitä koskevat ilmoitussäännöt ovat tulevaisuudessa yhteneviä. Niistä kuitenkin säädettäisiin edelleen eri pykälissä. Tässä pykälässä säädettäisiin teknisestä kansallisesta sääntelystä. Turvallisuuspuolen vastaavanlainen sääntely on esitetty 8 §:ssä. Teknisten kansallisten oikeussääntöjen lisäksi rajoitukset koskevat vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttyjä kansallisia menetelmiä. Vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttävällä menetelmällä tarkoitettaisiin viranomaisten antamia muita kuin sitovia lausuntoja, joissa määritellään tapoja, joilla kansallisten sääntöjen noudattaminen voidaan varmistaa. Viranomaiset olisivat toimivaltaisia antamaan näitä esimerkiksi omasta sääntelystään ja roolistaan lupaviranomaisena. Siten vaatimusten täyttämiseksi hyväksytty kansallinen menetelmä voisi olla esimerkiksi ohjeistus, jolla Liikenne- ja viestintävirasto kertoo, miten sen antaman luvan vaatimukset voidaan täyttää, vaikka luvan vaatimukset olisi esitetty lain tai asetuksen tasolla. EU-virasto voisi antaa vastaavia lausuntoja olennaisten vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi.

Vastaavalla tavalla kuin turvallisuuspuolella, myös teknisten kansallisten oikeussääntöjen tarve kuitenkin tulisi kaiken aikaa rajatummaksi sitä mukaa, kun EU-tasolla annetaan enenevässä määrin sitovaa sääntelyä, esimerkiksi yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä. Siten kansallisia oikeussääntöjä tulisi myös kumota sitä mukaa, kuin näistä on annettu EU-tasolla sitovaa sääntelyä. Kansallisten oikeussääntöjen antamista säätämisjärjestyksen näkökulmasta on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin yksityiskohtaisten perustelujen luvussa 4.2.

Olennaisten vaatimusten soveltamista koskevia oikeussääntöjä ja vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttäviä kansallisia menetelmiä voitaisiin antaa ensinnäkin, jos yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät osin tai kokonaan kattaisi olennaisia vaatimuksia. Tämän mukaisesti annetut tekniset kansalliset oikeussäännöt voisivat koskea yhteentoimivuuden teknisen eritelmän avoimia kohtia, mutta myös asioita, joita ei säännellä yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä ollenkaan. Toiseksi teknisiä kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin antaa silloin, kun yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämisestä on ilmoitettu 36 §:n mukaisesti. Kolmanneksi kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin antaa, jos jokin erityistapaus edellyttää sellaisten teknisten sääntöjen soveltamista, jotka eivät sisälly asianomaiseen yhteentoimivuuden tekniseen eritelmään. Edelleen 4 kohdan mukaan kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin antaa, jos kansallisia oikeussääntöjä käytetään täsmentämään nykyisiä järjestelmiä siten rajoitettuna, että tavoitteena on arvioida kalustoyksikön ja verkon teknistä yhteensopivuutta. Pykälän 5 kohdan mukaan kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin antaa myös silloin, kun yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät kata verkkoja tai kalustoyksikköjä tai 6 kohdan mukaan silloin, kun on toteuttava kiireellisesti tilapäinen ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.

39 §. *Ilmoitettavat tekniset kansalliset oikeussäännöt.* Pykälä sisältäisi säännökset siitä, milloin tekniset kansalliset oikeussäännöt olisi ilmoitettava komissiolle ja EU-virastolle. Pykälän 1 momentin mukaan 38 §:n mukaiset kansalliset oikeussäännöt olisi ennen niiden antamista ilmoitettava kokonaisuudessaan komissiolle ja EU-virastolle virastoasetuksen 27 artiklan mukaista tietoteknistä järjestelmää käyttäen. Ilmoitus olisi myös tehtävä silloin, kun kansallisia oikeussääntöjä muutetaan, kun jäsenvaltio on tehnyt yhteentoimivuuden teknisen eritelmän noudattamatta jättämistä koskevan pyynnön 36 §:n mukaisesti tai kun kansallisista oikeussäännöistä tulee tarpeettomia sen jälkeen, kun asianomainen yhteentoimivuuden tekninen eritelmä on julkaistu taikka sitä on tarkastettu.

Uusia teknisiä kansallisia oikeussääntöjä voidaan antaa ainoastaan, jos yhteentoimivuuden tekninen eritelmä ei täytä olennaisia vaatimuksia kaikilta osin tai jos erityisesti onnettomuuden jälkeen on toteuttava kiireellinen ehkäisevä toimenpide. Kansallisen oikeussäännön tarve on perusteltava, kun se ilmoitetaan komissiolle ja EU-virastolle.

40 §. *Teknisten kansallisten oikeussääntöjen ilmoittaminen.* Pykälässä säädettäisiin teknisten kansallisten oikeussääntöjen ilmoittamiseen liittyvistä velvollisuudesta. Pykälän 1 momentin mukaan uusien kansallisten oikeussääntöjen luonnokset olisi toimitettava komissiolle ja EU-virastolle tarkistettavaksi ennen ehdotetun uuden oikeussäännön käyttöönottoa virastoasetuksen 27 artiklan tietoteknistä järjestelmää käyttäen virastoasetuksen 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa määräajassa. Luonnoksen olisi oltava tarpeeksi kehittynyt, jotta EU-virasto voisi arvioida sitä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vastaavasta velvollisuudesta annettujen teknisten kansallisten oikeussääntöjen osalta. Niiden osalta noudatettavat määräajat on asetettu virastoasetuksen 26 artiklan 1 kohdassa. Yhteentoimivuusdirektiivin mukaan sellaista kansallista oikeussääntöä, jota ei ole ilmoitettu, ei myöskään saisi soveltaa. Pykälän mukaan vastuu kansallisten oikeussääntöjen ilmoittamisesta olisi Liikenne- ja viestintävirastolla. Tämä tarkoittaa sitä, että

Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa ilmoittamiset EU-viraston asiaa varten perustaman järjestelmän kautta.

Jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä ilmoituksen, sillä pitäisi olla tieto tulossa olevasta tai hyväksytystä teknisestä kansallisesta oikeussäännöstä. Tätä varten ehdotetaan, että jos teknistä kansallista oikeussääntöä valmistelee jokin muu viranomainen kuin Liikenne- ja viestintävirasto, tämän olisi toimitettava kyseisen kansallisen oikeussäännön luonnos vähintään kolme kuukautta ennen kyseisen oikeussäännön tarkoitettua voimaantuloa virastolle, joka toimittaisi luonnoksen komissiolle ja EU-virastolle. Lisäksi momentissa esitetään yhteentoimivuusdirektiivin mukaisesti, että kansallinen oikeussääntö voitaisiin antaa vasta, kun komissio on hyväksynyt luonnoksen.

Virastoasetuksen 27 artiklassa säädetään kansallisten oikeussääntöjen tiedoksiantoon ja luokittelutarkoituksiin käytettävästä tietoteknisestä järjestelmästä. Tietotekninen järjestelmä sisältää kansalliset oikeussäännöt ja vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttävät kansalliset menetelmät.

EU-virasto tutkii virastoasetuksen 25 artiklan 1 kohdan mukaan sille toimitetut kansallisten oikeussääntöjen luonnokset ja virastoasetuksen 26 artiklan 1 kohdan mukaan sille toimitetut annetut kansalliset oikeussäännöt kahden kuukauden kuluessa niiden vastaanottamisesta. Jos kansallisen oikeussäännön luonnos on tarpeen kääntää tai jos se on pitkä tai monimutkainen, EU-virasto jatkaa kyseistä määräaikaa enintään kolmella kuukaudella edellyttäen, että jäsenvaltio antaa siihen suostumuksensa. Virasto ja asianomainen jäsenvaltio voivat poikkeuksellisissa olosuhteissa yhdessä sopia, että mainittua määräaikaa jatketaan edelleen. Tänä aikana virasto vaihtaa asiaankuuluvia tietoja asianomaisen jäsenvaltion kanssa ja ilmoittaa jäsenvaltiolle tutkimuksen tuloksista. Kansallisten oikeussääntöjen luonnosten osalta EU-virasto voi myös tarvittaessa kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Jos EU-virasto tutkimuksen jälkeen katsoo, että luonnos tai annettu oikeussääntö mahdollistaa rautateiden yhteentoimivuutta koskevien olennaisten vaatimusten täyttymisen, voimassa olevien yhteisten turvallisuusmenetelmien ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien noudattamisen ja yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen, ja että ne eivät johda mielivaltaiseen syrjintään tai rautatieliikenteen peiteltyyn rajoittamiseen jäsenvaltioiden välillä, EU-virasto ilmoittaa myönteisestä arvioistaan komissiolle ja asianomaiselle jäsenvaltiolle. Siinä tapauksessa komissio voi vahvistaa oikeussäännöt 27 artiklassa tarkoitetussa tietoteknisessä järjestelmässä. Jos EU-virasto ei ilmoita arviostaan komissiolle ja asianomaiselle jäsenvaltiolle kahden kuukauden kuluessa kansallisen oikeussäännön vastaanottamisesta tai 1 kohdan mukaisesti sovitussa jatketussa määräajassa, jäsenvaltio voi ottaa luonnoksena ilmoitetun kansallisen oikeussäännön käyttöön tai pitää oikeussäännön voimassa. Luonnosten osalta käyttöönotettu kansallinen oikeussääntö pitää kuitenkin ilmoittaa komissiolle ja EU-virastolle uudestaan annettuna oikeussääntönä.

Jos virastoasetuksen 27 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tutkimus johtaa kielteiseen arvioon, EU-virasto ilmoittaa asiasta asianomaisella jäsenvaltiolle ja pyytää sitä ilmoittamaan kantansa kyseiseen arvioon. Jos EU-virasto pitää kielteisen arvionsa voimassa asianomaisen jäsenvaltion kanssa käydyn mielipiteiden vaihdon jälkeen sen on kuukauden kuluessa annettava asianomaiselle jäsenvaltiolle osoitettu lausunto ilmoittaen syyt, miksi tietyn kansallisen oikeussäännön luonnosta ei pitäisi saattaa voimaan ja soveltaa tai miksi kyseistä kansallista oikeussääntöä olisi muutettava tai se olisi kumottava ja ilmoitettava siitä komissiolle. Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle kantansa lausuntoon kahden kuukauden kuluessa mukaan lukien perustelut, mikäli se vastustaa suositusta. Jos ilmoitetut perustelut katsotaan riittämättömiksi tai jos tämä tieto puuttuu ja luonnosten osalta, jos jäsenvaltio lisäksi hyväksyy kyseessä olevan kansallisen oikeussäännön huomioimatta lausuntoa riittävästi, komissio voi

tehdä täytäntöönpanosäädöksillä päätöksen, joka osoitetaan asianomaiselle jäsenvaltiolle ja jossa sitä pyydetään muuttamaan kyseistä oikeussääntöä tai kumoamaan se.

Ilmoittamisvelvollisuus koskee minkä tahansa tahon antamia oikeussääntöjä, jotka kuuluvat yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalaan. Kansallisia oikeussääntöjä eivät ole esimerkiksi Väyläviraston rataverkolleen antamat sisäiset omaa rataverkkoaan koskevat suunnitteluohjeet tai puhtaasti paikalliset säännöt.

Pykälän 3 momentin mukaan kansallinen oikeussääntö voitaisiin hyväksyä ja sitä voidaan soveltaa välittömästi, jos kyseessä on kiireellinen ehkäisevä toimenpide.

Komissio voisi myös näistä oikeussäännöistä antaa täytäntöönpanosäädöksellä päätöksen, jossa jäsenvaltioita pyydetään muuttamaan kyseistä kansallista oikeussääntöä tai kumoamaan se.

Pykälän 4 momentin mukaan puhtaasti kansallisia oikeussääntöjä ei tarvitsisi ilmoittaa, mutta ne on tallennettava ratarekisteriin.

EU-virasto voisi soveltaa kansallisten oikeussääntöjen ilmoittamista koskevaa menettelyä soveltuvin osin, jos viraston tietoon tulee tiedoksi annettu tai tiedoksi antamatta jätetty kansallinen oikeussääntö, joka on tarpeeton, ristiriidassa yhteisten turvallisuusmenetelmien, yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai muun rautatiealaa koskevan unionin lainsäädännön kanssa tai luo perusteettoman esteen rautateiden sisämarkkinoille.

41 §. *Poikkeuslupa*. Pykälä vastaisi nykyisen lain 76 §:ää. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi erityisen painavasta myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä edellyttäen, että rautatiejärjestelmän turvallisuus tai tekninen toimivuus ei vaarannu. Päätöksessä voitaisiin voimassa olevan säännöksen mukaisesti asettaa ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi virasto voisi vaatia hakijaa arvioimaan riskit, jotta ne olisivat hallittavissa, eikä rautatieturvallisuutta vaaranneta. Poikkeuslupaa velvoitettaisiin hakemaan ennen toimenpiteisiin ryhtymistä ja hakijan olisi odotettava Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä ennen mahdollisen poikkeuksen toteuttamista.

8 luku. *Osatekijöiden markkinoille saattaminen*. Luku sisältäisi yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpanosäännökset yhteentoimivuuden osatekijöiden markkinoillesaattamisesta ja markkinakelpoisuudesta, jonka takeena olisi EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttösoveltuvuusvakuutusta koskeva menettely. Lukuun sisältyisi myös säännökset siitä, miten toimitaan, jos yhteentoimivuuden osatekijöissä ei noudateta olennaisia vaatimuksia.

42 §. *Yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattaminen*. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yhteentoimivuuden osatekijöiden markkinoille saattamista koskevista edellytyksistä yhteentoimivuusdirektiivin 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Yhteentoimivuuden osatekijän saisi saattaa markkinoille vain, jos se mahdollistaa unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamisen siten, että se on olennaisten vaatimusten mukainen. Lisäksi yhteentoimivuuden osatekijää olisi käytettävä tarkoitustaan vastaavalla tavalla ja asennettava ja pidettävä kunnossa asianmukaisesti.

Pykälän 2 ja 3 momentin mukaan yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuus arvioitaisiin yhteentoimivuuden teknisen eritelmän edellytysten tai näiden edellytysten noudattamiseksi kehitettyjen eurooppalaisten eritelmien perusteella. Arviointi tehdään kyseisen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisilla vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyillä. Vaatimustenmukaisuus osoitettaisiin valmistajan tai sen val-

tuutetun edustajan päiväämällä ja allekirjoittamalla EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksella tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksella.

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

43 §. *Yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuus*. Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat voimassa olevan rautatielain 50 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin markkinoille saattamisen esteistä. 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 koskisi sellaisia osajärjestelmiä tai yhteentoimivuuden osatekijöitä, jotka markkinoitaisiin muuhun kuin lain soveltamisalaan kuuluvaan rautatiejärjestelmän osaan.

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

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

Pykälän 3 momentti on voimassa olevan rautatielain 50 §:ään verrattuna uusi säännös ja siinä tarkennetaan yhteentoimivuusdirektiivin 8 artiklan mukaisesti, että tarkastuksia, jotka on suoritettu osana EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY- käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen antamiseen liittyvää menettelyä, ei voi vaatia uudelleen. Tämä koskee esimerkiksi tilanteita, jossa kyseiset tarkastukset on tehty muussa jäsenvaltiossa.

44 §. *EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttösoveltuvuusvakuutusta koskeva menettely.* Pykälässä säädettäisiin EY-vaatimustenmukaisuusvakuutusta ja EY-käyttöönsoveltuusvakuutusta koskevista menettelyistä. Pykälän 1 momentin mukaan vakuutusta laadittaessa on noudatettava kyseistä osatekijää koskevan teknisen eritelmän säädöksiä. Pykälän 2 momentin mukaan valmistajan tai valtuutetun edustajan olisi pyydettävä ilmoitettua laitosta suorittamaan yhteentoimivuuden osatekijän tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi, jos sitä edellytetään asianomaisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä.

Pykälän 3 momentin mukaan yhteentoimivuus- tai käyttönsoveltuvuusvakuutuksessa olisi ilmaistava, että yhteentoimivuuden osatekijä täyttää myös muita seikkoja koskevat unionin säädökset, jos niitä on annettu kyseistä osatekijää koskien.

Pykälän 4 momentin mukaan, jos valmistaja tai sen valtuutettu edustaja eivät ole täyttäneet 1 ja 3 momentissa säädettyjä velvoitteita (eli yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja muun EU-sääntelyn vaatimusten täyttymisen tarkistamista), nämä velvoitteet siirtyisivät koskemaan jokaista, joka saattaa markkinoille yhteentoimivuuden osatekijän. Samat velvoitteet koskisivat myös eri alkuperää olevan yhteentoimivuuden osatekijän tai niiden osien jokaista kokoajaa ja valmistajaa, joka valmistaa yhteentoimivuuden osatekijöitä omaan käyttöönsä.

Pykälän 5 momentissa annettaisiin mahdollisuus valtioneuvoston asetuksella säätää yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyistä ja näiden menettelyiden perusteella annettavien vakuutusten malleista ja niihin liitettävistä asiakirjoista. Nämä annetaan komission täytäntöönpanosäädöksellä, joka todennäköisesti on asetus. Tällöin tarvetta valtioneuvoston asetukselle ei välttämättä ole.

Pykälällä pantaisiin kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 10 artikla lukuun ottamatta sen 5 kohtaa.

45 §. *Olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen yhteentoimivuuden osatekijöissä.* Pykälän 1 momentissa edellytettäisiin valmistajaa tai sen unioniin sijoittunutta edustajaa saattamaan yhteentoimivuuden osatekijä vaatimustenmukaiseksi Liikenne- ja viestintäviraston vaatimuksesta, jos Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus on laadittu virheellisesti tai muutoin epäasianmukaisesti. Jos yhteentoimivuuden osatekijää ei Liikenne- ja viestintäviraston vaatimuksesta huolimatta saateta vaatimustenmukaiseksi, viraston olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sanotun yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamisen rajoittamiseksi tai kieltämiseksi taikka varmistettava osatekijän poistaminen markkinoilta 2 momentissa säädetyllä tavalla. Pykälän 1 momentilla pantaisiin siten kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 10 artiklan 5 kohta.

Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa yhteentoimivuuden osatekijä ei tarkoituksensa mukaisesti käytettynä todennäköisesti täytä olennaisia vaatimuksia, vaikka sille on myönnetty EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY käyttöönsoveltuvuusvakuutus ja se on saatettu markkinoille. Liikenne- ja viestintäviraston olisi tällöin toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet osatekijän käyttöalan rajoittamiseksi, sen käytön kieltämiseksi tai sen poistamiseksi markkinoilta tai takaisin vetämiseksi. Yhteentoimivuusdirektiivin 11 artiklan mukaisesti toteutetuista toimenpiteistä olisi välittömästi ilmoitettava komissiolle, EU-virastolle ja muille jäsenvaltioille. Ilmoitukseen olisi liitettävä päätökseen johtaneet syyt ja arvio siitä, johtuuko vaatimustenvastaisuus olennaisten vaatimusten noudattamatta jättämisestä, eurooppalaisten eritelmien virheellisestä soveltamisesta vai eurooppalaisissa eritelmissä olevista puutteista.

Jos päätös on seurausta eurooppalaisten eritelmien puutteellisuudesta, Liikenne- ja viestintävirasto voisi pykälän 3 momentin mukaan toimivaltansa puutteissa yhteistyössä muiden vastuussa olevien tahojen kanssa poistaa kyseiset eritelmät julkaisuista, joissa ne esiintyvät, rajoittaa standardin käyttöä tai peruuttaa sen standardointiasetuksen 11 artiklan mukaisesti tai tarkistaa yhteentoimivuuden teknisen eritelmän. Käytännössä tämä voi kansallisesti esimerkiksi tarkoittaa sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto poistaa viittaukset kyseiseen standardiin nettisivuiltaan tai muuttaa kansallisia määräyksiä, joissa standardiin on viitattu. Jos standardiin on viitattu jonkun muun tahon nettisivuilla, Liikenne- ja viestintävirasto toimii yhteistyössä kyseisen tahon kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto myös avustaa liikenne- ja viestintäministeriötä hallituksen esityksen tai valtioneuvoston asetuksen valmistelussa standardiviittauksen poistamiseksi laista tai asetuksesta. Standardin peruuttamiseen tai yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tarkistamiseen ei kyetä kansallisin toimin, vaan asiaa pitää edesauttaa EU:ssa ja standardoimiselimissä.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet vakuutuksen laatinutta yksikköä vastaan, jos yhteentoimivuuden osatekijä, jolle on annettu EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus, osoittautuu olennaisten vaatimusten vastaiseksi. Toimenpisteistä on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

9 luku. *Osajärjestelmät*. Luku sisältäisi yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpanosäännökset osajärjestelmien vapaasta liikkuvuudesta ja markkinoillesaattamisesta, jonka edellytyksenä on, että niille on myönnetty EY-tarkastusvakuutus tai kansallisten sääntöjen mukainen FI-tarkastus. Luku sisältäisi myös säännökset siitä, miten toimitaan, jos osajärjestelmä ei täytä olennaisia vaatimuksia.

46 §. *Osajärjestelmien vapaa liikkuvuus.* Pykälässä säädettäisiin osajärjestelmän vapaasta liikkuvuudesta. Pykälän 1 momentin mukaan rakenteellisen osajärjestelmän valmistamista, käyttöönottoa tai käyttöä ei saa kieltää, rajoittaa tai vaikeuttaa, jos se täyttää olennaiset vaatimukset. Kielto olisi mahdollista vain, jos siihen on tässä tai muussa laissa säädetty tai lain nojalla määrätty olennaisten vaatimusten noudattamisesta johtuva peruste.

Pykälän 2 momentin mukaan tarkastuksia, jotka on suoritettu osana EY-tarkastusvakuutuksen antamiseen liittyvää menettelyä tai muussa jäsenvaltiossa vastaavien vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi vastaavissa käyttöolosuhteissa ennen yhteentoimivuusdirektiivin voimaantuloa tai sen jälkeen, ei voi vaatia uudelleen. Edellisen luvun 43 § sisälsi vastaavanlaiset säännökset osatekijän vapaasta liikkuvuudesta.

47 §. *Vaatimustenmukaisuusolettama.* Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi pidettävä unionin rautatiejärjestelmän rakenteellista osajärjestelmää olennaisten vaatimusten mukaisena, jos sillä on asianmukainen EY-tarkastusvakuutus. EY-tarkastusvakuutus laaditaan viittamaalla yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin ja tarvittaessa kansallisiin sääntöihin. Rakenteellisia osajärjestelmiä ovat infrastruktuuri, energia, ohjaushallinta ja merkinanto ja liikkuvan kaluston osajärjestelmät.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaatimustenmukaisuusolettamasta, jolla tarkoitettaisiin sitä, että tietyn standardin tai sen osan mukaisten osajärjestelmien ja osatekijöiden katsottaisiin täyttävän kyseisten standardien tai niiden osan soveltamisalaan kuuluvat olennaiset vaatimukset, jos kyseiset yhdenmukaistetut standardien tai niiden osien viitetiedot on julkaistu EU:n virallisessa lehdessä.

48 §. *Hakijan tehtävät EY-tarkastusvakuutuksen laatimismenettelyssä.* Pykälässä säädettäisiin hakijan tehtävistä EY-tarkastusvakuutusmenettelyssä. Hakijan tehtäviä menettelyssä olisivat EY-tarkastusvakuutusmenettelyn toteuttavan ilmoitetun laitoksen valinta ja valitun ilmoitetun laitoksen pyytäminen kyseisen menettelyn toteuttajaksi, Liikenne- ja viestintäviraston pyytäminen tekemään FI-tarkastusvakuutusmenettely, osajärjestelmän EY-tarkastusvakuutuksen laatiminen ja sen liitteiksi tarkoitettujen teknisten asiakirjojen laatiminen. Ilmoitetulle laitokselle tai Liikenne- ja viestintävirastolle suunnatusta pyynnöstä säädettäisiin pykälän 1 momentissa. Tarkastusvakuutusmenettelystä säädettäisiin tarkemmin 49 ja 50 §:ssä ja niiden nojalla annettavassa asetuksessa.

Pykälän 2 momentin mukaan hakijan olisi laatimassaan EY-tarkastusvakuutuksessa vakuutettava, että asianomaiselle osajärjestelmälle on tehty asiaa koskevat tarkastusmenettelyt ja että se täyttää asiaa koskevan unioninlainsäädännön ja kansallisten sääntöjen vaatimukset. Vakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat olisi päivättävä ja allekirjoitettava.

Pykälän 3 momentin mukaan hakijan laatimiin teknisiin asiakirjoihin olisi sisällytettävä kaikki tarpeelliset osajärjestelmien ominaisuuksiin liittyvät asiakirjat, sekä tarvittaessa kaikki asiakirjat, jotka osoittavat, että yhteentomivuuden osatekijät ovat vaatimusten mukaisia. Niistä olisi käytävä myös ilmi kaikki tekijät, jotka liittyvät käyttöolosuhteisiin ja –rajoituksiin sekä jatkuvaa määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskevat ohjeet. Kunnossapidon osalta

ohjeet koskisivat radan ja kalustoyksiköiden kunnossapitoa. EY-tarkastusvakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat olisi päivättävä ja allekirjoitettava.

Pykälän 4 momentin mukaan, hakijan olisi arvioitava uuden EY-tarkastusvakuutuksen tarvetta, kun kyse on osajärjestelmän uudistamisesta ja parantamisesta, jonka seurauksena teknisiä asiakirjoja muutetaan ja joka vaikuttaa jo tehtyjen tarkastusmenettelyjen pätevyyteen.

Yhteentoimivuusdirektiivissä mainitaan myös erillinen kansallinen tarkastusvakuutus. Komissio on kuitenkin täytäntöönpanoa koskevassa ohjeistuksessaan todennut, että direktiivin liitteistä käy ilmi, että kansallisten sääntöjen mukaisuuden tarkistusmenettelyn tulokset kirjataan EY-tarkastusvakuutukseen.

49 §. *Ilmoitetun laitoksen tehtävät EY-tarkastusvakuutuksen laatimismenettelyssä.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 45 §:ää. Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen tehtävistä EY-tarkastusvakuutuksen laatimismenettelyssä. Ilmoitetun laitoksen tehtävänä olisi EY-tarkastusvakuutusmenettelyn suorittaminen. Ilmoitetun laitoksen tekemä tarkastusmenettely kattaisi yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimusten mukaisuuden tarkastuksen.

Pykälän 1 momentin mukaan ilmoitettu laitos tekee hakijan pyynnöstä osajärjestelmälle EY-tarkastuksen. EY-tarkastus alkaisi suunnitteluvaiheessa ja kattaisi koko valmistusajan aina osajärjestelmän markkinoillesaattamista ja käyttöönottoa edeltävään luovutukseen saakka. Tehtävä kattaisi asiaa koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti myös sen tarkistamisen, että kyseisen osajärjestelmän liitännät ovat yhdenmukaiset sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi osajärjestelmä liitetään.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitettu laitos voisi antaa tietyn tarkastusmenettelyn vaiheen tai tietyn osajärjestelmän osan kattavia välivaiheen tarkastuslausumia. Pykälän 3 momentin mukaan ilmoitettu laitos voisi antaa yhtä tai useampaa osajärjestelmää tai näiden osajärjestelmien osia koskevia tarkastustodistuksia, jos vastaava yhteentoimivuuden tekninen eritelmä tämän sallii.

Pykälän 4 momentin mukaan tarkemmat säännökset ilmoitetun laitoksen tehtävistä, osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausunnosta ja sen antamista koskevasta menettelystä ja näiden menettelyiden perusteella annettavien vakuutusten malleista ja niihin liitettävistä asiakirjoista voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin ne tarkemmat tekniset säännökset, joita tarvittaisiin yhteentoimivuusdirektiivin 15, 37 ja 41 artikloiden ja liitteen VI täytäntöön panemiseksi mukaan lukien pykälän mukaisten vakuutusten mukaiset asiakirjamallit ja niitä koskeviin hakemuksiin liitettävät asiakirjat. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa ne komission täytäntöönpanosäädökseen sisältyvät täydentävät teknisluonteiset velvoitteet, joita komissio antaa edellä mainittujen yhteentoimivuusdirektiivin säännösten nojalla. Jos täytäntöönpanosäädös annetaan suoraan sovellettavana EU-asetuksena, täytäntöönpanosäädöstä ei luonnollisestikaan tarvitse erikseen panna kansallisesti täytäntöön. Asetuksen antovaltuutus vastaisi sitä, mitä rautatielain 62 §:n nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa (372/2011) rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta on säädetty vastaavista asioista. Voimassa olevaan valtioneuvoston asetukseen verrattuna säännöksiä tarkistettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin ja erityisesti sen liitteen VI vaatimusten mukaiseksi.

50 §. *FI-tarkastuksen mukaiset tehtävät ja vastuut.* Pykälässä säädettäisiin kansallisten sääntöjen mukaisuuden varmistamiseksi tehtävästä FI-tarkastuksesta. Pykälä vastaisi olemassa olevan lain 65 §:ää lukuun ottamatta 5 momenttia, jota vastaava säännös on ehdotetun lain 101 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan FI-tarkastuksen mukainen vaatimustenmukaisuuden arvi-

ointi olisi tehtävä sellaiselle osajärjestelmälle tai osajärjestelmän osalle, jota eivät koske yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset ja siten osajärjestelmään tai sen osaan sovelletaan 38 §:ssä tarkoitettujen kansallisten sääntöjen mukaisia vaatimuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi FI-tarkastuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa nimetä ilmoitetun laitoksen vastaamaan osajärjestelmää koskevien kansallisten määräysten arvioinnista FI-tarkastusta varten. Tällöin ilmoitettua laitosta koskevat 15 luvussa säädetyt edellytykset ja ehdot.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta käyttää alihankkijaa tässä pykälässä tarkoitettujen tehtävien suorittamiseksi. Alihankkijan olisi täytettävä ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta 84 §:n 2 momenttia ja 86 §:n 1 momentin 1 kohtaa eli alihankkijan ei tarvitse olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö, eikä sen tarvitse olla akkreditoitu. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi kuitenkin alihankkijalla teettämistään toimenpiteistä.

Kuten ilmoitettujen laitosten tekemä EY-tarkastusvakuutusmenettely, myös FI-tarkastus alkaisi suunnitteluvaiheessa ja kattaisi koko valmistusajan aina osajärjestelmän markkinoille saattamista tai käyttöönottoa edeltävään luovutukseen saakka.

Pykälän 4 ja 5 momentissa olisi 49 §:n 2 ja 3 momentteja vastaavat oikeudet myöntää välivaiheen tarkastuslausumia ja yhtä tai useampaa osajärjestelmää tai niiden osaa koskevia tarkastustodistuksia.

Pykälän 6 momentissa valtuutettaisiin, että tarkemmat säännökset Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä FI-tarkastuksessa, osajärjestelmien FI-tarkastusmenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausunnon antamista koskevasta menettelystä voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat tekniset säännökset yhteentoimivuusdirektiivin 13 artiklan sekä kansallisten sääntöjen nojalla tehtävää tarkastusmenettelyä koskevan liitteen IV kohdan 3 täytäntöön panemiseksi. Lisäksi valtioneuvoston asetukseen sisällytettäisiin ne täydentävät teknisluonteiset säännökset, joita mahdollisesti tarvitaan, jos komissio antaa yhteentoimivuusdirektiivin nojalla täytöntöönpanosäädöksen edellä mainituista asioista komission direktiivinä suoraan sovellettavan asetuksen sijasta. Vastaavanlaiset säännökset on annettu voimassa olevan rautatielain 45 §:n nojalla rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa.

51 §. *Olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen osajärjestelmissä.* Pykälässä säädettäisiin menettelystä, jota Liikenne- ja viestintäviraston olisi noudatettava, jos se katsoo, että osajärjestelmä ei noudata olennaisia vaatimuksia. Liikenne- ja viestintävirasto voisi pykälän 1 momentin mukaan pyytää lisätarkastusten suorittamista, jos se katsoisi, että rakenteellinen osajärjestelmä, jolle on annettu EY-tarkastusvakuutus, ei kaikilta osin vastaa yhteentoimivuusdirektiiviä eikä erityisesti siinä säädettyjä olennaisia vaatimuksia. Käytännössä tämä tilanne voisi tulla esiin esimerkiksi silloin, kun Liikenne- ja viestintävirastolla on käsittelyssään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupahakemus tai kalustoyksikön markkinoillesaattamislupahakemus.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava komissiolle pyytämistään lisätarkastuksista. Ilmoituksesta olisi käytävä ilmi, johtuuko osajärjestelmän poikkeavuus yhteentoimivuusdirektiivin vaatimuksista siitä, että olennaisia vaatimuksia tai yhteentoimivuuden teknistä eritelmää ei ole noudettu tai niitä on sovellettu väärin vai siitä, että yhteentoimivuuden tekninen eritelmä on puutteellinen.

10 luku. *Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönotto*. Luku sisältäisi yhteentoimivuusdirektiivin mukaiset täytäntöönpanosäännökset kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvasta, joka on edellytys osajärjestelmän käyttöönotolle. Lukuun sisältyisivät myös säännökset siitä, mitä osajärjestelmän valmistaminen, rakentaminen, parantaminen ja uudistaminen edellyttävät käyttöönottoluvalta sekä käyttöönottoluvan peruuttamisesta ja rakentamisenaikaisesta käyttöluvasta.

52 §. *Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 44 §:ää ja siinä säädettäisiin kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönotosta. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi käyttöönottoluvat kiinteille rakenteellisille osajärjestelmille. Kiinteitä rakenteellisia osajärjestelmiä ovat ratalaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmät.

Pykälän 2 momentin mukaan käyttöönottolupa olisi myönnettävä sellaiselle kiinteälle rakenteelliselle osajärjestelmälle, joka on suunniteltu, rakennettu ja asennettu siten, että se on olennaisten vaatimusten mukainen. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä osajärjestelmän tekniseen yhteensopivuuteen sen järjestelmän kanssa, johon osajärjestelmä liitetään sekä yhdistämisen turvallisuuteen.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava opastusta tässä tarkoitettujen lupien hakemiseen. Hakemusohjeet olisi annettava hakijoiden käyttöön maksutta. Käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto voisi esimerkiksi julkaista hakemusohjeet internetsivuillaan.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella hakemuksen liitteeksi vaadittavista asiakirjoista. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset yhteentoimivuusdirektiivin 18 artiklan täytäntöönpanosta. Vastaavanlaiset tekniset tarkemmat säännökset käyttöönottolupaa koskevaan hakemukseen liitettävistä asiakirjoista on annettu voimassa olevan rautatielain 45 §:n nojalla rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Teknisiä säännöksiä tarkistettaisiin vastaamaan uuden yhteentoimivuusdirektiivin mukaisia vaatimuksia hakemuksen liitteeksi vaadittavista asiakirjoista.

53 §. *Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan käsittely.* Pykälässä säädettäisiin kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan käsittelystä ja pykälän säännöksillä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 18 artikla.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi kuukauden kuluessa käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen vastaanottamisesta tarkistettava, että hakemuksessa on kaikki tässä pykälässä säädetyn mukaiset tiedot ja liitteet tai pyydettävä tarvittavia lisätietoja. Lisätietopyyntöön olisi asetettava kohtuullinen määräaika tietojen toimittamiselle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarkistettava hakemuksen ja sen liiteasiakirjojen täydellisyys, asianmukaisuus ja johdonmukaisuus. Jos kysymyksessä on ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään kuuluva ERTMS-ratalaite (ERTMS, European Rail Traffic Management System, eurooppalainen junien kulunvalvontajärjestelmä), olisi tarkistettava myös, onko 54 §:n mukaiseen hakemukseen annettua EU-viraston päätöstä noudatettu. Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa tai tieto kielteisestä päätöksestä on annettava hakijalle ennalta määrätyssä kohtuullisessa ajassa ja joka tapauksessa neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on vastaanotettu.

Lupa voitaisiin 3 momentin mukaan myöntää edellytysten täyttyessä toistaiseksi. Päätökseen voitaisiin sisällyttää sellaisia rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan osajärjestelmän turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä. Rajoitukset ja ehdot eivät saisi olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

54 §. *Ohjaus- hallinta ja merkinanto-osajärjestelmän yhdenmukainen täytäntöönpano Euroopan unionissa.* EU:n neljännen rautatiepaketin myötä EU-virastolla on vahvempi rooli junien automaattista kulunvalvontaa koskevien laitteiden eli ETCS- ja/tai GSM-R-laitteiden yhdenmukaisuuden varmistamisessa unionissa (ETCS, European Train Control System, eurooppalainen junien hallintajärjestelmä, jonka osa on ERTMS- kulunvalvontajärjestelmä). Tämä toteutetaan siten, että EU-viraston on ennen ERTMS-ratalaitteita koskevia tarjouskilpailuja varmistettava, että suunnitellut tekniset ratkaisut ovat täysin yhdenmukaisia asiaankuuluvien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien kanssa ja siten täysin yhteentoimivia. EU-viraston rooli käy suurimmalta osaltaan ilmi virastoasetuksesta, mutta tähän pykälään sisällytettäisiin säännökset siitä, miten hakijan olisi asiassa toimittava.

Hakijan olisi pykälän 1 momentin mukaan toimitettava suunnitellut tekniset ratkaisut EU-virastolle tarkistettavaksi ennen ERTMS-ratalaitteita koskevia tarjouskilpailuja. Toisen momentin mukaan hakemus olisi toimitettava yhteisen keskitetyn palvelupisteen kautta ja siihen on liitettävä mukaan tiedot kaikista hakemukseen liittyvistä hankkeista.

Pykälän 2 momentin mukaan myös kaikki EU-viraston ja hakijan välinen tiedonvaihto ja asiaankuuluvien menettelyjen vaiheet ja tulokset sekä myös asiaan liittyvät EU-virastoasetuksen 55 artiklan mukaisen valituslautakunnan pyynnöt ja päätökset, silloin kun niitä on kyseiseen asiaan liittyen, toimitetaan hakijan tai EU-viraston tietoon yhteisen keskitetyn palvelupisteen kautta. Valituslautakunta olisi sama, jota on kuvattu yksityiskohtaisemmin 20 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Pykälän 2 momentti sisältäisi myös valtuutuksen antaa tarvittaessa tarkemmat säännökset tarjouspyynnön tarkistamista koskevan hakemuksen liitteiksi vaadittavista asiakirjoista valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin säännökset hakemukseen edellytettävistä liiteasiakirjoista, jotka määritellään yhteentoimivuusdirektiivin 19 artiklassa ja joita mahdollisesti täsmennetään komission antamassa suosituksessa. Suositusta ei tarvitsisi noudattaa tai panna täytäntöön, mutta sen noudattaminen voi helpottaa hakemuksen käsittelyä EU-virastossa, joten täytäntöönpano voi olla tarpeellista. Hakijan olisi kuvattava liiteasiakirjoissa se, miten suunniteltu hanke täyttää tarjouskilpailussa asetetut vaatimukset, jotka perustuvat yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annettuihin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin.

Pykälän 3 momentin mukaan EU-virasto kuulisi ennen hyväksymistään niitä kansallisia turvallisuusviranomaisia, joita ERTMS-tarjouskilpailuja koskeva hakemus koskee. Jos hakemus koskee Suomea, pitää EU-virastolla olla ennen hyväksymistään käytössään Liikenne- ja viestintäviraston antama lausunto. Lausunto voitaisiin antaa joko hakijalle tai EU-virastolle. Tarkoituksena on, että lausunto annettaisiin hakijalle, jos hakija sitä pyytää.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, miten toimitaan, jos EU-virasto katsoo hakemuksessa olevan puutteita. Hakijan olisi silloin joko korjattava hankesuunnittelua ja esitettävä uusi pyyntö EU-viraston hyväksyttäväksi. Jos hakija ei olisi samaa mieltä EU-viraston määrittämistä puutteista tai virasto antaa kielteisen päätöksen, hakija voi kuukauden kuluessa tällaisen päätöksen vastaanottamisesta esittää perustellun pyynnön, että EU-virasto tarkastelisi päätöstään uudelleen. Jos EU-virasto vahvistaa alkuperäisen päätöksensä, hakija voisi valittaa asiasta virastoasetuksen 55 artiklan mukaiselle valituslautakunnalle.

Pykälän 5 momentin mukaan hakijan olisi ilmoitettava EU-virastolle ja Liikenne- ja viestintävirastolle, jos tarjouseritelmäluonnos tai teknisten ratkaisujen kuvaus muuttuu EU-viraston myönteisen päätöksen jälkeen. Tällöin sovelletaan EU-virastoasetuksen 30 artiklan 2 kohtaa. Kyseisessä kohdassa säädetään EU-viraston velvollisuudesta tehdä yhteistyötä asianomaisten osapuolten kanssa ratkaisun löytämiseksi, jos hankkeen suunnitelmaa ja eritelmää on muutettu siten, että vaarana on, etteivät ERTMS:n ratalaitteiden osajärjestelmä ja ERTMS-laitteilla varustetut kalustoyksiköt ole teknisesti ja toiminnallisesti yhteensopivia. Ellei osapuolten välillä löydetä hyväksyttävää ratkaisua kuukauden kuluessa koordinointimenettelyn alkamisesta, asia on saatettava sovintomenettelyyn virastoasetuksen mukaiseen valituslautakuntaan, jota jo edellä on kuvattu.

55 §. *Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 18 artiklan 6 kohta. Kyseinen kohta artiklassa koskee kuitenkin vain kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien uusimista ja parantamista. Suomessa on kuitenkin nähty tarkoituksenmukaiseksi, että suunnitelma toimitettaisiin myös uusista ratahankkeista.

Uuden osajärjestelmän valmistamista tai rakentamista sekä osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma olisi toimitettava 1 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Suunnitelman toteutus voitaisiin käynnistää vasta, kun Liikenne- ja viestintävirasto on päättänyt, tarvitaanko suunnitelman perusteella uusi käyttöönottolupa.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi kuukauden kuluessa hakijan pyynnön vastaanottamisesta ilmoitettava hakijalle, että hakemuksessa on tarvittavat asiakirjat tai pyydettävä asiaankuuluvia lisätietoja asettaen kohtuullisen määräajan niiden toimittamiselle. Momentissa tarkoitetulla asiakirjojen riittävyydellä tarkoitettaisiin tässä yhteentoimivuusdirektiivin mukaisesti sitä, että hakemuksessa on mukana kaikki tarvittavat asiakirjat, mutta virastolla olisi luonnollisesti oikeus edellyttää hakijalta vielä lisätietoja.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi edellytettävä uudistamisen tai parantamisen yhteydessä uutta käyttöönottolupaa, jos suunnitteilla olevilla töillä voi olla kielteisiä vaikutuksia kyseisen osajärjestelmän turvallisuuden tasoon, käyttöönottolupaa edellytetään asiaa koskevissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai kansallisessa täytäntöönpanosuunnitelmassa tai jos niihin arvoihin, joiden perusteella lupa oli myönnetty, tehdään muutoksia. Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien täytäntöönpano edellyttää yleensä kansallista täytäntöönpanosuunnitelmaa, kuten esimerkiksi ERTMS-järjestelmän käyttöönotosta on tehty kansallinen täytäntöönpanosuunnitelma. Arvoilla tarkoitetaan tässä esimerkiksi akselipainoa, nopeusrajoituksia tai muita parametreja, joiden mukaisesti osajärjestelmälle on myönnetty käyttöönottolupa ja jos näissä arvoissa tapahtuu muutoksia, pitäisi myös osajärjestelmälle hakea uutta käyttöönottolupaa.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi 4 momentin mukaan ilmoitettava hakijalle käyttöönottolupatarpeesta viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun hakija on toimittanut kaikki asian käsittelyä varten tarpeelliset asiakirjat virastolle.

56 §. *Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttaminen.* Liikenne- ja viestintäviraston olisi pykälän nojalla kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa, vähintään kaksi kuukautta kestävässä määräajassa, jos osajärjestelmä 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 käytön.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi 2 momentin nojalla peruuttaa käyttöönottoluvan välittömästi, jos kysymyksessä olisi erityisen vakava puutteellisuus, josta voisi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

57 §. *Rakentamisaikainen käyttölupa.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 47 §:ää. Liikenne- ja viestintävirasto voisi 1 momentin nojalla myöntää kiinteälle rakenteelliselle osajärjestelmälle, rakentamisaikaisen käyttöluvan ennen varsinaista käyttöönottolupaa, jos kysymys olisi vaiheittain valmistuvasta uudistamis- ja parantamishankkeesta ja osajärjestelmän käyttö olisi tarpeen riittävien liikenneyhteyksien turvaamiseksi jo ennen sen valmistumista, 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 laajuuden vuoksi 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 käyttölupaa ei haettaisi kalustoyksiköille, vaan kalustoyksikölle voitaisiin myöntää 58 §:n mukainen määräaikainen lupa kalustoyksiköiden testaamista varten. Testien tulisi kuitenkin olla sellaisia, joiden tekemistä edellytettäisiin yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tai kansallisessa määräyksessä.

Liikenne- ja viestintävirasto 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 rakentamissuunnitelmaa 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. Toiminnanharjoittajat 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 Liikenne- ja viestintävirastolle. 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 käyttölupa olisi voimassa enintään kolme vuotta sen myöntämisestä. Valmistuneelle osalle tulisi hakea 53 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa välittömästi.

Rakentamisaikaisen käyttöluvan voisi peruuttaa samoin perustein kuin osajärjestelmän käyttöönottoluvan. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa. Rakentamisaikainen käyttölupa olisi tarkoitettu vain kiinteille osajärjestelmille, ei kalustoyksiköille tai liikkuvalle osajärjestelmälle.

11 luku. *Liikkuvien osajärjestelmien käyttöönotto*. Luvussa säädettäisiin markkinoillesaattamisluvasta, joka on edellytys liikkuvien osajärjestelmien käyttöönotolle. Liikkuvan kaluston markkinoillesaattamislupaa voisi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta, jos liikkuvaa kalustoa on tarkoitus käyttää vain Suomessa, mutta myös yhden jäsenvaltion alueella käytettävän kaluston markkinoillesaattamislupaa voidaan hakea EU-virastolta. Useamman jäsenvaltion alueella käytettävän kaluston markkinoillesaattamislupa haetaan aina EU-virastolta. Luvussa sää-

dettäisiin myös luvan saaneiden kalustoyksiköiden tarkistuksista ennen niiden käyttöönottoa, kalustoyksikön tyyppihyväksynnästä sekä lupien peruuttamisesta.

58 §. *Koeajolupa kalustoyksikköön kuuluvien osajärjestelmien testausta varten.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 47 a §:ää, jossa annetaan säännökset kalustoyksikköön kuuluvan osajärjestelmän määräaikaisesta käytöstä testauksessa ja koeajossa ennen käyttöönottoluvan myöntämistä. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää määräaikaisen koeajoluvan sellaiselle kalustoyksikölle, johon kuuluvalle osajärjestelmälle on suoritettava yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tai raideliikennelain nojalla annetussa määräyksessä vaadittuja osajärjestelmän käyttöä rautatiejärjestelmässä edellyttäviä tarkastuksia. Lupa voitaisiin myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Lupaa kutsutaan kalustoyksikön koeajoluvaksi, jotta se erottuisi selkeästi osajärjestelmän tai kalustoyksikön käyttöönottoluvasta. Kalustoyksikköön voivat kuulua osajärjestelminä liikkuva kalusto sekä veturilaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmät. Koeajoluvan myöntäminen perustuisi osajärjestelmän vaatimuksenmukaisuuden arviointiin. Luvan nojalla ei saisi suorittaa muita kuin EY- ja FI-tarkastuksiin liittyviä testejä tai tarkastuksia.

Pykälän 2 momentilla pantaisiin täytäntöön osa yhteentoimivuusdirektiivin 21 artikla 3 kohtaa, joka edellyttää rataverkon haltijaa varmistamaan, että rataverkolla tehtävät testit on mahdollista toteuttaa kolmen kuukauden kuluessa hakijan pyynnön vastaanottamisesta. Liikenne- ja viestintäviraston on tarvittaessa varmistettava, että testit toteutetaan.

Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin luvan hakija toimittamaan virastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikölle suoritettavista siirroista, osajärjestelmälle suoritettavista tarkastuksista sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Suunnitelmassa olisi kuvattava tarkastus, tarkastuksen suoritusaika ja -paikka sekä riskien arviointi mukaan lukien rautatiejärjestelmän turvallisuuden arviointi osajärjestelmän käyttämisestä luvan nojalla. Suunnitelman tulisi sisältää myös menettelyt, joiden mukaisesti osajärjestelmä siirretään tarkastuspaikalle. Koeajoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi momentin mukaan, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu. Koeajoluvan nojalla ei saisi liikennöidä kaupallisessa liikenteessä.

Virasto voisi 4 momentin mukaan sisällyttää lupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistettaisiin rautatiejärjestelmän turvallisuus. Osajärjestelmää saisi käyttää ainoastaan asetettujen rajoitusten ja ehtojen mukaisesti.

Pykälän 5 momentin mukaan se, mitä 56 §:ssä säädetään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskisi myös koeajolupaa.

59 §. *Liikkuvien osajärjestelmien saattaminen markkinoille.* Pykälän mukaan liikkuvan osajärjestelmän saisi saattaa markkinoille vain, jos se on suunniteltu, rakennettu ja asennettu siten, että se täyttää olennaiset vaatimukset. Erityisesti olisi varmistettava, että asiaankuuluva tarkastusvakuutus on annettu. Tarkastusvakuutus annettaisiin 49 §:n mukaisessa prosessissa. Liikkuvia osajärjestelmiä ovat veturit, matkustajavaunut, tavaraliikenteen vaunut sekä ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmän veturilaitteet.

60 §. *Kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan hakeminen.* Pykälällä pantaisiin kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 1, 2, 3 ja 12 kohdat. Kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa korvaisi jatkossa kalustoyksikön käyttöönottoluvan, josta on säädetty voimassa olevan rautatielain 48 a §:ssä. Pykälässä säädettäisiin, että kalustoyksikön saisi saattaa Suomen markkinoille vasta, kun sille on saatu Euroopan rautatieviraston tai Liikenne- ja viestintäviraston antama kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa. Kalustoyksikkö voi koos-

tua useista liikkuvista osajärjestelmistä, koska esimerkiksi veturissa voi olla myös ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmän mukaisia veturilaitteita.

Pykälän 2 momentin mukaan markkinoillesaattamislupaa koskevassa hakemuksessa olisi täsmennettävä kalustoyksikön käyttöalue. Jos aiottu käyttöalue on useassa ETA-valtiossa, lupaa haettaisiin 61 §:n mukaisesti EU-virastolta. Jos aiottu käyttöalue on pelkästään Suomi, hakija voi 62 §:n mukaisesti valita, hakeeko se lupaa Euroopan rautatievirastolta vai Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemuksessa olisi esitettävä todisteet siitä, että kalustoyksikön ja käyttöalueen tekninen yhteensopivuus on tarkastettu. Markkinoillesaattamislupa ei kuitenkaan vielä mahdollistaisi kaluston käyttöönottoa kyseisellä rataverkolla, vaan käyttöönotto edellyttää vielä rautatieyrityksen tekemää 66 §:n mukaista kaluston ja rataverkon yhteensopivuuden tarkistamista.

Lisäksi pykälän 2 momentissa olisi valtuutussäännös säätää markkinoillesaattamislupahakemuksen liitteiksi vaadittavista asiakirjoista tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Yhteentoimivuusdirektiivin mukaan vaadittavia asiakirjoja olisivat todisteet kalustoyksikön muodostavien liikkuvien osajärjestelmien saattamisesta markkinoille 59 §:n mukaisesti, kyseisten osajärjestelmien teknisestä yhteensopivuudesta kalustoyksikössä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai kansallisten sääntöjen perusteella, kyseisten osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen kalustoyksikössä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai kansallisten sääntöjen ja yhteisten turvallisuusmenetelmien perusteella ja kalustoyksikön ja aiotun käyttöalueen rataverkon tekninen yhteensopivuus yhteentoimivuuden teknisten eritelmien, ja/tai kansallisten sääntöjen ja infrastruktuurirekisterin ja riskien arviointia koskevan turvallisuusmenetelmän perusteella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa markkinoillesaattamisluvan omaavalle kalustolle on haettava uutta markkinoillesaattamislupaa. Uusi markkinoillesaattamislupa tarvitaan, jos aiotuilla töillä voi olla kielteisiä vaikutuksia asianomaisen kalustoyksikön yleiseen turvallisuustasoon tai sitä edellytetään asiaa koskevissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä. Uutta markkinoillesaattamislupaa vaadittaisiin myös, jos 63 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen parametrien (kalustoyksikön ja käyttöalueen teknisen yhteensopivuuden tarkistamiseksi yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai kansallisissa säännöissä vahvistetut parametrit) arvoihin tehdään muutoksia, jotka eivät sisälly yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä määriteltyjen hyväksyttävien parametrien piiriin. Parametrien arvoilla tarkoitetaan tässä sitä, että kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvassa tai tyyppihyväksynnässä on määritelty suunnitteluarvoja esimerkiksi maksiminopeudelle ja akselipainolle. Yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä määritellään tulevaisuudessa, milloin nämä muutokset edellyttävät uutta markkinoillesaattamislupaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin yhteentoimivuusdirektiivin mukaisesti, että hakemus on toimitettava keskitetyn palvelupisteen kautta. Lisäksi keskitettyyn palvelupisteeseen tullaan tallentamaan hakemuksiin kuuluvien menettelyjen vaiheet ja tulokset sekä tapauksen mukaan EU-virastoasetuksen 55 artiklan mukaisen valituslautakunnan pyynnöt ja päätökset.

61 §. *Kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa usean ETA-valtion alueelle.* Pykälässä säädettäisiin markkinoillesaattamisluvan hakuprosessista tilanteissa, joissa kalustoyksikköä aiotaan käyttää useassa jäsenvaltiossa, joista yksi on Suomi. Pykälässä säädettäisiin erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä näissä tilanteissa ja menettelyistä, joita olisi noudatettava, jos hakumenettelyn aikana on tarve testien suorittamiseen Suomen rataverkolla.

Pykälän 1 momentin mukaan markkinoillesaattamislupaa olisi haettava EU-virastolta, jos kalustoyksikön aiottu käyttöalue on useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Yhteentoimivuus-

direktiivin perusteella näin toimitaan kaikissa ETA-valtioissa, jos hakija haluaa kalustoyksikölleen useammasta ETA-valtioista muodostuvan käyttöalueen.

Yhteentoimivuusdirektiivin mukaan EU-viraston on arvioitava asiakirjojen täydellisyys, asianmukaisuus ja johdonmukaisuus yhteentoimivuuden teknisten eritelmien osalta ja lisäksi toimitettava asiakirjat eli hakemus ja sen liitteet aiotun käyttöalueen kansallisille turvallisuusviranomaisille, joiden on arvioitava asiakirjat tarkistaakseen niiden täydellisyyden, relevanssin ja johdonmukaisuuden suhteessa asiaa koskeviin kansallisiin oikeussääntöihin. Suomessa kyseisenä kansallisena turvallisuusviranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto ja tästä tehtävästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto ja EU-virasto voisivat edellä mainittujen arviointien osana pyytää testien suorittamista rataverkolla. Testien suorittamisessa olisi noudatettava 58 §:ää.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston roolista tilanteissa, joissa EU-virasto ja Liikenne- ja viestintävirasto olisivat eri mieltä jostain arvioinnista. Yhteentoimivuusdirektiivin 21 artikla 7 kohdan mukaan viraston ollessa eri mieltä yhden tai useamman kansallisen turvallisuusviranomaisen antamasta kielteisestä arviosta, sen on ilmoitettava asiasta kyseisille turvallisuusviranomaisille esittäen syyt sille, miksi se on eri mieltä. EU-viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen on toimittava yhteistyössä, jotta molempien osapuolten hyväksyttävissä olevasta arvioista päästään yhteisymmärrykseen. EU-viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen päätöksellä tähän menettelyyn on tarvittaessa otettava mukaan myös hakija. Ellei molempien osapuolten hyväksyttävissä olevasta arviosta päästä yhteisymmärrykseen kuukauden kuluessa siitä, kun EU-virasto on ilmoittanut kansalliselle turvallisuusviranomaiselle erimielisyydestään, EU-viraston on tehtävä lopullinen päätöksensä, elleivät kansalliset turvallisuusviranomaiset ole saattaneet asiaa sovintomenettelyyn EU-virastoasetuksen mukaisesti perustettuun valituslautakuntaan. Valituslautakunnan on päätettävä EU-viraston päätösluonnoksen vahvistamisesta kuukauden kuluessa kansallisen turvallisuusviranomaisen pyynnöstä.

Jos valituslautakunta on samaa mieltä EU-viraston kanssa, EU-viraston on tehtävä päätös viipymättä. Jos valituslautakunta on samaa mieltä kansallisen turvallisuusviranomaisen antamasta kielteisestä arviosta, EU-viraston on myönnettävä käyttöalueella lupa, joka ei kata kielteisen arvioinnin saaneita verkon osia.

Pykälällä pantaisiin kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 5 kohta ja 7 kohta siltä osin kuin se edellyttää kansallista täytäntöönpanoa.

62 §. *Kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa Suomen alueelle.* Pykälässä säädettäisiin markkinoillesaattamisluvan hakuprosessista tilanteissa, joissa kaluston käyttöalue olisi ainoastaan Suomen sisäpuolella. Tällöin hakija saa yhteentoimivuusdirektiivin mukaan valita, hakeeko se markkinoillesaattamislupaa kansalliselta turvallisuusviranomaiselta vai EU-virastolta. Tästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa, jonka mukaan hakija voi valita lupaviranomaiseksi joko Liikenne- ja viestintäviraston tai EU-viraston.

Pykälän 2-5 momenteissa säädettäisiin markkinoillesaattamisluvan hakuprosessista, jos hakija on valinnut Liikenne- ja viestintäviraston. Jos hakija on valinnut EU-viraston, prosessi kuvataan EU-virastoasetuksessa ja yhteentoimivuusdirektiivissä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi arvioitava asiakirjat tarkastamalla, että ne ovat täydellisiä asianmukaisia ja johdonmukaisia. Tarkastuksessa olisi noudatettava raideliikenteen kalustoyksikköjen markkinoisaattamislupa- ja tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista käytännön järjes-

telyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 nojalla annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/545 säädettyjä vaatimuksia. Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/545 tuli voimaan 24 päivänä huhtikuuta 2018.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta ilmoitettava hakijalle, että hakemuksessa on tarvittavat asiakirjat tai pyydettävä lisätietoja.

Ruotsin kansallisen turvallisuusviranomaisen myöntämä kaluston markkinoillesaattamislupa olisi pykälän 4 momentin mukaan voimassa Tornion liikennepaikalla ja sen 1435 mm:n raideleveyden rataosuudella, jos hakemusta käsiteltäessä on noudatettu 181 §:n mukaisessa sopimuksessa sovittuja menettelyjä. Suomen ja Ruotsin kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi kahdenvälisellä sopimuksella sovittava rajaliikenteen käytännön teknisistä ja hallinnollisista järjestelyistä.

Pykälän 5 momentin mukaan, jos kalustoyksikölle on haettu myös 36 §:n mukaista mahdollisuutta yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämiseen, Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä markkinoillesaattamislupa vasta kyseisen menettelyn soveltamisen jälkeen. Käytännössä Liikenne- ja viestintäviraston on siis hoidettava 36 §:n mukaisen asian käsittely ensin ja odotettava komission vastausta, ennen kuin se voi käsitellä markkinoillesaattamislupaa koskevan hakemuksen.

Pykälällä pannaan kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 8 ja 14 kohdat.

63 §. *Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä markkinoillesaattamislupa.* Pykälässä säädettäisiin markkinoillesaattamisluvan myöntämisestä ja luvan sisällöstä.

Markkinoillesaattamislupa tai sitä koskeva kielteinen päätös olisi annettava pykälän 1 momentin mukaan hakijalle neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot luvan käsittelemiseksi on saatu hakijalta. Lupaa myönnettäessä olisi sovellettava markkinoillesaattamisluvan myöntämisen käytännönjärjestelyistä annettua komission täytäntöönpanoasetusta. Kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupa- ja tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista käytännön järjestelyissä sovellettaisiin 62 §:n 2 momentissa tarkoitettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2018/545.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin markkinoillesaattamisluvan sisällöstä. Sen mukaan luvassa on oltava käyttöalue tai –alueet, kalustoyksikön ja käyttöalueen teknisen yhteensopivuuden tarkistamiseksi yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai kansallisissa oikeussäännöissä vahvistetut parametrien arvot, kalustoyksikön vaatimusten mukaisuus asiaa koskevien yhteentoimvuuden teknisten eritelmien ja kansallisten oikeussääntöjen osalta sekä kalustoyksikön käyttöä koskevat ehdot ja muut rajoitukset.

Pykälän 3 momentin mukaan myönnetty markkinoillesaattamislupa ei rajoittaisi niiden ehtojen noudattamista, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on asettanut turvallisuustodistuksia tai turvallisuuslupia myöntäessään.

64 §. *Kalustoyksikön käyttöalueen laajentaminen.* Pykälässä säädettäisiin prosessista, jolla hakija pystyy hakemaan laajennusta jo myönnetyn markkinoillesaattamisluvan käyttöaluetta.

Pykälän 1 momentin mukaan hakijan olisi tällöin laajennettava alkuperäisen luvan asiakirjoja lisäkäyttöaluetta koskevilla asiaankuuluvilla asiakirjoilla siten kuin niistä on säädetty 60 §:n nojalla annettavassa valtioneuvoston asetuksessa.

Kansainvälistä, usean ETA-valtion alueella käytettäväksi tarkoitettua markkinoillesaattamislupaa pitää aina hakea EU-virastolta. Tämä tarkoittaa sitä, että vaikka alkuperäinen lupa olisi myönnetty Liikenne- ja viestintävirastossa, niin jos hakija haluaa laajentaa kaluston käyttöaluetta toiseen ETA-valtioon Suomen lisäksi käyttöalueen laajennusta olisi haettava EU-virastolta. Vastaavasti, jos muun ETA-valtion kansallinen turvallisuusviranomainen on myöntänyt markkinoillesaattamisluvan omalle alueelleen ja kaluston käyttöaluetta halutaan laajentaa Suomeen, lupaa olisi haettava EU-virastolta. Käyttöalueen laajennusta on haettava EU-virastolta myös silloin, jos kyseessä on kansallisen käyttöalueen laajennus, mutta alkuperäinen lupa on haettu EU-virastolta. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Jos käyttöaluetta ei olisi tarkoitus laajentaa Suomen ulkopuolelle ja aiempi lupa on haettu Liikenne- ja viestintävirastolta, hakijan olisi toimitettava asiakirjat Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka olisi myönnettävä 62 §:ssä säädettyä menettelyä noudattaen ajan tasalle saatettu lupa. Lupa kattaisi laajennetun käyttöalueen.

Nykyisin Suomessa suurin osa käyttöönottoluvista koskee koko Suomea. Nähtävissä ei ole, että lupia jotka kattaisivat vain osan Suomea, myönnettäisiin kovinkaan montaa. Lisäksi Suomen eri raideleveydestä johtuu, että kalustoon ja sen pyöräkertoihin täytyy sen siirtyessä Suomeen tehdä yleensä niin suuria muutoksia, että kaluston käyttö sekä Suomen että jonkin muun ETA-valtion alueella on varsin epätodennäköistä. Tämän takia tämä pykälä tulee todennäköisesti sovellettavaksi varsin harvoin.

65 §. *Luvan saanneille kalustoyksiköille ennen käyttöä tehtävät tarkastukset.* Tulevaisuudessa osa nykyisessä käyttöönottoluvassa tarkistettavista asioista jäisi rautatieliikenteen harjoittajan itsensä tarkistettavaksi sen jälkeen, kun kalusto on saanut markkinoillesaattamisluvan. Tarkistukset olisi tehtävä ennen kuin kalustoyksikköä käytetään sen markkinoillesaattamisluvassa täsmennetyllä käyttöalueella. Tarkistuksessa olisi 1 momentin mukaan tarkistettava, että kalustoyksikölle on myönnetty markkinoillesaattamislupa, että kalustoyksikkö on rekisteröity asianmukaisesti ja että se on yhteensopiva reitin kanssa. Reitin yhteensopivuus olisi ensisijaisesti tarkastettava ratarekisterin ja asiaa koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien perusteella. Jos ratarekisterissä on puutteelliset tiedot, reitin yhteensopivuus olisi tarkistettava rataverkon haltijan kohtuullisen ajan puitteissa maksutta toimittamien tietojen perusteella. Lisäksi olisi tarkistettava, että kalustoyksikkö on integroitu asianmukaisesti sen junan kokoonpanoon, jossa sitä on tarkoitus käyttää ottaen huomioon kyseisen rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä.

Rautatieliikenteen harjoittajat voivat suorittaa testejä yhteistyössä rataverkon haltijan kanssa 1 momentin soveltamiseksi. Rataverkon haltijan olisi rautatieliikenteen harjoittajaa kuullen toteutettava kaikki mahdolliset toimet sen varmistamiseksi, että testit voidaan toteuttaa kolmen kuukauden kuluessa rautatieliikenteen harjoittajan pyynnön vastaanottamisesta.

66 §. *Kalustoyksikön tyyppihyväksyntä.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön tyyppihyväksynnästä. EU-viraston ja Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta tyyppihyväksynnän osalta määräytyy saman säännön mukaisesti kuin kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan osalta. Näin ollen useammassa kuin yhdessä ETA-valtioissa käytettäväksi tarkoitetun kalustoyksikkötyypin hyväksyy EU-virasto ja jos tyyppiä on tarkoitus käyttää vain Suomessa, hakija voi valita hakeeko se lupaa EU-virastosta vai Liikenne- ja viestintävirastosta.

Kalustoyksikkötyypin hyväksymiseen käytettäisiin samaa menettelyä kuin kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa hyväksyttäessä ja myös tyyppiä koskeva hakemus olisi toimitettava keskitetyn palvelupisteen kautta. Tästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Käytäntönä on ollut, että kalustoyksikkötyyppi hyväksytään samassa yhteydessä, kun kyseisen tyypin mukainen ensimmäinen kalustoyksikkö saa käyttöönottoluvan. Tämä käytäntö on nyt vahvistettu yhteentoimivuusdirektiivissä ja sen perusteella annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa. Tulevaisuudessa Liikenne- ja viestintäviraston tai EU-viraston on siis hyväksyttävä samaa käyttöaluetta koskeva kalustoyksikkötyyppi, kun Liikenne- ja viestintävirasto tai EU-virasto myöntävät ensimmäisen kyseisen kalustoyksikkötyypin mukaisen markkinoillesaattamisluvan. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Tyyppihyväksynnän perustana oleva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä tai kansallinen oikeussääntö saattaa muuttua tyyppihyväksynnän jälkeen. Muutoksessa pitäisi ottaa kantaa siihen, vaikuttaako se aikaisemman sääntelyn perusteella annettuihin tyyppihyväksyntöihin eli edellyttääkö muutos, että tyyppihyväksyntä olisi uudistettava. Nykyään tähän otetaan kansallisissa oikeussäännöissä varsin harvoin kantaa.

Jos tyyppihyväksynnän perusteena oleva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä tai kansallinen oikeussääntö muuttuu ja siinä edellytetään tyyppihyväksynnän uudistamista, voi uudistamista koskevat tarkastukset koskea vain muuttuneita sääntöjä. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa. Lisäksi tyyppihyväksyntä pitäisi 3 momentin mukaan merkitä EU-viraston ylläpitämään eurooppalaiseen rekisteriin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin selvyyden vuoksi, että tyyppihyväksyntä ei koskisi 14 luvun kansallisen järjestelmän mukaisesti hyväksyttyjä kalustoyksiköitä. Näitä kalustoja olisi siis Venäjän federaatiosta saapuvat yhdysliikenteessä käytettävät kalustot, siirtotyössä käytettävät kalustot ja museokalustot.

67 §. *Kalustoyksikköjen yhdenmukaisuus hyväksytyn kalustoyksikkötyypin kanssa.* Kun kalustoyksikkötyppi on hyväksytty, sen mukaiselle kalustoyksikölle tai kalustoyksikköjen sarjalle olisi annettava markkinoillesaattamislupa kalustoyksikkötyyppiä koskevan vaatimustenmukaisuusvakuutuksen perusteella. Tästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Koska tyyppihyväksyntä on aina annettava ensimmäisen kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan yhteydessä, tarkoittaa tämä käytännössä sitä, että markkinoillesaattamislupa olisi helpompi saada kalustoyksiköille, joita vastaavalle kalustoyksikölle on myönnetty lupa jo aikaisemmin.

Jos kalustoyksikkötyyppiä on tarkoitus käyttää useassa ETA-valtiossa tai hakija on valinnut pelkästään Suomessa käytettäväksi tarkoitetun tyyppihyväksynnän laatijaksi EU-viraston, EU-virasto vastaisi tyyppihyväksynnästä. Markkinoillesaattamislupaa koskevia käytännön järjestelyjä koskevaa täytäntöönpanosäädöstä valmisteltaessa ainakin EU-viraston ajatus on ollut, että kalustoyksikkötyypin yhdenmukaisuuteen perustuvaa kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa haettaisiin siltä viranomaiselta, joka on hyväksynyt kalustoyksikkötyypin. Tätä ei kuitenkaan varsinaisesti ole missään EU-säädöksessä vielä tällä hetkellä säädetty.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tyypinmukaisuusvakuutuksen laatimisessa olisi noudatettava asiaankuuluvien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tarkastusmenettelyjä tai jos yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä ei sovelleta, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen (EU) N:o 765/2008 moduuleissa B+D, B+F ja H1 määriteltyjä vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjä. Di-

rektiivissä annetaan komissiolle mahdollisuus vahvistaa täytäntöönpanosäädöksellä tyypinmukaisuusvakuutuksen malli ja ad hoc-moduuleja vaatimustenmukaisuuden arviointia varten. Nämä tullaan todennäköisesti antamaan asetuksella, eivätkä siten edellyttäisi täytäntöönpanoa, jos täytäntöönpanoa kuitenkin edellytettäisiin, voitaisiin täytäntöönpano toteuttaa 49 §:ssä olevan valtuutuksen mukaisesti antamalla tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että lain 66 §:n 3 momentissa säädetty kalustoyksikön tyyppihyväksynnän uusiminen muuttuneiden yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai kansallisten sääntöjen perusteella ei vaikuta niiden kalustoyksikön markkinoillesaattamislupiin, jotka on myönnetty kyseisen kalustoyksikkötyypin markkinoille saattamista koskevan luvan perusteella ennen tyyppihyväksynnän uusimista.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuudirektiivin 25 artikla.

68 §. *Kalustoyksikön numerointi.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön rekisteröinnin yhteydessä Liikenne- ja viestintäviraston kalustoyksikölle antamasta kalustoyksikkönumerosta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 67 §:ää. Kalustoyksikkönumerolla tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin mukaista niin sanottua 12-numeroista eurooppalaista kalustoyksikkönumeroa. Pykälällä pantaisiin kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 46 artikla.

Kun kalustoyksikölle myönnetään lain 11 luvussa tarkoitettu markkinoillesaattamislupa tai lain 14 luvussa tarkoitettu käyttöönottolupa, se olisi pykälän 1 momentin mukaan ennen käyttöönottoa rekisteröitävä kalustorekisteriin. Jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkolle, kalustoyksikkö olisi rekisteröitävä Suomen kalustorekisteriin, jolla tarkoitetaan liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaista liikenneasioiden rekisteriä. Jos kalustoyksikön käyttöalue kattaa Suomen lisäksi yhden tai useamman muun ETA-valtion alueen, se olisi rekisteröitävä yhdessä asianomaisista jäsenvaltioissa.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto rekisteröi kalustoyksikön ensimmäisen kerran liikenneasioiden rekisteriin.

Pykälän 3 momentin mukaan kalustoyksikön ensimmäisen markkinoillesaattamis- tai käyttöönottoluvan hakija vastaisi siitä, että kalustoyksikölle annettu kalustoyksikkönumero merkitään asianomaiseen kalustoyksikköön. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa muuttaa kalustoyksikölle annettua kalustoyksikkönumeroa ja vaatia kalustoyksikön haltijaa muuttamaan kalustoyksikön merkintää.

Pykälän 4 momentin mukaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävissä kalustoyksiköissä voidaan käyttää kolmannen maan kalustoyksikölle antamaa kalustoyksikkönumeroa.

Pykälän 5 momentin mukaan museoliikenteessä käytettävään kalustoon ei tarvitsisi tehdä eurooppalaista kalustoyksikkönumeromerkintää, jos niissä on vanha kansalliseen numerointiin perustuva numero, joka yksiselitteisesti yksilöi kaluston riittävällä tavalla.

12 luku. *Kalustoyksikköjen ja kalustoyksikkötyyppien olennaisten vaatimusten vastaisuus*. Luvussa säädettäisiin tilanteista, joissa kaluston markkinoillesaattamisen jälkeen huomattaisiin, että kalustoyksikkö ei täytäkään olennaisia vaatimuksia. Luvun säännöksillä pantaisiin kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 26 artikla.

69 §. *Toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi.* Pykälässä säädettäisiin toimenpiteistä, jolla kalustoyksikköjen tai kalustoyksikkötyyppien olennaisten vaatimusten vastaisuus pyritään korjaamaan.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimenpiteistä, jotka rautatieliikenteen harjoittajan on tehtävä, jos se katsoo, että sen käyttämä kalustoyksikkö ei täytä jotakin sovellettavista olennaisista vaatimuksista. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi toteutettava tarvittavat korjaavat toimenpiteet kalustoyksikön saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi.

Yhteentoimivuusdirektiivin mukaan rautatieyritys voi ilmoittaa asiasta myös EU-virastolle ja asianomaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille. Kuitenkin, jos rautatieyrityksellä on näyttöä siitä, että vaatimustenmukaisuuden vastaisuus oli olemassa jo silloin kun markkinoillesaattamislupa myönnettiin, ilmoitus täytyy tehdä. Suomessa havaitut vaatimustenmukaisuuden vastaisuudet on kuitenkin aina ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, joka huolehtii siitä, että asiasta tarvittaessa ilmoitetaan myös asianosaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille ja EU-virastolle.

Pykälän 2 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintävirastolta edellytettävistä toimenpiteistä, kun se saa tiedon, että kalustoyksikkö tai kalustoyksikkötyyppi, jolle on myönnetty markkinoillesaattamislupa, ei tarkoituksensa mukaisesti käytettynä täytä jotakin sovellettavista olennaisista vaatimuksista. Tämä tieto voidaan saada esimerkiksi valvonnan kautta. Viraston olisi ilmoitettava siitä kalustoyksikköä tai kalustoyksikkötyyppiä käyttäville rautatieliikenteen harjoittajille ja pyydettävä näitä toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet kalustoyksikön tai kalustoyksikköjen saattamiseksi vaatimustenmukaisiksi. Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava asiasta EU-virastolle ja muille kansallisille turvallisuusviranomaisille, joita asia koskee, mukaan lukien niille, joiden alueella on vireillä saman tyyppistä kalustoyksikköä koskeva markkinoillesaattamislupahakemus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin toimenpiteistä, joihin voidaan ryhtyä, jos rautatieliikenteen harjoittajan soveltamilla toimenpiteillä ei voida varmistaa sovellettavien olennaisten vaatimusten täyttymistä 1 ja 2 momentissa esitetyissä tapauksissa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tällaisissa tilanteissa soveltaa valvontatehtäviensä puitteissa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä 24 §:n mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voisi samanaikaisesti keskeyttää myöntämänsä kalustoyksikön tyyppihyväksynnän väliaikaisena turvatoimenpiteenä, johon voidaan hakea muutosta hallintolainkäyttölain (586/1996) mukaisesti ja soveltaa 61 §:n 4 momentissa säädettyä sovintomenettelyä. Jos tyyppihyväksynnän on myöntänyt EU-virasto, kuuluu tyyppihyväksynnän keskeyttäminen direktiivin mukaan sille. EU-viraston päätökseen voidaan hakea muutosta ja siihen voidaan soveltaa sovintomenettelyä, joka on kuvattu 62 §:n perusteluissa.

70 §. *Luvan peruuttaminen olennaisten vaatimusten vastaisuuden vuoksi.* Jos rautatieyrityksen toimenpiteet vaatimustenvastaisuuden korjaamiseksi eivät ole tarpeeksi tehokkaista ja kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin vaatimustenvastaisuus aiheuttaa vakavan turvallisuusriskin, Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruttaa myöntämänsä markkinoillesaattamisluvan tai muuttaa sitä. Edellytyksenä tälle olisi kuitenkin pykälän 1 momentin mukaan, että olennainen vaatimus ei täyttynyt luvan myöntämishetkellä. Jos luvan on myöntänyt EU-virasto, kuuluu myös luvan peruuttaminen yhteentoimivuusdirektiivin mukaan sille. Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen voisi hakea oikaisua 187 §:n mukaisesti ja EU-viraston päätökseen direktiivin ja virastoasetuksen mukaisesti. Jos uudelleentutkimispäätös johtaa siihen, että luvanperuuttamispäätös vahvistetaan, kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan tai tyyppihyväksynnän haltija voi valittaa luvan peruuttamisesta. EU-viraston päätöksestä valitetaan EU-virastoasetuksessa tarkoitetulle valituslautakunnalle EU-virastoasetuksen mukaisessa määrä-

ajassa ja Liikenne- ja viestintäviraston päätöksestä hallinto-oikeuteen hallintolainkäyttölain perusteella 187 §:ssä säädetyn mukaisesti kuitenkin kahden kuukauden kuluessa kyseisen päätöksen tiedoksiannosta. Valitusaika tulee yhteentoimivuusdirektiivistä.

Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa EU-virasto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat eri mieltä luvan rajoittamisen tai peruuttamisen tarpeesta. Tämä koskee erityisesti tilanteita, jossa vaatimustenvastaisen kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan tai kalustoyksikköluvan on myöntänyt EU-virasto. Tällöin Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää EU-virastoasetuksen mukaiselta valituslautakunnalta sovintomenettelyä. Sovintomenettely on kuvattu 61 §:n perusteluissa. Jos kyseisen menettelyn tuloksena on, että kalustoyksikkölupaa ei rajoiteta eikä peruuteta, 24 §:n 3 momentissa tarkoitetut väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet keskeytetään.

71 §. *Peruuttamisen vaikutukset.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan tai tyyppihyväksynnän peruuttamisen vaikutuksista. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava EU-virastolle viipymättä myöntämänsä markkinoillesaattamisluvan peruuttamisesta. Päätös olisi perusteltava. Yhteentoimivuusdirektiivin mukaan EU-viraston on vastaavasti ilmoitettava kaikille kansallisille turvallisuusviranomaisille myös Liikenne- ja viestintävirastolle, jos se on peruuttanut myöntämänsä käyttöönottoluvan. EU-viraston on ilmoitettava kansallisille turvallisuusviranomaisille myös muiden kansallisten turvallisuusviranomaisten peruuttamista luvista. Tämä ei edellytä, että kaluston käyttöalue olisi kyseisen kansallisen turvallisuusviranomaisen alueella, vaan Liikenne- ja viestintäviraston pitäisi saada EU-virastolta tieto kaikista ETA-alueella peruutetuista markkinoillesaattamisluvista tai tyyppihyväksynnöistä.

Pykälän 2 momentin mukaan EU-viraston tai Liikenne- ja viestintäviraston tekemä peruuttaminen olisi otettava huomioon liikenneasioiden rekisterissä, josta olisi poistettava sellaisia kalustoyksiköitä koskevat tiedot, joilta markkinoillesaattamislupa on peruutettu.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi yhteistyössä EU-viraston kanssa varmistettava, että rautatieliikenteen harjoittajat, jotka käyttävät peruuttamisen kohteena olevan kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin kaltaisia kalustoyksikköjä saavat tiedon luvan peruuttamisesta asianmukaiset tiedot. Tällaisten rautatieliikenteen harjoittajien on ensin tarkistettava, onko niillä sama vaatimusten noudattamatta jättämistä koskeva ongelma. Siinä tapauksessa sovelletaan tässä luvussa säädettyjä menettelyjä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin luvan peruuttamisen konkreettisista vaikutuksista niihin kalustoyksikköihin ja kalustoyksikkötyyppeihin, jotka ovat käytössä peruutettujen lupien perusteella. Kyseessä olevia kalustoyksikköjä ei saisi enää käyttää eikä niiden käyttöaluetta laajentaa. Peruutetun tyyppihyväksynnän pohjalta valmistettuja kalustoyksikköjä ei saisi enää saattaa markkinoille, ja jos kalustoyksikkö olisi jo saatettu markkinoille, se olisi poistettava markkinoilta. Yksittäisen kalustoyksikön osalta voisi hakea uutta markkinoillesaattamislupaa lain 60-62 §:ssä säädetyn mukaisesti tai kalustoyksikkötyypin osalta uutta tyyppihyväksyntää 66 §:ssä säädetyn menettelyn mukaisesti.

Kun tämän luvun mukainen olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen rajoittuisi vain osaan kyseessä olevan kalustoyksikön käyttöalueesta, ja tällainen noudattamatta jättäminen oli olemassa jo silloin, kun markkinoillesaattamislupa myönnettiin, lupaa on muutettava käyttöalueen kyseisten osien poissulkemiseksi. Tästä säädettäisiin 5 momentissa.

13 luku. *Kalustoyksikön kunnossapito*. Luvussa säädettäisiin liikkuvan kaluston kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä ja sen sertifioinnista. Liikkuvan kaluston kunnossapidosta vastaa-

va yksikkö on oltava kaikilla kalustoyksiköillä ennen kuin niitä käytetään rataverkolla. Sertifiointivelvollisuus on tällä hetkellä vain tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavilla yksiköillä. Luvun säännöksillä pantaisiin kansallisesti täytäntöön turvallisuusdirektiivin 14 ja 15 artiklat.

72 §. *Kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaava yksikkö.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan kalustoyksiköllä olisi ennen sen käyttämistä Suomen rataverkolla oltava sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö, joka on Suomeen rekisteröitävän kaluston osalta rekisteröitävä liikenneasioiden rekisteriin kyseisen kaluston kunnossapidosta vastaavaksi yksiköksi.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin kunnossapidosta vastaavan yksikön tehtävistä. Pykälän 2 momentin mukaan kunnossapidosta vastaavan yksikön tehtävänä olisi kunnossapitojärjestelmän avulla varmistaa, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa. Liikkuvan kaluston kunnossapitäjän vastuu ei kuitenkaan rajoita 10 §:ssä tarkoitettua rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaista vastuuta kalustoyksikön turvallisesta liikennöinnistä.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin, mitä kaikkea kaluston turvallisen käyttökunnon varmistaminen pitää sisällään ja mitä kunnossapitojärjestelmän avulla pitäisi tehdä. Kunnossapitojärjestelmän avulla on ensinnäkin varmistettava, että kalustoyksikkö pidetään kunnossa kunkin kalustoyksikön ohjekirjan sekä voimassa olevien kunnossapitosääntöjen ja asiaa koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja muiden vaatimusten mukaisesti. Toiseksi kunnossapitoyksikön on tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa yhteistyössä sovellettava rautatieturvallisuusdirektiivin 6 artiklan 1 a alakohdassa tarkoitettuja yhteisissä turvallisuusmenetelmissä vahvistettuja riskien arviointimenetelmiä. Tällä hetkellä se tarkoittaa rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän hyväksymisestä annettua komission asetusta (EY) N:o 352/2009.

Kolmanneksi kunnossapitoyksikön on varmistettava, että sen alihankkijat toteuttavat riskienhallintatoimenpiteitä ja että tästä määrätään sopimusjärjestelyissä, jotka on annettava tiedoksi EU-viraston tai Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä. Tämä tulisi varmistaa rautatieturvallisuusdirektiivin 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja omavalvontaa koskevia turvallisuusmenetelmiä noudattaen. Näistä on säädetty rautatieyritysten, turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saaneiden infrastruktuurin haltijoiden sekä kunnossapidosta vastaavien yksiköiden soveltamasta omavalvontaa koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1078/2012. Lisäksi kunnossapitoyksikön on varmistettava kunnossapitotoimen jäljitettävyys.

73 §. *Kalustoyksikköjen kunnossapitojärjestelmä.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikköjen kunnossapitotoimintojen ja vastuiden järjestämisestä.

Kalustoyksikköjen kunnossapitojärjestelmän olisi koostuttava hallintatoiminnasta, kunnossapidon kehittämistoiminnosta, vaunukannan kunnossapidon hallintotoiminnasta ja kunnossapidon toteuttamistoiminnosta. Hallintatoiminto valvoisi ja koordinoisi muita toimintoja sekä varmistaisi rautatiejärjestelmässä käytettävien kalustoyksikköjen turvallisen kunnon. Kunnossapidon kehittämistoiminto vastaisi huoltoasiakirjojen hallinnasta käyttäen apunaan suunnittelu- ja käyttötietoja sekä kunnossapidon ja huollon suorituskyvystä saatuja kokemuksia. Siihen kuuluisi myös kokoonpanon hallinta. Vaunukannan kunnossapidon hallintotoiminto hallinnoisi kalustoyksikköjen poistamista liikennöinnistä kunnossapitoa varten ja niiden liikennöintiin palauttamista kunnossapidon jälkeen. Kunnossapidon toteutustoiminto olisi kalustoyksikön tai sen osien vaadittu tekninen kunnossapito, johon kuuluu huollosta luovuttamiseen liittyvien asiakirjojen antaminen.

Kunnossapidosta vastaavan yksikön olisi huolehdittava hallintotoiminnosta itse, mutta se voisi ulkoistaa kunnossapidon kehittämistoiminnan, vaunukannan kunnossapidon hallintatoiminnan ja kunnossapidon toteuttamistoiminnot tai osan niistä muille osapuolille, esimerkiksi kunnossapitotyöpajoille.

Pykälän 3 momentti sisältää valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista toiminnoista ja niiden järjestämisestä, toimintoja koskevista vaatimuksista ja arviointiperusteista. Toimintojen osalta sisältö vastaisi ylläkuvattua. Vaatimukset ja arviointiperusteet kuvataan turvallisuusdirektiivin liitteessä III ja niissä edellytetään jäsenneltyä lähestymistapaa muun muassa johtajuuteen, riskien arviointiin, jatkuvaan parantamiseen, pätevyyden hallintaan, tiedotukseen, dokumentointiin, kunnossapitotoimiin ja hallintatoimiin. Turvallisuusdirektiivin mukaan täytäntöönpanosäädöksellä voidaan säätää liitteen III vaatimusten ulottumisesta osittain myös sellaisiin kunnossapitokonepajoihin, joille kunnossapidosta vastaava yksikkö on ulkoistanut kunnossapitotoimintojaan. Mikäli myöhemmin annettavalla komission täytäntöönpanoasetuksella on vaikutuksia kunnossapitotoiminnan järjestelyihin, nämä voitaisiin tarvittaessa ottaa huomioon annettavassa Liikenne-ja viestintäviraston määräyksessä

74 §. *Sertifiointielin ja kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifioinnista. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 59 §:ää. Sertifiointi on rautatieturvallisuusdirektiivin mukaan tällä hetkellä pakollista vain tavaravaunuille. Rautatieturvallisuusdirektiivissä on kuitenkin annettu EU-virastolle tehtäväksi arvioida 16 päivään kesäkuuta 2018 mennessä tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmän ja arvioida, onko järjestelmä asianmukaista ulottaa koskemaan kaikkia kalustoyksikköjä ja kunnossapitokonepajoja. EU-viraston on toimitettava kertomuksensa komissiolle. Käytännössä EU-virasto on aloittanut kyseiseen muutokseen tähtäävän sääntelyn laatimisen. Siksi pykälän säännökset on kirjoitettu jo ennakoivasti viittaamalla voimassa olevaan EU-lainsäädäntöön niin, että mahdollistetaan sen soveltaminen tulevaisuudessa kaikkiin kalustoyksiköihin, ei ainoastaan tavaravaunuihin.

Pykälän 1 momentin mukaan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä tulisi olla rautatieturvallisuusdirektiivin 14 artiklan mukainen sertifiointi kulloinkin voimassa olevan EU-lainsäädännön mukaisesti. Viittaus kulloinkin voimassa olevaan lainsäädäntöön liittyy edellä mainittuun komission täytäntöönpanosäädökseen, jonka valmistelun komissio on aloittanut, mutta joka ei vielä ole voimassa. Sertifiointia on 2 momentin mukaan haettava ETA-valtion toimivaltaiselta sertifiointielimeltä. Sertifiointielimenä voisi Suomessa toimia Liikenne- ja viestintävirasto ja sertifiointitehtävään erikseen Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (TUKES) akkreditointiyksikön eli FINAS-akkreditointipalvelun akkreditoima elin. Tällä hetkellä Suomessa ei ole tähän tehtävään akkreditoitua elintä, joten Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa nykyisin kaikki sertifioinnit Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa käyttää sertifiointitehtävien hoitamisessa apunaan ulkopuolista asiantuntijaa, jolla on riittävä asiantuntemus ja muutoin tarvittavat edellytykset avustamistehtävien hoitamiseen. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

Pykälän 4 momentissa vapautettaisiin ainoastaan museo- tai vaihtotyöliikenteessä tai siirtotyössä käytettävän kaluston kunnossapidosta vastuussa oleva kunnossapidosta vastaava yksikkö velvollisuudesta hankkia sertifiointi ja todistus.

Pykälän 5 momentti sisältäisi valtuuden, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä sertifioinnin hakumenettelystä, Liikenne- ja viestintäviraston sertifiointitehtävien hoitamisessa käytettävän ulkopuolisen asiantuntijan vaatimuksis-

ta sekä siitä, miten komission antamia täytäntöönpanosäädöksiä sovelletaan kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifioinnissa. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto voisi määräyksessä ottaa huomioon myös sen, miten mahdollisesti komission myöhemmin annettavaa täytäntöönpanosäädöstä sovelletaan tavaraliikennevaunujen lisäksi myös muihin kalustoyksiköihin.

75 §. *Sertifiointia koskevat vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin sertifioinnin vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan sertifiointi olisi myönnettävä tämän luvun ja kulloinkin voimassa olevan EU-asetuksen mukaisesti. Sertifiointi olisi voimassa ETA-valtioissa.

Sertifioinnin edellytykset kuvataan turvallisuusdirektiivin 14 artiklan 4 kohdassa. Saman artiklan 6 kohta antaa komissiolle toimivallan yksityiskohtaisempiin säädöksiin niistä. Ennen kyseisen täytäntöönpanosäädöksen antamista sovelletaan asetusta EU N:o 445/2011. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin kulloinkin voimassa olevaan EU-asetukseen, jotta tätä kohtaa ei tarvitsisi muuttaa, kun uusi asetus annetaan. Asetus on voimaan tultuaan jäsenvaltioissa sellaisenaan sovellettavaa lainsäädäntöä. Asetuksessa säädetään myös sertifioinnin peruuttamisesta, joten myös tältä osin viitattaisiin vain EU-asetukseen. Sertifioinnin peruuttamista koskevaan päätöksen oikaisu- ja muutoksenhakumenettelyä koskisivat lain 187 ja 188 §.

Rautatieturvallisuusdirektiivin 14 artiklan 4 kohdan mukaisia edellytyksiä sertifioinnille on, ensinnäkin se, että sertifiointimenettelyjen valtuutus- ja hyväksyntämenettelyjen on perustuttava riippumattomuuteen, pätevyyteen ja puolueettomuuteen. Toiseksi sertifiointijärjestelmällä on todistettava, että kunnossapidosta vastaava yksikkö on perustanut kunnossapitojärjestelmän sen varmistamiseksi, että kalustoyksiköt, joiden kunnossapidosta se on vastuussa, ovat turvallisessa käyttökunnossa. Kolmanneksi kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifioinnin on perustuttava arviointiin kunnossapidosta vastaavan yksikön kyvystä täyttää asiaa koskevat liitteessä III vahvistetut vaatimukset ja arviointiperusteet sekä soveltaa niitä johdonmukaisesti. Siihen olisi sisällyttävä seurantajärjestelmä, jonka avulla varmistetaan kyseisten vaatimusten ja arviointiperusteiden jatkuva noudattaminen sen jälkeen, kun kaluston kunnossapidosta vastaavalle yksikölle on myönnetty ECM-todistus (ECM, Entity in Charge of Maintenance) osoituksena siitä, että yksikkö täyttää kaluston kunnossapitoyksiköltä edellytettävät vaatimukset. Neljänneksi kunnossapitokonepajojen sertifioinnin on perustuttava vastaaviin sertifioitaviin tehtäviin ja toimintoihin sovellettavien liitteen III asiaankuuluvien kohtien noudattamiseen. Sekä nämä, että liitteen III mukaiset vaatimukset pantaisiin täytäntöön Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, jollainen valtuutettaisiin antamaan pykälän 2 momentin nojalla.

76 §. *Poikkeukset kolmannen maan kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifioinnille.* Pykälässä oikeutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto myöntämään hakemuksesta poikkeus 72 §:ssä säädetyistä kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelyä koskevista vaatimuksista tai 74 §:ssä säädetystä sertifioinnista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille. Poikkeusta voisi hakea joko toiseen näistä tai molempiin. Poikkeusta kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelystä tai sertifioinnista olisi haettava samanaikaisesti, kun hakija hakee 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta ja kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittämisestä, kun kalustoyksikkö rekisteröidään ensimmäistä kertaa Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Tästä säädettäisiin 1 ja 2 momenteissa.

Pykälän 3 momentin mukaan hakemukseen olisi liitettävä poikkeuksen perustelut sekä kuvaus vaihtoehtoisista toimenpiteistä, joilla kalustoyksikön kunnossapidosta varmistutaan.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi pykälän 4 momentin mukaan raportoitava 17 §:n mukaisessa vuosikertomuksessaan myönnetyistä poikkeuksista ja seurattava, että poikkeuksen myön-

täminen ei vaaranna rautatieturvallisuutta. 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 Liikenne- ja viestintävirasto voisi varattuaan poikkeusluvan haltijalle tilaisuuden tulla kuulluksi peruuttaa poikkeusta koskevan päätöksensä, jos sen katsotaan aiheuttavan turhia riskejä rautatiejärjestelmässä.

Pykälä vastaisi suurelta osin voimassa olevan rautatielain 60 §:ää, mutta säännöstä esitetään täydennettäväksi rautatieturvallisuusdirektiivin 15 artiklan edellyttämällä tavalla.

14 luku. *Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotto 5 luvun mukaisilla yksityisraiteilla ja liikkuvan kaluston käyttöönotto Venäjän liikenteessä, museoliikenteessä ja siirtoajossa*. Luvussa säädettäisiin kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotosta niillä yksityisraiteilla, jotka soveltavat 5 luvun mukaista ilmoitusmenettelyä turvallisuusluvan hakemisen sijasta ja Venäjän liikenteessä ja siirtoajossa sekä museoliikenteessä käytettävän kaluston käyttöönotosta. Luvun säännöksillä pyritään osaltaan keventämään yksityisraiteen haltijoiden hallinnollista taakkaa. Vaikka myös ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla noudatettaisiin yhteentoimivuuden teknisen eritelmiä, niiden noudattamisen voisi ilmoitetun laitoksen sijasta tarkistaa Liikenne- ja viestintävirasto. Vain yksityisraiteilla liikkuvalle kalustolle ei tarvittaisi jatkossakaan hakea kaluston markkinoillesaattamislupaa.

77 §. *Yhteentoimivuuden teknisen eritelmien soveltamatta jättäminen yksityisraiteilla.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että yksityisraiteilla on sovellettava yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä lukuun ottamatta ilmoitetun laitoksen tekemiä tarkastuksia koskevia kohtia. Yhteentoimivuuden varmistamiseksi olisi tarpeellista, että myös yksityisraiteet noudattaisivat yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimuksia niin pitkälle kuin mahdollista. Käytännössä kuitenkin ilmoitettujen laitosten käyttö yleensä varsin pienissä hankkeissa on todettu kalliiksi ja hankalaksi.

Yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä poikkeaminen muutenkin tehtäisiin 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluville yksityisraiteen haltijoille helpommaksi kuin niille rataverkon haltijoille, joilla on turvallisuuslupa. Lupaa haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta, joka voisi itse myöntää luvan, viemättä asiaa komission käsittelyyn. Perustelut poikkeuksen myöntämiselle olisivat samat kuin muuallakin rataverkolla 36 §:n mukaisesti, lukuun ottamatta 36 §:n 1 momentin 4 kohtaa. Kyseisen kohdan mukaan poikkeus on mahdollinen, jos hanke toteutetaan alueella, joka on maantieteellisten erityisolosuhteiden vuoksi erillään muusta Euroopan unionin rataverkosta. Tähän poikkeukseen ei ole tarvetta, koska arvion voi yksityisraiteille tehdä Suomen rataverkon yhteneväisyyden perusteella. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi 36 §:stä poiketen myöntää poikkeuksen muusta erityisen painavasta syystä, jos poikkeaminen ei vaarantaisi yhteentoimivuutta muun rataverkon kanssa.

Pykälän 3 momentin mukaan päätökseen voitaisiin asettaa ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi. Pykälän 4 momentissa annettaisiin valtuutussäännös säätää yksityisraiteen haltijan hakemuksesta ja menettelystä tarkemmin valtioneuvoston asetuksella niin, että turvallisuus yksityisraiteilla voidaan turvata, vaikka niillä poikettaisiin yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin siten tarkemmat teknisluonteiset vaatimukset hakemusmenettelyistä kuten hakemukseen vaadittavista asiakirjoista sekä siitä, miten yksityisraiteen haltijan on arvioitava riskit ottaen huomioon toiminnan ja liikennöinnin laajuus ja miten se on riskeihin varautunut, jotta turvallinen liikennöinti yksityisraiteella voidaan turvata, vaikka EU-lainsäädännön mukaisia teknisiä eritelmiä ei sovellettaisikaan.

78 §. *Kiinteät rakenteelliset osajärjestelmät.* Pykälässä säädettäisiin kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän tarkastusmenettelystä yksityisraiteilla. Hakijan olisi laadittava osajärjestelmälle tarkastusvakuutus. Tarkastusvakuutuksessa hakijan olisi vakuutettava, että asianomaiselle osajärjestelmälle on tehty tarvittavat tarkastukset ja että se täyttää asiaa koskevan sääntelyn vaatimukset. Hakijan olisi päivättävä ja allekirjoitettava vakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat. Hakija voisi tehdä tarvittavat tarkastukset itse tai teettää ne ulkopuolisella taholla.

Kuten 9 luvun mukaisessa menettelyssä, hakija vastaisi pykälän 2 momentin mukaan tarkastusvakuutukseen ohjeistettavien teknisten asiakirjojen laatimisesta. Näihin teknisiin asiakirjoihin olisi sisällytettävä kaikki tarpeelliset osajärjestelmien ominaisuuksiin liittyvät asiakirjat sekä tarvittaessa kaikki asiakirjat, jotka osoittavat, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat vaatimusten mukaisia. Niistä olisi käytävä myös ilmi, kaikki tekijät, jotka liittyvät käyttöolosuhteisiin ja -rajoituksiin sekä jatkuvaa ja määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskevat ohjeet.

Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi vaatimustenmukaisuuden ennen kuin myöntää 10 luvun mukaisen kiinteän osajärjestelmän käyttöönottoluvan. Käyttöönottolupa annettaisiin myös yksityisraiteilla 10 luvun mukaisesti.

79 §. *Liikkuvan kaluston käyttö yksityisraiteilla ja museoliikenteessä.* Pykälässä säädettäisiin kansallisesta käyttöönottoluvasta kalustoyksikölle, jota käytetään siirtoajossa tai museoliikenteessä. Pykälän 1 momentin mukaan yksityisraiteella 32 §:ssä tarkoitetussa siirtotyössä tai museoliikenteessä käytettävä kalustoyksikkö tarvitsee Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän käyttöönottoluvan ennen kaluston käyttöä rataverkolla. Luvasta käytettäisiin käyttöönottolupaa erona yhteisen palvelupisteen kautta haettavalle kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvalle, josta on säädetty ehdotetun lain 11 luvussa.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava käyttöönottolupa tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään neljän kuukauden kuluessa siitä, kun virasto on saanut hakijalta kaikki tarvittavat tiedot käyttöönottolupahakemusta koskevaa päätöstä varten.

Pykälän 3 momentin mukaan käyttöönottolupaan olisi sisällytettävä tiedot kalustoyksikön haltijasta tai omistajasta, kalustoyksikön käyttöalueesta, kaluston käyttöön liittyvistä rajoituksista sekä kalustoyksikön kunnossapidosta. Pykälän 4 momentin mukaan 5 luvun ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvalla yksityisraiteella käytettävä kalustoyksikkö ei tarvitsisi tämän pykälän mukaista käyttöönottolupaa tai 11 luvun mukaista markkinoillesaattamislupaa. Pykälän 5 momentti sisältäisi valtuutuksen Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin mukaiselle kalustolle asetettavista vaatimuksista. Vaatimukset mitoitettaisiin niin, että niissä otettaisiin huomioon yksityisraiteella harjoitettavan liikenteen ja toiminnan laajuus ja luonne ja turvattaisiin siten ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvalla yksityisraiteella tai museoliikenteessä käytettävän kaluston turvallinen käyttöönotto ja käyttö.

80 §. *Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt.* Pykälässä säädettäisiin Venäjältä tulevasta Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävän kaluston käytöstä Suomessa, käyttöönottoluvan tarpeesta ja kyseisen kaluston rekisteröinnistä. Kyseisellä kalustolla tulisi olla Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD) kuuluvassa valtiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa ja sillä saa tämän pykälän perusteella liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksikköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen Pietarissa 28 päivänä huhtikuuta 2015 välillä tehdyssä sopi-

muksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä. Suomen ja Venäjän välinen valtiosopimus tuli voimaan 22 päivänä joulukuuta 2016.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että kyseisellä kalustolla tulee olla Liikenne- ja viestintäviraston käyttöönottolupa. Pykälän 2 momentin mukaan suoraa kansainvälistä liikennettä harjoittavan rautatieyrityksen olisi haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta ennen kuin rautatieyritys liikennöi kalustoyksiköllä Suomen rataverkolla. Hakijan tätä varten virastolle toimittamassa ilmoituksessa olisi osoitettava kalustoyksikön vaatimuksenmukaisuus ja se, että kalustoyksiköllä tai kalustoyksikkötyypillä on Venäjän federaatiossa tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa myönnetty käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Hakemus ratkaistaisiin kyseisen ilmoituksen perusteella. Lupa voitaisiin myöntää sähköistä menettelyä käyttäen.

Pykälän 1 ja 2 momentin vastaavat voimassa olevan rautatielain 57 §:ää ja näillä momenteilla pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 15 kohdan, jonka mukaan kolmansista maista tulevaan kalustoon ei tarvitse soveltaa markkinoillessaattamislupaa koskevaa artiklaa.

Pykälän 3 momentilla pantaisiin täytäntöön 21 artiklan 16 kohta, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat jättää markkinoillesaattamislupaa koskevan artiklan soveltamisalan ulkopuolelle kolmansista maista raja-asemalle tulevat veturit. Momentin mukaan Venäjän federaatiosta saapuva Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä liikenteessä käytettävä veturi voi tulla raja-asemalle ilman 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa. Sen pitää kuitenkin täyttää ylläkuvatut kalustoyksikölle asetetut vaatimukset.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin kyseisestä kalustosta rekisteriin ilmoitettavista tiedoista, jotka pitäisi ilmoittaa viimeistään käyttöönottolupaa haettaessa. Venäjän federaatiosta saapuvasta kalustosta tulee Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin merkitä tiedot kalustoyksikön omistajasta tai haltijasta, käyttöön liittyvistä rajoituksista ja huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

81 §. *Kalustoyksikön saattaminen vaatimusten mukaiseksi.* Pykälän mukaan kalustoyksikön haltijan olisi ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin, jos kalustoyksikön haltija katsoo, että 79-80 §:ssä tarkoitetun käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö ei enää täyttäisi jotakin sovellettavista olennaisista vaatimuksista. Näistä toimenpiteistä olisi myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle.

82 §. *Kalustoyksikön käyttöönottoluvan peruttaminen.* Pykälä sisältäisi säännökset siitä, miten 79 §:ssä tarkoitetun yksityisraiteilla ja museoliikenteessä käytettävän kalustoyksikön tai 80 §:ssä tarkoitetun suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä käytettävän kalustoyksikön käyttöönottolupa peruutettaisiin. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa määräajassa, jos virasto saa tiedon, että käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö ei täytä sille asetettuja olennaisia vaatimuksia tai että luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja. Liikenne- ja viestintäviraston luvanhaltijalle antama määräaika ei saisi olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos virhettä tai laiminlyöntiä on pidettävä olennaisena, eikä luvanhaltija ole korjannut sitä asetetussa määräajassa, virasto voisi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi. Virasto voisi myös rajoittaa osajärjestelmän käyttöä tai kieltää sen kokonaan.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa käyttöönottoluvan välittömästi, jos kysymyksessä on erityisen vakava puutteellisuus, josta voi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

15 luku. *Arviointilaitokset*. Luvussa säädettäisiin ilmoitettuja laitoksia, akkreditoituja laitoksia sekä riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavia laitoksia koskevista vaatimuksista ja näiden laitosten tehtävistä.

83 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälä sisältäisi viittaussäännöksen, jolla selkeytettäisiin lain suhdetta muuhun lainsäädäntöön, joka koskee yhteisön vaatimustenmukaisuuden yhdenmukaistamista koskevien tuotteiden sääntelyä ja vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksia koskevien määräysten kansallista täytäntöönpanoa. Pykälään ehdotetaan otettavaksi viittaussäännös lakiin vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta (920/2005, jäljempänä *akkreditointilaki*). Ehdotetun lain soveltamisalan kannalta akkreditointilaki on keskeinen ehdotuksen 84 ja 85 §:ssä säädettäväksi esitetyn menettelyn kannalta. Vaatimustenmukaisuuden arviointitehtäviä suorittavat laitokset voivat hakea kansalliselta toimivaltaiselta viranomaiselta nimeämistä niin sanotuksi ilmoitetuksi laitokseksi, jos heillä on osoittaa akkreditointia koskevien vaatimusten täyttyminen akkreditointielimen myöntämällä akkreditointitodistuksella.

84 §. *Ilmoitetuksi laitokseksi hyväksymistä koskeva hakemus.* Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi hakemuksesta ilmoitetuksi laitokseksi. Hakijan tulisi olla Suomeen sijoittautunut vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos. Käytännössä toiminnan harjoittaminen tulee olla Suomessa pysyvää ja edellyttää rekisteröitymistä. Hakemukseen tulisi liittää tarvittavat tiedot ja todistukset siitä, että arviointilaitos täyttää erikseen säädetyt vaatimukset vaatimustenmukaisuuden arviointitoimista, vaatimustenmukaisuuden arviointimoduulista tai -moduuleista ja tuotteesta tai tuotteista, joiden osalta laitos katsoo olevansa pätevä. Tuotteilla tarkoitetaan valmistusprosessin aikana tuotettavia ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnin kohteena olevia rautatiejärjestelmän osatekijöitä ja osajärjestelmiä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi siitä, miten vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos voisi osoittaa täyttävänsä sitä koskevat 1 momentissa todetut vaatimukset akkreditointielimen myöntämällä akkreditointitodistuksella. Arviointilaitos voisi osoittaa vaatimusten täyttämisen asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti kansallisen akkreditointielimen myöntämällä akkreditointitodistuksella, ellei muualla laissa toisin säädetä. Suomessa akkreditointielimenä toimii Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikkö eli FINAS-akkreditointipalvelu. Jos asianomainen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos ei voisi toimittaa akkreditointitodistusta, sen olisi toimitettava viranomaiselle kaikki tarpeelliset asiakirjatodisteet, joiden avulla viranomainen voi arvioida hakijan täyttävän säädetyt unionin yhdenmukaistamislainsäädäntöön perustuvat vaatimukset ilmoitetuksi laitokseksi.

Pykälällä pantaisiin kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 36 artikla

85 §. *Ilmoitetuksi laitokseksi hyväksyminen ja hyväksymisen peruuttaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi ja nimeäisi hakemuksesta vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen ilmoitetuksi laitokseksi, jos laitos täyttää ilmoitettua laitosta koskevat 84-90 §:ssä säädetyt unionin yhdenmukaistamislainsäädäntöön perustuvat vaatimukset, ja ilmoittaisi laitoksen Euroopan unionin komissiolle ja jäsenvaltioille sekä ilmoittaisi myös ilmoitetuissa tiedoissa tapahtuneet merkittävät muutokset.

Pykälän 2 momentin mukaan hyväksymispäätöksessä määriteltäisiin ilmoitetun laitoksen pätevyysalue, vahvistettaisiin laitoksen valvontaan liittyvät järjestelyt kuten toiminnasta rapor-

tointi esimerkiksi vuosikertomuksella sekä asetettaisiin tarvittaessa laitoksen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan tehtävien asianmukainen suorittaminen. Päätös voitaisiin antaa määräajaksi.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi tilanteista, joissa ilmoitettu laitos ei täyttäisi enää siltä vaadittuja vaatimuksia. Jos ilmoitettu laitos ei enää täyttäisi erikseen säädettyjä edellytyksiä tai ei noudattaisi 2 momentissa tarkoitetussa päätöksessä asetettuja ehtoja taikka se toimisi muuten olennaisesti säännösten vastaisesti, toimivaltaisen viranomaisen olisi annettava ilmoitetulle laitokselle vähintään kaksi viikkoa aikaa asian korjaamista varten. Toimivaltaisen viranomaisen olisi peruutettava antamansa hyväksyminen, jos ilmoitettu laitos ei korjaisi epäkohtaa annetussa määräajassa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa ilmoitettu laitos on lopettanut toimintansa tai sen hyväksyminen on peruutettu. Liikenne- ja viestintäviraston olisi silloin ryhdyttävä asianmukaisiin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että laitoksen asiakirjat käsittelee toinen ilmoitettu laitos tai ne pidetään ilmoittamisesta ja markkinavalvonnasta vastaavien viranomaisten pyynnöstä näiden nähtävillä.

86 §. *Ilmoitettua laitosta koskevat yleiset vaatimukset*. Pykälässä säädettäisiin ilmoitettua laitosta koskevista yleisistä vaatimuksista, joiden olisi täytyttävä, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi nimetä ilmoitetun laitoksen. Ilmoitetun laitoksen olisi pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan perustettava jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja oltava oikeushenkilö.

Momentin 2 kohdan mukaan laitoksen olisi kyettävä suorittamaan kaikki vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävät, jotka tällaiselle laitokselle on osoitettu ja joita varten se on ilmoitettu, riippumatta siitä, suorittaako laitos kyseiset tehtävät itse vai suoritetaanko tietyt tehtävät sen puolesta ja sen vastuulla. Ilmoitetulla laitoksella tulee olla tätä varten sopivat laitteet ja tilat, tarvittava osaaminen ja resurssit. Siten ilmoitetulla laitoksella on aina kokonaisvastuu suoritettavista tehtävistä myös sen käyttäessä tytäryhtiöitä tai alihankintaa jossakin osassa vaatimustenmukaisuuden arviointiprosessia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ilmoitettuna laitoksena voi Suomessa toimia myös kyseiseen tehtävään muussa ETA-valtiossa hyväksytty ilmoitettu laitos. Näin ollen pykälän 1 momentin 1 kohdan vaatimus rekisteröinnistä Suomeen olisi edellytys vain, jos Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hyväksynnän.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 30 artiklan 2 kohdan vaatimukset ja osa 3 kohdan vaatimuksista.

87 §. *Ilmoitetun laitoksen toimintaa koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen toimintaa koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista. On olennaista, että kaikki ilmoitetut laitokset suorittavat tehtävänsä saman tasoisesti ja terveen kilpailun edellytysten mukaisesti. Tämä edellyttää pakollisten vaatimusten asettamista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksille, jotka haluavat tulla ilmoitetuiksi vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen tarjoamista varten. Ilmoitetulla laitoksella tulisi olla käytössään tuotteen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn kannalta pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan riittävä henkilöstö, jolla on tarvittava tekninen tietämys ja kokemus arviointitehtävien suorittamiseksi.

Momentin 2 kohdan tarkoituksena olisi turvata arviointimenettelyjen osalta riittävä avoimuus ja menettelyjen toistettavuus.

Momentin 3 kohdan mukaan laitoksella olisi oltava käytössään menettelyt, joiden perusteella ilmoitetun laitoksen vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävät voidaan erottaa muista tehtävistä. Toimiessaan ilmoitettuna laitoksina laitokset eivät saisi tarjota tai antaa lisäpalveluja, jos nämä palvelut eivät tuo lisäarvoa tuotteen vaatimustenmukaisuuden arvioinnille. Ilmoitetut laitokset saisivat kuitenkin tarjota minkä tahansa tyyppisiä vaatimustenmukaisuuden arviointipalveluja ja merkintöjä, jos tuotteet on tarkoitettu Euroopan unionin ulkopuolelle kolmansien maiden markkinoille esimerkiksi vastavuoroista tunnistamista koskevien sopimusten yhteydessä. Tällaiset muut toimet olisi erotettava toimista, jotka laitos suorittaa ilmoitettuna laitoksena, eikä niiden yhteydessä saa käyttää ilmoitetun laitoksen nimeä ja sille annettua numeroa. Lisäksi momentin 4 kohdan mukaan ilmoitetulla laitoksella tulisi olla käytössä menettelyt, joiden mukaisesti otettaisiin tehtäviä hoitaessa huomioon yritysten koko, toimiala ja rakenne, tuotteissa käytettävän teknologian monimutkaisuus sekä se, onko kyse massa- tai sarjatuotannosta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen teknisten ja hallinnollisten tehtävien suorittamiselle asetettavista vaatimuksista. Ilmoitetulla laitoksella olisi oltava tarvittavat edellytykset niiden teknisten ja hallinnollisten tehtävien suorittamiseen, joita arviointitehtävien asianmukainen hoitaminen edellyttää, mukaan lukien mahdollisuus käyttää kaikkia tarvittavia laitteita ja välineitä.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön loput yhteentomivuusdirektiivin 30 artiklan 3 kohdasta.

88 §. *Ilmoitetun laitoksen henkilöstöä koskevat vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen arviointitoimien suorittamisesta vastaavan henkilöstön vaatimuksista. Näillä vaatimuksilla tuotedirektiiveissä pyritään varmistamaan ilmoitetun laitoksen toiminnalle asetettujen vaatimusten täyttyminen. Henkilöstöllä on 1 momentin 1 kohdan mukaan oltava riittävä tekninen ja ammatillinen koulutus alalla, jolla vaatimustenmukaisuuden arviointeja suoritetaan, ja 2 kohdan mukaan riittävät tiedot tehtävien arviointien vaatimuksista ja riittävät valtuudet tällaisten arviointien suorittamiseen. Momentin 3 kohdan mukaan henkilöstöllä tulisi olla asianmukaiset ja ajantasaiset tiedot olennaisista vaatimuksista, sovellettavista yhdenmukaista standarteista sekä asiaankuuluvista unionin oikeuden säännöksistä. Momentin 4 kohdan mukaan vastaavalla henkilöstöllä tulisi olla kyky laatia todistuksia, asiakirjoja ja selostuksia, joilla osoitetaan arvioinnit suoritetuiksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen henkilöstön vaitiolovelvollisuudesta. Velvollisuus koskisi kaikkia niitä tietoja, joita henkilöstö saa suorittaessaan tehtäviään asiaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tai sen täytäntöön panemiseksi annetun kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Vaitiolovelvollisuus ei ulotu sen ETA-valtion viranomaisiin, jossa ilmoitetun laitoksen tekemiä tarkastuksia suoritetaan. Tällaisen tiedon omistusoikeudet olisi kuitenkin suojattava.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 30 artiklan 5 kohta 32 artiklan 1 kohta.

89 §. *Ilmoitetun laitoksen riippumattomuus.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitettujen laitosten riippumattomuudesta. Pykälän 1 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen tulisi olla arvioimastaan organisaatiosta tai arvioitavasta tuotteesta riippumaton kolmas osapuoli. Riippumattomana kolmantena osapuolena voidaan pitää myös elimen arvioimien tuotteiden suunnittelussa, valmistuksessa, toimittamisessa, asentamisessa, käytössä tai ylläpidossa osallisia yrityksiä edustavaa yrittäjä- tai ammattialajärjestöä, jos riippumattomuus ja eturistiriidoilta välttyminen osoitetaan riittävällä tavalla.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen, sen ylimmän johdon ja arviointihenkilöstön olisi oltava puolueettomia ja 3 momentin mukaan näiden henkilöiden palkkiot eivät saisi olla riippuvaisia suoritettujen arviointien määrästä eivätkä arviointien tuloksista.

Pykälän 4 momentin mukaan laitoksen ylin johto ja vaatimusten arviointitehtävistä vastaava henkilöstö, jolla tarkoitettaisiin hallintoelimen jäsentä, johtajaa tai johtoryhmän jäsentä, eivät saisi olla arvioimiensa tuotteiden tai aineiden suunnittelija, valmistaja, toimittaja, asentaja, ostaja, omistaja, käyttäjä tai ylläpitäjä eikä myöskään minkään tällaisen osapuolen valtuutettu edustaja. Tämä ei sulje pois sellaisten arvioitujen tuotteiden käyttöä, jotka ovat vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen toimien kannalta tarpeellisia, tai sellaisten tuotteiden käyttöä henkilökohtaisiin tarkoituksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan ilmoitettu laitos, sen ylin johto ja vaatimusten arviointitehtävistä vastaava henkilöstö ei myöskään saisi olla suoranaisesti mukana näiden tuotteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa, kaupan pitämisessä, asentamisessa, käytössä tai ylläpidossa eivätkä edustaa toiminnoissa mukana olevia osapuolia. Yllä mainitut tahot eivät myöskään saa osallistua mihinkään sellaiseen toimintaan, joka vaarantaisi arviointitoimien tai tehdyn arvioinnin riippumattomuuden. Kielto koskee erityisesti konsulttipalveluja.

Pykälän 6 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen olisi varmistettava, että sen tytäryhtiöiden tai alihankkijoiden toimet eivät vaikuta niiden suorittaman vaatimustenmukaisuuden arviointitoimien luottamuksellisuuteen, objektiivisuuteen tai puolueettomuuteen.

Pykälän 7 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen ja sen henkilöstön olisi suoritettava vaatimustenmukaisuuden arviointitoimet mahdollisimman suurta ammatillista luotettavuutta sekä kyseisellä erityisalalla vaadittavaa teknistä pätevyyttä noudattaen. Ilmoitetun laitoksen henkilöstön olisi myös oltava riippumattomia kaikenlaisesta, erityisesti taloudellisesta painostuksesta ja johdattelusta, joka saattaisi vaikuttaa heidän arviointiinsa ja arviointitoimiensa tuloksiin. Riippumattomuusvaatimus koskisi erityisesti riippumattomuutta sellaisista henkilöistä tai henkilöryhmistä, joiden toimintaan ilmoitetun laitoksen arviointitoimet voisivat vaikuttaa ja näillä on siihen liittyviä taloudellisia intressejä.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin vaatimukset arviointilaitoksen riippumattomuudesta eli 31 artikla ja 32 artiklan 2 kohta.

90 §. *Ilmoitetun laitoksen vastuuvakuutus.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetuilta laitoksilta edellytettävästä vastuuvakuutuksen hankkimisesta ja ylläpitämisestä toimintansa aikana. Vastuuvakuutuksen tulisi olla riittävä ottaen huomioon yksittäisen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen toiminta ja sen laajuus ja laitokselle akkreditointitodistuksessa hyväksytyt tehtävät.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 30 artiklan 4 kohta.

91 §. *Ilmoitetun laitoksen vaatimustenmukaisuusolettama.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitettua laitosta koskevasta vaatimustenmukaisuusolettamasta. Jos vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos osoittaa olevansa yhdenmukaistetuissa standardeissa vahvistettujen edellytysten mukainen, sen oletetaan täyttävän direktiiveissä säädetyt vaatimukset. Jotta laitos voisi tulla hyväksytyksi ilmoitetuksi laitokseksi, tulee sen täyttää kaikki ilmoitettujen laitoksien arvioinnissa käytettävien standardien niin sanottujen akkreditointistandardien vaatimukset kokonaan. Käytännössä arviointilaitoksen toiminta voidaan akkreditoida tuotetta koskevien standardien mukaisesti standardin osittain tai kattamaan vain tietyn moduulin mukaisen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn. Tämän tulee käydä selkeästi ilmi akkreditoinnin pätevyysalueesta.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 33 artikla.

92 §. *Tehtävien teettäminen alihankintana tai tytäryhtiöillä.* Pykälässä säädettäisiin alihankintana tai tytäryhtiöillä tehtävien teettämisestä ja näissä tilanteissa vastaavien vaatimusten täyttämisestä kuin mitä ilmoitetulta laitokselta vaaditaan. Pykälän 1 momentin mukaan, jos ilmoitettu laitos teettää alihankintana tietyt vaatimustenmukaisuuden arviointiin liittyvät tehtävät tai käyttää tytäryhtiötä, olisi sen varmistettava, että alihankkija tai tytäryhtiö täyttää arviointilaitoksen ilmoittamisen edellytykseksi säädetyt vaatimukset ja näiden vaatimusten täyttymisestä olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitettu laitos kantaa kokonaisvastuun asiakkaaseen nähden.

Akkreditointiasetuksessa tai yhteentoimivuusdirektiivissä ei ole nimenomaisia vaatimuksia siitä, minkälaisia tehtäviä ilmoitettu laitos voi alihankintana teettää. Komission soveltamisoppaan (ns. Blue Guide-asiakirjan) mukaan alihankintana voitaisiin teettää vain sellaisia toimia, joissa ilmoitetulla laitoksella itsellään on pätevyys toimia ja sen tulee pystyä kontrolloimaan alihankkijan toimia kaikissa alihankintana teetettävän tehtävän vaiheissa. Käytännössä alihankintana voitaisiin teettää vain erilaisia osatoimenpiteitä, epäitsenäisen avustajan tyyppisiä tehtäviä esimerkiksi testauksessa. Sen vuoksi on tärkeää, että ilmoitettavien laitosten pätevyyden ja suoritusten arviointi ja jo ilmoitettujen laitosten valvonta kattavat myös alihankkijoiden ja tytäryhtiöiden suorittamat toimet.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitettu laitos vastaisi alihankkijan tai tytäryhtiön suorittamista tehtävistä riippumatta näiden sijoittautumisvaltiosta. Siten ilmoitetulla laitoksella säilyisi toimistaan kokonaisvastuu tilanteissa, joissa käytetään ulkopuolisia tahoja jossakin tehtävissä.

Pykälän 3 momentin mukaan ilmoitettu laitos voisi teettää alihankintana tai tytäryhtiöllä tehtäviä ainoastaan, jos siitä on sovittu asiakkaan kanssa. Ilmoitettu laitos ei voisi ilman asiakkaan suostumusta käyttää tytäryhtiöitä tai alihankintaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen velvollisuudesta pitää toimivaltaisten viranomaisen saatavilla asiakirjat, jotka koskevat alihankkijan tai tytäryhtiön pätevyyden arviointia sekä työtä jonka ne ovat suorittaneet asianomaisten yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti. Toimivaltaisten viranomaisten valvonta edellyttää tietojen saatavuutta ilmoitetun laitoksen toiminnalle asetettujen vaatimusten täyttämisestä.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 34 artikla.

93 §. *Ilmoitetun laitoksen velvollisuus osallistua standardointitoimiin ja koordinointiryhmän työhön.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen velvollisuudesta osallistua standardointitoimiin ja ilmoitettujen laitosten koordinaatiotyöryhmän työhön. Oleellista on se, että ilmoitetut laitokset soveltavat vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjä aiheuttamatta kohtuutonta taakkaa talouden toimijoille jo toimijoiden kilpailukyvyn kannalta. Samasta syystä ja talouden toimijoiden yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi on varmistettava vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyiden teknisen soveltamisen johdonmukaisuus. Tämä voidaan saavuttaa parhaiten asianmukaisella koordinoinnilla ja yhteistyöllä ilmoitettujen laitosten välillä. Tällä hetkellä ilmoitettujen laitosten koordinaatioryhmänä toimii NB-Rail, jonka tukemiseksi ilmoitetut laitokset ovat perustaneet myös Belgian lainsäädännön mukaisen yhdistyksen (NB-Rail Association). NB-Rail-koordinaatioryhmä valmistelee suosituksia, ohjeita ja työasiakirjoja, joita ilmoitettujen laitosten olisi sovellettava yleisinä ohjeina. Kyseiset suositukset, ohjeet ja asiakirjat löytyvät muun muassa komission asiakirjajärjestelmän (CIRCABC) julkisilta sivuilta ja NB-Rail- yhdistyksen nettisivuilta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rata- ja veturilaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinantoosajärjestelmän osalta ilmoitetuille laitoksille erityinen velvollisuus osallistua EU-virastoasetuksen 29 artiklassa tarkoitetun ERTMS-ryhmän toimintaan tai varmistettava että ryhmän toiminnasta tiedotetaan arviointihenkilöstölle. Ryhmän työskentelyn tuloksena laadittavia suuntaviivoja olisi myös noudatettava. Jos ilmoitettu laitos pitää suuntaviivojen soveltamista epätarkoituksenmukaisena tai mahdottomana, sen olisi toimitettava asiaa koskevat huomionsa ERTMS-työryhmälle, jotta se voi keskustella suuntaviivojen jatkuvasta kehittämisestä.

94 §. *Akkreditoitu sisäinen laitos.* Pykälässä säädettäisiin akkreditoitua sisäistä laitosta koskevista vaatimuksista. Akkreditoitua sisäistä laitosta voisi käyttää vaatimustenmukaisuuden arviointitoimiin. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen N:o 768/2008/EY ja kyseisen päätöksen liitteeseen II sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY mukaisesti hyväksytyissä yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä käytettävistä vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyjen ja EY-tarkastusmenettelyn moduuleista annettuun komission päätökseen 2010/713/EU ja sen liitteeseen I. Päätöksen 768/2008/EU liitteen II moduuleista akkreditoitua sisäistä laitosta voi käyttää moduuleissa A1, A2, C1, tai C2 ja päätöksen 2010/713/EU liitteen I moduuleissa akkreditoitua sisäistä laitosta voi käyttää moduuleissa CA1 ja CA2.

Pykälän 1 momentin mukaan hakijat voisivat käyttää akkreditoitua sisäistä laitosta vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa. Akkreditoidun sisäisen laitoksen olisi muodostettava erillinen ja erotettavissa oleva osa kyseessä olevasta hakijasta, eikä se saisi osallistua niiden tuotteiden suunnitteluun, tuotantoon, valmistukseen, toimittamiseen, asentamiseen, käyttöön tai ylläpitoon, joita laitoksen tehtäväksi annettaisiin arvioitavaksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin akkreditoitua sisäistä laitosta koskevista vaatimuksista. Akkreditoidun sisäisen laitoksen olisi ensinnäkin oltava akkreditoitu asetuksen 765/2008 (akkreditointiasetuksen) mukaisesti. Toiseksi laitoksella ja sen henkilöstöllä olisi oltava käytössään raportointimenettelyt, jotka varmistavat laitoksen ja sen henkilöstön puolueettomuuden ja organisatorisen riippumattomuuden ja tämä on osoitettava kansalliselle akkreditointielimelle. Kuten edellä 84 §:n yhteydessä on todettu, Suomessa kansallisena akkreditointielimenä toimii Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (TUKES) yhteydessä toimiva FINAS-akkreditointipalvelu. Kolmanneksi laitos ja sen henkilöstö eivät saisi olla vastuussa arvioimiensa tuotteiden suunnittelusta, valmistuksesta, toimituksista, asennuksista, käytöstä tai ylläpidosta eivätkä osallisena missään sellaisessa toiminnassa, joka voisi vaikuttaa niiden arvioinnin puolueettomuuteen tai arviointitoimien luotettavuuteen. Neljänneksi laitoksen olisi toimitettava palvelujaan yksinomaan sille yritykselle, jonka osana laitos on.

Pykälän 3 momentin mukaan akkreditoitua sisäistä laitosta ei ilmoitettaisi ETA-valtioille eikä komissiolle, mutta yrityksen ja kansallisen akkreditointielimen on Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä toimitettava akkreditointia koskevat tiedot kyseiselle virastolle ja Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyynnöstä antaa näitä tietoja myös muiden viranomaisten käyttöön. Momentti sisältäisi valtuutussäännöksen siitä, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset pykälän 1 momentissa tarkoitettujen EU-säädösten soveltamisesta sekä niistä tiedoista, joita kansallisen akkreditointielimen on toimitettava virastolle. Tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 768/2008/EY ja kyseisen päätöksen liite II sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY mukaisesti hyväksytyissä yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä käytettävistä vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyjen ja EY-tarkastusmenettelyn moduuleista annettu komission päätös 2010/713/EU ja sen liite I ovat sangen teknisluonteisia EU-säädöksiä, jotka sisältä-

vät yksityiskohtaiset vaatimukset akkreditointielimelle asetetuista vaatimuksista ja miten vaatimustenmukaisuus toimivaltaiselle viranomaiselle on osoitettava. Kyseisten EU-säädösten liitteisiin perustuvia teknisiä moduuleja ei ole perusteltua säätää lain tasolla.

95 §. *Ilmoitetun laitoksen toimintaan liittyvät velvollisuudet.* Pykälän 1 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen olisi suoritettava vaatimustenmukaisuuden arvioinnit yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä säädettyjen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamisen vaatimuksista. Arviointi tulisi suorittaa oikeasuhtaisesti, välttäen tarpeettoman rasitteen aiheuttamista toimijalle ja tämän omaisuuden vahingoittamista. Toimijalla tarkoitettaisiin tässä EU:n tuotelainsäädäntökehyksessä toimitusketjuun kuuluvia tuotteen valmistajia, valtuutettuja edustajia, jakelijoita ja maahantuojia, jotka ovat antaneet tuotteen ilmoitetulle laitokselle vaatimuksenmukaisuuden arviointia varten. Ilmoitetun laitoksen olisi otettava huomioon asianomaisen yrityksen koko, toimiala, rakenne, tuotteissa käytettävän teknologian monimutkaisuus sekä se, onko kyse massa- tai sarjatuotannosta. Vaatimustenmukaisuutta arvioitaessa olisi noudatettava riittävää huolellisuutta. Perustuslain 15 §:n 1 momentissa on suojattu omistusoikeudet. Lisäksi ehdotettu vaatimus välttää toimijan omaisuuden tarpeetonta vahingoittamista korostaa ilmoitetun laitoksen huolellisuusvelvollisuutta vaatimustenmukaisuuden arvioinneissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa ilmoitettu laitos katsoo, ettei valmistaja ole täyttänyt vaatimuksia, joista säädetään asiaa koskevassa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai vastaavissa yhdenmukaistetuissa standardeissa tai teknisissä eritelmissä. Ilmoitetun laitoksen olisi tällöin vaadittava valmistajaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin eikä se saisi antaa vaatimustenmukaisuustodistusta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin todistuksen antamisen jälkeen suoritettavan vaatimustenmukaisuudenvalvonnan yhteydessä havaituista ongelmista. Jos ilmoitettu laitos tällöin katsoisi todistuksen, ettei tuote ole enää asiaa koskeva yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukainen, sen olisi vaadittava valmistajaa ryhtymään tarvittaviin korjaaviin toimenpiteisiin ja tarvittaessa peruutettava todistus väliaikaisesti tai kokonaan.

Jos korjaavia toimenpiteitä ei suoriteta tai niille ei ole vaadittua vaikutusta, pykälän 5 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen olisi tarpeen mukaan rajoitettava todistuksia tai peruutettava ne väliaikaisesti tai kokonaan.

96 §. *Ilmoitettujen laitosten velvollisuus antaa tietoja.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen velvollisuudesta antaa tietoja toiminnastaan Liikenne- ja viestintävirastolle. Pykälän 1 momentin mukaan tämän olisi tapahduttava salassapitosäännösten estämättä.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen olisi ensinnäkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos se on rajoittanut taikka peruuttanut väliaikaisesti tai kokonaan osajärjestelmien EY-tarkastustodistuksia, yhteentoimivuuden osatekijöiden EY-vaatimustenmukaisuustodistuksia ja EY-käyttöönsoveltuvuustodistuksia. Ilmoitetun laitoksen olisi toiseksi ilmoitettava virastolle, jos olosuhteissa tapahtuu muutoksia, jotka vaikuttavat ilmoitetun laitoksen soveltamisalaan ja ehtoihin ja sitä kautta sen toimintaedellytyksiin toimia ilmoitettuna laitoksena. Kolmanneksi ilmoitetun laitoksen tulisi ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle markkinavalvontaviranomaisilta saamistaan vaatimustenmukaisuuden arviointitoimia koskevista tietopyynnöistä, jotta virasto olisi näistä tietoinen. Lisäksi ilmoitetun laitoksen tulisi ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle pyynnöstä sen suorittamista vaatimustenmukaisuuden arviointitoimista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että pykälän 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista todistusten epäämisistä, rajoittamisista taikka peruuttamisista väliaikaisesti olisi ilmoitettava myös asianosaisten ETA-valtioiden toimivaltaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille. Asianosaisilla ETA-valtioiden toimivaltaisilla kansallisilla turvallisuusviranomaisilla tarkoitettaisiin tässä niiden valtioiden viranomaisia, joiden alueella kyseisten lupien mukaisia osajärjestelmiä tai osatekijöitä on käytössä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että ilmoitetun laitoksen olisi pidettävä muut ETA-valtioissa toimivat ilmoitetut laitokset tietoisina yhteentoimivuusdirektiivin nojalla antamistaan arvioinneista. Ilmoitetun laitoksen olisi toimitettava muille samaa osajärjestelmää koskevia arviointitoimia suorittaville ilmoitetuille laitoksille asiaankuuluvat tiedot antamistaan kielteisistä arvioinneista ja pyydettäessä myös myönteisistä arvioinneista.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että ilmoitetun laitoksen olisi toimitettava EU-virastolle osajärjestelmien EY-tarkastustodistukset, yhteentoimivuuden osatekijöiden EY-vaatimustenmukaisuustodistukset ja EY-käyttöönsoveltuvuustodistukset.

97 §. *Ilmoitetun laitoksen käyttämä kieli.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen käyttämästä kielestä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 64 §:ää. Pykälän mukaan ilmoitetun laitoksen laatimat asiakirjat ja EY-tarkastusmenettelyihin liittyvä kirjeenvaihto olisi laadittava jollakin sen ETA-valtion virallisista kielistä, johon hakija on sijoittautunut. Vaihtoehtoisesti voitaisiin käyttää muuta hakijan hyväksymää kieltä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa vaatia ilmoitettua laitosta antamaan asiakirjoista suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen.

98 §. *Ilmoitetun laitoksen virkavastuu.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen virkavastuusta ja myös tästä on säädetty voimassa olevan rautatielain 64 §:ssä. Pykälää ei muutettaisi sisällöllisesti, mutta voimassa olevan rautatielain 64 §:n kieltä ja virkavastuuta koskevat säännökset ehdotetaan jaettavaksi omiin pykäliinsä. Ottaen huomioon, että yksityisoikeudelliset ilmoitetut laitokset hoitavat yhteentoimivuusdirektiivissä ja tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan julkista hallintotehtävää, laitoksessa arviointeja tekevät ja niistä vastaavat henkilöt kuuluisivat pykälän mukaan rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin. Vahingonkorvausvastuuseen sovellettaisiin vahingonkorvauslakia (412/1974).

99 §. *Ilmoitetun laitoksen tarkastukset.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen suorittamista tarkastuksista ja pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 63 §:ää. Pykälässä säädetyt ilmoitetun laitoksen oikeudet olisivat välttämättömiä ilmoitetun laitoksen tehtävien hoitamiseksi, koska ne perustuvat yhteentoimivuusdirektiivin vaatimuksiin. Pykälässä ei esitetä voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna ilmoitetun laitoksen oikeuksien laajentamista tarkastusten yhteydessä.

Pykälän 1 momentin mukaan osajärjestelmän valmistukseen tai rakentamiseen liittyvän hankkeen tarkastamisesta vastaavan ilmoitetun laitoksen olisi hankkeen toteutuksen aikana tehtävä tarkastuksia määräajoin yhteentoimivuusdirektiivin, tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen varmistamiseksi. Ilmoitettu laitos voisi hankkeen toteutuksen aikana tehdä myös tarkastuksia niistä ennalta ilmoittamatta. Sen olisi annettava suorittamistaan tarkastuksista tarkastuskertomus hakijalle. Tarkastuskertomus olisi myös liitettävä osajärjestelmän tarkastustodistuksen yhteydessä annettaviin teknisiin asiakirjoihin.

Pykälän 1 momentti sisältäisi myös valtuutuksen antaa tarkemmat säännökset momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa sovellettavasta menettelystä sekä tarkastuskertomusten antamisesta valtioneuvoston asetuksella. Ehdotettu valtuutus antaa tarkemmat teknisluonteiset säännökset

valtioneuvoston asetuksella vastaisi voimassa olevan rautatielain 63 §:ää, jonka nojalla näistä on säädetty rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Sääntely vastaisi rakenteeltaan voimassa olevaa alemman asteista sääntelyä, mutta säännöksiä tarkistettaisiin voimassa olevan valtioneuvoston asetuksen vastaaviin säännöksiin verrattuna niin, että menettelyjä ja tarkastuskertomusta koskevat vaatimukset vastaisivat yhteentoimivuusdirektiivin liitteen IV kohdan 2.4 sekä yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annettavien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien vaatimuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen edustajalla olisi 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 olisi tarkastuksia suorittaessaan salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tutkittavakseen tarkastusta varten tarvittavat toteuttamissuunnitelmat ja muut tarvittavat asiakirjat. Ilmoitetun laitoksen henkilöstön on pidettävä salassa kaikki ne tiedot, jotka se on saanut suorittaessaan ilmoitetulle laitokselle tässä laissa säädettyjä tehtäviä. Tarkastuksissa noudatettavaan menettelyyn sovellettaisiin hallintolain 39 §:ää.

100 §. *Liikenne- ja viestintäviraston ja sen alihankkijoiden tarkastukset.* Pykälässä säädettäisiin, että 86-89 ja 91-92 §:ssä säädettyjä ilmoitettuun laitokseen kohdistuvia vaatimuksia sovellettaisiin pääsääntöisesti myös Liikenne- ja viestintävirastoon ja sen käyttämiin alihankkijoihin, kun nämä suorittavat kansallisiin sääntöihin perustuvaa FI-tarkastusta vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa kuitenkin säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston tai sen käyttämien alihankkijoiden henkilöstöltä edellytettäisiin 88 §:n 1 momentin 3 kohdan vaatimusten sijasta riittäviä tietoja ja ymmärrystä kansallisesta lainsäädännöstä. Lisäksi momentin 2 kohdassa säädettäisiin, että pykälän 92 §:n 4 momentissa tarkoitettujen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisten asiakirjojen sijasta nimetyn laitoksen olisi pidettävä vastaavan viranomaisen saatavilla sellaiset asiakirjat, jotka koskevat tytäryhtiöiden tai alihankkijoiden asiaa koskevien kansallisten sääntöjen mukaisesti tekemää työtä. Jos virasto on nimennyt tietyn ilmoitetun laitoksen toimimaan nimettynä laitoksena, täytyy sen FI-tarkastusta suorittaessaan vastaavasti tuntea kansallinen sääntely.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastoon, sen alihankkijoihin tai viraston nimeämään ilmoitettuun laitokseen FI-tarkastusta suorittaessaan sovellettaisiin myös 95 §:ssä säädettyjä toimintaan liittyviä velvollisuuksia, kuitenkin niin, että nämä velvollisuudet perustuvat yhteentoimivuuden teknisten eritelmien sijasta asianomaisiin kansallisiin sääntöihin.

Pykälän 3 momentin mukaan nimettyjen laitosten olisi myös ilmoitettava ETA-valtioille 96 §:ssä säädettyjä tietoja vastaavat tiedot, jotka koskisivat FI-tarkastuksen mukaisten todistusten rajoittamista tai niiden mukaisten ilmoitusten soveltamisalassa tai ehdoissa tapahtuneita muutoksia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tai sen nimeämän laitoksen vastaavanlaisista oikeuksista tehdä tarkastuksia kuin ilmoitetulla laitoksella olisi ehdotetun lain 99 §:ssä, joten tarkastuksissa noudatettavassa menettelyssä sovellettaisiin hallintolain 39 §:ää.

101 §. *Riippumattomasta turvallisuussarvionnista vastaava laitos.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 66 §:ää ja siinä säädettäisiin riippumatonta turvallisuusarviointia suorittavan laitoksen tehtävistä. Riippumatonta turvallisuusarviointia edellytetään, kun sovelletaan riskien arvioinnista annettua yhteistä turvallisuusmenetelmää. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin kulloinkin voimassa olevaan riskien arviointia koskevasta turvallisuusmenetelmäs-

tä annettuun EU-säädökseen. Tällä hetkellä niistä on säädetty rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän hyväksymisestä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 352/2009. Komission on kuitenkin tarkoitus antaa turvallisuusdirektiivin nojalla uusi delegoitu säädös, joka korvaa edellä mainitun asetuksen. Jotta raideliikennelakia ei tarvitsisi avata uuden myöhemmin annettavan ja suoraan sovellettavan EU-asetuksen nojalla, pykälän 1 momentissa ehdotetaan viitattavaksi kulloinkin voimassa olevaan riskien arviointia koskevasta turvallisuusmenetelmästä annettuun EU-säädökseen. Riippumaton turvallisuusarviointi voitaisiin tehdä lisäksi, jos tekniset standardit edellyttävät riippumattoman arvioinnin käyttämistä osana järjestelmän turvallisuustason arviointia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen olisi osoitettava täyttävänsä arviointilaitoksilta edellytettävät vaatimukset Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön (FINAS-akkreditointipalvelu) myöntämällä akkreditointitodistuksella. Akkreditointitodistuksessa todettaisiin, koskeeko akkreditointi yllä mainitun EU-asetuksen vai teknisten standardien mukaisia arviointeja vai molempia.

Pykälän 3 momentin mukaan riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavana laitoksena saisi Suomessa toimia FINAS-akkreditointipalvelun lisäksi myös kyseiseen tehtävään muussa ETA-valtiossa akkreditoitu tai tunnustettu laitos.

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtuutuksen, jonka mukaisesti tarkemmat säännökset riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja sen tehtävistä sekä laitoksen tarkastusmenettelystä ja tarkastuslausunnoista voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella, jos myöhemmin annettava komission täytäntöönpanosäädös sitä edellyttää. Nykyisin EU-sääntely on annettu asetuksella ja näin on todennäköisesti myös jatkossa. Vastaavanlainen valtuutus sisältyy myös voimassa olevan rautatielain 66 §:ään, mutta koska yksityiskohtaisempi EU-sääntely on annettu komission asetuksella, tarvetta säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista, tehtävistä, tarkastusmenettelystä ja tarkastuslausunnoista ei ole toistaiseksi ollut.

102 §. *Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen käyttämä kieli.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 66 a §:ää ja siinä säädettäisiin riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen käyttämästä kielestä vastaavalla tavalla kuin 97 §:ssä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen käyttämästä kielestä.

103 §. *Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen virkavastuu.* Myös tämä pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 66 a §:ää, mutta virkavastuuta koskeva säännös eriytettäisiin omaksi pykäläksi vastaavalla tavalla kuin on tehty ilmoitetun laitoksen osalta 97 ja 98 §:ssä.

16 luku. *Rataverkon haltijan riippumattomuus ja tehtävien järjestäminen*. Luvun säännökset olisivat EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin täytäntöönpanosäännöksiä ja ne olisivat siten kokonaan uusia säännöksiä kansallisessa rautatielainsäädännössä. Lukuun ehdotetut uudet säännökset turvaisivat rataverkon haltijan ja sen toimintojen riippumattomuuden rautatieyrityksistä myös tilanteessa, jossa rataverkon haltija ja rautatieyritys ovat saman yrityksen määräysvallassa eli toiminnot ovat vertikaalisesti integroituneet saman konsernijohdon alle.

104 §. *Rataverkon haltijan riippumattomuus.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 artiklaan. Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan vastuulle kuuluvista tehtävistä ja siitä, miten nämä tehtävät on järjestettävä, jotta rataverkon haltijan riippumatto-

muus rautatieyrityksistä on turvattu. Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltija vastaisi hallinnoimastaan tai muuten sen vastuulla olevan rataverkon käytöstä, kunnossapidosta, uudistamisesta, kehittämisestä ja rataverkon toimivuudesta. Momentin säännös ei kuitenkaan rautatiemarkkinadirektiivin 7 artiklan 6 kohdan mukaisesti rajoittaisi jäsenvaltion toimivaltaa rautatieinfrastruktuurin kehittämisessä ja rahoituksessa. Tällä tarkoitetaan sitä, että Suomessa Väyläviraston hallinnoiman valtion rataverkon osalta rautatieinfrastruktuurin kehittämistä ja rahoitusta koskevat päätökset tekee viime kädessä eduskunta vuotuisesta talousarviosta päättäessään.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltija olisi järjestettävä oikeudellisesti itsenäiseksi ja rautatiemarkkinoilla toimivista rautatieyrityksistä täysin riippumattomaksi yksiköksi. Suomessa Väylävirasto valtion rataverkon haltijana on valtion virastona täysin riippumaton ja itsenäinen rautatieyrityksiin nähden. VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteita lukuun ottamatta myös yksityisraiteet ovat Suomessa täysin erillään ja riippumattomia rautatieyrityksistä. Säännös ei edellytä sitä, että VR-Yhtymä Oy kokonaan luopuisi omistamistaan yksityisraiteista, mutta VR:n olisi järjestettävä yksityisraiteidensa hallinta yhtymän sisällä oikeudellisesti itsenäiseksi yksiköksi. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että jos VR:llä on jatkossakin omia yksityisraiteita, nämä pitäisi siirtää esimerkiksi oman tytäryhtiön hallintaan. Tytäryhtiö täyttäisi oikeudellisen eriyttämisen vaatimuksen, kuten luonnollisesti myös näiden toimintojen eriyttäminen rautatieyrityksestä kokonaan erilliseen ja itsenäiseen yhtiöön tai muuhun toiminnanharjoittajaan. Osana hallituksen 9 päivänä elokuuta 2017 julkistamaa suunnitelmaa kotimaan henkilöliikenteen kuljetusten avaamisesta kilpailulle on tarkoitus järjestää VR-Yhtymä Oy:n toimintoja uudelleen. Tässä yhteydessä on tarkoitus arvioida myös sitä, miten VR:n vastuulla olevat yksityisraiteet järjestettäisiin tulevaisuudessa.

105 §. *Rataverkon haltijan olennaisten toimintojen riippumattomuus.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 6 artiklan 2 kohtaan sekä 7 a artiklaan. Pykälässä tarkoitetuilla olennaisilla toiminnoilla tarkoitetaan rataverkon reittien ja ratakapasiteetin jakamista, rautatieinfrastruktuurin ja sen yhteydessä tarjottavien palveluiden hinnoittelua koskevaa päätöksentekoa. Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi järjestettävä olennaiset toiminnot organisatorisesti ja päätöksenteoltaan itsenäiseksi yksiköksi niin, että ne ovat rautatieyrityksistä riippumattomia. Tämä tarkoittaa rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 a artiklan sekä 6 artiklan 2 kohdan perusteella sitä, että jos yritys on vertikaalisesti integroitunut tai rataverkon haltijalla on muuten omistuksen kautta kytköksiä rautatieyrityksiin, olennaiset toiminnot on organisoitava erillisiksi yksiköiksi niin, että ne ovat erillisiä oikeussubjekteja. Käytännössä tämä tarkoittaa myös näiden toimintojen eriyttämistä vähintäänkin omaan tytäryhtiöön, jos rautatieyrityksellä on näihin rataverkon haltijan olennaisiin toimintoihin liittyviä tehtäviä vastuullaan. Rautatieyritykset tai niiden valvontaan vaikuttavat henkilöt eivät saisi voida vaikuttaa mitenkään rataverkon haltijan olennaisia toimintoja koskeviin päätöksiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rataverkon haltijan olennaisten toimintojen henkilöstön nimitysten ja irtisanomisten riippumattomuudesta. Momentin mukaan rautatieyrityksillä tai millään siihen kytköksissä olevalla oikeudellisesti itsenäisellä kokonaisuudella ei saisi olla vaikutusvaltaa rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavien henkilöiden nimityksiin tai irtisanomisiin.

Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaava henkilö ei saisi olla samanaikaisesti minkään rautatieyrityksen johtoryhmän jäsen, jotta rataverkon haltijan reittien ja ratakapasiteetin jakamista ja rautatieinfrastruktuurin hinnoittelua koskevat päätökset tehtäisiin syrjimättömällä tavalla eikä päätöksiin vaikuttaisi minkäänlaiset sidonnaisuudet.

Pykälän 4 momentin mukaan rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavaa ja siten ratakapasiteetin jakamisen ja rautatieinfrastruktuurin hinnoittelun johtotehtävissä toimivaa henkilöä ei saisi nimittää rautatieyrityksessä sellaisiin tehtäviin, joista voisi syntyä eturistiriitaa aikaisempien vastuiden pohjalta. Käytännössä tämä tarkoittaisi rautatieyrityksessä sellaisia johtotehtäviä, jotka liittyvät jotenkin ratakapasiteetin hakemiseen, aikataulusuunnitteluun tai rautatieyrityksen rataverkon haltijalle rautatieinfrastruktuurin käytöstä maksamiin maksuihin. Jos kuitenkin henkilö siirtyisi rautatieyrityksen palvelukseen tällaisiin johtotehtäviin, pitäisi rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista rautatieyrityksen palveluksen siirtymisen jonkinlainen karanteenijakso. Karanteenijakson pituudesta on käyty lausuntokierroksen yhteydessä keskustelua sidosryhmien kanssa. Myös komission kanssa on keskusteltu karanteenijakson pituudesta. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivissä ei ole asetettu karanteenijakson pituutta ja komissio on siksi suositellut, että tällaista ei myöskään asetettaisi kansallisiin täytäntöönpanosäännöksiin. Komissio on kuitenkin todennut, että rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin säännös tarkoittaa, että rataverkon haltijan edellä mainituista olennaisista johtotehtävistä ei voi suoraan siirtyä rautatieyrityksen johtotehtäviin, joissa kyseinen henkilö vastaisisi ratakapasiteetin hakuun, aikataulusuunnitteluun tai rataverkon käytön hinnoitteluun liittyvistä asioista. Vaikka säännöksiin ei siten voidakaan laittaa sitovaa määräaikaa karanteenijakson pituudelle, jonkinlaisena ohjearvona voitaisiin pitää vähintään kuuden kuukauden karanteenijaksoa. Tämän pituinen karanteenijakso sisältyy hallituksen esitykseen (HE 15/2017) laiksi kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain muuttamisesta.

Momentissa tarkoitetun kaltaista eturistiriitaa ei kuitenkaan katsottaisi muodostuvan, jos päätoimialanaan muuta kuin rataverkon hallintaan tai rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä organisaatiosta siirryttäisiin rautatieyrityksen palvelukseen. Näin ollen tässä säädetty ei vaikeuttaisi esimerkiksi päätoimialanaan satamatoimintaa harjoittavan organisaation palveluksessa työskentelevän henkilökunnan siirtymistä rautatieyrityksen tai toisen rataverkon haltijan palvelukseen.

106 §. *Rataverkon haltijan johtoelinten nimityksiä koskevat vaatimukset.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 artiklan 3 kohtaan, jossa säädetään rataverkon haltijan johtoryhmästä tai muusta vastaavasta hallintoelimestä sekä sen jäsenten riippumattomuuden turvaamisesta. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 3 artiklan c-kohdan 33 alakohdassa on määritelty johtoryhmä niin, että sillä tarkoitetaan täytäntöönpano- ja hallintotehtäviä hoitavaa rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen johtavaa elintä, joka vastaa ja on vastuuvelvollinen yrityksen päivittäisestä johtamisesta.

Jos rataverkon haltijalla on johtoryhmä, pykälän mukaan sen jäseniksi ei saisi nimittää rautatieyrityksen johtoryhmän jäseniä. Rataverkon haltijan johtoryhmän jäsenten sekä heidän alaisinaan toimivien johtajien olisi toimittava syrjimättömästi, eivätkä minkäänlaiset eturistiriidat saisi vaikuttaa johtoryhmän jäsenten riippumattomuuteen.

Myöskään liikenne- ja viestintäministeriössä Väyläviraston valvontaa ja tulosohjausta harjoittavilla virkamiehillä ei saisi olla sellaisia tehtäviä, jotka liittyvät rautatieyritysten valvontaan. Myös Väyläviraston sisällä rataverkon hallintaan liittyvissä tehtävissä työskentelevillä ei saisi olla kytköksiä rautatieyritysten valvontatehtäviin. Valvonnasta vastaavat henkilöillä tai valvontaelimellä tarkoitetaan rautatiemarkkinadirektiivin 3 artiklan c kohdan 34 alakohdan mukaan sellaisia rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen ylimpiä johtavia henkilöitä tai ylintä johtavaa elintä, joka hoitaa valvontatehtäviä, rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen johtoryhmän valvonta mukaan lukien, ja tekee yritystä koskevia yleisiä strategisia päätöksiä. Tällainen olisi esimerkiksi yrityksen hallitus.

107 §. *Liikenteen hallinnan ja kunnossapitotoiminnan riippumattomuus.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 b artiklaan. Pykälässä säädettäisiin siitä, miten turvataan rataverkon haltijan puolueettomuus ja riippumattomuus liikenteen hallinnan ja radan kunnossapidon suunnitteluun liittyvissä tehtävissä. Liikenteen hallinnalla varmistetaan rautateiden turvallinen, tehokas ja täsmällinen toiminta, mukaan lukien tehokas palautuminen liikennehäiriöistä. Liikenteen hallinta kattaa siten laajalti rataverkon haltijan erilaiset menettelyt ja keinot junien reaaliaikaista hallintaa varten, toimintatavat, joilla varmistetaan infrastruktuurin tehokas toiminta sekä tiedottaminen rautatieyrityksille viivästyksissä ja muissa häiriötilanteissa.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi huolehdittava siitä, että se on järjestänyt toiminnassaan liikenteen hallinnan ja radan kunnossapidon suunnittelun syrjimättömällä ja läpinäkyvällä tavalla niin, että näistä toiminnoista päättävien henkilöiden päätöksiin ei vaikuta minkäänlaiset eturistiriidat. Liikenteen hallinnasta ja kunnossapidon suunnittelusta päättävillä ja näissä toiminnoissa työskentelevillä ei saisi olla minkäänlaisia kytköksiä rautatieyrityksiin, koska tämä voisi aiheuttaa toiminnoista päättäville ja niiden parissa työskenteleville henkilöille eturistiriitoja. Liikenteen hallinnan ja radan kunnossapitotoiminnan eriyttäminen oikeudellisesti omaan yksikköön (vähintään tytäryhtiöön) olisi riittävä tae näiden toimintojen riippumattomuudesta. Näin ollen esimerkiksi VR-Track Oy voisi harjoittaa radan kunnossapitoon liittyvää liiketoimintaa jatkossakin.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi huolehdittava siitä, että liikenteen hallinta toimii tehokkaasti myös häiriötilanteissa niin, että rautatieyritys saa oikea-aikaisesti kaiken sen olennaisen tiedon, joka vaikuttaa rautatieyrityksen liikennöintiin.

Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi kuultava ratakapasiteetin hakijoita ja muita sidosryhmiä rataverkon kunnossapidon ja uusimisen pitkän aikavälin suunnitelmista. Rataverkon haltijan olisi otettava ratakapasiteetin hakijoiden ja muiden sidosryhmien esittämät näkemykset huomioon, kun se suunnittelee rataverkon kunnossapitoon ja uusimiseen liittyviä toimenpiteitä. Rataverkon haltijan tulisi järjestää kuulemistilaisuuksia tai varattava muuten mahdollisuus rautatieliikenteen harjoittajille ja muille sidosryhmille esittää näkemyksensä sellaisista infrastruktuurihankkeista, joilla on vaikutusta ratakapasiteetin saatavuuteen ja käyttöön.

Pykälän 4 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi toteutettava rataverkon kunnossapitotoimenpiteet ja niiden aikataulutus niin, että näistä toimenpiteistä aiheutuu mahdollisimman vähän häiriötä rautatieliikenteen harjoittajille ja mahdolliset häiriöt kohdistuvat rautatieliikenteen harjoittajiin tasapuolisesti ja syrjimättömällä tavalla. Myös näistä asioista olisi kuultava rautatieliikenteen harjoittajia ja muita sidosryhmiä asianmukaisella tavalla.

108 §. *Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 c artiklaan. Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan mahdollisuudesta ulkoistaa tai jakaa toimintojaan. Pykälän 1 momentti sisältää pääsäännön, jonka mukaan rataverkon haltija voisi ulkoistaa tehtäviään toiselle osapuolelle, kunhan tämä ei ole rautatieyritys tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyritys. Toimintoja ulkoistaessaan rataverkon haltijan olisi kuitenkin huolehdittava siitä, että ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja suhteessa rautatieyrityksiin tai rautatieyritysten välille. Toimintojen ulkoistaminen ei saisi asettaa mitään rautatieyritystä eriarvoiseen asemaan suhteessa muihin rautatieyrityksiin. Lisäksi toimintojen ulkoistamisessa olisi turvattava, että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus turvataan.

Vaikka pääsääntönä on 1 momentissa säädetyllä tavalla, että rataverkon haltija ei saisi ulkoistaa tehtäviään rautatieyritykselle tai yritykselle, jonka määräysvallassa on rautatieyritys, rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyviä kunnossapitotöitä voitaisiin pykälän 2 momentissa säädetyllä tavalla antaa myös rautatieyritykselle. Näitä tehtäviä voitaisiin antaa myös yritykselle, jonka määräysvallassa on rautatieyritys tai yritykselle, joka on rautatieyrityksen määräysvallassa. Jos rataverkon haltija päättäisi ulkoistaa näitä tehtäviä toiselle osapuolelle, rataverkon haltija kuitenkin kantaisi niistä lopullisen vastuun ja toimintojen harjoittamista koskevan valvontavallan. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 2 a artiklassa on määritelty erikseen rautatieinfrastruktuurin kehittäminen, ylläpito, uudistaminen ja parantaminen. Rautatieinfrastruktuurin kehittämisellä tarkoitetaan verkkosuunnittelua, rahoitus- ja investointisuunnittelua sekä infrastruktuurin rakentamista ja parantamista. Rautatieinfrastruktuurin ylläpito kattaa rautatieinfrastruktuurin kunnossapitoon liittyvät toimenpiteet, joiden avulla pyritään säilyttämään käytössä olevan infrastruktuurin kunto ja kapasiteetti. Rautatieinfrastruktuurin uudistamisella tarkoitetaan käytössä olevan infrastruktuurin merkittäviä korvaamistoimia, jotka kuitenkaan eivät muuta sen yleistä suorituskykyä. Rautatieinfrastruktuurin parantamisella tarkoitetaan merkittäviä muutostoimia, joilla parannetaan infrastruktuurin yleistä suorituskykyä.

Jos rataverkon haltija ulkoistaisi 1 ja 2 momentissa tarkoitetulla tavalla tehtäviään toiselle osapuolelle, rataverkon haltija kuitenkin kantaisi niistä lopullisen vastuun ja toimintojen harjoittamista koskevan valvontavallan. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että myös ulkoistetuista toiminnoista vastaavaan toiminnanharjoittajaan sovellettaisiin samoja tämän luvun säännöksiä, jotka kohdistuvat rataverkon haltijaan. Sama koskisi pykälän 6 momentin nojalla myös tilannetta, jossa rataverkon haltija on antanut osan tehtävistä toisen rataverkon haltijan vastuulle.

Pykälän 5 momentti sisältäisi viittauksen lain 136 §:ään, jossa säädettäisiin tarkemmin liikenteenohjauspalveluihin sisältyvistä vastuista, jos liikenteenohjauspalvelut on hankittu ulkopuoliselta taholta.

Pykälän 1-6 momentit olisivat yleisiä ehtoja, jotka koskisivat kaikkia rataverkon haltijoita, niin Väylävirastoa valtion rataverkon haltijana kuin yksityisraiteen haltijoita. Koska Väylävirasto on valtion keskusvirasto, sen tehtävien ulkoistamista koskisi perustuslain 124 § julkisten hallintotehtävistä ja niiden siirtämisestä muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Tämän vuoksi pykälään esitettäisiin 7 momenttia, joka koskisi ainoastaan Väylävirastoa valtion rataverkon haltijana ja sisältäisi vaatimukset siitä, millä ehdoilla Väylävirasto voi siirtää julkisia hallintotehtäviä ulkopuolisen palvelujen tarjoajan hoidettavaksi. Jos Väylävirasto valtion rataverkon haltijana ulkoistaisi ratakapasiteetin ja reittien jakamiseen liittyviä tehtäviä ulkopuoliselle palvelujen tuottajalle, viraston olisi tehtävä palvelun tuottajan kanssa sopimus näiden palvelujen tuottamisesta virastolle. Ratakapasiteetin ja reittien jakaminen ovat rataverkon haltijan olennaisia toimintoja ja niihin liittyy julkisen vallan käyttöä ja niitä koskevia hallintopäätöksiä. Jos virasto siirtäisi näitä tehtäviä ulkopuoliselle palvelujen tuottajalle, tämän tulisi suorittaa tehtävänsä Väyläviraston valvonnassa ja sen ohjeiden mukaisesti. Kyseisiä sopimuksen mukaisia tehtäviä hoitaessaan palvelujen tuottajan palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin myös rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa (412/1974).

109 §. *Rataverkon haltijan rahoituksen läpinäkyvyys.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklaan ja siinä säädettäisiin rataverkon haltijan rahoituksen läpinäkyvyydestä.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltija saisi käyttää rataverkon hallinasta saatavia tuloja, julkiset varat mukaan luettuina, ainoastaan oman toiminnan rahoittamiseen. Rataverkon haltija voisi käyttää kyseisiä tuloja lainan lyhennyksiin ja osingon maksamiseen omistajille. Rataverkon haltija ei kuitenkaan saisi maksaa osinkoja vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä sen eri osakokonaisuuksien omistajille eikä sellaisten yritysten omistajille, joiden määräysvallassa rautatieyritys tai kyseinen rataverkon haltija ovat.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltija ei saisi myöntää rautatieyritykselle lainaa suoraan eikä välillisesti eikä pykälän 3 momentin mukaan vastaavasti myöskään rautatieyritys saisi myöntää lainaa rataverkon haltijalle suoraan eikä välillisesti. Näin turvataan molempien osapuolten rahoituksen läpinäkyvyys ja se, että osapuolten välille synny sellaisia sidonnaisuuksia, jotka vaikuttaisivat rataverkon haltijan riippumattomuuteen rautatieyrityksestä.

Pykälän 4 momentti vastaisi voimassa olevan rautatielain 89 §:ää valtion rataverkon rahoituksesta. Momentin mukaan valtion rataverkkoa ylläpidettäisiin ja rakennettaisiin valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Tämän lain 19 luvussa tarkoitettu ratamaksu käytettäisiin radanpidon rahoitukseen. Ratamaksu otettaisiin huomioon valtion talousarviossa.

110 §. *Rataverkon haltijan yhteistyösopimus rautatieyrityksen kanssa.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 c artiklan 4 kohtaan ja siinä säädettäisiin rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen välisistä yhteistyösopimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltija voisi tehdä rautatieyrityksen kanssa sellaisia yhteistyösopimuksia, joiden tavoitteena on alentaa asiakkaille koituvia kustannuksia tai tehostaa sopimukseen kuuluvan verkon osan toimintaa. Tällaiset sopimukset olisi kuitenkin oltava kaikille rautatieyrityksille syrjimättömästi mahdollisia ja tasapuolisia.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi saatava sääntelyelimen hyväksyntä 1 momentissa tarkoitetuille yhteistyösopimuksille ennen niiden voimaantuloa. Sääntelyelimellä olisi myös oikeus saada tietoa sopimusten täytäntöönpanosta valvontatehtäväänsä varten. Sääntelyelimellä olisi myös oikeus perustelluista syistä esittää sopimusten hylkäämistä tai peruuttamista, jos se katsoo niiden olevan rautatiemarkkinoiden tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden näkökulmasta ongelmallisia.

111 §. *Vertikaalinen integraatio.* Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi tekee rataverkon hallinnan järjestämisessä niin sanotusta vertikaalisen integraation mallista lainsäädännöllisesti yhtäläisen mallin niin sanotun täydellisen eriyttämisen mallin kanssa. Vertikaalisesti integroitunut yritys on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 3 artiklan c kohdan 31 alakohdassa. Määritelmän mukaan vertikaalisesti integroituneella yrityksellä tarkoitetaan yritystä, jossa yrityskeskittymien valvonnasta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 139/2004 tarkoitetun mukaisesti:

-rataverkon haltija on sellaisen yrityksen määräysvallassa, jonka määräysvallassa on samanaikaisesti yksi tai useampi rautatieyritys, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa;

-rataverkon haltija on yhden tai useamman sellaisen rautatieyrityksen määräysvallassa, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa; tai

-rataverkon haltijan määräysvallassa on yksi tai useampi rautatieyritys, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa.

Vertikaalisesti integroituneella yrityksellä tarkoitetaan myös yritystä, joka muodostuu erillisistä yksiköistä, mukaan lukien rataverkon haltija sekä yksi tai useampi liikennepalveluja tarjoava yksikkö, jolla ei ole erillistä oikeushenkilöllisyyttä.

Suomessa valtion rataverkon hallinta on täydellisesti eriytetty rautatieliikenteen harjoittamisesta, kun Väylävirasto vastaa valtion rataverkon hallinnasta ja virasto on täysin riippumaton rautatieyrityksistä. Saksassa, Itävallassa ja Sloveniassa rataverkon hallinnasta vastaa yhtiö, joka on vertikaalisesti integroitunut valtiollisen rautatieyrityksen kanssa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että näissä maissa rataverkon hallinnasta vastaa valtiollisen rautatieyrityksen omistama tytäryhtiö. Suomessa valtion rataverkon hallinta on tarkoitus pitää jatkossakin rautatieliikenteen harjoittamisesta täysin erillään. Lainsäädännöllisesti kuitenkin vertikaalinen integraatio on sallittava rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla. Jotta vertikaalisen integraation mallissa toteutuu täysin eriytetyn mallin tavoin toimintojen riippumattomuus ja se, että rataverkon haltija kohtelee rautatieliikenteen harjoittajia yhdenmukaisesti, vertikaalisen integraation malliin kohdistuu tiettyjä lisävaatimuksia sen lisäksi, mitä tässä luvussa esitetään säädettäväksi yleisesti rataverkon haltijan tehtävien järjestämisestä. Näistä yksinomaan vertikaalisesti integroitunutta yritystä koskevista lisävaatimuksista on säädetty rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 artiklan 3 d) kohdassa ja 4-5 kohdissa sekä 7 d artiklan 4-10 kohdissa. Nämä säännökset esitetään pantavaksi kansallisesti täytäntöön viittaamalla suoraan kyseisiin direktiivin säännöksiin, koska vertikaalinen integraatio olisi Suomen olosuhteissa unionilainsäädännön edellyttämä mahdollisuus, mutta käytännössä rataverkon hallinta on jatkossakin täydellisesti eriytetty rautatieliikenteen harjoittamisesta lukuun ottamatta VR-Yhtymä Oy:n hallinnassa olevia yksityisraiteita.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen sovelletaan luvussa esitettyjen säännösten lisäksi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 artiklan 3 d) kohtaa sekä 7 artiklan 4-5 kohtia. Direktiivin 7 artiklan 3 d kohdassa säädetään, että rataverkon haltijan riippumattomuuden turvaamiseksi vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä rataverkon haltijan johtoryhmän ja rautatieyrityksen johtoryhmän jäseninä ei ole samoja henkilöitä.

Artiklan 4 kohdassa säädetään, että vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan johtoryhmän jäsenet ja olennaisista toiminnoista päättävät henkilöt eivät saa ottaa vastaan vertikaalisesti integroituneen yrityksen muilta oikeussubjekteilta tulosperusteisia palkkioita eivätkä lisäetuja, jotka liittyvät rautatieyrityksen taloudelliseen tulokseen. Johtoryhmän jäsenille saa kuitenkin tarjota rautatiejärjestelmän yleiseen suorituskykyyn liittyviä kannustimia. Artiklan 5 kohdassa säädetään, että jos vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yhteisöillä on yhteinen tietojärjestelmä, pääsy olennaisiin toimintoihin liittyviin arkaluonteisiin tietoihin on rajattava rataverkon haltijan valtuutettuun henkilöstöön. Arkaluonteista tietoa ei välitetä vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille yhteisöille.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että vertikaalisesti integroitunut yritys ei saisi ulkoistaa 105 §:ssä tarkoitettuja rataverkon haltijan olennaisia toimintoja vertikaalisesti integroituneen yrityksen millekään muulle yhteisölle, ellei yhteisö hoida yksinomaan olennaisia toimintoja. Näin ollen vertikaalisesti integroituneen yrityksen mahdollisuudet toimintojen ulkoistamiseen olisivat rajoitetummat kuin rautatieyrityksistä täysin itsenäisen rataverkon haltijan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vertikaalisesti integroituneen yrityksen rahoituksen turvaamisesta, jonka osalta viitattaisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklan 4-10 kohtiin. Jotta vertikaalisesti integroituneen yrityksen rahoituksen läpinäkyvyys toteutuisi, vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri osien välisissä rahoituslainoissa on noudatettava rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklan 4-10 kohdissa säädettyjä ehtoja sen

lisäksi, mitä muuten on säädetty rataverkon haltijan rahoituksen läpinäkyvyydestä yleisesti 109 §:ssä.

Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklan 4 kohdassa säädetään, että vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjektien väliset lainat on myönnettävä, nostettava ja lyhennettävä markkinahintaan ja ehdoilla, jotka vastaavat oikeussubjektin yksilöllistä riskiprofiilia. Artiklan 5 kohdan mukaan ennen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin voimaantuloa eli ennen 25 päivää joulukuuta 2016 myönnetyt lainat, ovat kuitenkin voimassa niiden erääntymiseensä saakka niillä ehdoilla, joilla ne on myönnetty.

Artiklan 6 kohdan mukaan kaikkien vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien rataverkon haltijalle tarjoamien palvelujen on perustuttava sopimuksiin, niistä on maksettava joko markkinahinnat tai tuotantokustannuksia vastaavat hinnat sekä kohtuullinen voittomarginaali.

Artiklan 7 kohdan mukaan rataverkon haltijalle kohdennetut lainat on selkeästi erotettava vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille oikeussubjekteille kohdennetuista lainoista. Tällaisten lainojen takaisinmaksuehdot on hoidettava erillisinä. Tämä ei kuitenkaan estä sitä, että lainojen lopullinen takaisinmaksu hoidetaan sellaisen yrityksen kautta, jolla on määräysvaltaa sekä rataverkon haltijaan että rautatieyritykseen. Laina voidaan myös maksaa vertikaalisesti integroituneen yrityksen muun oikeussubjektin kautta.

Artiklan 8 kohdan mukaan rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien tilit on pidettävä tavalla, jolla varmistetaan rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklan noudattaminen ja mahdollistetaan kirjanpidon erillisyys ja varainhoitoprosessien läpinäkyvyys yrityksessä.

Artiklan 9 kohdan mukaan vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan on pidettävä yksityiskohtaisesti kirjaa kaikista kaupallisista ja talouteen liittyvistä suhteistaan kyseisen yrityksen muiden oikeussubjektien kanssa.

Artiklan 10 kohdan mukaan 7 d artiklan viittauksia rataverkon haltijaan, rautatieyritykseen ja muihin vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjekteihin on pidettävä viittauksina kyseisen yrityksen vastaaviin osiin ja artiklan vaatimusten noudattaminen on osoitettava yrityksen eri osien erillisessä kirjanpidossa.

112 §. *Rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin hakijoiden yhteistyöryhmä*. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 e artiklaan ja sen tavoitteena on varmistaa riittävä yhteistyö rataverkon haltijoiden, rautatieliikenteen harjoittajien, muiden ratakapasiteetin hakijoiden sekä tarvittaessa myös muiden sidosryhmien, kuten toimivaltaisten viranomaisten välillä. Liikenneviraston aloitteesta Suomessa on jo vuoden 2016 alusta alkaen toiminut rataverkon haltijoiden yhteistyöryhmä. Tämän työryhmän kokoonpanoa ja toimeksi antoa voidaan tarvittaessa tarkistaa vastaamaan rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 e artiklan vaatimuksia.

Pykälän 1 momentin mukaan Väyläviraston olisi asettava yhteistyöryhmä, jonka tehtävänä on sovittaa yhteen rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin hakijoiden tarpeita ennakoivasti niin, että tämä tukisi varsinaista ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyä. Väyläviraston olisi kutsuttava yhteistyöryhmään mukaan rataverkon haltijat, rautatieliikenteen harjoittajat, ratakapasiteetin hakijat sekä tarvittaessa muita sidosryhmien edustajia, kuten rautatieliikenteen palvelujen järjestämisestä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset. Sääntelyelin voisi osallistua yhteistyöryhmään tarkkailijan ominaisuudessa. Yhteistyöryhmän keskeiseksi tehtäväksi esitetty

ratakapasiteetin yhteensovittaminen ja sääntelyelimen osallistuminen yhteistyöryhmään ei kuitenkaan rajoittaisi ratakapasiteetin hakijoiden oikeutta hakea muutosta sääntelyelimeltä ratakapasiteetin saatavuuteen liittyvissä asioissa eikä muutenkaan sääntelyelimen toimivaltaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yhteistyöryhmän tehtävistä. Yhteistyöryhmän tehtävänä olisi 1) arvioida ratakapasiteetin hakijoiden ratakapasiteettitarpeita, ratakapasiteetin kasvattamiseen liittyviä kehittämistarpeita sekä tehdä esityksiä ratakapasiteetin jakamiseen liittyvien menettelytapojen kehittämiseksi, 2) arvioida 131 §:ssä tarkoitetun rataverkon haltijan verkkoselostuksen sisältöä ja toteutusta ja esittää niitä koskevia suosituksia, 3) tehdä esityksiä 146 §:n mukaisista kannustimista ja siitä, miten ne edistävät suorituskykytavoitteiden toteutumista, 4) arvioida mahdollisuuksia kehittää kuljetusten yhteentoimivuutta ja eri kulkumuotojen saumatonta yhteistyötä sekä esittää niitä koskevia suosituksia sekä 5) arvioida muita rataverkolle pääsyyn, rataverkon käyttöön sekä rataverkolla tarjottavien palveluiden laatuun ja niiden ehtoihin liittyviä kysymyksiä ja esittää niitä koskevia suosituksia. Yhteistyöryhmä voi luonnollisesti ottaa myös muita asioita käsiteltäväkseen yhteistyöryhmässä mukana olevien tahojen ehdotusten pohjalta. Häiriötilanteisiin varautumista koskevat asiat voisivat olla eräs sellainen asia, jota yhteistyöryhmässä voitaisiin käsitellä.

Pykälän 3 momentin mukaan valtion rataverkon haltijan olisi laadittava yhteistyöryhmää kuultuaan tarkemmat suuntaviivat 2 momentissa tarkoitettujen asiakokonaisuuksien yhteensovittamisesta. Yhteistyöryhmän olisi kokoonnuttava vähintään kerran vuodessa. Valtion rataverkon haltijan olisi tiedotettava yhteistyöryhmän toiminnasta verkkosivuillaan.

Pykälän 4 momentin mukaan valtion rataverkon haltija toimisi Suomen edustajana Euroopan rataverkon haltijoiden yhteistyöverkostossa ja valtion rataverkon haltijan olisi jaettava tietoa eurooppalaisesta yhteistyöstä muille yhteistyöryhmän jäsenille. Vastaavasti valtion rataverkon haltijan olisi kuunneltava muiden kansallisen yhteistyöryhmän jäsenten näkemyksiä ja tuotava niitä esille soveltuvin osin eurooppalaisessa yhteistyöverkostossa. Säännös perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 f artiklaan. Euroopan komissio ja ETA-valtioiden rataverkon haltijat perustivat vuonna 2013 yhteistyöverkoston (Platform of European Infrastructure Managers, PRIME), jonka tavoitteena on edistää rataverkon haltijoiden yhteistyötä etenkin rajat ylittävässä liikenteessä sekä jakaa tietoa rataverkon haltijoiden hyvistä käytännöistä. Euroopan komission tavoitteena on kehittää ja hyödyntää tätä yhteistyötä jatkossakin. Suomesta PRIME-yhteistyöhön osallistuu jo nykyisin Liikennevirasto (jatkossa Väylävirasto).

17 luku. *Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti*. Luvussa säädettäisiin siitä, miten rautatieliikenteen harjoittajille turvataan tasapuolinen ja yhtäläinen oikeus rataverkolle pääsyyn, oikeus käyttää rataverkkoa ja millä perusteilla rataverkon käyttöoikeutta voidaan rajoittaa. Näitä säännöksiä uudistetaan voimassa olevan rautatielain vastaaviin säännöksiin verrattuna, kun EU:n neljännellä rautatiepaketilla kotimaan henkilöliikennepalveluihin on turvattava avoin markkinoillepääsy. Lisäksi luvussa säädetään rataverkon haltijan velvoitteista ratakapasiteetin hakuun ja jakamiseen liittyvissä menettelyissä. Nämä säännökset perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin ja säännöksiä on uudistettu vuonna 2015, kun rautatiemarkkinadirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön. Näin ollen nämä säännökset pysyisivät sisällöllisesti vastaavanlaisena kuin ne ovat voimassa olevassa rautatielaissa. Vaikka ratakapasiteetin hakemista, yhteensovittamista ja jakamista koskevat säännökset pysyvät voimassa olevan rautatielain säännöksiin verrattuna pääosin ennallaan, näiden säännösten käytännön soveltaminen ja niiden pohjalta rataverkon haltijan käytännön menettelytavat edellyttävät muutoksia, kun siirrytään enenevässä määrin monitoimijaympäristöön ja rataverkon haltijan on sovitettava yhteen aikaisempaa useamman ratakapasiteetin hakijan esittämiä hakemuksia ja sovitettava niitä yhteen aikataulusuunnitelmassa.

113 §. *Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 20 §:ää, mutta pykälää muutetaan voimassa olevaan säännökseen verrattuna niin, että säännös vastaisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukaisesti avoimen markkinoillepääsyn vaatimuksia myös kotimaan henkilöliikenteen harjoittamiseen. Rautatieyrityksille on turvattava yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rataverkon käyttöoikeus kaikkeen rautatieliikenteen harjoittamiseen, myös kotimaan henkilöliikenteeseen Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 10 ja 11 artikloihin.

Pykälän 1 momentin mukaan tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saisi harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyritys, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 4 §:n nojalla myöntämä toimilupa tai toisessa ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Toimiluvan lisäksi rautatieyritykseltä edellytetään 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta, myönnettyä 122 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteettia, rataverkon haltijan kanssa tehtyä 129 §:ssä tarkoitettua rataverkon käyttösopimusta ja 182 §:ssä tarkoitettua vastuuvakuutusta. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:ssä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät. Muilta rautatieliikenteen harjoittajilta ei kuitenkaan edellytetä toimilupaa eikä niiden tarvitse tehdä rataverkon käyttöoikeussopimusta rataverkon haltijan kanssa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että rautatieyrityksille olisi myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rataverkon käyttöoikeus rautateiden henkilöliikenteen harjoittamista varten. Rataverkon käyttöoikeutta henkilöliikenteessä voitaisiin kuitenkin rajoittaa EU:n palvelusopimusasetuksen muutosasetuksessa säädetyllä tavalla, jos toimivaltainen viranomainen on asettanut henkilöliikenteelle julkisen palveluvelvoitteen ja tehnyt siitä rautatieyrityksen kanssa sopimuksen. Näistä rajoituksia koskevista ehdoista säädettäisiin tarkemmin 114 §:ssä. Toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisia viranomaisia, jotka asettavat rautateiden henkilöliikenteen palvelujen järjestämiselle julkisia palveluvelvoitteita. Tällä hetkellä tällaisia toimivaltaisia viranomaisia Suomessa ovat liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä säädetyllä tavalla liikenne- ja viestintäministeriö ja Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä omilla toimivalta-alueillaan. Maakuntauudistuksen myötä toimivaltaisista maakuntien liitoista tulisi myös toimivaltaisia viranomaisia rautateiden henkilöliikennejärjestelyissä vuoden 2020 alusta alkaen. Rautatieyrityksellä, jolla on toimilupa ja joka täyttää muut liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 4 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset, olisi oikeus tarjota rataverkolla henkilöliikennepalveluja sekä oikeus ottaa ja jättää matkustajia rataverkon kaikilla asemilla. Oikeuteen kuuluisi myös oikeus käyttää rataverkon yhteydessä olevia palvelupaikkoja ja niillä tarjottavia palveluita.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä koskevaa sopimusta. Voimassa oleva sopimus Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tuli voimaan 22 päivänä joulukuuta 2016.

114 §. *Rataverkon käyttöoikeuden rajoittaminen.* Pykälä vastaisi pitkälti voimassa olevan rautatielain 20 a §:ää, mutta pykälä muuttuisi sisällöllisesti vastaamaan rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 11 ja 11 a artiklan vaatimuksia siitä, miten ja milloin rataverkon käyttöoikeutta voidaan rajoittaa. Voimassa olevan rautatielain 20 a §:n säännös koskee vain rautateiden kansainvälistä henkilöliikennettä, kun rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin myötä sääntely koskee kaikkea ETA-alueen henkilöliikennettä kotimaan henkilöliikenteen avautu-

essa kilpailulle. Pykälässä esitetyillä säännöksillä on selkeä yhteys EU:n palvelusopimusasetuksen soveltamiseen ja sen nojalla toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välillä tehtyihin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan toimivaltainen viranomainen voisi rajoittaa oikeutta käyttää valtion rataverkkoa 113 §:n 2 momentissa tarkoitettuun henkilöliikenteeseen sekä rautatieyrityksen oikeutta ottaa ja jättää matkustajia rataverkon reitillä vain tässä pykälässä säädetyin edellytyksin. Toimivaltainen viranomainen voisi rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia lähtöpaikan ja määränpään välisellä rataosuudella lähtökohtaisesti silloin, jos kyseisen reitin tai sille rinnakkaisen reitin henkilöliikenteen järjestelyistä on tehty toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välillä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja uusi palvelu vaarantaisi sopimuksen mukaisen taloudellisen tasapainon. Lopullisen arvion ja sen pohjalta päätöksen oikeudesta rajoittaa oikeutta käyttää rataverkkoa, ottaa ja jättää matkustajia tekisi sääntelyelin taloudellista tasapainoa koskevan arvioinnin perusteella (niin sanottu tasapainotesti).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin menettelystä, jota noudatettaisiin, jos myös muilla ratakapasiteetin hakijoilla on halukkuutta harjoittaa liikennettä rataverkolla tai sen reitillä, josta toimivaltainen viranomainen on tehnyt julkisen palveluvelvoitteen sopimuksen jonkin rautatieyrityksen kanssa. Jos ratakapasiteetin hakija suunnittelee hakevansa ratakapasiteettia sellaisella rataverkon osalla, jolla harjoitettavasta liikenteestä toimivaltainen viranomainen on tehnyt julkisen palveluvelvoitteen sopimuksen, ratakapasiteetin hakijan olisi ilmoitettava tästä toimivaltaiselle viranomaiselle, valtion rataverkon haltijalle ja sääntelyelimelle vähintään 18 kuukautta ennen suunniteltua liikenteen aloittamista. Jotta sääntelyelin voisi arvioida mahdolliset taloudelliset vaikutukset voimassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, sääntelyelimen on varmistettava, että julkisia palveluhankintoja tehneet tai niitä suunnittelevat toimivaltaiset viranomaiset sekä sopimuksista vastaavat rautatieyritykset saavat tästä tiedon viipymättä ja viimeistään 10 päivän kuluttua.

Pykälän 3 momentin mukaan toimivaltainen viranomainen saisi rajoittaa oikeutta käyttää 1 momentissa tarkoitetulla tavalla valtion rataverkkoa sekä oikeutta ottaa ja jättää matkustajia rataverkon asemilla ainoastaan, jos sääntelyelin katsoisi, että oikeuden käyttäminen vaarantaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon. Sääntelyelin ottaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon arvioinnin käsiteltäväkseen toimivaltaisen viranomaisen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneen rautatieyrityksen, käyttöoikeutta hakevan rautatieyrityksen tai valtion rataverkon haltijan pyynnöstä.

Pykälän 4 momentin mukaan 3 momentissa tarkoitettu pyyntö olisi jätettävä sääntelyelimelle kuukauden kuluessa 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekemisestä. Toimivaltaisen viranomaisen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneen rautatieyrityksen, käyttöoikeutta hakevan rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan olisi toimitettava sääntelyelimelle kaikki tarvittavat tiedot, joita sääntelyelin tarvitsee päätöksentekoa varten. Tasapainotestin yksityiskohdista on tarkoitus säätää tarkemmin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 1 artiklan 7 kohdan nojalla annettavassa komission täytäntöönpanoasetuksessa, joka on suoraan sovellettavaa EU-lainsäädäntöä, eikä siten edellytä kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä. Kyseisen tasapainotestiä koskevan täytäntöönpanoasetuksen valmistelu on jo pitkällä, mutta asetusta ei ole vielä hyväksytty. Sen pitäisi kuitenkin tulla voimaan vielä vuoden 2018 aikana.

Pykälän 5 momentin mukaan sääntelyelimen olisi käynnistettävä osapuolten kuuleminen yhden kuukauden kuluessa 2 momentissa tarkoitetun pyynnön vastaanottamisesta. Sääntelyelimen olisi tehtävä saamiensa tietojen ja kuulemisten perusteella puolueeton taloudellinen ana-

lyysi. Kuultuaan kaikkia osapuolia sääntelyelimen olisi annettava perusteltu päätöksensä kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut kaikki tarvittavat tiedot. Sääntelyelimen olisi perusteltava päätöksensä ja vahvistettava edellytykset, joiden mukaisesti asianosainen tai jokin muu toimivaltainen viranomainen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt rautatieyritys, käyttöoikeutta hakeva rautatieyritys tai Väylävirasto valtion rataverkon haltijana voisi pyytää päätöksen uudelleen tarkastelua kuukauden kuluttua sitä koskevan ilmoituksen saamisesta.

Jos sääntelyelin päättäisi, että julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantuu aiotusta avoimen markkinoillepääsyn henkilöliikenteestä, sääntelyelimen olisi pykälän 6 momentissa säädetyllä tavalla esitettävä ehdotetulle uudelle ja avoimen markkinoillepääsyn henkilöliikennejärjestelylle muutoksia. Näiden muutosten tavoitteena on yhtäältä turvata julkisten palveluhankintojen sopimuksen taloudellinen tasapaino ja toisaalta turvata edellytykset sille, että rataverkon käyttöoikeutta hakeva yritys voisi harjoittaa samalla rataverkon osalla avoimen markkinoillepääsyn liikennettä.

115 §. *Suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen tarjonnan rajoittaminen.* Pykälä olisi kansallisessa rautatielainsäädännössä uusi ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 11 a artiklaan. Vaikka lähtökohtaisesti suurnopeusjunapalveluiden järjestämistä koskevat täysin samat säännöt kuin muidenkin rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämistä, rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiiviin sisällytettiin Euroopan parlamentin vaatimuksesta 11 a artikla suurnopeusjunaliikenteestä. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 3 artiklan kohdassa 36 on määritelty suurnopeusjunia käyttävä henkilöliikenne niin, että sillä tarkoitetaan rautateiden henkilöliikennettä, jossa ei ole väliasemia kahden vähintään yli 200 kilometrin etäisyydellä toisistaan sijaitsevan paikan välillä ja jota harjoitetaan suurnopeusjunaliikennettä varten rakennetuilla suurnopeusradoilla, jotka soveltuvat yleensä vähintään 250 kilometrin tuntinopeuksille ja joilla suurin osa matkasta kuljetaan tällaisilla nopeuksilla. Tällainen suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen määritelmä poikkeaa hieman siitä, miten suurnopeusjunaverkko on määritelty unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2015 eli niin sanotussa TEN-T-asetuksessa. TEN-T-asetuksen 11 artiklan mukaan suurnopeusjunaliikenteeseen kuuluu sellaiset verkot, jotka on erikseen rakennettu suurnopeusjunaliikennettä varten ja joilla voidaan ajaa vähintään 250 kilometrin tuntinopeudella tai suurnopeusjunaliikennettä varten parannetut radat joilla voidaan ajaa noin 200 kilometrin tuntinopeudella. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukaista suurnopeusjunaliikennettä ei siten Suomessa varsinaisesti ole. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 11 a artikla on kuitenkin pantava kansallisesti täytäntöön ja siksi säännös esitetään sisällytettäväksi raideliikennelakiin, vaikka sitä ei sovellettaisikaan Suomessa. Näin ollen Suomessa esimerkiksi Pendolino-junaliikenteeseen sovelletaan vastaavia säännöksiä kuin muunkin henkilöjunaliikenteen oikeuteen käyttää rataverkkoa.

Pykälän 1 momentin mukaan suurnopeusjunia käyttävän palveluntarjoajan oikeutta tarjota rataverkolla henkilöliikennepalveluja sekä oikeutta ottaa ja jättää matkustajia rataverkon asemilla voitaisiin rajoittaa vain, jos sääntelyelin on antanut pykälän nojalla suuntaviivat oikeudesta rajoittaa suurnopeusjuna käyttäviä henkilöliikennepalveluja rataverkolla. Suuntaviivojen olisi oltava linjassa 114 §:ssä säädettyjen rataverkon käyttöoikeuden rajoittamista koskevien yleisten ehtojen kanssa.

Jos sääntelyelin päätyy 114 §:n nojalla siihen, että aiottu suurnopeusjunia käyttävä henkilöliikenne tietyn lähtöpaikan ja määränpään välillä vaarantaisi saman tai vaihtoehtoisen reitin kattaman julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tasapainon, sääntelyelimen olisi pykälän 2 momentin mukaan osoitettava mahdolliset muutokset, joilla varmistetaan, että 113 §:n 2

momentissa tarkoitetun käyttöoikeuden myöntämistä koskevat edellytykset täyttyvät. Sääntelyelimen esittämiin muutoksiin voisi sisältyä aiotun uuden liikenteen muuttamista koskeva esitys.

116 §. *Puitesopimus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 21 §:ää, joka perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 42 artiklaan. Kyseistä rautatiemarkkinadirektiivin säännöstä ei muutettu EU:n neljännen rautatiepaketin yhteydessä, joten myös kansallinen sääntely pysyisi tältä osin voimassa olevan sääntelyn mukaisena. Puitesopimuksilla tarkoitetaan rataverkon haltijan ja ratakapasiteetin hakijan välisiä pidempikestoisia sitovia sopimuksia, jossa määrätään hakijan ja rataverkon haltijan oikeuksista ja velvollisuuksista yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta. Suomessa ei ole tähän asti tehty puitesopimuksia rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin hakijoiden välillä.

117 §. *Ratakapasiteetin hakeminen.* Pykälässä säädettäisiin ratakapasiteetin hakemisen yleisistä edellytyksistä sekä aikataulusta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 22 §:ää ja sääntely perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 44 artiklaan. Kyseistä rautatiemarkkinadirektiivin säännöstä ei muutettu EU:n neljännen rautatiepaketin yhteydessä, mutta komissio kuitenkin antoi 4 päivänä syyskuuta 2017 rautatiemarkkinadirektiivin 43 artiklan nojalla delegoidun päätöksen (2017/2075) rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VII uudistamisesta. Kyseisessä rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä on säädetty ratakapasiteetin hakuun ja aikatauluttamiseen liittyvistä määräajoista ja muista yksityiskohdista.

Rautatiemarkkinadirektiivin alkuperäinen liite VII on Suomessa pantu kansallisesti täytäntöön voimassa olevan rautatielain 22 ja 27 §:n nojalla ratakapasiteetin jakamisesta ja rautatieliikenteen aikataulukaudesta annetulla valtioneuvoston asetuksella (1490/2015).

Uusi delegoidulla päätöksellä annettu liite VII on komission mukaan suoraan jäsenvaltioita sitova ja sellaisenaan sovellettavaa lainsäädäntöä ilman erillistä kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä. Valtioneuvoston asetus 1490/2015 sisältää kuitenkin kansallisia säännöksiä aikataulukauden muutosten kytkennästä perusopetuslain (682/1998) mukaiseen koulutyön päättymiseen ja yksityisraiteen haltijoille myönnetyistä helpotuksista ratakapasiteetin jakamiskäytännöissä. Näin ollen on päädytty siihen, että 117 §:ään ja 123 §:ään sisällytetään jatkossakin valtuutus antaa tarkempia säännöksiä ratakapasiteetin ja kiireellisen ratakapasiteetin jakamisesta ja aikatauluttamisesta ja valtioneuvoston asetus uusitaan raideliikennelain antamisen jälkeen niin, että valtioneuvoston asetuksesta karsitaan ne säännökset, jotka ovat siirtyneet suoraan komission delegoidulla päätöksellä (2017/2075) säänneltäväksi ja sovellettavaksi.

118 §. *Erikoistunut rautatiereitti tai sen osa.* Pykälässä säädettäisiin siitä, miten ja millä edellytyksillä rataverkon haltija voi päätöksellään ja eri osapuolia kuultuaan osoittaa jonkin rautatiereitin tai sen osan erikoistuneeksi rautatiereitiksi tai sen osaksi. Tämä tarkoittaisi, että kyseisellä rautatiereitillä tai sen osalla voitaisiin priorisoida jonkin käyttötarkoituksen mukaisia kuljetuksia, esimerkiksi puutavarakuljetuksia. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 23 §:ää ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 49 artiklaan. Kyseistä säännöstä ei muutettu EU:n neljännen rautatiepaketin yhteydessä, joten myöskään kansallista sääntelyä ei tältä osin sisällöllisesti muutettaisi.

119 §. *Yhteensovittamismenettely.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan velvoitteesta sovittaa aikatauluja yhteen sovitettaessa yhteen päällekkäisiä ratakapasiteettihakemuksia ja pyrkiä löytämään kaikkien osapuolten kannalta näiden tarpeita mahdollisimman hyvin tyydyttävä ratkaisu. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 23 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkki-

nadirektiivin 46 artiklaan. Koska unionilainsäädännössä ei ole tapahtunut tältä osin muutoksia, myös kansallinen sääntely pysyisi sisällöllisesti entisellään.

120 §. *Ylikuormitettu rautatiereitti tai sen osa sekä etusijajärjestys.* Pykälän mukaan rataverkon haltijan olisi katsottava rautatiereitti tai sen osa ylikuormitetuksi, jos edellisen pykälän mukaisen yhteensovittamismenettelyn pohjalta ei voida osoittaa kaikille ratakapasiteetin hakijoille sellaista ratakapasiteettia, joka tyydyttäisi niiden tarpeita. Tällöin rataverkon haltijan olisi esitettävä etusijajärjestys, jonka mukaisesti se jakaa ratakapasiteetin ylikuormitetulle rautatiereitille tai sen osalle. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 24 §:ää ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 47 artiklaan. Koska unionilainsäädännössä ei ole tapahtunut kyseisen sääntelyn osalta muutoksia, myös kansallinen sääntely pysyisi entisellään.

121 §. *Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan velvollisuudesta laatia saatujen ratakapasiteettihakemusten perusteella aikataulusidonnaista liikennettä varten aikatauluehdotus sekä siihen liittyvistä kuulemisista sen varmistamiseksi, että ratakapasiteetin hakijoiden pyynnöt otettaisiin huomioon tasapuolisesti. Rataverkon haltijan on laadittava aikatauluehdotus seuraavaa aikataulukautta varten neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 25 §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 45 artiklaan. Unionilainsäädännössä ei ole tältä osin tapahtunut muutoksia ja siten myös kansallinen sääntely pysyisi sisällöllisesti entisellään.

122 §. *Ratakapasiteetin jakaminen.* Pykälässä säädettäisiin ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein seuraavaa aikataulukautta varten. Pykälässä myös säädettäisiin siitä, että rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille ratakapasiteetin hakijoille, miten kapasiteetti on jaettu tasapuolisella tavalla ja onko varakapasiteettia jätetty haettavaksi myöhemmin jakoa varten. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 26 §:ää, eikä pykälä muuttuisi sisällöllisesti voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

123 §. *Kiireellinen ratakapasiteetti.* Pykälässä säädettäisiin kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta. Kiireellistä ratakapasiteettia voisi hakea säännöllisen ratakapasiteetin hakuaikojen ulkopuolella ja rataverkon haltijan olisi annettava kiireelliseen ratakapasiteettihakemukseen päätös viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Viiden työpäivän määräaika perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin, joten määräaikaa ei voida muuttaa raideliikennelakiesityksen valmistelun aikana useiden lausunnonantajien esittämistä toiveista huolimatta. Käytännössä kuitenkin Väylävirasto valtion rataverkon haltijana tekee kiireellistä ratakapasiteettia koskevat päätökset aina mahdollisimman nopeasti niin, että hakemukset käsitellään kiireellisyysjärjestyksessä ja kiireellisen ratakapasiteetin hakijan esittämiin toiveisiin voidaan vastata esitetyssä aikataulussa. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 27 §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 48 artiklaan. Unionilainsäädännössä ei ole tältä osin tapahtunut muutoksia ja siten myös kansallinen sääntely pysyisi sisällöllisesti entisellään.

124 §. *Ratakapasiteetti kunnossapitoa varten.* Pykälässä säädettäisiin, että suunniteltua radan kunnossapitotyötä varten haettaisiin ratakapasiteettia säännöllisen ratakapasiteetin hakuaikojen ja aikataulusuunnittelun yhteydessä. Rataverkon haltijan pitäisi jättää ennakoimattomia radan kunnossapitotöitä varten varakapasiteettia ja lisäksi olisi informoitava muita ratakapasiteetin haltijoita ennakoimattomien kunnossapitotöiden vaikutuksista näiden liikennöintiin. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 27 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 53 artiklaan. Sääntely ei sisällöllisesti muuttuisi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

125 §. *Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin siitä, että ratakapasiteetin haltija voi luovuttaa ratakapasiteetin liiketoimintaa varten rautatieliikenteen harjoittajal-

le, mutta ratakapasiteetilla ei saa käydä kauppaa. Jos ratakapasiteetin saanut taho ei jaakaan ratakapasiteettia jollekin rautatieyritykselle, jonka on suunniteltu hoitavan kuljetuksen, ratakapasiteetti pitäisi palauttaa rataverkon haltijalle. Lisäksi pykälässä säädettäisiin niistä edellytyksistä, menettelyistä ja aikarajoista, joiden mukaisesti rataverkon haltija voi peruuttaa ratakapasiteetin haltijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 28 §:ää ja se vastaisi rautatiemarkkinadirektiivin 38 artiklaa. Esitetty sääntely ei sisällöllisesti muuttuisi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

126 §. *Ratakapasiteetin varausmaksu.* Pykälä oikeuttaisi rataverkon haltijan perimään ratakapasiteetin varausmaksua ratakapasiteetin hakijoilta. Maksulla kannustettaisiin ratakapasiteetin tehokkaaseen käyttöön, koska maksu palautetaan, jos kapasiteetti on käytetty suunnitellulla tavalla ja rataverkon haltija voisi pitää maksun, jos haettua kapasiteettia jätetään toistuvasti käyttämättä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 28 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 36 artiklaa. Sääntelyä ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

127 §. *Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma.* Pykälässä säädettäisiin ratakapasiteettia koskevasta arvioinnista, joka rataverkon haltijan on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa, kun rautatiereitti tai sen osa on todettu ylikuormittuneeksi. Arvioinnin perusteella rataverkon haltijan on tehtävä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa tekemästään arvioinnista. Ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla tarkoitettaisiin toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoitteita, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osuuden nimittämiseen ylikuormitetuksi rautatiereitiksi tai sen osaksi. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 29 §:ää ja pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 51 artiklaan. Sääntelyä ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

128 §. *Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja yhteensovittaminen.* Pykälässä säädettäisiin siitä, että rataverkon haltijan on julkistettava 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja periaatteet myös siitä, miten se myöntää käyttöoikeuden ratakapasiteetin hakijoille/haltijoille oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 29 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 39 artiklaan. Sääntelyä ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

129 §. *Rataverkon käyttösopimus.* Pykälässä säädettäisiin siitä, että rataverkon haltijan on tehtävä rautatieyrityksen kanssa käyttösopimus, kun rautatieyritykselle on myönnetty ratakapasiteetti. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan rataverkon ja sillä tarjottavien palveluiden käytöstä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 30 §:ää. Pykälää muutettaisiin voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna niin, että 4 momentissa esitetyllä tavalla ratakapasiteetin myöntäminen ei enää olisi edellytys käyttösopimuksen tekemiselle. Ratakapasiteetin myöntäminen olisi kuitenkin jatkossakin edellytys rautatieliikenteen harjoittamisen aloittamiselle. Ehdotetun kaltainen sääntely olisi linjassa sen kanssa, että ratakapasiteettia voisi hakea rautatieyrityksen sijasta myös esimerkiksi henkilöliikenteessä toimivaltainen viranomainen tai tavaraliikenteessä lastinantaja ja nämä luovuttaisivat haetun ja saadun ratakapasiteetin vasta myöhemmin liikennettä harjoittavalle rautatieyritykselle.

130 §. *Suorituskannustinjärjestelmä.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen välisestä suorituskannustinjärjestelmästä, jonka avulla pyritään molempia osapuolia järjestämään toimintansa niin, että rautatiejärjestelmä toimisi mahdollisimman häiriöttömästi ja rataverkkoa käytettäisiin tehokkaasti. Suorituskannustinjärjestelmässä sovitaan rautatie-

markkinadirektiivin liitteen VI kohdan 2 mukaisesti siitä, mitkä rautatieliikenteen häiriöt kuuluvat rataverkon haltijan vastuulle ja mitkä rautatieyrityksen vastuulle ja miten häiriöistä aiheutuvat korvausvastuut osapuolten välillä jaetaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 31 §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 35 artiklaan ja liitteen VI kohtaan 2. Sääntelyä muutettaisiin voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna ainoastaan niin, että pykälän 2 momentissa rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen välisistä korvauksista ei edellytettäisi sovittavan rataverkon käyttösopimuksessa, vaan ne määriteltäisiin suorituskannustinjärjestelmässä. Ehdotettu muutos olisi linjassa rautatiemarkkinadirektiivin säännösten kanssa.

131 §. *Verkkoselostus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 32 §:ää ja siinä säädetään rataverkon haltijan velvollisuudesta laatia verkkoselostus. Pykälää muutettaisiin voimassa olevan rautatielain 32 §:ään verrattuna sisällöllisesti vain sen 4 momentin osalta. Kyseistä momenttia muutettaisiin niin, että momentissa oleva määräaika korjattaisiin rautatiemarkkinadirektiivin mukaiseksi. Verkkoselostus olisi julkaistava sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 117 §:ssä tarkoitetun ratakapasiteetin hakemiselle asetetun määräajan päättymistä. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 27 artiklaan ja liitteeseen IV.

18 luku. *Palvelut ja niistä perittävät maksut.* Luvussa säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista, jotka jakaantuvat rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan ja liitteen II mukaisesti vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviin palveluihin, palvelujen tarjontavelvoitteen piiriin kuuluviin palveluihin, lisä- ja oheispalveluihin. Lisäksi pykälässä säädettäisiin koulutuspalvelujen tarjonnasta, liikenteenohjauksen järjestämisestä sekä palveluiden hinnoittelun arvioinnista. Luvun mukaista sääntelyä on uusittu vuonna 2015, kun rautatiemarkkinadirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön ja siten luvun säännöksiin esitetään vain teknisluonteisia tarkistuksia.

132 §. *Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut.* Pykälässä säädettäisiin ratamaksun perusmaksun vastineena tarjottavista vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista, joista on säädetty rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 1 kohdassa ja liitteen II 1 kohdassa. Lisäksi pykälässä säädetään lisä- ja oheispalveluista, jotka hinnoitellaan erikseen niin, että hinnoittelu on tasapuolista ja syrjimätöntä. Lisäpalveluista on säädetty rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 7 ja 8 kohdassa ja liitteen II 3 ja 4 kohdissa. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 33 §:ää. Koska unionilainsäädäntöä ei ole muutettu, pykälän säännökset vastaisivat voimassa olevaa sääntelyä. Pykälään kuitenkin siirrettäisiin voimassa olevan rautatielain soveltamisalapykälästä säännös yksityisraiteilla tarjottavista vähimmäiskäyttöpalveluista. Tämä säännös olisi pykälän 6 momentti.

133 §. *Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut.* Pykälässä säädettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 2-7 kohdissa sekä liitteen II kohdassa 2 tarkoitetuista palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvista palveluista ja niiden ehdoista. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 34 §:ää. Rautatielain 34 §:ään verrattuna pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että kirjanpidollista eriyttämisvelvoitetta koskevaan säännökseen tehtäisiin tarkennus, joka antaisi sääntelyelimelle harkintavaltaa. Voimassa oleva säännös lähtee siitä, että rataverkon haltijaa lukuun ottamatta kaikilla muilla palvelujen tarjoajilla on oltava rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 2 tarkoitetuista palveluista erilliset tilit, taseet ja tuloslaskelmat. Säännökseen esitetään muutosta, jonka mukaan kirjanpidollista eriyttämistä eriytetään vain, jos sääntelyelin sen katsoo tarpeelliseksi palvelujen tarjontaa koskevaa valvontatehtävää varten. Tällainen tarkennus on katsottu tarpeelliseksi, että kirjanpidollisesta eriyttämisestä ei aiheutuisi ylimääräistä hallinnollista lisätyötä sellaisille pienille palvelupaikan haltijoille, jotka tarjoavat palveluita luonnostaan kaupalliselta pohjalta muille palveluja

tarvitseville tahoille eikä niillä ole mitään syytä pyrkiä rajoittamaan palvelutarjontaa vain omaan käyttöön.

134 §. *Palvelutarjonnan eriyttämistä koskevat vaatimukset.* Pykälän säännöksillä velvoitettaisiin määräävässä markkina-asemassa oleva rautatieyritys eriyttämään organisatorisesti ja päätöksenteoltaan tietyt palveluryhmät rautatieyrityksen muusta organisaatiosta, jotta näitä palveluita tarjottaisiin yhtäläisin ja tasapuolisin edellytyksin myös ulkopuolisille palveluja tarvitseville tahoille. Pykälä vastaisi rautatielain 34 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 3 kohtaan. Rautatielain 34 a §:ään verrattuna pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaisesti tässä pykälässä tarkoitetulla rautatieyrityksellä olisi oltava kaikille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdan palveluille rautatieyrityksen yrityksen muusta toiminnasta erillinen tili, mukaan lukien erillinen tase ja tuloslaskelma. Määräävässä markkina-asemassa olevan rautatieyrityksen on aina esitettävä näistä palveluista erillinen tase ja tuloslaskelma, kun taas edellä 133 §:ään esitetyn muutoksen johdosta muiden palveluntarjoajien osalta vain sääntelyelimen erikseen niin pyytäessä.

135 §. *Koulutuspalvelujen tarjoaminen.* Pykälässä säädettäisiin siitä, että liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja kaikille tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille. Pykälä vastaa rautatielain 35 §:ää.

136 §. *Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen.* Pykälässä säädettäisiin liikenteenohjauksen järjestämisestä. Liikenteen ohjaus kuuluu rataverkon haltijan vastuulle, mutta rataverkon haltija voi hankkia palvelut ulkopuoliselta. Vaikka rataverkon haltija hankkii palvelut ulkopuoliselta palvelun tarjoajalta, rataverkon haltija kantaa aina viime kädessä vastuun liikenteen ohjauksesta rataverkollaan. Suomessa Finrail Oy valtionyhtiönä tarjoaa liikenteenohjauspalveluja. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 36 §:ää. Pykälää kuitenkin tarkistettaisiin voimassa olevan rautatielain 36 §:ään verrattuna niin, että pykälästä karsittaisiin säännöksiä, jotka koskevat liikenteenohjauspalvelun hankintaa ulkopuoliselta palveluntarjoajalta. Kyseiset säännökset eivät 136 §:ssä ole erikseen tarpeellisia, koska 108 §:ssä on jo säädetty yleisesti rataverkon haltijan mahdollisuudesta hankkia erinäisiä palveluita, mukaan lukien liikenteenohjauspalveluita ulkopuolisilta palvelujen tarjoajilta. Pykälän 4 momentissa kuitenkin säädettäisiin, että jos rataverkon haltija hankkii liikenteenohjauspalvelut ulkopuoliselta palveluntarjoajalta, näitä palveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava palveluita tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin kaikille palveluja tarvitseville rautatieliikenteen harjoittajille sekä rataverkon haltijoille.

137 §. *Palvelujen hinnoittelun arviointi.* Pykälässä säädettäisiin siitä, että palvelupaikan ylläpitäjän olisi toimitettava rautatiealan sääntelyelimelle palvelupaikkojen ja palveluiden hinnoitteluun liittyvät tiedot, jotta sääntelyelin voi valvoa hinnoittelun kohtuullisuutta ja tasapuolisuutta sekä sitä, että se vastaa verkkoselostuksessa ilmoitettua. Pykälä vastaa voimassa olevan rautatielain 36 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklaan. Sääntelyä ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi.

19 luku. *Rataverkon käytön hinnoittelu*. Luku sisältää säännökset ratamaksun perusmaksusta, jonka vastineena rataverkon haltija tarjoaa vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut, mukaan lukien rautatieliikenteen harjoittajan oikeuden käyttää rataverkkoa myönnetyn kapasiteetin puitteissa. Lisäksi luvussa on säännökset ratamaksun erilaisista porrastuksista, lisämaksuista, rataverkon haltijan omaisuusrekistereistä, rataverkon haltijan menettelytavoista jakaa kustannuksia rautatieyrityksille sekä rataverkon haltijan mahdollisista kannustimista. Näiden säännösten tavoitteena on tarjota rataverkon haltijalle mahdollisuuksia ohjata rautatieliikenteen harjoittajia niin, että rataverkkoa käytettäisiin mahdollisimman tehokkaasti ja ympä-

ristö-, turvallisuus- ja muut tavoitteet huomioon ottavalla tavalla. Luvun säännökset perustuvat rautatiemarkkinadirektiivin IV luvun 2 jakson säännöksiin. Koska luvun säännökset ovat tulleet voimaan 2015 rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä, niihin ei nyt esitetä sisällöllisiä muutoksia.

138 §. *Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen.* Pykälässä säädettäisiin, että liikenne- ja viestintäministeriö toimii luvussa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 36 b §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 29 artiklaan. Pykälään ei esitettäisi sisällöllisiä muutoksia voimassa oleviin vastaaviin säännöksiin verrattuna.

139 §. *Ratamaksu.* Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon käytöstä rataverkon haltija perii rautatieliikenteen harjoittajalta ratamaksun perusmaksua ja muita erikseen säädettyjä maksuja. Rataverkon haltija voi periä ratamaksua kaikilta rataverkkoa käyttäviltä rautatieliikenteen harjoittajilta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 37 §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklan 3 kohtaan. Pykälään ei esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa oleviin vastaaviin säännöksiin verrattuna.

140 §. *Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset*. Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltija voisi tehdä ratamaksun perusmaksuun alennuksia tai korotuksia kannustaakseen rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentämiseen tai eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ERTMS/ETCS) käyttöön ottamiseen. Ratamaksun alennuksilla voidaan kannustaa myös uusien palvelujen tarjontaan tai vähäliikenteisten rataosien käyttämiseen. Ratamaksun korotuksilla taas voidaan pyrkiä vähentämään jonkin rataosan ylikuormitusta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 37 a §:ää ja säännökset perustuvat rautatiemarkkinadirektiivin 31 ja 32 artikloihin. Voimassa olevan rautatielain vastaavaan pykälään verrattuna ainoastaan pykälän 5 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos niin, että säännöksestä poistettaisiin viittaus siihen, että ellei EU-lainsäädännöstä muuta johdu, ratamaksun alennukset ja korotukset olisivat 80 prosenttia perusmaksun tasosta. Kyseinen viittaus EU-lainsäädäntöön sisällytettiin voimassa olevaan rautatielakiin siitä syystä, että kun asiasta säädettiin vuonna 2015 rautatiemarkkinadirektiivin nojalla, komissio ei ollut vielä antanut täytäntöönpanoasetusta suorien kustannusten laskentaperiaatteista (komission asetus 2015/909). Nyt kun kyseinen asetus on annettu ja siinä ei aseteta rajoituksia ratamaksun perusmaksun korotuksille tai alennuksille, tällaista viittausta ei enää tarvittaisi. Voimassa olevan rautatielain 50 prosentin vaihteluväli esitetään muutettavaksi 80 prosenttiin, jotta rataverkon haltijalla olisi hinnoittelussa jatkossa enemmän liikkumavaraa. Voimassa olevan rautatielain kaltainen 80 prosentin lähtökohta alennuksille ja korotuksille ratamaksun perusmaksun tasoon verrattuna olisi kuitenkin jatkossakin tarpeellinen, jotta perustuslain 81 §:n 2 momentin edellytys ratamaksun perusmaksun alennusten ja korotusten määräytymisperusteiden säätämisestä lailla toteutuu. Perustuslakivaliokunta (PeVL 35/2010 vp) on pitänyt maksujen porrastuksia mahdollisena, kunhan porrastukset ovat tarkkarajaisia ja perustuslain 6 §:n mukaista yhdenvertaisuutta ja syrjintäkieltoa ei vaaranneta. Maksujen porrastukset eivät jatkossakaan vaarantaisi rautatieliikenteen harjoittajien yhdenvertaisuutta, koska alennusten ja korotusten perusteet julkaistaan rataverkon haltijan verkkoselostuksessa ja ne peritään kaikilta samojen periaatteiden mukaisesti. Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset voivat olla 80 prosenttia suurempia myös jatkossa, jos rataverkon haltija katsoo ne asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta välttämättömäksi ja perustelee ne riittävästi. Lisäksi on muistettava, että parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta pohtinut työryhmä totesi loppuraportissaan (28 päivänä helmikuuta 2018), että hankekohtaisia yhtiöitä voidaan käyttää nopeuttamaan ja tehostamaan infrastruktuurihankkeiden toteutusta ja myös hyötyjä maksaa-mallia hyödynnetään nykyistä laajemmin hankkeiden rahoituksessa. Näin ollen esimerkiksi uusien rataverkon kehittämishankkeiden investointikulujen kattamiseksi rataverkon haltija ja hankkeen toteuttamisesta vastaava hankeyh-

tiö voisivat korottaa ratamaksun perusmaksua investointikulujen kattamiseksi tarvittavalla tavalla. Pykälään ei esitetä muita sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain 37 a §:ään verrattuna. Pykälässä tarkoitettujen maksujen porrastusten määräytymisperusteita, vastikkeellisuutta ja tarkkarajaisuutta on perusteltu yksityiskohtaisesti hallituksen esityksessä 13/2015 vp, kun kyseisten maksujen porrastamisesta säädettiin rautatiemarkkinadirektiivin nojalla.

141 §. *Lisämaksut.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan oikeudesta periä lisämaksuja, jos maksut ovat syrjimättömiä, perustuvat läpinäkyvään sääntelyelimen hyväksymään luokitteluun ja markkinat kestävät lisämaksut. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 1 kohtaan sekä liitteen VI 1 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 37 b §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevaan säännökseen verrattuna.

142 §. *Maksuperusteiden julkaisu verkkoselostuksessa.* Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijan on julkaistava maksut ja niiden perusteet verkkoselostuksessaan ja annettava tiedot niistä myös sääntelyelimelle tämän valvontatehtävää varten. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklan 10 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 37 c §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

143 §. *Ratamaksun periminen.* Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltija vastaa ratamaksun perinnästä erikseen rautatieliikenteen harjoittajien kanssa sovittavalla tavalla. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 38 §:ää.

144 §. *Rataverkon haltijan omaisuusrekisteri.* Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijalla on oltava rekisteri tai muu vastaava järjestely, jonka mukaisesti sillä on ajantasainen tieto omasta ja hallinnoimastaan omaisuudesta. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 30 artiklan 7 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 38 a §:ää. Pykälää ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevaan säännökseen verrattuna.

145 §. *Rataverkon haltijan menettelytavat kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille.* Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijan on luotava menetelmä kustannusten jakamiseksi rautatieyritysten välillä näiden tarjoamien palvelujen ja niistä aiheutuvien kustannusten mukaan. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 30 artiklan 8 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 38 b §:ää. Pykälää ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevaan säännökseen verrattuna.

146 §. *Kannustimet rataverkon haltijoille.* Pykälässä säädettäisiin, että liikenne- ja viestintäministeriö toimivaltaisena viranomaisena kannustaa rataverkon haltijaa kustannustehokkuuteen rataverkon hallinnassa. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 30 artiklan 1 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 38 c §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

20 luku. *Sääntelyelin*. Luvussa säädettäisiin rautatiealan markkinavalvontaviranomaisena toimivasta sääntelyelimestä ja sen tehtävistä, sääntelyelimen päällikön nimittämisestä, oikeudesta saada tietoja päätöksentekoaan varten, oikeudesta hakea oikaisua sääntelyelimeltä rataverkon haltijan tekemiin päätöksiin, sääntelyelimen roolista rautatiealan toimijoiden erimielisyysasioissa sekä sääntelyelimen yhteistyöstä muiden viranomaisten kanssa. Näistä on säädetty rautatiemarkkinadirektiivissä, mutta sääntelyelimen tehtäviä ja tiedonsaantioikeutta on muutettu EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneessä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivissä. Sääntelyelimen tehtävät perustuvat unionilainsäädäntöön, jonka mukaisesti sääntelyelin toimii kansallisena rautatiemarkkinoiden valvontaviranomaisena. Rautatiemarkkinoiden eri toimijat, kuten rautatieyritykset, rataverkon haltijat ja toimivaltaiset viranomaiset, voivat valittaa sääntelyelimelle rautatiemarkkinoilla havaitsemastaan syrjinnästä. Sääntelyelin voi

puuttua myös omatoimisesti rautatiemarkkinoilla havaitsemiinsa sääntelyelimen toimivaltaan kuuluviin epäkohtiin. Koska sääntelyelimen tehtävät ja velvoitteet perustuvat ensisijaisesti vuonna 2015 täytäntöön pantuun rautatiemarkkinadirektiiviin, nämä säännökset pysyisivät pääosin nykyisessä muodossa. Siksi sääntelyelimelle tehtävät valitukset sekä valtion rataverkon haltijan tekemistä päätöksistä tehdyt oikaisuvaatimukset sekä valitukset yksityisraiteen haltijan tekemistä päätöksistä esitetään pidettäväksi jatkossakin kootusti sääntelyelintä koskevassa luvussa samalla tavalla kuin ne ovat voimassa olevassa rautatielaissa. Ainoastaan sääntelyelimen antamaan päätökseen haettavasta muutoksesta säädettäisiin yleisessä muutoksenhakua koskevassa 188 §:ssä. Termiä valitus käytetään myös rautatiemarkkinadirektiivin nojalla annetuissa suoraan sovellettavissa komission asetuksissa, joten myös tästä syystä on perusteltua käyttää sääntelyelintä koskevassa luvussa yhdenmukaista terminologiaa EU-lainsäädännön kanssa. Sääntelyelimen tehtävät rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena on perusteltu tarkemmin hallituksen esityksen (HE 13/2015) perusteluissa, jolla rautatiemarkkinadirektiivi pantiin kansallisesti täytäntöön.

147 §. *Sääntelyelin.* Pykälässä säädettäisiin rautatiealan sääntelyelimestä, joka toimii organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäisenä viranomaistoimintona Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 1 ja 2 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 71 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

148 §. *Sääntelyelimen päällikkö.* Pykälässä säädettäisiin sääntelyelimen päällikön nimittämisestä, kelpoisuusvaatimuksista, virkasuhteen päättymisestä, riippumattomuudesta sekä esteellisyydestä. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 3 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 71 a §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

149 §. *Sääntelyelimen tehtävät.* Pykälässä säädettäisiin sääntelyelimen tehtävistä. Sääntelyelimen tehtävät perustuvat rautatiemarkkinadirektiivin 56 artiklaan. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 71 b §:ää. EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneellä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivillä on lisätty sääntelyelimen tehtäviä ja näiden unionilainsäädännössä tapahtuneiden muutosten johdosta pykälää muutettaisiin voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna.

Koska EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan eräänä keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että rataverkon haltijan tehtävät on kaikilta osin järjestetty rautatieyrityksistä riippumattomalla tavalla, sääntelyelimen valvontatehtäviin lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 56 artiklan 1, 2, 9 ja 12 kohdan edellyttämällä tavalla tämän tavoitteen mukaiset uudet tehtävät. Alla on kuvattu yksityiskohtaisemmin näitä uusia sääntelyelimelle osoitettavia tehtäviä, ei sille jo aikaisemmalla unionilainsäädännöllä annettuja ja jo voimassa olevan rautatielain mukaisia tehtäviä.

Voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna sääntelyelimen tehtäviä pykälän 1 momentin 3 kohdassa täydennettäisiin niin, että sääntelyelimen tehtävänä olisi varmistaa, että liikenteen hallinta, rataverkon uudistamistöiden suunnittelu, rataverkon suunniteltu ja suunnittelematon kunnossapito sekä kaikista näistä verkkoselostuksessa annetut tiedot ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia. Sääntelyelin ei ota verkkoselostusten valvonnassa kantaa turvallisuuteen liittyviin kysymyksiin, elleivät turvallisuutta koskevat kohdat ole syrjiviä. Esitetyt muutokset perustuvat rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 56 artiklan 1 kohtaan.

Momenttiin lisättäisiin myös uusi 4 kohta, jonka mukaan sääntelyelimen tehtävänä olisi varmistaa, että rataverkon haltijan riippumattomuus ja rataverkon haltijan tehtävät on järjestetty

16 luvussa säädetyllä tavalla niin, että ei synny eturistiriitoja. Kohta perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 56 artiklan 1 kohtaan.

Momentin 5 kohtaa muutettaisiin voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna niin, että voimassa olevan säännöksen viittaus joukkoliikennelain 14 §:ään muutettaisiin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ään.

Momenttiin lisättäisiin uusi 6 kohta, jonka mukaan sääntelyelimen tehtävänä olisi seurata rautatieliikenteen markkinoiden kilpailutilannetta, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita. Kohta perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 56 artiklan 2 kohtaan.

Momenttiin lisättäisiin uusi 7 kohta, jonka mukaan sääntelyelin päättäisi toimenpiteistä rautatiemarkkinoiden vääristymien, syrjinnän ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi. Tällaiset päätökset eivät kuitenkaan rajoittaisi kilpailuviranomaisen toimivaltaa. Kyseinen kohta perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 9 kohtaan.

Momenttiin lisättäisiin uusi 8 kohta, jonka mukaan sääntelyelin voisi tutkia valtion omistaman rautatieyrityksen tilinpitoa ja antaa selvityksiä valtiontukiviranomaisille, jos se havaitsee tukien väärinkäytöstä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta valtiontukiviranomaisten toimivaltaa. Kohta perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 56 artiklan 12 kohtaan.

Momentin 10 kohtaa täydennettäisiin niin, että sääntelyelimen olisi osallistuttava paitsi sääntelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa myös tarvittaessa kansainvälisiä rautatiereittejä koskevien päätösten valmisteluun. Muilta osin sääntelyelimen tehtävät pysyisivät sellaisina kuin ne ovat voimassa olevan rautatielain 71 b §:ssä.

150 §. *Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko.* Pykälässä säädettäisiin, että sääntelyelimellä olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tietoja muilta rautatiemarkkinoiden toimijoilta sääntelyelimen valvonta- ja seurantatehtävien hoitamista sekä näiden perusteella tekemiään päätöksiä varten.

Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 56 artiklassa säädettyihin sääntelyelimen toimintaa ja päätöksentekoa koskeviin vaatimuksiin. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 71 c §:ää, mutta EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 56 artiklan 12 kohdan perusteella kuitenkin pykälän 3 momenttia muutettaisiin niin, että pykälään lisättäisiin säännös siitä, että sääntelyelimellä olisi oikeus tarkastaa rataverkon haltijan tilinpäätöstietojen avulla myös sitä, että rataverkon haltijan rahoituksen läpinäkyvyys toteutuu eikä rataverkon haltijan toimintaa rahoiteta suoraan minkään rautatieyrityksen rahoittamana. Tarkastusoikeus koskisi myös vertikaalisesti integroituneen yrityksen kaikkia oikeussubjekteja. Muilta osin pykälä säilyisi vastaavanlaisena kuin se on voimassa olevan rautatielaissa.

151 §. *Oikaisuvaatimus eräistä rataverkon haltijan päätöksistä.* Pykälässä säädettäisiin siitä, miten sääntelyelimeltä voidaan hakea oikaisua rataverkon haltijan rautatiereitin ylikuormitusta ja etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista, peruuttamista ja käytöstä poistamista, ratamaksua tai sen perusmaksun porrastuksia tai lisämaksuja koskeviin päätöksiin. Valtion rataverkon haltijan tekemiin päätöksiin haettaisiin oikaisua hallintolaissa säädetyllä tavalla. Yksityisraiteen haltijan tekemiin päätöksiin haettaisiin muutosta valittamalla niistä sääntelyelimelle. Yksityisraiteen haltijat ovat osakeyhtiömuotoisia satamia tai muita yrityksiä, joten niiden tekemiin päätöksiin ei voida soveltaa hallintolakia. Sääntelyelimen olisi ratkaistava oikaisuvaatimusta tai muutosta koskeva valitus kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä

asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 72 §:ää.

152 §. *Muut erimielisyydet.* Pykälässä säädettäisiin siitä, miten rautatiealan toiminnanharjoittajat voivat saattaa asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelimen olisi ratkaistava asia sovittelemalla ja neuvottelemalla osapuolten kanssa. Sovittelulla ratkaistaisiin jonkin rautatiemarkkinoilla toimivan tahon toimesta sääntelyelimelle ratkaistavaksi pykälän 2 momentin nojalla tuodut asiat. Neuvottelemalla taas ratkaistaisiin pykälän 3 momentin nojalla sääntelyelimen omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottamat asiat. Sääntelyelimen toimivalta erimielisyyksien ratkaisemisessa perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 56 artiklaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 73 §:ää, eikä pykälään esitetä olennaisia sisällöllisiä muutoksia voimassa olevaan säännökseen verrattuna. Rautatiealan toimijoita koskevaan pykälän 1 momentin listaan lisättäisiin kuitenkin palvelun hakija, kun myös sillä on oikeus saattaa asia sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 6 viikon määräajasta, jonka puitteissa sääntelyelimen on annettava ratkaisunsa. Voimassa olevan rautatielain 73 §:ssä on erikseen eroteltu kiireellisissä tapauksissa neljän viikon määräaika ja muissa tapauksissa kuuden viikon määräaika, mutta tällaiselle määräaikojen porrastamiselle ei katsottaisi olevan vastaisuudessa perusteita.

153 §. *Sääntelyelimen ja muiden viranomaisten yhteistyö.* Pykälässä säädettäisiin sääntelyelimen yhteistyöstä toimilupa- ja rautatieturvallisuusviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 3 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 73 a §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevaan säännökseen verrattuna.

21 luku. *Kaupunkiraideliikenne*. Lukuun sisällytetään kaupunkiraideliikennelain rataverkon hallintaa koskevat säännökset ilman, että säännöksiin tehtäisiin sisällöllisiä muutoksia eräitä teknisluonteisia tarkistuksia lukuun ottamatta. Kaupunkiraideliikennelain liikenteen harjoittamista koskevat säännökset ovat liikenteen palveluista annetussa laissa.

154 §. *Rataverkon haltijaa koskevat vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevista vaatimuksista. Rataverkon haltijalta edellytetään turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja sen mukaisesti rataverkon turvallista suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja hallintaa, rataverkon haltijan liikkeenjohtotehtävissä toimivien hyvämaineisuutta ja ammatillista pätevyyttä, vakavaraisuutta sekä riittävää vastuuvakuutusta. Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 3 ja 19 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

155 §. *Rataverkon haltijaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset.* Pykälässä säädettäisiin tarkemmin rataverkon haltijan liikkeenjohtotehtävissä työskentelevän henkilöstön hyvämaineisuutta, ammatillista pätevyyttä ja vakavaraisuutta koskevista vaatimuksista. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 4 §:ää, eikä pykälään esitetä tehtäväksi sisällöllisiä muutoksia.

156 §. *Rataverkon haltijan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan velvollisuudesta ilmoittaa laissa tarkoitetusta toiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle ja ilmoituksessa on käytävä ilmi, että se täyttää edellä 154 §:ssä säädetyt vaatimukset. Rataverkon haltijan on myös ilmoitettava tiedoissa tapahtuneista muutoksista. Pykälässä valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toi-

mittamisesta. Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 5 §:ää, eikä pykälään esitetä tehtäväksi sisällöllisiä muutoksia.

157 §. *Rataverkon haltijan vastuu.* Pykälässä säädettäisiin siitä, että rataverkon haltija vastaa metro- ja raitiorataverkon turvallisuudesta sekä rataverkon käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Pykälässä valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarkempia määräyksiä metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 6 §:ää.

158 §. *Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan vastuusta ottaa käyttöön ja ylläpitää turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jonka mukaisesti on varauduttu toiminnan riskien hallintaan. Pykälässä valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 7 §:ää, eikä pykälään esitetä tehtäväksi sisällöllisiä muutoksia.

159 §. *Rataverkon liikenteenohjaus.* Pykälässä säädettäisiin metro- ja raitiorataverkon liikenteenohjauksesta, jonka järjestämisestä vastaa kaupunkiraideliikennettä harjoittava kunnallinen liikelaitos, yhtiö tai muu yhteisö tai rataverkon haltija toiminnanharjoittajana. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 9 §:ää, eikä pykälään esitetä tehtäväksi sisällöllisiä muutoksia.

160 §. *Kaupunkiraideliikennerekisteri.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta ylläpitää kaupunkiraideliikennerekisteriä, jota virasto käyttää niiden tehtävien ja velvoitteiden hoitamiseen, joita sille tämän luvun säännösten nojalla kuuluu. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 10 §:ää, eikä pykälään esitetä tehtäväksi sisällöllisiä muutoksia.

161 §. *Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada tämän luvun mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista (661/2009) annetun lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitetusta turvakiellosta. Tiedot toimitettaisiin teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sovitaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 11 §:ää.

162 §. *Valvonta.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta valvoa kaupunkiraideliikennejärjestelmän vaatimustenmukaisuutta. Pykälässä myös säädettäisiin niistä oikeuksista, joita virastolla on näiden tehtävien hoitamisessa. Pykälässä yhdistettäisiin voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 12 ja 13 §:n säännökset samaan pykälään, mutta säännöksiin ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia.

163 §. Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet. Pykälässä säädettäisiin kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja liikenteenohjauksesta vastaavan toiminnanharjoittajan oikeudesta käyttää kaupunkiraideliikenteen viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että viestintäverkon käyttäminen on tietoturvallista. Kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuuteen ja liikenteenohjaukseen liittyvään viestintään käytettäviä viestintäyhteyksiä ei saisi käyttää muuhun viestintään. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 17 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

164 §. *Vuosimaksu.* Pykälässä säädettäisiin, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan olisi suoritettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuosimaksu, jonka suuruus vahvistettaisiin vuosittain Liikenne- ja viestintäviraston maksullisista suoritteista annettavassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Maksulla katettaisiin niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä viraston 160 §:n ja liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n nojalla kaupunkiraideliikennettä koskevien rekisteritehtävien hoitamisesta sekä viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 21 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

22 luku. *Onnettomuustutkinta ja varautuminen*. Luvussa säädettäisiin rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamisesta ja tutkinnasta, onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttämisestä, turvallisuutta koskevista suosituksista. rautatieliikenteen viestinnästä ja tallenteista sekä varautumisesta, tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen toimittamisesta sekä toimenpiteistä häiriötilanteissa. Luvun säännöksistä varautumista koskevaa pykälää esitetään muutettavaksi voimassa olevan rautatielain vastaaviin säännöksiin verrattuna niin, että se koskisi myös 21 luvun kaupunkiraideliikenteen rataverkkoja. Varautumista koskevaan pykälään sisällytettäisiin myös EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämät vaatimukset. Luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevan rautatielain 15 luvun säännöksiä, mutta lukuun ei jatkossa sisältyisi Liikenne- ja viestintäviraston rautatiejärjestelmän valvontaa koskevat säännökset, koska niitä koskevat säännökset sisältyvät uudistettuna ehdotetun lain 2 lukuun.

165 §. *Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 82 §:ää. Pykälän mukaan rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla olisi velvollisuus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle viipymättä tietoonsa tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Velvoitteet koskisivat myös 21 luvussa tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa ja kyseisen luvun 159 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajaa. Kaupunkiraideliikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain mukaisesti kuitenkin vain vakavia onnettomuuksia ja muita kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metroliikenteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Sääntelyä ei muutettaisi sisällöltään voimassa olevan rautatielain 82 §:ään ja kaupunkiraideliikennelain 15 §:ään verrattuna, koska jatkossakin pidetään tarpeellisena, että rautatiejärjestelmän turvallisuudesta vastaavalle Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitettaisiin nykykäytännön mukaisesti onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Myös pykälän 3 momentin mukainen viittaus viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:ään ja siihen, mitkä tiedot on salassa pidettäviä säilyisi vastaavanlaisena kuin se on voimassa olevien lakien vastaavissa säännöksissä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi pitää salassa pykälän 1 momentissa tarkoitettua tietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa. Pykälän mukaan onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevat poikkeamatiedot ilmoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sovitaan. Liikenne- ja viestintävirastolla on turvallisuustutkintalain 16 §:n nojalla velvollisuus ilmoittaa onnettomuuksista ja vaaratilanteista Onnettomuustutkintakeskukselle. Pykälässä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ja määräysten antovaltuutus vastaisi voimassa oleviin lakeihin sisältyneitä määräystenantovaltuuksia.

166 §. *Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 80 §:ää, mutta pykälä koskisi jatkossa myös lain 21 luvussa tarkoitetulla metro- ja raitorataverkolla tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa. Pykälässä viitattaisiin rautateillä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta annettuun lakiin

(525/2011), mutta jos kyseisen lain nojalla onnettomuutta tai vaaratilannetta ei oteta tutkittavaksi, Liikenne- ja viestintävirasto voisi tutkia onnettomuuden tai vaaratilanteen, jos tämä on tarpeen raideliikenteen turvallisuuden edistämiseksi. Muiden kuin turvallisuustutkintalain mukaan tutkittavien onnettomuuksien tutkinnasta säädettäisiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (1512/2016).

167 §. *Onnettomuutta ja vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 82 a §:ää ja siinä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto ei saisi ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka on tullut sen tietoon vain 165 §:n nojalla tehdyn ilmoituksen perusteella.

168 §. *Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet.* Pykälässä säädettäisiin rautatieliikenteen viestintään käytettävästä verkosta ja sen varaamisesta liikenneturvallisuuteen liittyvään viestintään sekä tällaisen viestinvaihdon tallentamisesta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 84 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna. Rautatieliikenteen viestintäpalveluihin käytetään niin sanottua VIRVE-viranomaisverkkoa, jota käytetään myös muuhun kuin rautatieliikenteen turvallisuusviestintään. Pykälän 1 momentin säännös siitä, että rataverkon haltijan tarjoamia rautatieliikenteen viestintäpalveluita saa käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä tarkoittaa siten sitä, että VIRVE-viranomaisverkon puitteissa rataverkon haltijan tarjoama kyseinen viestintäpalvelu on varattu jatkossakin ainoastaan rautatieliikenteen liikenneturvallisuutta koskevaan viestintään.

169 §. *Velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 41 a §:ää ja se on sisällytetty rautatielakiin 4 päivänä toukokuuta 2018 voimaan tulleella lailla rautatielain muuttamisesta 283/2018, kun toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1148 on pantu kansallisesti täytäntöön. Pykälään ei esitetä sisällöllisiä muutoksia.

170 §. *Turvallisuutta koskevat suositukset.* Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi huolehdittava, että turvallisuustutkintalain nojalla annetut suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja rautatiejärjestelmän toiminnanharjoittajat ryhtyvät niiden mukaisiin tarvittaviin toimenpiteisiin. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 83 §:ää. Onnettomuustutkintakeskus antaa Liikenne- ja viestintävirastolle, kuten muillekin rautatiealan toimijoille turvallisuutta koskevia suosituksia turvallisuustutkintalain 8 §:n 2 momentin 5 kohdan mukaisesti ja seuraa niiden toteutusta. Näiden toteutusta seurataan ja Liikenne- ja viestintävirasto, kuten muutkin toiminnanharjoittajat raportoivat suositusten toteutuksesta Onnettomuustutkintakeskukselle vuosittain. Onnettomuustutkintakeskus on esittänyt raideliikennelakiesitykseen antamassaan lausunnossa Liikenne- ja viestintäviraston raportointivelvollisuuden kirjaamista myös raideliikennelakiin. Tätä ei kuitenkaan katsota tarpeelliseksi, koska velvollisuus on jo turvallisuustutkintalaissa. Lisäksi olisi ongelmallista, jos Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus on kirjattu raideliikennelakiin, kun vastaavaa velvollisuutta ei ole muiden toimijoiden (esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön tai Väyläviraston) osalta kirjattu lakiin, vaikka myös näiden on raportoitava niitä koskevien suositusten toteutuksesta vuosittain.

171 §. *Varautuminen.* Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijoiden olisi varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava, että liikenne rataverkolla voi jatkua mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 81 §:ää, mutta pykälää muutettaisiin sisällöllisesti niin, että varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin koskisi myös 21 luvussa tarkoitettua kau-

punkiraideliikenteen rataverkon haltijaa sekä 159 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajaa sekä liikenteenohjauspalvelua tarjoavaa yhtiötä tai yhteisöä. Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin voimassa olevan rautatielain 81 §:ään verrattuna niin, että momenttiin lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla rataverkon haltijan ja muiden pykälässä tarkoitettujen toimijoiden velvoite laatia varautumissuunnitelma. Varautumissuunnitelmassa olisi lueteltava elimet, joille rataverkon haltijan olisi ilmoitettava vaaratilanteista tai häiriöistä raideliikenteessä. Jos häiriöt vaikuttavat rajat ylittävään liikenteeseen, rataverkon haltijan olisi vaihdettava kaikki asiaankuuluvat tiedot niiden muiden rataverkon haltijoiden kanssa, joiden verkkoon ja liikenteeseen kyseiset häiriöt voivat vaikuttaa. Asianomaisten rataverkon haltijoiden olisi tehtävä yhteistyötä rajat ylittävän liikenteen palauttamiseksi ennalleen.

Pykälän 2 momentti antaisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä valmiussuunnittelusta ja varautumisesta. Voimassa olevan rautatielain 81 §:ssä on valtuutettu liikenne- ja viestintäministeriö antamaan tarvittaessa asetuksella tarkempia säännöksiä valmiussuunnittelusta. Kyseisen kaltaista liikenne- ja viestintäministeriön asetusta ei kuitenkaan ole tähän mennessä annettu. Liikenteen palveluista annetun lain III-vaiheessa on tarkoitus tarkistaa kaikkien kulkumuotojen valmiussuunnittelua koskevaa alemman asteista sääntelyä niin, että Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan tarkempia säännöksiä eri kulkumuotojen edellyttämästä valmiussuunnittelusta. Eri kulkumuotojen osalta on katsottu tarpeelliseksi, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus antaa valmiussuunnittelun täytäntöönpanon edellyttämiä tarkempia teknisluonteisia määräyksiä varautumisesta. Määräyksenantovaltuuden säätämisellä varmistettaisiin velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano sekä tarjottaisiin toimijoille tekniset ohjeet valmiussuunnittelunsa tueksi. Virastotason määräyksenantovaltuus olisi erityisen tarpeellinen uuden liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (252/2018) näkökulmasta, koska maantieliikenteessä on toimijoita runsaasti ja valmiussuunnittelua varten tarvitaan alemman asteista teknistä normitusta. Rautatieliikenteessä toimijoita on vähemmän ja ne ovat yleensä isoja toimijoita, jotka ovat jo nykyisin varautuneet häiriötilanteisiin. Näin ollen jatkossakin arvioidaan alemman asteisen sääntely tarkkaan, mutta jos sille on tarvetta, sen olisi syytä tapahtua Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä, kuten muissakin kulkumuodoissa. Ehdotettua viraston määräystenantovaltuutusta on perusteltu tarkemmin hallituksen esityksen perustelujen luvussa 4. Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys.

172 §. *Tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen ilmoittaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, liikenteen ohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön sekä 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista tapahtumista, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi muodostaa ja pitää yllä reaaliaikaisen tilannekuvan ja jakaa sen edelleen tilanteen hoidon edellyttämille tahoille. Tilannekuva mahdollistaa viranomaistoimenpiteet, joilla varmistetaan liikennejärjestelmän välitön turvallisuus ja toimintavarmuus. Ilmoittamisvelvollisuuteen sisältyisi Liikenne- ja viestintäviraston oikeus pyytää ja saada tarkempaa ja jatkuvampaa tilannetietoa tapahtumissa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto seuraa ja kehittää liikennejärjestelmän varautumista sekä toimintavarmuutta tilannekuvatiedon avulla.

Tapahtumilla tarkoitettaisiin sellaisia liikennejärjestelmää koskevia onnettomuuksia, vaaratilanteita, poikkeuksellisia tapahtumia tai muita häiriöitä tai häiriön uhkia, joilla voi olla merkitystä muodostettaessa tilannekuvaa. Ilmoitusvelvollisuus liittyisi nimenomaan tilannekuvan muodostamiseen turvallisuuden ja toimintavarmuuden akuutin varmistamisen tarpeisiin sekä liikennejärjestelmän varautumisen pitkäjänteisempään seurantaan ja kehittämiseen. Velvollisuus eroaisi täten 165 §:n mukaisesta ilmoittamisvelvollisuudesta, joka tähtää turvallisuustilanteen seurantaan ja kehittämiseen sekä riskiperusteiseen toiminnanohjaukseen. Vaikka pykälä rakenteeltaan ja sisällöltään olisi pitkälti 165 §:n kaltainen, ilmoitusvelvollisuuden kohde ja

ilmoituksessa raportoitavat tiedot eroavat toisistaan ja siksi esitetään, että näitä ilmoitusvelvollisuuksia säädeltäisiin erikseen omissa pykälissä.

Pykälän taustalla olisi tarve edistää valtioneuvoston tilannekeskuksesta annetun lain (300/2017) mukaisia tavoitteita ja varmistaa se, että Liikenne- ja viestintävirasto saa alan toimijoilta tietoonsa ao. laissa tarkoitetut tapahtumat ja voi välittää niistä tietoa valtioneuvoston tilannekeskukselle. Kyseessä olisivat näin ollen mittakaavaltaan pieniä tapahtumia ja häiriöitä selvästi huomattavammat tapahtumat, joista voi aiheutua merkittäviä liikenteen häiriöitä tai jotka voivat vaikuttaa merkittävästi mm. liikennejärjestelmän turvallisuuteen tai toimintavarmuuteen, viranomaistoimintaan, huoltovarmuuteen tai ne voivat herättää merkittävää julkista mielenkiintoa. Ilmoittamisvelvollisuuden taustalla on tavoite siitä, että virastojen ja valtionhallinnon ylin johto olisi tietoinen poikkeuksellisista tilanteista vuorokauden ja viikon ajasta riippumatta.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tapahtumista ja niiden ilmoittamisesta.

173 §. *Toimenpiteet häiriötilanteissa.* Pykälässä säädettäisiin toimenpiteistä, joita rataverkon haltijan olisi toteutettava rautatiejärjestelmässä, jos siinä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä. Pykälän mukaan rataverkon haltijalla olisi oikeus vaatia rautatieyrityksiä antamaan rataverkon haltijan käyttöön resurssit, joita tarvitaan tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Näillä olisi oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä. Kohtuullisella korvauksella tarkoitettaisiin vastaavanlaista korvausta, jota lain 132 §:ssä tarkoitetuista lisä- ja oheispalveluista sekä lain 133 §:ssä tarkoitetuista palvelujen tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvista palveluista voidaan periä palveluja tarvitsevilta tahoilta. Kohtuullinen korvaus kattaisi palvelujen tuottamisesta aiheutuvat kustannukset ja sen lisäksi voitaisiin periä kohtuullista tuottoa. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 81 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 54 artiklaan.

23 luku. *Seuraamukset*. Luku sisältäisi lain säännösten rikkomista koskevat rangaistussäännökset, mukaan lukien Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen oikeuden antaa huomautus ja varoitus lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastaisesta toiminnasta. Lisäksi lukuun sisältyisi säännökset Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen oikeudesta käyttää tehostekeinoja, jos huomautuksesta ja varoituksesta huolimatta ei ole ryhdytty korjaaviin toimenpiteisiin. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi lisäksi oikeus keskeyttää vaaraa aiheuttavat toimenpiteet. Luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevan rautatielain 16 luvun säännöksiä.

174 §. *Rangaistussäännökset.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 85 §:ää ja kaupunkiraideliikennelain 23 §:ää. Perustuslain 8 §:ssä vahvistettu rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sisältää vaatimuksen sääntelyn täsmällisyydestä. Sen mukaan rikoksen tunnusmerkistö on ilmaistava laissa riittävällä täsmällisyydellä siten, että säännöksen sanamuodon perusteella on ennakoitavissa, onko jokin toiminta tai laiminlyönti rangaistavaa (ks. esim. PeVL 16/2013 vp ja PeVL 26/2002 vp). Perusoikeuksien yleisiin rajoitusedellytyksiin sisältyvä suhteellisuusvaatimus edellyttää muun muassa sen arvioimista, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin rangaistussäännöksellä (PeVL 48/2017 vp). Myös rangaistusjärjestelmän kokonaisuudessaan tulee täyttää suhteellisuuden vaatimukset (PeVL 9/2016 vp). Suhteellisuusvaatimukseen liittyy läheisesti rikosoikeudellinen ultima ratio –periaate, jonka mukaan rikosoikeutta voidaan käyttää oikeushyvien suojeluun vain, jos käytettävissä ei ole sitä tehossaan kohtuullisessa määrin lähestyvää ja moraalisesti hyväksyttävämpää sekä kohtuullisin kustannuksin toimeenpantavissa olevaa toista keinoa. Perusoikeuksista voidaan myös johtaa lainsäätäjään kohdistuvia velvoitteita säätää ja ylläpitää sellaisia

rangaistussäännöksiä, jotka ovat välttämättömiä perusoikeuksien turvaamiseksi ulkopuolisilta loukkauksilta (PeVL 26/2014 vp). Rangaistussäännösten täsmällisyyden, suhteellisuusvaatimuksen ja ultima ratio-periaatteen arviointi raideliikennesääntelyn osalta on tehty voimassa olevan rautatielain ja kaupunkiraideliikennelain rangaistussäännösten antamisen yhteydessä. Rangaistussäännökset uudessa raideliikennelaissa pysyisivät pääosin vastaavanlaisina kuin ne ovat rautatielain 85 §:ssä ja kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 23 §:ssä.

Voimassa olevan rautatielain 85 §:ään verrattuna pykälän 1 momenttiin esitettäisiin uutta 6 kohtaa, jossa rangaistavaksi säädettäisiin myös liikkuminen tai asiaton oleskelu metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä. Kyseinen säännös sisältyy voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 23 §:n 1 momenttiin ja kun kaupunkiraideliikennelain säännökset siirtyvät osaksi raideliikennelakia, myös kyseinen säännös sisällytettäisiin rangaistussäännöksiin.

175 §. *Rangaistus huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä*. Pykälän säännös vastaisi voimassa olevan rautatielain 85 §:n 4 momenttia ja se kytkeytyisi olennaisesti lakiehdotuksen 7 §:ään toimintakyvyn heikkenemisestä, jonka mukaisesti rautatieturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää ei saisi hoitaa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena. Niin tämän pykälän mukainen rangaistussäännös kuin 7 §:n mukainen säännös toimintakyvyn heikkenemisestä vastaisivat sitä, mitä ilmailulaissa (864/2014) on säädetty alkoholin ja muun huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena työskentelystä sekä sen rangaistavuudesta. Annettavalla raideliikennelailla säänneltäisiin vain kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallintaa, ei kaupunkiraideliikenteen harjoittamista, jota koskevat säännökset sisältyvät jatkossa liikenteen palveluista annetun lain II osan 6 lukuun. Näin ollen pykälällä ei esitettäisi, että metroliikenteen kuljettaja sisällytettäisiin raideliikennelakiin otettavan huumaavan aineen käyttämistä koskevan säännöksen rangaistavuuden piiriin. Asiaa arvioidaan sidosryhmien (erityisesti oikeusministeriön ja HKL:n kanssa) tarkemmin siinä yhteydessä, kun liikenteen palveluista annettuun lakiin tehdään tarkistuksia. Tämän vuoksi pykälässä käytettäisiin termejä rautatieliikenteen kuljettaja ja rautatieturvallisuus, eikä raideliikenteen kuljettaja ja raideliikenneturvallisuus.

176 §. *Rangaistus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisesta*. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 85 §:n 3 momenttia, mutta säännös olisi jatkossa omassa pykälässään, koska myös tämä säännös koskee vain rautatiejärjestelmää, ei kaupunkiraideliikennettä ja raideliikennejärjestelmää kokonaisuudessaan. Koska 174 § koskee rangaistuksia raideliikennelainsäädännön rikkomisesta, on perusteltua, että 175 §:n rikkomus huumaavan aineen käyttämisestä ja tämän pykälän mukainen rikkomus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisesta säädettäisiin jatkossa omissa pykälissään.

177 §. *Toimenpiteestä luopuminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 85 §:n 3 momenttia ja kaupunkiraideliikennelain 23 §:ssä alun perin ollutta 2 momenttia ja nyt tämä säännös siirrettäisiin omaksi pykäläksi. Pykälässä säädettäisiin, että se, joka rikkoisi tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämisuhalla tai keskeyttämisuhalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voitaisiin jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta, jos teko on vähäinen eikä sitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

178 §. *Huomautus ja varoitus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 86 §:ää ja siinä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen oikeudesta antaa rautatieliikenteen harjoittajalle tai rataverkon haltijalle huomautus tai varoitus, jos tämä toimii tämän lain tai se nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Edelleen pykälässä säädettäisiin siitä, että 159 §:ssä tarkoitetulle toiminnanharjoittajalle tai muulle laissa tarkoitetulle toiminnanharjoittajalle voitaisiin antaa pykälässä tarkoitettu huomautus tai varoitus. Voimassa olevassa kaupunki-

raideliikennelaissa ei ole huomautusta tai varoitusta koskevia säännöksiä. Raideliikennelain säännös kioskisi kuitenkin myös kaupunkiraideliikennettä. Huomautus annettaisiin joko suullisesti tai kirjallisesti, mutta varoitus aina kirjallisesti.

179 §. *Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen oikeus tehostekeinoihin.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 87 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain vastaaviin säännöksiin verrattuna muuten kuin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus turvautua tehostekeinojen käyttöön myös, jos 21 luvussa tarkoitettu kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija tai 159 §:ssä tarkoitettu kaupunkiraideliikenteen muu toiminnanharjoittaja toimii lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Kaupunkiraideliikenteessä pykälää vastaava säännös on kaupunkiraideliikennelain 19 §:n 1 momentissa. Koska kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallinta ei kuulu EU-lainsäädännön nojalla sääntelyelimen harjoittamaan rautatiemarkkinoiden valvontaan, kyseinen laajennus ei ulottuisi koskemaan sääntelyelimen oikeutta käyttää tehostekeinoja suhteessa näihin uusiin toimijoihin. Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen oikeudesta asettaa uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka asettamiensa velvoitteiden tehostekeinoksi. Uhkasakosta, teettämisuhasta ja keskeyttämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

180 §. *Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 88 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna. Pykälään kuitenkin tehtäisiin vastaavanlainen laajennus kuin edellä 179 §:ssä niin, että Liikenne- ja viestintäviraston oikeus toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumista koskisi myös kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa tai 159 §:ssä tarkoitettua muuta kaupunkiraideliikenteen toiminnanharjoittajaa. Kaupunkiraideliikenteessä pykälää vastaava säännös on kaupunkiraideliikennelain 20 §:ssä. Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta keskeyttää raideliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos rautatie- tai kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Liikenne- ja viestintävirasto ja sääntelyelin voisivat myös keskeyttää rautatiemarkkinoiden toiminnalle omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toiminnan. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi keskeyttää kaupunkiraideliikenteessä huomattavaa omaisuus- ja ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman.

24 luku. *Erinäiset säännökset*. Luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevan rautatielain 17 luvun säännöksiä, jotka koskevat rautatieliikenteen harjoittajan vakuuttamisvelvollisuutta, rautatiejärjestelmän vahinkojen korvaamista, raideliikennelain suhdetta kilpailulainsäädäntöön, rautatieyritykseltä vaadittavaa liiketoimintasuunnitelmaa ja kirjanpidon eriyttämisvaatimuksia, lain eri säännöksiin liittyvien päätösten oikaisu- ja muutoksenhakumenettelyä, viranomaisten tiedonsaantioikeutta, lain voimaantuloa sekä siirtymäsäännöksiä. Voimassa olevan rautatielain 17 lukuun verrattuna lukuun lisättäisiin uusi pykälä, jolla valtuutettaisiin Suomen ja Ruotsin viranomaiset tekemään yhteistyötä ja sopimaan rajaliikenteen edellyttämistä järjestelyistä. Luvun säännöksille ei ole ehdotetussa laissa luontevaa asia- ja lukukokonaisuutta, joten ne esitetään koottavaksi lain loppuun erinäisiä säännöksiä koskevaan lukuun.

181 §. *Suomen ja Ruotsin viranomaisten yhteistyö rajaliikenteen järjestelyissä.* Pykälä olisi uutta sääntelyä ja sillä valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto kansallisena turvallisuusviranomaisena käymään neuvottelut Ruotsin vastaavan rautatieturvallisuusviranomaisen (Transportstyrelsen) kanssa, jotta viranomaiset voisivat sopia Tornion ja Haaparannan rautatierajaasemien välisen rautatieyhdysliikenteen rajajärjestelyistä. Neuvottelujen tavoitteena olisi maiden turvallisuusviranomaisten välinen sopimus, jolla taattaisiin se, että kummankin kansallisen turvallisuusviranomaisen toimivalta ulottuu rautatieraja-asemalle ulottuvaan liikenteeseen ja viranomaiset voisivat sopia keskenään sen edellyttämistä käytännön teknisistä ja hallinnolli-

sista järjestelyistä turvallisen ja sujuvan liikennöinnin turvaamiseksi rautatieraja-asemien välillä.

Suomen ja Ruotsin välillä on vuodelta 1924 peräisin oleva valtiosopimus (SopS 23/1924) Tornionjoen yli johtavan sillan kautta järjestetyn ja kummankin maan rautatieverkon välisen yhdysradan hoidosta ja ylläpidosta. Kun maiden turvallisuusviranomaiset ovat sopineet pykälässä tarkoitetun mukaisen viranomaisten välisen hallinnollisen sopimuksen, vanha valtiosopimus voitaisiin kumota maiden välillä.

182 §. *Vakuuttamisvelvollisuus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 90 §:ää ja siinä säädettäisiin siitä, että rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava riittävä vastuuvakuutus tai muu järjestely liikennöinnistä rataverkolla aiheutuvien vahinkojen varalle. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut ohjeen, joka sisältää suositellut vakuutustasot erityyppisestä liikenteestä (henkilö- ja tavaraliikenne, vaarallisten aineiden kuljetukset ja vaihtotyöliikenne) aiheutuvien riskien ja vahinkojen varalle.

183 §. *Vahinkojen korvaaminen.* Pykälä sisältäisi viittauksen raideliikennevastuulakiin, jonka mukaisesti raideliikennejärjestelmän toiminnanharjoittajat, rautatieliikenteen harjoittajat, rataverkon haltijat, mukaan lukien kaupunkiraideliikenteen hallinnasta vastaava metro- ja raitiorataverkon haltija ja liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai yhteisö olisivat velvollisia korvaamaan raideliikennejärjestelmälle aiheuttamansa henkilö- ja esinevahingot. Säännös kokoaisi voimassa olevan rautatielain 36 §:stä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön ja yhteisön sekä kaupunkiraideliikennelain 6 §:ään sisältyneet viittaukset raideliikennevastuulakiin ja samalla velvoite koskisi laajemmin kaikkia raideliikennejärjestelmän toimijoita.

184 §. *Lain suhde kilpailulainsäädäntöön.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 91 §:ää ja siinä säädettäisiin sääntelyelimen oikeudesta siirtää käsiteltävänään oleva asia kilpailulain (948/2011) nojalla Kilpailu- ja kuluttajaviraston käsiteltäväksi.

185 §. *Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 92 §:ää ja siinä säädettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 5 artiklan mukaisesti rautatieyrityksen velvoitteesta laatia liiketoimintasuunnitelma, velvoitteesta eriyttää tilinpidossaan eri toimintonsa ja noudattaa siinä kirjanpitoa koskevaa lainsäädäntöä sekä velvoitteesta toimittaa tuloslaskelmat, taseet ja niiden yhteenvedot sääntelyelimelle.

186 §. *Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä*. Pykälä olisi uusi ja se sisältäisi säännökset siitä, että rautatieliikenteen toimiluvan haltijan tai sen edustajan sekä kaupunkiraideliikenteen harjoittajan olisi huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on saatavilla liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Pykälään sisältyisi myös säännökset tietojen käsittelystä ja luovuttamisesta. Vastaavanlaiset velvollisuudet olisi tarkoitus asettaa luvanvaraisia tieliikenteen tavara- ja henkilökuljetuksia harjoittaville liikenteenharjoittajille osana liikenteen palveluista annetun lain kolmannen vaiheen uudistusta. Rautatieliikenteen paikantamisvelvollisuutta koskevan säännöksen notifiointi Euroopan rautatievirastolle on kesken, joten vasta eduskuntakäsittelyn aikana saadaan varmuus siitä, voidaanko ehdotetun kaltainen säännös sisällyttää osaksi raideliikennelakia.

EU:n tasolla junaliikennettä tullaan paikantamaan siinä vaiheessa, kun kulunohjausjärjestelmät korvautuvat Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä (ERTMS). Yksi osa ERTMS-järjestelmää on eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä (ETCS), jossa paikantaminen tapahtuu. ERMTS-järjestelmästä säädetään useassa Euroopan unionin säädöksessä. Näistä keskeisin on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä ja sen perusteella annetut muut instrumentit. Osana

neljättä rautatiepakettia direktiivi laaditaan uudelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/797 rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa. Suomessa junanohjauksessa käytetään kotimaista junien kuluvanvalvontajärjestelmää (JKV), eikä toistaiseksi suunnitelmissa ole ERTMS-järjestelmän nopeaa käyttöönottamista. ERTMS-järjestelmä ei toteutuessaankaan kata koko raideverkostoa. Kuitenkin Suomen olosuhteissa kattava tieto junien sijainnista olisi hyödyllistä muun muassa tasoristeysturvallisuuden parantamiseksi.

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun yhtiöittämisestä annetun lain (574/2018) yhteydessä liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättiin uusi II A osa, jonka toinen luku koskee liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallintaa. Sen 2 §:n mukaan junien omistajien, liikennöitsijöiden tai niiden edustajien on annettava tietoja muun muassa liikennevälineiden sijainnista liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle, joka puolestaan avaa saamiaan tietoja avoimena datana tavalla, joka ei vaaranna tietosuojaa ja yksityisyyden suojaa eikä paljasta liike- tai ammattisalaisuuksia. Henkilöliikenteen osalta palveluntarjoajan on itsensä avattava muun muassa tietoja liikennevälineen reaaliaikaisesta liikkumisesta reitillään olennaisten tietojen asetuksen nojalla.

187 §. *Oikaisuvaatimusmenettely.* Pykälän 1 momentin mukaan turvallisuustodistuksen myöntämistä, muuttamista ja peruuttamista (21-23 §), turvallisuusluvan myöntämistä, muuttamista ja peruuttamista (26-28 §), yhteentoimivuuden teknisten eritelmien noudattamatta jättämisestä (36 §), poikkeusluvasta (41 §), kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupaa (52 §), osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskevasta käyttöönottolupatarvetta (55 §), osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamista (56 §), rakentamisenaikaista käyttölupaa (57 §), koeajolupaa kalustoyksikköön kuuluvan osajärjestelmän testausta varten (58 §), kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa (63 §), kalustoyksikön käyttöalueen laajentamista koskevaa lupaa (64 §), kalustoyksikön tyyppihyväksyntää (66 §), hyväksytyn kalustoyksikkötyypin mukaiselle kalustoyksikölle myönnettävää markkinoillesaattamislupaa (67 §), kalustoyksikön numerointia (68 §), kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan peruuttamista (70 §), kaluston kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointia (74 §) ja sertifioinnin peruuttamista (75 §), sertifiointivaatimuksista hakemuksesta myönnettäviä poikkeuksia (76 §), yhteentoimivuuden teknisten eritelmän soveltamatta jättämistä yksityisraiteilla koskevaa hakemusta (77 §), kiinteiden osajärjestelmien käyttöönottolupaa yksityisraiteilla (78 §), liikkuvan kaluston käyttöönottoa yksityisraiteilla ja museoliikenteessä (79 §), Venäjän federaatiosta saapuvalle kalustoyksiköille myönnettävää käyttöönottolupaa (80 §), ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla tai museoliikenteessä käytettävien kalustoyksiköiden tai Venäjän federaatiosta saapuvien kalustoyksiköiden käyttöönottoluvan peruuttamista (82 §), ilmoitetuksi laitokseksi hyväksymisestä ja hyväksymisen peruuttamisesta (85 §), kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevista vaatimuksista ja velvollisuudesta ilmoittaa toiminnastaan (154 ja 156 §) sekä kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta ja liikenteenohjauksesta vastaavalta toiminnanharjoittajalta perittävää vuosimaksua (164 §) koskeviin päätöksiin saisi vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimus olisi kuitenkin muiden kuin 70 §:ää koskevan oikaisuvaatimuksen osalta käsiteltävä kiireellisenä vähintään kahden kuukauden määräajan sisällä siitä, kun oikaisuvaatimus on saatu.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi keskeytettävä peruuttamispäätös väliaikaisesti, jos oikaisupyyntö koskee 70 §:n mukaista kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan peruuttamista. Liikenne- ja viestintäviraston olisi käsiteltävä 70 §:n mukaista päätöstä koskeva oikaisuvaatimus kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta. Määräaika tulee yhteentoimivuusdirektiivistä.

188 §. *Muutoksenhaku.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 93 §:ää ja siinä säädettäisiin, miten lain nojalla Liikenne- ja viestintäviraston tai sääntelyelimen tekemiin päätöksiin haettaisiin muutosta. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston 187 §:n mukaisesta oikaisuvaatimuksesta antamaan päätökseen sekä muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Jos valitus koskisi 70 §:n mukaisen markkinoillesaattamisluvan peruuttamispäätöksen vahvistavaa 187 §:n mukaisessa oikaisumenettelyssä annettua päätöstä valitusaika olisi yhteentoimivuusdirektiivin mukaisesti kaksi kuukautta.

Pykälän 2 momentin mukaan hallinto-oikeuden päätökseen turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan peruuttamista, osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamista, kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan ja käyttöönottoluvan peruuttamista, kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskevan suunnitelman hylkäämistä, kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifioinnin peruuttamista, ilmoitetun laitoksen tai riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämisen peruuttamista, ratakapasiteetin peruuttamista, 179 §:ssä tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston tai sääntelyelimen tehostekeinojen käyttöä koskevaa määräystä, velvoitetta tai kieltoa sekä 180 §:ssä tarkoitettua toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumista koskevassa asiassa saisi hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos turvallisuustodistusta, turvallisuuslupaa, osajärjestelmän käyttöönottolupaa, osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskevaa käyttöönottolupatarvetta, kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa, liikkuvan kaluston käyttöönottolupaa yksityisraiteilla ja museoliikenteessä tai sääntelyelimen oikaisuvaatimusta 151 §:ssä tarkoitetussa asiassa ei olisi ratkaistu säädetyssä määräajassa, hakija voisi tehdä valituksen. Valituksen katsottaisiin kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Valituksen voisi tehdä, kunnes hakemukseen olisi annettu päätös. Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen olisi ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Valituksen tekemiseen ja käsittelyyn sovelletaan muutoin hallintolainkäyttölakia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että rataverkon haltijan tekemästä päätöksestä sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 151 §:n nojalla antamaan päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 152 §:n nojalla erimielisyysasiassa antamaan päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Markkinaoikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että ehdotetun lain nojalla tehtyä päätöstä noudatettaisiin muutoksenhausta huolimatta, jos päätöksessä niin määrätään ja jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin, että turvallisuustodistuksen haltijalla, jonka todistusta Liikenne- ja viestintävirasto olisi rajoittanut tai jonka todistuksen Liikenne- ja viestintävirasto olisi peruuttanut, olisi oltava oikeus hakea muutosta rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 12 kohdan mukaisesti.

189 §. *Viranomaisten tiedonsaantioikeus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 94 §:ää ja siinä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada liike- tai ammattisalaisuuden estämättä rautatieliikenteen harjoittajalta ja rataverkon haltijalta lupien ja todistusten myöntämistä, 3 luvussa tarkoitettua valvontaa sekä lain 37 §:n nojalla ratarekisteriin, 160 §:n

nojalla kaupunkiraideliikennerekisteriin tai liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n nojalla liikenneasioiden rekisteriin rekisteröintiä varten tarvittavia tietoja. Pykälään ei esitetä sisällöllisiä muutoksia.

Lisäksi pykälässä säädettäisiin sääntelyelimen oikeudesta saada liike- tai ammattisalaisuuden estämättä rautatieliikenteen harjoittajalta ja rataverkon haltijalta ne tiedot, joita se tarvitsee 18 luvussa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten sekä Väyläviraston oikeudesta saada ne tiedot, joita virasto tarvitsee 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun määräämistä varten. Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi toimittaa pyydettäessä tietoja tilastointia ja tutkimusta varten.

190 §. *Yksityisraiteen haltijalle toimitettavat tiedot ratamaksun perintää varten*. Pykälä olisi uusi ja säännös vastaisi edellä 189 §:n 3 momentin mukaista rautatieliikenteen harjoittajien velvollisuutta toimittaa ratamaksun perintää koskevat tiedot Väyläviraston lisäksi yksityisraiteen haltijoille ratamaksun perintää varten.

191 §. *Voimaantulo.* Pykälässä säädettäisiin, että ehdotettu raideliikennelaki tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Kuitenkin lain 2-4 ja 6-13 lukujen säännökset tulisivat voimaan 16 kesäkuuta 2019 alkaen. Myös lain 2 luvun 7 § tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019 alkaen.

192 §. *Siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentin mukaan rautatielain 3, 6, 7, 8, 9, 10 ja 12 luvut olisivat voimassa 16 päivään kesäkuuta 2019 saakka, kunnes tämän lain 2-4 ja 6-13 luvut tulevat voimaan.

Pykälän 2 momentin mukaan voimassa olevan rautatielain nojalla rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annetun valtioneuvoston asetuksen (1489/2015) säännöksiä sovelletaan sellaisinaan, kunnes niistä toisin säädetään tai päätetään. Valtioneuvoston asetusta ei ole tarvetta muuttaa uuden raideliikennelain tultua voimaan, koska valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista on vasta joulukuussa 2015 annettu ja se sisältää rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanosäännökset. Muut voimassa olevan rautatielain nojalla annetut valtioneuvoston asetukset kumoutuisivat ja raideliikennelain nojalla annettaisiin uudet asetukset. Kumottavia asetuksia olisivat rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annettu valtioneuvoston asetus (372/2011) ja aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta annettu valtioneuvoston asetus (1490/2015).

Pykälän 3 momentin mukaan rautatielain 7 §:n nojalla myönnetyt turvallisuustodistukset ja 17 §:n nojalla myönnetyt turvallisuusluvat olisivat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty, jollei turvallisuustodistusta tai turvallisuuslupaa tämän lain säännösten mukaan ole muutettva tai peruutettava.

Pykälän 4 momentin mukaan rautatielain 44 §:n nojalla myönnetyt rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvat, 47 §:n nojalla myönnetyt rakentamisaikaiset osajärjestelmän käyttöluvat, 47 a §:n nojalla myönnetyt koeajoluvat kalustoyksikköön kuuluvien osajärjestelmien testausta varten, 48 a §:n nojalla kalustoyksikköön kuuluvan osajärjestelmän käyttöönottoluvat, 51, 52 a ja 52 b §:ien nojalla myönnetyt kalustoyksikön käyttöönottoluvat, 53 §:n nojalla myönnetyt kalustoyksikkötyyppien hyväksynnät sekä 54, 55 ja 56 §:n nojalla myönnetyt kalustoyksikköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat olisivat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 5 momentin mukaan rautatielain 57 §:n nojalla Venäjän federaatiosta saapuville suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille myönnetyt käyttöönottoluvat olisivat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 6 momentin mukaan rautatielain 59 §:n nojalla myönnetyt tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifioinnit olisivat voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 7 momentin mukaan rautatielain 60 §:n nojalla myönnetyt poikkeukset kolmannen maan kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifioinnille olisivat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 8 momentin mukaan rautatielain 61 §:n nojalla ilmoitetun laitoksen nimeämiset olisi voimassa 16 päivään kesäkuuta 2020 saakka.

Pykälän 9 momentin mukaan rautatielain 66 §:n nojalla riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämiset olisivat voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 10 momentin mukaan rautatielain nojalla annetut Liikenteen turvallisuusviraston (jatkossa siten Liikenne- ja viestintäviraston) antamat määräykset jäisivät voimaan, kunnes toisin määrätään. Annettavan raideliikennelain nojalla Liikenne- ja viestintävirasto käynnistäisi määräysten uudistamistyön ja uusien tai uudistettujen määräysten tultua voimaan osa vanhan lain nojalla annetuista määräyksistä kumottaisiin. Ehdotettuun lakiin sisältyvät määräyksenantovaltuudet on koottu hallituksen esityksen lukuun 3.

Pykälän 11 momentin mukaan yksityisraiteen haltijan, jolta ei edellytetä turvallisuuslupaa, tulisi ilmoittaa toiminnastaan 5 luvun mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään kuusi kuukautta ennen voimassa olevan turvallisuusluvan voimassaolon päättymistä.

Pykälän 12 momentissa säädettäisiin, että jos yksityisraiteen haltijalla ei ole turvallisuuslupaa, sen tulisi tehdä 5 luvun mukainen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 31 päivään joulukuuta 2019 mennessä.

Pykälän 13 momentti sisältäisi siirtymäsäännöksen, jolla ehdotetun lain 104-107, 109 sekä 111 §:n soveltamisesta annettaisiin kuuden kuukauden siirtymäaika sellaisille rautatieyrityksille, jotka vastaavat myös rataverkon hallinnasta. Tällaisten rautatieyritysten tulisi täyttää lain 104-107 §:n riippumattomuutta, 109 §:n rahoituksen läpinäkyvyyttä sekä 111 §:n vertikaalista integraatiota koskevat vaatimukset viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2019 alkaen. Siirtymäsäännös olisi tarpeen, jotta VR-Yhtymä Oy pystyisi täyttämään näiden säännösten esittämät vaatimukset vastuulleen kuuluvien yksityisraiteiden hallinnan osalta.

Pykälän 14 momentissa säädettäisiin, että kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 5 §:n nojalla tehty ilmoitus kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijuudesta olisi sellaisenaan riittävä, kunnes ilmoitusta tämän lain mukaisesti tulee muuttaa.

Pykälän 15 momentissa säädettäisiin, että kaupunkiraideliikenteestä annetun lain nojalla annetut Liikenteen turvallisuusviraston antamat määräykset jäisivät voimaan, kunnes toisin säädetään.

1.2 Laki liikennepalveluista annetun lain muuttamisesta

Lain II osan 5 luvun 6 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin rautatieliikenteessä*. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 13 a artiklan 3 kohdan perusteella. Momentin mukaan henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen olisi laadittava varautumissuunnitelma, jotta se voisi tarjota matkustajille palvelusopimusasetuksen 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Säännöksessä viitattaisiin rautatievastuuasetuksen 18 artiklaan, joka edellyttää, että

rautatieyrityksen on tarjottava rautatievastuuasetuksessa säädetyllä tavalla matkustajille häiriötilanteista aiheutuvissa myöhästymisissä asianmukaisia ateria- ja majoituspalveluita sekä matkojen uudelleenjärjestelyihin liittyviä palveluita. Rautatieyrityksen olisi otettava suunnitelman valmistelussa huomioon rautatiejärjestelmän eri toimijoiden näkemykset.

Lain II osa 6 luvun 8 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin rautatieliikenteessä*. Edellä esitetyn kaltainen muutos tehtäisiin myös vastaavaan säännöksen kaupunkiraideliikenteen osalta lain I osan 6 luvun 8 §:ssä, johon lisättäisiin myös uusi 2 momentti. Vaikka kaupunkiraideliikenteen säännökset eivät perustukaan unionilainsäädäntöön, säännökset ovat perusteiltaan rakennettu vastaavalla tavalla kuin ne ovat muun unionilainsäädännön varaan rakentuvan raideliikenteen osalta. Kaupunkiraideliikenteen matkat ovat myös yleensä lyhyitä ja kaupunkien sisäisessä liikenteessä on yleensä häiriötilanteissa korvaavia vaihtoehtoja. Jotta sääntely pysyisi yhdenmukaisena, olisi kuitenkin johdonmukaista, että edellä lain I osan 5 luvun 7 §:ään esitetty muutos tehtäisiin vastaavaan pykälään myös kaupunkiraideliikenteen osalta.

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan 1 päivästä tammikuuta 2019, kuitenkin niin, että raideliikennelain 2-4 ja 6-13 luvut tulisivat voimaan 16 päivänä kesäkuuta 2019. Myös 2 luvun 7 § tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Voimaantultuaan raideliikennelaki kumoaisi voimassa olevan rautatielain ja kaupunkiraideliikennelain.

3 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Perustuslain 80 §:n 1 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuutussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten sisältöä (PeVL 48/2001 vp). Perustuslain 80 §:n 2 momentin nojalla myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Viranomaismääräyksillä säänneltävän kohteen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Valtioneuvoston tai ministeriön asetuksella taikka viranomaisen määräyksellä ei voida antaa yleisiä oikeussääntöjä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka kuuluvat lain alaan (PeVL 16/2002 vp).

Lain nojalla annettavaksi ehdotettu alemman asteinen sääntely olisi pääosin teknisluonteista ja yksityiskohtaista ja ehdotetulla alemman asteisella sääntelyllä pantaisiin täytäntöön etenkin rautatieturvallisuusdirektiivin ja yhteentoimivuusdirektiivin liitteitä sekä tarvittaessa myös myöhemmin näiden direktiivien nojalla annettavaa komission täytäntöönpanosääntelyä. Rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivien nojalla annettava täytäntöönpanosääntely on teknistä ja direktiiveissä tarkkaan rajattua. Komission täytäntöönpanosäädökset annettaisiin todennäköisesti ensisijaisesti komission asetuksina, jolloin ne eivät lähtökohtaisesti edellyttäisi kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä, mutta osa täytäntöönpanosäädöksistä voidaan antaa myös komission direktiiveinä ja suosituksina, jolloin kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä tarvitaan. Komission täytäntöönpanosäädökset ovat suurelta osin edelleen valmisteltavana. Siltä osin kuin raideliikennelakiesitykseen sisältyy valtuuksia säätää tarkemmin komission täytäntöönpanosäädösten edellyttämällä tavalla tarvittaessa valtioneuvoston asetuksilla ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä, näitä on pyritty kuvaamaan asianomaisten pykälien yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Ehdotettujen valtuutussäännösten mukaisten alemman asteisten normien kohderyhmät olisivat suppeita, eivätkä ne kohdistuisi yksilöiden oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Sääntelyn kohteena olisi pääsääntöisesti rautatiealan ammattilaisina toimivat rautatieliikenteen harjoittajat, rataverkon haltijat, kalustoyksikön kunnossapitoyksiköt, erilaiset lain mukaiset asiantuntijoina toimivat nimetyt laitokset sekä luonnollisesti viranomaisvalvonnasta vastaava Liikenne- ja viestintävirasto. Lisäksi niitä koskevat perusedellytykset säädettäisiin lailla. Näin ollen perustuslain 80 §:n ja siitä perustuslakivaliokunnan antamissa lausunnoissa esitetyt vaatimukset alemman asteiselle sääntelylle täyttyisivät.

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi lähtökohtaisesti kolme valtioneuvoston asetusta, kuten on annettu voimassa olevan rautatielainkin nojalla. Valtioneuvoston asetukset annettaisiin seuraavista aihepiireistä ja ehdotetun lain seuraavien valtuutussäännösten nojalla:

Valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta, arviointilaitoksista sekä rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan ja liikkuvan kaluston markkinoillesaattamisluvan hakemukseen liitettävistä asiakirjoista:

- 35 §:n nojalla yhteentoimivuusdirektiivin II liitteessä tarkoitetuista rautatiejärjestelmän osajärjestelmistä ja liitteessä III tarkoitettujen olennaisten vaatimusten sisällöstä;

- 36 §:n nojalla yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämisestä koskevista Liikenne ja –viestintävirastolle ja komissolle toimitettavista tiedoista;

- 37 §:n nojalla ratarekisteriin toimitettavista tiedoista ja niihin sisältyvistä määräajoista;

- 44 §:n nojalla yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimutenmukaisuuden ja käyttöönosoveltuvuuden arviointimenettelyistä ja näiden menettelyjen perusteella annettavien vakuutusten malleista sekä niihin liitettävistä asiakirjoista;

- 49 §:n nojalla ilmoitetun laitoksen tehtävistä, osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausumista ja näiden menettelyiden perusteella annettavien vakuutusten malleista ja niihin liitettävistä asiakirjoista;

- 50 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston tai viraston tehtävään nimeämän ilmoitetun laitoksen tehtävistä FI-tarkastuksessa, osajärjestelmien FI-tarkastusmenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausunnosta ja sen antamista koskevasta menettelystä;

- 52 §:n nojalla kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupahakemuksen liitteeksi vaadittavista asiakirjoista;

- 54 §:n nojalla ERTMS-ratalaitteita koskevan tarjouspyynnön tarkistamista koskevan hakemuksen liitteiksi vaadittavista asiakirjoista;

- 60 §:n nojalla markkinoillesaattamislupahakemuksen liitteiksi vaadittavista asiakirjoista;

- 77 §:n nojalla yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämistä koskevasta hakemuksesta ja menettelyistä;

- 94 §:n nojalla akkreditoitua sisäistä laitosta koskevien EU-säädösten soveltamisesta sekä niistä tiedoista, joita kansallisen akkreditointielimen on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle;

- 99 §:n nojalla ilmoitetun laitoksen suorittamissa tarkastuksissa sovellettavista menettelyistä sekä tarkastuskertomuksen antamisesta; ja

- 101 §:n nojalla riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja sen tehtävistä sekä laitoksen tarkastusmenettelystä ja tarkastuslausunnosta.

2) Valtioneuvoston asetus aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta:

- 117 §:n nojalla ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista; ja

- 123 §:n nojalla kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta.

Aikatauluttamista ja ratakapasiteetin jakamista koskeva lainsäädäntö on siirtynyt Euroopan komission antaman delegoidun päätöksen (2017/2177) myötä suoraan unionitasolla sovellettavan lainsäädännön piiriin, joten uusi annettava valtioneuvoston asetus olisi karsitumpi kuin voimassa olevan rautatielain 22 ja 27 §:n nojalla annettu valtioneuvoston asetus. Uusi valtioneuvoston asetus sisältäisi ensisijaisesti vain täydentävät tekniset ja kansalliset säännökset siitä, mitkä ovat aikataulukauden aikana noudatettavat muutosajankohdat sekä mitä helpotuksia yksityisraiteen haltijoille myönnetään ratakapasiteetin hakemiseen ja jakamiseen liittyviin menettelyihin silloin, kun yksityisraiteilla ei harjoiteta aikataulusidonnaista liikennettä.

3) Valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista:

- 132 §:n mukaisista eli rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II mukaisista vähimmäiskäyttöpalveluista sekä lisä- ja oheispalveluista sekä 133 §:n mukaisista palveluvelvoitteen piiriin kuuluvista palveluista raideyhteyksineen ja niitä koskevista ehdoista;

- 135 §:n mukaisista koulutuspalveluista; ja

- 137 §:n nojalla edellä mainittujen palveluiden hinnoittelusta.

Voimassa olevan rautatielain nojalla annettu valtioneuvoston asetus 1489/2015 pidettäisiin siirtymäsäännöksillä voimassa, koska asetus perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin, eikä valtioneuvoston asetukseen kohdistu tässä vaiheessa muutostarpeita.

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi seuraavista asioista tarkemmat määräykset Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä:

- 10 §:n nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä;

- 12 §:ssä tarkoitetun turvallisuuskertomuksen sisällöstä;

- 17 §:n nojalla turvallisuusindikaattoreiden mukaisista tiedoista ja niiden käyttämisestä vuosikertomuksen laadinnassa;

- 29 §:n nojalla yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusmenettelyssä ilmoitettavien liittyvien tietojen sisällöstä;

- 30 §:n nojalla ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä;

- 34 §:n nojalla yksityisraiteen haltijoista luetteloitavista tiedoista ja niiden toimittamisesta;

- 35 §:n nojalla liikennöinnistä, liikenteenohjauksesta ja ratatyöstä, rataverkolla käytettävästä kalustosta, radasta, radan rakenteista ja laitteista sekä radan kunnossapidosta, rautateillä käytettävistä turvalaitteista, opastimista ja merkeistä, rautatieliikenteen tallenteista, tallenteiden tallentamistavoista ja säilytysajoista;

- 73 §:n nojalla kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavan yksikön toiminnoista ja niiden järjestämisestä, niitä koskevista vaatimuksista ja arviointiperusteista;

- 74 §:n nojalla sertifioinnin hakumenettelystä, Liikenne- ja viestintäviraston sertifiointitehtävien hoitamisessa käytettävän ulkopuolisen asiantuntijan vaatimuksista sekä siitä, miten komission antamia täytäntöönpanoasetuksia sovelletaan kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifioinnissa;

- 79 §:n nojalla museoliikenteessä tai yksityisraiteilla pelkästään siirtoajossa käytettävälle kalustolle asetettavista vaatimuksista;

- 156 §:n nojalla valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia määräyksiä kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta edellytettävien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle;

- 157 §:n nojalla metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista;

- 158 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä;

- 160 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijoista rekisteriin tallennettavien tietojen toimittamisen tavasta; ja

- 165 §:n nojalla onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin liittyvien tietojen ilmoittamisesta;

- 169 §:n nojalla merkittävästä tietoturvallisuuteen kohdistuvasta häiriöstä sekä sitä koskevan ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta;

- 171 §:n nojalla valmiussuunnittelusta ja varautumisesta poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin; ja

- 172 §:n nojalla tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen ilmoittamisesta.

Edellä esitetyn perusteella suurin muutos voimassa olevan rautatielain nojalla annettuun alemman asteiseen sääntelyyn verrattuna olisi se, että rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annettu valtioneuvoston asetus (372/2011) korvattaisiin uudella rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta, arviointilaitoksia sekä rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan ja liikkuvan kaluston markkinoillesaattamisluvan hakemukseen liitettäviä asiakirjoja koskevalla valtioneuvoston asetuksella. Aikaisemmin edellä mainittuun valtioneuvoston asetukseen osittain sisältynyttä sääntelyä ilmoitetuista laitoksista nostettaisiin nyt valtioneuvoston asetustasolta suoraan raideliikennelaissa säädeltäväksi. Lisäksi voimassa olevaan rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annettuun valtioneuvoston asetukseen verrattuna rautatieturvallisuusdirektiivin liitteen I mukaiset yhteiset turvallisuusindikaattorit annettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Tämä muutos olisi

perusteltu, koska kyse on vain rautatieturvallisuusdirektiivin liitteen I teknisestä täytäntöönpanosta sellaisenaan, eikä jäsenvaltioilla ole turvallisuusindikaattoreiden suhteen kansallista liikkumavaraa.

Aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta annetun voimassa olevan valtioneuvoston asetuksen 1490/2015 mukaista sääntelyä karsittaisiin edellä kuvatulla tavalla, koska sääntely on siirtynyt suoraan unionitasolla säädettäväksi, kun komissio on antanut delegoidun päätöksen (2017/2075). Jatkossa valtioneuvoston asetuksella annettaisiin vain ne kansalliset säännökset, joita tarvitaan aikataulukauden muutosten kytkemiseksi perusopetuslain mukaiseen koulutyön päättymiseen sekä yksityisraiteen haltijoiden ratakapasiteetin jakamista koskevien helpotusten säätämistä varten. Tätä on kuvattu yksityiskohtaisemmin 117 ja 123 §:n perusteluissa.

Varautumista ja valmiussuunnittelua koskevat tarkemmat säännökset annettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, joka koskisi kaikkien kulkumuotojen varautumista ja valmiussuunnittelua. Voimassa olevan rautatielain 81 §:ssä on valtuutettu liikenne- ja viestintäministeriö antamaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä rautatieliikenteen varautumisesta ja valmiussuunnittelusta. Kyseistä liikenne- ja viestintäministeriön asetusta ei ole voimassa olevan rautatielain nojalla annettu. Raideliikennelain valmistelun yhteydessä on katsottu yhtäältä perustelluksi, että alemman asteisia säännöksiä ja määräyksiä valtuutettaisiin antamaan vain kahdella tasolla eli joko valtioneuvoston asetuksilla tai Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Valmiussuunnittelu koskee kaikkia kulkumuotoja ja eri kulkumuotojen valmiussääntelyä on tarkoitus uudistaa liikenteen palveluista annetun lain kolmannessa vaiheessa. Tässä yhteydessä on päädytty siihen, että eri kulkumuotojen varautumista ja valmiussuunnittelua koskevaa sääntelyä yhdenmukaistetaan ja Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan eri kulkumuotojen varautumisen ja valmiussuunnittelun täytäntöön panemiseksi tarvittavia teknisiä määräyksiä. Perustuslain 80 §:n nojalla lainsäädäntövaltaa voidaan siirtää ministeriötä alemmalle viranomaistaholle vain, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Erityinen syy säätää viranomaisen määräystenantovallasta on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määritellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettu määräyksenantovaltuus koskisi rataverkon haltijalta edellytettävää valmiussuunnittelua sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi yhtenäistä muiden liikenneverkkojen varautumissuunnittelun kanssa ja vastaisi EU-lainsäädännön vaatimuksia. Rataverkon haltijan valmiussuunnittelun perusteista säädettäisiin 170 §:ssä. Pykälään sisältyvän määräyksenantovaltuuden myötä Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa valmiussuunnittelusta tarkempia määräyksiä ja näiden tulisi olla vain laissa säädettyä tarkentavia teknisiä määräyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto on valmius- ja varautumisasioissa liikennehallinnon alan asiantuntijavirasto ja tarkempien määräysten antaminen koskien valmiussuunnittelua sopii sen toimialaan. Määräyksenantovaltuus olisi myös rajattu soveltamisalaltaan koskemaan rataverkon haltijalta edellytettävää valmiussuunnittelua ja vastaisi sitä, mitä muiden kulkumuotojen liikenneverkkojen haltijoilta on ehdotettu edellytettävän liikenteen palveluista annetussa laissa sekä hallituksen esityksessä (HE 45/2018) laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu tilanteisiin, joissa tarkemmat määräykset olisivat tarpeen varautumisen valtakunnallisen yhtenäisyyden ja rataverkkoon kohdistuvien poikkeusolojen ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden varmistamiseksi. Mää-

räyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi teknisluonteisesta vaadittujen tasojen tarkemmasta sääntelystä, mikä voitaisiin antaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä ja näin määräykset olisivat eri kulkumuotojen valmiussuunnittelun näkökulmasta yhdenmukaisia.

Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuudet pysyisivät siten pääosin entisellä tasolla, mutta määräysten sisältöä luonnollisesti tarkistetaan rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivien edellyttämällä tavalla.

Kokonaisuudessaan kuitenkin ehdotetun lain nojalla annettava alemman asteinen sääntely pysyisi hyvin pitkälti vastaavanlaisena kuin sitä on annettu voimassa olevan rautatielain nojalla. Ehdotetut asetuksenanto- ja määräystenantovaltuudet eivät kohdistu yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteisiin, eivätkä muutoinkaan lain alaan kuuluviin asioihin. Ehdotettu alemman asteinen sääntely olisi tarkkarajaista, täsmällistä ja teknisluonteista. Virastolle annetut valtuudet säätää tarkemmin määräyksillä perustuvat direktiivien teknisten liitteiden täytäntöönpanoon, sisältävät teknisluonteisia yksityiskohtia, kohdistuvat suppeisiin erityisryhmiin ja viranomaisen harkintavalta on määräysten soveltamisessa unionitason vaatimusten johdosta vähäistä. Näin ollen niin valtioneuvoston asetusten kuin viraston määräysten valtuudet vastaisivat perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentissa asetettuja vaatimuksia sekä niiden tulkinnasta annettuja perustuslakivaliokunnan tulkintoja (PeVL 16/2002 vp, PeVL 52/2001, PeVL 46/2001).

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

4.1 Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:ssä säädetään elinkeinon harjoittamisen vapaudesta. Elinkeinon harjoittamisen vapauteen liittyvistä rajoituksista on säädettävä lailla. Vaikka unionilainsäädännöllä on asteittain avattu rautatieliikenne kilpailulle ja EU:n neljännellä rautatiepaketilla turvataan avoin markkinoillepääsy myös kotimaan henkilöliikennepalvelujen tarjontaan, rautatieliikenteen harjoittaminen edellyttää Euroopan unionissa lupaedellytysten täyttymistä. Unionilainsäädännössä ja sen mukaisessa kansallisessa lainsäädännössä asetetut lupavaatimukset eivät rajoita elinkeinon harjoittamista perusoikeuksien vastaisesti. Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset ovat kaikille toiminnanharjoittajille yhtäläiset ja niiden täyttyessä luvat on myönnettävä. Lupiin ei siten sisälly minkäänlaista tarveharkintaa.

Rautatieyrityksiltä edellytetään rautatieliikenteen harjoittamista varten ETA-alueella toimilupaa, jonka myöntää ETA-valtion nimeämä toimilupaviranomainen, joka on Suomessa 1 päivästä heinäkuuta 2018 alkaen Liikenteen turvallisuusvirasto ja virastouudistuksen toteutuessa 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen Liikenne- ja viestintävirasto. Tätä ennen toimilupaviranomainen oli liikenne- ja viestintäministeriö. Toimilupaa koskevat säännökset on siirretty voimassa olevasta rautatielaista liikenteen palveluista annetun lain I osan 5 lukuun. Toimiluvan myöntämisen edellytyksiä muutetaan EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneellä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivillä ainoastaan niin, että rautatieyrityksen liikkeenjohtotehtävissä työskentelevän hyvämaineisuutta koskevaa edellytystä täydennettiin vaatimuksella, että liikkeenjohtotehtävistä vastaavaa henkilöllä ei saa olla tuomiota työehtosopimusten rikkomisesta. Tämä vaatimus sisällytetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 3 §:n 5 momentin nojalla annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen. Muilta osin toimiluvan edellytykset vastaavat jatkossakin voimassa olevan sääntelyn mukaisia vaatimuksia.

Muista rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä kuin toimiluvasta säädettäisiin jatkossa raideliikennelaissa ja nämä vaatimukset vastaisivat sitä, mitä niistä säädetään voimassa olevassa rautatielaissa. Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä ovat toimiluvan lisäksi:

- Liikenteen turvallisuusviraston/Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä turvallisuustodistus, josta säädettäisiin raideliikennelain 18 §:ssä;

- rautatieliikenteen harjoittajalle on myönnetty 122 §:ssä tarkoitettu ratakapasiteetti liikenteen harjoittamista varten; ja

- rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat tehneet 129 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen.

Kun toimilupaa edellytetään vain rautatieyritykseltä, turvallisuustodistusta, ratakapasiteettia liikenteen harjoittamista varten sekä käyttösopimusta rataverkon käytöstä edellytetään kaikilta rautatieliikenteen harjoittajilta eli rautatieyritysten lisäksi myös yritykseltä, joka tekee rataverkolla radan rakennus- ja kunnossapitotöitä ja harjoittaa siihen liittyvää liikennettä, museoliikenteen harjoittajalta sekä liikennöivältä rataverkon haltijalta. Rautatieliikenteen harjoittaja on myös velvollinen ilmoittamaan, jos sen toiminnassa tapahtuu muutoksia, jotka edellyttävät tarkistuksia edellä mainittuihin rautatieliikenteen harjoittamista koskeviin edellytyksiin. Edellä mainitut rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset niihin liittyvine ilmoitusvelvollisuuksineen vastaavat voimassa olevan rautatielain mukaisia vaatimuksia, eikä niihin esitetä muutoksia. Rautatieliikenteen harjoittaja voi kuitenkin hakea turvallisuustodistusta jatkossa myös EU-virastolta aina ja on velvollinen hakemaan turvallisuustodistusta, jos rautatieliikennettä on tarkoitus harjoittaa usean ETA-valtion rataverkolla.

Perustuslakivaliokunta (PeVL 66/2002 vp) on katsonut, että luvanvaraisuus (toimilupa ja turvallisuustodistus) on rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvien turvallisuusriskien näkökulmasta perusteltua ja hyväksyttyä. Lupajärjestelmää puoltavat myös liikenneväylien rajallisuuteen perustuvat tarpeet säännellä, ohjata ja valvoa rautatieliikennettä. Luvanvaraisuudesta on aina säädettävä lailla, jonka on täytettävä perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset. Turvallisuustodistuksen myöntämistä koskevista edellytyksistä säädettäisiin raideliikennelain 19 §:ssä ja toimiluvan myöntämistä koskevista edellytyksistä liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 2 §:ssä. Turvallisuustodistuksen ja toimiluvan myöntämiseen ei sisälly lupaviranomaisten osalta minkäänlaista harkintavaltaa, vaan turvallisuustodistus ja toimilupa on myönnettävä näiden lupien edellytysten täyttyessä. Myös ratakapasiteetti on myönnettävä tasapuolisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijan on tehtävä rataverkon käytöstä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa käyttösopimus.

EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpanon myötä myös rautateiden kotimaan henkilöliikenteen harjoittamiseen on turvattava avoin markkinoillepääsy. Oikeutta harjoittaa rautateiden kotimaan henkilöliikennettä avoimen markkinoillepääsyn pohjalta voidaan rajoittaa vain, jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt EU:n palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen sopimuksen henkilöliikennejärjestelyistä ja rautatiealan sääntelyelin on tekemänsä tasapainotestin mukaisesti katsonut, että avoin markkinoillepääsy voi vaarantaa toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välillä tehdyn sopimuksen taloudellisen tasapainon. Rataverkon käyttöoikeuden rajoittamista koskevat säännökset on sisällytetty ehdotetun lain 114 §:ään ja ne vastaavat unionilainsäädännön mukaisia vaatimuksia. Näin ollen ehdotetulla lailla ei rajoitettaisi elinkeinoharjoittamista perusoikeuksien vastaisesti.

Rataverkon haltijalta edellytetään raideliikennelain 25 §:ssä säädettyä turvallisuuslupaa, joka vastaisi voimassa olevan rautatielain 16 §:ssä vaadittua turvallisuuslupaa. Turvallisuuslupaa

edellytettäisiin valtion rataverkon haltijana toimivalta Väylävirastolta, merisatamaraiteiden haltijalta sekä VR-Yhtymä Oy:ltä sen hallinnoimien yksityisraiteiden osalta. Muut yksityisraiteen haltijat voisivat jatkossa valita ehdotetun lain 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn, joten suurelta osin yksityisraiteen haltijoiden lupavelvoitteita kevennettäisiin voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

Jokaisella ammatinharjoittajalla on myös oikeus saattaa markkinoille rautatiejärjestelmään ja sen osajärjestelmiin kuuluvia tuotteita ja kalustoyksiköitä, kunhan näille on jossakin EU:n jäsenvaltiossa myönnetty markkinoillesaattamis- tai käyttöönottolupa. Markkinoillesaattamis- ja käyttöönottolupa takaa tuotteille, kalustoyksiköille ja järjestelmille koko Euroopan unionin alueella avoimen markkinoillepääsyn. Lain markkinoillesaattamis- ja käyttöönottolupaa koskeva sääntely vastaa suurelta osin voimassa olevan rautatielain mukaista käyttöönottolupamenettelyä, joten tältäkään osin elinkeinoharjoittajiin kohdistuvat lupavaatimukset eivät olennaisesti muutu voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

4.2 Kansallisten oikeussääntöjen antaminen

Tässä luvussa arvioidaan lain 8 ja 38 §:ssä tarkoitettujen kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjen ja teknisten kansallisten oikeussääntöjen antamista perustuslain ja eduskunnan lainsäädäntövallan näkökulmasta. Ehdotetun lain 8 § sisältäisi valtuuden antaa kansallisia turvallisuussääntöjä ja lain 38 § vastaavanlaisen valtuuden antaa teknisiä kansallisia oikeussääntöjä. Lain 8 § perustuu rautatieturvallisuusdirektiivin 8 artiklaan ja lain 38 § yhteentoimivuusdirektiivin 13 artiklaan. Euroopan unionilainsäädännöllä pyritään luomaan yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue, jossa rautatieliikennettä harjoitetaan koko Euroopan unionin alueella mahdollisimman yhdenmukaisen lainsäädännöllisen viitekehyksen puitteissa yhteentoimivasti, turvallisesti ja syrjimättömällä tavalla. Näin ollen kansallisia turvallisuussääntöjä ja teknisiä oikeussääntöjä tulisi olla vain rajatusti ja mahdollisimman vähän ja niitä voidaan antaa vain tarkkaan rajattujen ehtojen täyttyessä. Näistä ehdoista on säädetty rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivin mukaisella tavalla lain 8 ja 38 §:ssä.

Rautatieturvallisuutta koskevia kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin lain 8 §:n nojalla antaa vain, jos EU-sääntely, esimerkiksi rautatieturvallisuusdirektiivi tai yhteiset turvallisuusmenetelmät eivät kata säänneltäväksi ehdotettua asiaa ja vastaavasti esimerkiksi yhteentoimivuusdirektiivi tai yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät vielä sisällä asianomaista rataverkkoa tai kalustoa koskevia oikeussääntöjä. Lisäksi kansallinen rautatieturvallisuutta koskeva oikeussääntö voi olla tarpeen antaa ennaltaehkäisevästi erityisesti onnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen tai aiemmin ilmoitettua kansallista sääntöä voi olla tarpeen muuttaa. Kansallinen oikeussääntö voitaisiin myös antaa, jos se koskee turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavaa henkilöstöä eikä vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY tai yhteentoimivuuden tekniset eritelmät vielä sisällä asianomaisia sääntöjä.

Olennaisten vaatimusten soveltamista koskevia teknisiä kansallisia oikeussääntöjä ja vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttäviä kansallisia oikeussääntöjä voitaisiin lain 38 §:n nojalla antaa, jos yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät osin tai kokonaan kattaisi olennaisia vaatimuksia, kun yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämisestä on ilmoitettu 36 §:n mukaisesti. Kansallisia teknisiä oikeussääntöjä voitaisiin myös antaa, jos jokin erityistapaus edellyttää sellaisten teknisten sääntöjen soveltamista, jotka eivät sisälly asianomaiseen yhteentoimivuuden tekniseen eritelmään tai jos kansallisia oikeussääntöjä käytetään täsmentämään nykyisiä järjestelmiä siten rajoitettuna, että tavoitteena on arvioida kalustoyksikön ja verkon teknistä yhteensopivuutta. Lisäksi kansallisia teknisiä oikeussääntöjä voitaisiin antaa silloin, kun yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät kata verkkoja tai kalustoyksikköjä tai

kun on toteuttava kiireellisesti tilapäinen ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.

Kansallisia oikeussääntöjä annettaisiin joko lailla, asetuksella tai Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Kansallisten oikeussääntöjen antamisessa (kuten kaikissa lainsäädäntöhankkeissa) tehtäisiin aina arvio siitä, onko lain tasolla riittävät valtuudet säätää rautatieturvallisuuden ja yhteentoimivuuden olennaisten vaatimusten edellyttämistä teknisistä vaatimuksista valtioneuvoston asetuksilla tai Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä ja tässä arvioinnissa on noudatettava perustuslain 3 §:n 1 momentin ja 80 §:n mukaista säätämisjärjestystä, jota on kuvattu yksityiskohtaisemmin edellä luvussa 3 (PeVL 46/2001 vp, PeVL 52/2001 vp ja PeVL 16/2002 vp). Jos tarve antaa kansallisia oikeussääntöjä rautatieturvallisuudesta ja yhteentoimivuuden olennaisia vaatimuksia koskevista teknisistä vaatimuksista koskee jotakin kokonaan uutta asiakokonaisuutta, jonka antamiseen raideliikennelain tai jonkin muun rautatietoimialaa koskevan lain nojalla ei ole riittäviä valtuutuksia, kansalliset oikeussäännöt on annettava perustuslain 3 ja 70 §:ssä säädetyllä tavalla lain tasolla ja ne edellyttävät eduskunnan hyväksyntää. Jos taas annettavassa raideliikennelaissa tai muissa rautatieliikenteen harjoittamista koskevissa laeissa, kuten liikenteen palveluista annetussa laissa, ratalaissa tai vaarallisten aineiden kuljetuksista annetuissa laeissa on annettu riittävät ja tarkoin rajatut valtuudet säätää tietyistä rautatieturvallisuutta ja yhteentoimivuuden olennaisia vaatimuksia koskevista teknisistä vaatimuksista valtioneuvoston asetuksella tai Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä, kansalliset oikeussäännöt voitaisiin tarvittaessa antaa annettujen valtuutussäännösten puitteissa asetuksilla ja määräyksillä.

Ehdotetun lain 9, 39 ja 40 § sisältävät säännökset siitä, miten mahdollisesti annettavat kansalliset oikeussäännöt tulisi etukäteen ennen niiden voimaantuloa toimittaa komissiolle, jotta komissio voi tarkistaa sen, että kansalliset oikeussäännöt eivät ole syrjiviä ja niistä ei muodostu ongelmia unionin yhteisten rautatiemarkkinoiden toimivuudelle. Rautatiemarkkinoiden toimivuuteen vaikuttavia kansallisia oikeussääntöjä voi mahdollisesti sisältyä myös muilla hallinnonaloilla valmisteltaviin lakeihin, asetuksiin ja määräyksiin ja siksi lain 9, 39 ja 40 §:iin sisältyisi vaatimus siitä, että myös muiden hallinnonalan ministeriöiden, virastojen ja laitosten tulisi ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisista kansallisista oikeussäännöistä, jotka mahdollisesti vaikuttavat myös rautatiemarkkinoiden turvallisuuteen ja yhteentoimivuuteen. Kansallisia oikeussääntöjä sisältävät säädösehdotukset pyritään ilmoittamaan komissiolle jo lausuntokierroksella tai joka tapauksessa hyvissä ajoin ennen säädösten lopullista hyväksyntää, jotta myös komission kanta on etukäteen tiedossa.

Sitä mukaa kuin unionitasolla annetaan yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, mahdollisuus ja tarve kansallisten oikeussääntöjen antamiseen on rajatumpi. Unionitasolla annettavat yhteentoimivuuden tekniset eritelmät annetaan pääsääntöisesti komission täytäntöönpanoasetuksina Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksymien direktiivien nojalla, joten asetukset ovat suoraan sovellettavaa EU-oikeutta ilman, että niistä tarvitaan kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit eli tässä tapauksessa rautatieturvallisuusdirektiivi ja yhteentoimivuusdirektiivi taas pantaisiin ehdotetulla raideliikennelailla kansallisesti täytäntöön eduskunnan hyväksynnällä. Lain 8, 9, 38, 39 ja 40 §:ien säännökset ovat rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivin mukaisia täytäntöönpanosäännöksiä ja ne on direktiivien edellyttämällä tavalla pantava kansallisesti täytäntöön, vaikka kansallisia oikeussääntöjä annettaisiin rajatusti ja jatkossa yhä vähemmän ja niiden soveltamisala olisi hyvin tarkkaan määritelty ja rajattu.

Kansallisten oikeussääntöjen ilmoittaminen komissiolle etukäteen ei myöskään muuta olennaisesti tilannetta siihen verrattuna, että kaikki säädökset, jotka sisältävät EU-lainsäädännön täytäntöönpanosäännöksiä, on joka tapauksessa ilmoitettava normaalin notifikaatiomenettelyn

puitteissa komissiolle säädösten tultua voimaan. Komissio antaa sekä etukäteisilmoituksen että notifikaatiomenettelyn perusteella kokonaisarvionsa siitä, täyttääkö kansallinen lainsäädäntö kokonaisuudessaan unionilainsäädännön tavoitteet ja vaatimukset vai sisältyykö kansallisiin säädöksiin sellaisia säännöksiä, jotka ovat ristiriidassa niiden kanssa. Jos kansallisiin säädöksiin sisältyy unionilainsäädännön vastaisia säännöksiä tai määräyksiä, ne on poistettava tai niihin on tehtävä muutoksia. Tämä voi luonnollisesti edellyttää muutoksia myös jo eduskunnan hyväksymiin lakeihin, mutta EU:n jäsenvaltiona Suomen on joka tapauksessa näin toimittava, vaikka ei olisikaan rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivien edellyttämää kansallisten sääntöjen etukäteen ilmoitusmenettelyä. Kansallisten oikeussääntöjen antaminen ja niiden ilmoittaminen jo etukäteen ennen säädösten voimaantuloa komissiolle ei siten rajoita perustuslain 3 §:n mukaista eduskunnan lainsäädäntövaltaa.

4.3 Rataverkon käytön hinnoittelu

Ehdotetun lain 19 luku koskee rataverkon käytön hinnoittelua. Luvun sääntely vastaisi täysin sitä, minkä eduskunta on hyväksynyt lailla (1394/2015) rautatielain muuttamisesta, kun rautatiemarkkinadirektiivi pantiin täytäntöön. Hallituksen esityksessä 13/2015 vp oli perusteellinen selvitys siitä, miksi kaikki ehdotetut rataverkon hinnoitteluelementit on katsottava perustuslain 81 §:n 2 momentin nojalla maksuiksi eikä veroiksi. Myös maksujen yleisistä perusteista on säädettävä lailla. Koska ehdotetun lain 8 luvun sääntelyä ei sisällöllisesti muuteta siitä, minkä eduskunta on aikaisemmin hyväksynyt, esitettyjä maksuelementtejä koskevia perusteluja ei ole tässä lakiehdotuksessa tarvetta toistaa. Perustelut löytyvät hallituksen esityksen (13/2015) luvusta 4.1 Ratamaksu ja ratavero.

4.4 Tehtävien ulkoistaminen ja julkiset hallintotehtävät

Ehdotetun lain julkisia hallintotehtäviä koskeva sääntely vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain mahdollisuuksia siirtää perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä muille. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia vaaranneta. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Merkittävänä julkisen vallan käyttämisenä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (HE 1/1998 vp, s. 179, ks. esim. PeVL 44/2016 vp, PeVL 46/2001 vp ja PeVL 28/2001 vp). Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkastus voi olla joissakin tilanteissa tarkoituksenmukaista suorittaa myös kokonaan viranomaisen siihen valtuuttaman asiantuntijan toimesta esimerkiksi valvonnan kohteeseen liittyvien ammatillisten ja teknisten erityispiirteiden vuoksi (ks. esim. PeVL 40/2002 vp). Valiokunnan mukaan tarpeellisuusvaatimus voi täyttyä myös esimerkiksi silloin, kun tarkastuksen tekeminen edellyttää osaamista tai resursseja, joita viranomaisella ei ole (PeVL 29/2013 vp).

Liikenne- ja viestintävirasto voisi käyttää ulkopuolista asiantuntijaa 16 §:n 4 momentin nojalla, jos virasto katsoo sen viranomaisvalvonnan suorittamiseksi tarpeelliseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myös käyttää ilmoitettua laitosta, nimettyä laitosta tai alihankkijaa osajärjestelmän valmistukseen tai rakentamiseen liittyvän hankkeen tarkistamisessa 99 ja 100 §:ssä säädetyllä tavalla. Ulkopuolisen asiantuntijan käyttämisestä on säädetty vastaavalla tavalla eduskunnan hyväksynnällä jo voimassa olevassa rautatielaissa (rautatielain 62 ja 78 §). Liikenne- ja viestintävirasto voisi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua myös 162 §:ssä säädetyllä tavalla kaupunkiraideliikenteen viranomaisvalvonnassa vastaavalla tavalla kuin voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 13 §:ssä säädetään. Liikenne- ja viestintäviraston oikeus käyttää näissä tehtävissä ulkopuolista asiantuntijaa on perusteltu eduskunnalle asian-

omaisissa hallituksen esityksissä, joiden mukaan ulkopuolinen asiantuntija toteuttaa tehtäväänsä Liikenne- ja viestintäviraston valvonnassa ja ohjauksessa.

Myös rautatiealan sääntelyelimellä on vastaavanlainen oikeus käyttää ulkopuolista asiantuntijaa vastaavanlaisin valtuuksin ja velvollisuuksin 150 §:n 3 momentin nojalla kuin mitä Liikenne- ja viestintävirastolla on edellä mainittujen säännösten nojalla. Sääntelyelimen oikeus käyttää ulkopuolista asiantuntijaa sisältyy voimassa olevan rautatielain 71 c §:n 4 momenttiin.

Liikenne- ja viestintäviraston tai sääntelyelimen edellä mainitun kaltaisiin tehtäviin palkatun asiantuntijan on oltava perehtynyt pykälissä säädettyihin tehtäviin ja niiden harjoittamista koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan myös sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa. Esitettyä sääntelyä voidaan pitää tältä osin asianmukaisena.

Edellä mainittujen tehtävien lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla olisi turvallisuustodistushakemusta käsitellessään oikeus tehdä tarkastuksia ja auditointeja 16 §:ssä säädetyllä tavalla. Myös 99 ja 100 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston nimeämällä laitoksella tai tämän käyttämällä asiantuntijalla olisi oikeus tehdä osajärjestelmien valmistukseen tai rakentamiseen liittyviä tarkastuksia. Sääntely vastaisi myös tältä osin voimassa olevan rautatielain 62 ja 78 §:ssä säädettyä menettelyä. Sääntelyelimellä sekä sääntelyelimen valtuuttamilla asiantuntijoilla taas olisi ehdotetun lain 150 §:ssä säädetyllä tavalla oikeus tehdä tarkistuksia rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien ja rautatieliikenteen harjoittajien tiloissa varmistaakseen 133 §:n 1 momentissa ja 185 §:ssä tarkoitettujen tilien eriyttämistä koskevien vaatimusten noudattaminen. Vastaavavanlainen säännös on voimassa olevan rautatielain 71 c §:ssä. Näillä säännöksillä Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä laitos tai alihankkija sekä sääntelyelin oikeutettaisiin tekemään jatkossakin tarkastuksia ja auditointeja. Liikenne- ja viestintäviraston tai sen nimeämän laitoksen tai alihankkijan oikeudet tarkastuksiin ja auditointeihin perustuvat rautatieturvallisuusdirektiiviin ja sääntelyelimen ja tämän käyttämän asiantuntijan vastaava oikeus rautatiemarkkinadirektiiviin. Liikenne- ja viestintävirastolle ja sääntelyelimelle sekä ilmoitetulle laitokselle esitetty oikeus tehdä tarkastuksia olisi raideliikennelain säännöksissä vastaavalla tavalla rajattu kuin ne ovat voimassa olevassa rautatielaissa. Näin ollen Liikenne- ja viestintäviraston, sääntelyelimen tai ilmoitetun laitoksen tekemä tarkastus ei saisi kohdistua pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävään tilaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston, sääntelyelimen ja ilmoitettujen laitosten tulisi noudattaa toiminnassaan hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti edellyttänyt säädettäväksi erikseen, jos tarkistuksia edellytetään tehtävän myös asumiseen käytettävässä tilassa (ks. esim. PeVL 30/2014 vp, PeVL 62/2010 vp, PeVL 18/2006 vp, PeVL 42/2005 vp, PeVL 2/2002 vp ja PeVL 46/2001 vp).

Perustuslakivaliokunta on käytännössään kiinnittänyt huomiota myös siihen, että valvontatyyppisten tarkastusten sääntelyssä on syytä viitata hallintolain 39 §:n säännöksiin hallintoasian käsittelyyn liittyvässä tarkastuksessa noudatettavasta menettelystä (ks. esim. PeVL 44/2016 vp ja PeVL 35/2014 vp). Näin ollen lakiehdotuksen 16, 99, 100, 150 ja 162 §:ään on sisällytetty viittaus hallintolain 39 §:ään. Lisäksi 20 §:ssä viitattaisiin 16 §:ään, jolloin Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus tehdä tarkastuksia ja auditointeja turvallisuustodistushakemuksen käsittelyn yhteydessä, mutta näissäkin tarkastuksissa noudatettaisiin hallintolain 39 §:ää.

Lakiehdotuksen merkittävin muutos voimassa olevan rautatielain julkisia hallintotehtäviä koskeviin velvoitteisiin koskee sitä, että EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpano edellyttää, että rataverkon haltijalla pitää olla oikeus hankkia sen vastuulle kuuluvia tehtäviä, kuten kapasiteetin jakamiseen, liikenteenohjaukseen, kunnossapito- ja uudistamishankkeisiin liitty-

viä tehtäviä ulkopuolisilta tahoilta. Liikennevirasto (jatkossa Väylävirasto) hankkii jo nykyisin muun muassa liikenteenohjaus- sekä liikenneväylähankkeiden toteutuksen ulkopuolisilta palveluntarjoajilta.

EU-lainsäädännössä rataverkon haltijan tehtäviä ei ole osoitettu viranomaiselle, yhtiölle tai muulle yksityiselle tai julkiselle toimijalle. Suomessa valtion rataverkon hallinnasta vastaa Liikennevirasto (jatkossa Väylävirasto), mutta Suomessa on noin 150 yksityisraiteen haltijaa. Lainsäädännöllisesti erilaisia rataverkon haltijoita on kohdeltava yhdenmukaisesti, vaikkakin yksityisraiteen haltijoille on niin voimassa olevassa sääntelyssä kuin lakiehdotuksessa annettu helpotuksia, mistä osoituksena on lain 5 luvun mukainen EU-sääntelyn mukaista turvallisuuslupaa kevyempi ilmoitusmenettely.

Ehdotetun lain 108 § sallii sen, että rataverkon haltija voi ulkoistaa tehtäviä toiselle osapuolelle, kunhan tämä ei ole rautatieyritys tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyritys. Rataverkon haltija kantaa vastuun myös siinä tilanteessa, että tehtävä on ulkoistettu ulkopuoliselle taholle. Liikennevirasto (jatkossa Väylävirasto) on valtion budjettivirasto, mutta se on jo nykyisin voimassa olevan rautatielain 36 §:n nojalla ulkoistanut liikenteenohjauksen valtion rataverkolla Finrail Oy:lle, joka on valtionyhtiö ja sen omistajaohjauksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Vaikka Finrail Oy vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille, liikenteenohjaus tapahtuu Liikenneviraston valtion rataverkon haltijana tekemien kapasiteetin jakamista koskevien päätösten ja muun ohjauksen ja valvonnan puitteissa. Liikennevirasto kantaa viime kädessä vastuun myös liikenteenohjauksesta, vaikka se hankkiikin palvelun Finrail Oy:ltä. Samoin, jos yksityisraiteen haltijat hankkivat liikenteenohjauspalveluita ulkopuoliselta taholta, niillä on viime kädessä vastuu myös liikenteenohjauspalvelusta. Voimassa olevan rautatielain 36 §:ää vastaava liikenteenohjausta koskeva säännös on hallituksen esityksen 136 §.

Uusi hallituksen esityksen 108 § on rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 c artiklan täytäntöönpanosäännös. Pykälä mahdollistaisi sen, että rataverkon haltija voisi ulkoistaa myös rataverkon haltijan olennaisia toimintoja, joita ovat reitin jakamista koskeva päätöksenteko, yksittäisten reittien jakaminen sekä rataverkon käyttöön liittyvien maksujen kerääminen. Myös rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyviä tehtäviä rataverkon haltija voisi ulkoistaa. Kaikkien näiden tehtävien olisi kuitenkin tapahduttava rataverkon haltijan ohjauksessa ja valvonnassa, toiminnan olisi oltava tasapuolista ja syrjimätöntä ja vastuu olisi aina viime kädessä rataverkon haltijalla. Lisäksi pykälän 7 momenttiin on sisällytetty säännös siitä, että jos Liikennevirasto eli tuleva Väylävirasto valtion rataverkon haltijana ulkoistaa julkisiksi hallintotehtäviksi katsottuja tehtäviä ulkopuoliselle palvelujen tuottajalle, sen olisi tehtävä palvelun tuottajan kanssa sopimus sen virastolle tuottamista palveluista. Palvelujen tuottaja suorittaisi virastolle tehtävänsä viraston valvonnassa ja sen ohjeiden mukaisesti. Kyseisiä tehtäviä hoitaessaan palvelujen tuottajan palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana hankkii jo nykyisin rataverkon kehittämiseen ja kunnossapitoon liittyvät investointihankkeet ulkopuolisilta yrityksiltä ja hankkeet kilpailutetaan. Liikenneviraston toteuttamat rataverkon kehittämishankkeet taas päätetään vuosittain eduskunnan hyväksymän talousarvion yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön esityksestä, joten hankkeista päätetään poliittisessa ohjauksessa. Näin EU-lainsäädännön edellyttämä ja 108 §:ssä esitetty täytäntöönpanosäännös ei muuttaisi tosiasiallisesti sitä tilannetta, jonka mukaisesti Liikennevirasto jo nykyisin toimii, kun se hankkii liikenteen ohjauspalvelut Finrail Oy:ltä ja kilpailuttaa rataverkon merkittävät kunnossapito- ja kehittämishankkeet ja hankkii ne ulkopuolisilta urakoitsijoilta.

Eduskunta on hyväksynyt liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvun mukaiset säännökset siitä, millä ehdoilla julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle toimijalle. Luvun säännöksissä on yksilöity, mitä tehtäviä ulkopuoliselle voidaan siirtää ja millä edellytyksillä, vaatimukset yleisistä ehdoista, julkisten hallintotehtävien hoitamiseen kohdistuvasta valvonnasta, toimijan kelpoisuudesta ja luotettavuuden arvioinnista sekä tehtäviä hoitavien virkavastuusta. Näitä liikenteen palveluista annetun lain periaatteita on myös noudatettu raideliikennelakiehdotukseen sisältyvissä julkisia hallintotehtäviä koskevissa säännöksissä.

4.5 Paikantamisvelvoite raideliikenteessä

Raideliikenteessä ei nykyisellään ole lainsäädännössä asetettua velvollisuutta kerätä sijaintia koskevaa tietoa tai antaa sitä muille toimijoille. Paikantamista tehdään kuitenkin liikenteen ohjauksen tarpeisiin. Paikantamisen tavoitteena on junien turvallinen liikennöinti rautatieverkossa siten, että junat pidetään koko ajan riittävän välimatkan päässä toisistaan. Euroopan unionin tavoitteena on korvata kansalliset ohjausjärjestelmät Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä (ERTMS). Yksi osa ERTMS-järjestelmää on eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä (ETCS), jossa paikantaminen tapahtuu. ETCS-järjestelmän tasolla 1 paikantaminen perustuu kiskoihin asennettuihin kiinteisiin baliiseihin. Baliisit ovat rautatien kiskojen väliin sijoitettuja lähettimiä. Tasolla 2 sijaintitiedon lähettäminen on jatkuvaa ja tapahtuu GSM-R-radioverkon kautta. Paikantaminen tapahtuu junaan asennettavan laitteiston kautta (esimerkiksi akselien mittausanturi, kiihdytysmittari ja tutka). Tasolla 3 sijaintitiedon lähettäminen on myös jatkuvaa ja se voisi perustua esimerkiksi satelliittipaikannukseen. Yleisenä periaatteena on, että rataverkon haltija asentaa rataverkon laitteet ja rautatieyritykset asentavat laitteet vetokalustoon. Lisäksi Suomessa junia paikannetaan kuljettajien päätelaitteiden kautta (KUP-LA-päätelaite), josta saa kalustoyksikön GPS-pohjaista sijaintia koskevaa tietoa.

ERMTS-järjestelmästä säädetään useassa Euroopan unionin säädöksessä. Näistä keskeisin on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä ja sen perusteella annetut muut instrumentit. Osana neljättä rautatiepakettia direktiivi laaditaan uudelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/797 rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa. Unionin säädöksissä säädetään järjestelmän pääversiosta. Ne eivät sen sijaan ota kantaa sovellustasoon eli ETCS-tasot 1, 2 ja 3 ovat lainsäädännöllisesti samalla pohjalla. Tason 1 ja 2 tuotteita on saatu markkinoille, mutta tason 3 määrittelyt, standardointi ja tuotteistaminen ovat keskeneräisiä. Suomessa junanohjauksessa käytetään kotimaista junien kuluvanvalvontajärjestelmää (JKV). Suomi ei toistaiseksi suunnittele ERTMS-järjestelmän nopeaa käyttöönottamista. Mahdollisia pilotteja olisi tietyillä rataosuuksissa vuosina 2020-2023. Käyttöönotto tehtäisiin vaiheittain aina 2030-luvun loppuun asti. (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 42/2017: Eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS/ETCS) käyttöönotto Suomessa. Suomen kansallinen täytäntöönpanosuunnitelma Euroopan komissioon vuonna 2017).

Liikennevälineiden sijaintia koskevaa tietoa voidaan käyttää monenlaisiin tarkoituksiin. Liikennevälineiden omistajat ja liikennöijät keräävät sijaintia koskevaa tietoa ja käyttävät sitä muun muassa reittien optimointiin sekä seuratakseen kuljetusten sujumista. Jatkossa liikennevälineiden keskinäinen sekä liikennevälineiden ja liikenneinfrastruktuurin välinen tietojenvaihto lisääntyy merkittävästi. Sijaintia koskeva tieto on tarpeen yhä enenevässä määrin esimerkiksi liikenteen ohjauksessa ja hallinnassa, jotta voidaan varmistaa liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus. Sijaintitietojen avulla voidaan tuottaa myös esimerkiksi ajantasaisia häiriö- ja olosuhdetietoja. Lisäksi monet palvelut voivat hyödyntää sijaintia koskevaa tietoa, esimerkiksi matkustajille annettavaa informaatiota varten. Pääosa näistä käyttötarkoituksista on sellaisia, joissa sijaintitietoon ei ole välttämätöntä yhdistää liikennevälineiden tunnistetietoja, kuten rekisteri- tai valmistusnumeroita.

Sijaintitieto on Euroopan unionin yleisessä tietosuoja-asetuksessa (EU) 679/2016 sekä sähköisen viestinnän tietosuojaa koskevassa sääntelyssä henkilöön yhdistettävissä olevaa paikannus- tai paikkatietoa. Sijaintia koskevaan tietoon liittyy herkkyyksiä erityisesti tietosuojan ja yksityisyyden suojan sekä työelämän tietosuojan näkökulmista. Sen käsittelyä on siksi säännelty erilaisista tulokulmista varsin paljon. Tällaisia säännöksiä sisältyy EU-säädöksiin ja kansallisiin lakeihin. Näistä suoraa merkitystä liikennevälineiden sijaintia koskevaa tietoa käsiteltäessä on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (jäljempänä *yleinen tietosuoja-asetus*), jonka soveltaminen alkaa 25.5.2018, sekä kansallisella lailla yksityisyyden suojasta työelämässä (759/2004, jäljempänä *työelämän tietosuojalaki*). Myös sähköisen viestinnän palveluista annetulla lailla (917/2014, aikaisemmin tietoyhteiskuntakaari) 20 luvun säännökset saattavat joissakin tilanteissa tulla arvioitaviksi.

Euroopan unionin yleinen tietosuoja-asetus mainitsee sijaintitiedon mahdollisen luonteen henkilötietona. Asetuksen mukaan henkilötietoja ovat kaikki tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön liittyvät tiedot, kuten nimi, henkilötunnus, sijaintitieto, verkkotunnistetieto taikka tiedot, jotka voidaan yhdistää häneen yhden tai useamman tunnusomaisen fyysisen, fysiologisen, geneettisen, psyykkisen, taloudellisen, kulttuurillisen tai sosiaalisen tekijän perusteella.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan henkilötiedot on kerättävä tiettyä, nimenomaista ja laillista tarkoitusta varten, eikä niitä saa myöhemmin käsitellä näiden tarkoitusten kanssa yhtyeensopimattomalla tavalla. Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa säädetään käsittelyn lainmukaisuudesta. Käsittely voi perustua esimerkiksi rekisteröidyn suostumukseen tai olla tarpeen sellaisen sopimuksen täytäntöön panemiseksi, jossa rekisteröity on osapuolena. Käsittely on lainmukaista myös silloin, kun se on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Tällöin käsittelyn perustasta on säädettävä joko unionin oikeudessa tai jäsenvaltion laissa, jossa on säädettävä myös käsittelyn tarkoituksesta. Myös käsittely, joka on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi, on lainmukaista. Yleistä etua ei ole määritelty tietosuoja-asetuksessa, joten sen sisällön määrittely ja perusteleminen jäävät jäsenvaltioille.

Henkilötietojen käsittelystä on erityissääntelyä silloin, kun kyseessä on työantajan suorittama työntekijäänsä koskeva henkilötietojen käsittely. Tällöin sovelletaan työelämän tietosuojalakia. Sen 3 §:n mukaan työnantaja saa käsitellä vain välittömästi työsuhteen kannalta tarpeellisia henkilötietoja, jotka liittyvät työsuhteen osapuolten oikeuksien ja velvollisuuksien hoitamiseen tai työnantajan työntekijöille tarjoamiin etuisuuksiin taikka johtuvat työtehtävien erikoisluonteesta. Tämä koskee myös sijaintia koskevaa tietoa silloin, kun siitä voidaan tunnistaa luonnollinen henkilö.

Sijaintitietojen käsittelylle on lisäksi oltava henkilötietolainsäädännön mukainen etukäteen määritelty asiallinen käsittelyn peruste ja käyttötarkoitus. Tietosuojavaltuutettu on katsonut, että tällaisia asiallisia käsittelyn perusteita voivat olla esimerkiksi työntekijöiden turvallisuuden varmistaminen tai resurssien ohjaaminen oikeaan paikkaan. Sitä vastoin paikannustietojen käyttäminen työoikeudellisten velvoitteiden noudattamisen valvontaan, esimerkiksi työajan valvontaan, ei ole pääsääntöisesti asiallisesti perusteltua käyttöä.

Tietosuojavaltuutettu on lisäksi katsonut, että työnantajan on huolehdittava siitä, että työntekijä voi kytkeä paikannuksen päälle ja pois päältä, varsinkin silloin, kun päätelaitetta voi luvallisesti (esimerkiksi työsuhdepuhelin) käyttää työajan ulkopuolella. Tämä koskee myös välillistä paikantamista. Tällaista poiskytkemisen mahdollisuutta painottaa myös EU:n tietosuojatyöryhmä. Jos ajoneuvoa saa käyttää työajan ulkopuolella, ei ajoneuvoa saisi silloin paikantaa. Työajan ulkopuolella tapahtuvaa paikantamista perustellaan joskus varkauksien estämiselle. Tällöin tulee kuitenkin ottaa huomioon toimen suhteellisuusperiaatteen mukaisuus: ajoneuvoa ei saa koko ajan paikantaa, vaan esimerkiksi vain silloin, jos poistuu tietyltä alueelta tai vasta silloin, kun se ilmoitetaan varastetuksi.

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 160 §:ssä säädetään sijaintitietojen ja muiden liittymän tai päätelaitteen sijainnin ilmaisevien tietojen käsittelystä lisäarvopalveluita tarjottaessa. Lisäarvopalvelulla tarkoitetaan palvelua, joka perustuu välitystietojen tai sijaintitietojen käsittelyyn muuta tarkoitusta kuin viestin välittämistä varten. Sijaintitieto on sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa määritelty niin, että säännökset koskevat paitsi viestintäverkon avulla määriteltyä sijaintia, myös satelliittipohjaista paikantamista ja muita mahdollisia päätelaitteiden käyttöön perustuvia järjestelmiä. Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain mukaan luonnolliseen henkilöön yhdistettäviä sijaintitietoja saa käsitellä lisäarvopalvelun tarjoamiseksi suostumuksella, tai tilanteissa joissa suostumus ilmenee asiayhteydestä sekä jos muualla lainsäädännössä niin säädetään.

Samassa pykälässä säädetään myös siitä, että sijaintitietoja saa käsitellä ainoastaan käsitellyn tarkoituksen vaatimassa laajuudessa, eikä käsittelyllä saa rajoittaa yksityisyyden suojaa enempää kuin on välttämätöntä. Käsittelyn jälkeen sijaintitiedot on hävitettävä tai tehtävä sellaisiksi, ettei niitä voi yhdistää tilaajaan tai käyttäjään, jollei laissa toisin säädetä. Sijaintitietoja saa käsitellä vain lisäarvopalvelun tarjoajan palveluksessa sekä sen lukuun toimivat henkilöt, joiden tehtävänä on käsitellä sijaintitietoja. Lain 161 §:ssä säädetään lisäarvopalvelun tarjoajan tiedonantovelvollisuudesta ja 162 §:ssä tilaajan ja käyttäjän oikeuksista. Paikannettavalla on muun muassa oikeus peruuttaa suostumus sekä kieltää väliaikaisesti sijaintitietojen käsittely.

Koska raideliikenteessä toiminnanharjoittajia on rajallinen määrä ja nämä ovat yrityksiä yksityishenkilöiden sijasta, raideliikenteen paikannukseen ei pitäisi liittyä sellaisia herkkyyksiä, mitä liittyy esimerkiksi yksityisautoilun paikantamiseen. Näin ollen 186 §:ssä esitetylle sääntelylle ei pitäisi olla perustuslain näkökulmasta estettä.

Edellä esitetyn perusteella esitys on sopusoinnussa perustuslain kanssa ja lait voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki

raideliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on edistää raideliikennettä ja sen turvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Lain tavoitteena on lisäksi luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset raideliikennemarkkinoiden toiminnalle.

2 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomen rautatiejärjestelmään ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallintaan.

Lakia ei sovelleta muusta rautatiejärjestelmästä erillään oleviin rataverkkoihin.

Lakia sovellettaessa tulee ottaa huomioon, että rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2016/797/EU, jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*, ja rautatieturvallisuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2016/798/EU, jäljempänä *rautatieturvallisuusdirektiivi*, nojalla Euroopan komission antamassa täytäntöönpanosääntelyssä rautatieyrityksille kohdistetut velvoitteet koskevat myös rautatieliikenteen harjoittajia, ellei tässä laissa toisin säädetä.

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatamaraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy voivat noudattaa 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä lain 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan hakemisen ja sen edellytyksenä olevan 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta ja 14 luvussa säädettyjä menettelyjä lain 9, 11 ja 12 lukujen sijasta.

Niihin yksityisraiteiden haltijoihin, jotka Euroopan komissio, jäljempänä *komissio*, on sille tehdyn ilmoituksen perusteella päättänyt jättää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU, jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi*, IV luvun kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle sekä yksityisraiteiden haltijoihin, jotka eivät kuulu rautatieinfra-

struktuuriin siten kuin se on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I, ei sovelleta 16, 17 ja 19 lukua eikä 132 §:n 1 momenttia.

Museoliikenteen harjoittajiin sovelletaan lain 2, 3, 13, 19, 20 ja 22-24 lukua siltä osin kuin säännökset kohdistuvat rautatieliikenteen harjoittajiin sekä 68 §:n 5 momenttia sekä 79, 81, 82 ja 123 §:ää.

Lain 18 luvun säännöksiä ei sovelleta, jos palvelupaikkaa tai niissä tarjottavia palveluita käytetään vain palvelupaikan ylläpitäjän tarvitsemiin omiin kuljetuksiin tai palvelupaikkaa tai niissä tarjottavia palveluja käyttää vain yksi loppuasiakas.

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä 186-189 §.

4 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *aikataululla* tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen tietyllä rataverkolla, rautatiereitillä tai sen osalla aikataulun voimassaoloaikana;

2) *akkreditoinnilla* tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008, jäljempänä *akkreditointiasetus*, 2 artiklan 10 kohdassa määriteltyä akkreditointia;

3) *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;

4) *hakijalla* lupaa tai oikeutta hakevaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä;

5) *hankintayksiköllä* julkista tai yksityistä toiminnanharjoittajaa, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun, rakentamisen, uudistamisen tai parantamisen;

6) *kalustoyksikkötyypillä* tyyppiä, jolla määritellään kalustoyksikön suunnittelua koskevat tyyppi- tai suunnittelutarkastustodistuksen kattamat perusominaisuudet;

7) *kalustoyksiköllä* raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu pyörillä raiteilla vetovoiman avulla tai ilman sitä ja joka koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä tai tämän osasta;

8) *kalustoyksikön* haltijalla luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity kalustoyksikön haltijaksi kalustoyksikön rekisteröintivaltion kansalliseen kalustorekisteriin;

9) *kalustoyksikön käyttöalueella* rataverkkoa tai -verkkoja Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa, jäljempänä *ETA-valtiossa*, tai jäsenvaltioiden ryhmässä, jossa kalustoyksikköä on tarkoitus käyttää;

10) *kansallisella akkreditointielimellä* akkreditointiasetuksen 2 artiklan 11 kohdassa määriteltyä kansallista akkreditointielintä;

11) *kansallisilla oikeussäännöillä* rautateiden turvallisuutta tai teknisiä vaatimuksia koskevia kansallisesti vahvistettuja sitovia oikeussääntöjä, jotka ovat muita kuin unionin tai kansainvälisissä oikeussäännöissä asetetut vaatimukset, ja joita sovelletaan rautatieliikenteen harjoittajiin, rataverkon haltijoihin tai kolmansiin osapuoliin;

12) *kaupunkiraideliikenteen rataverkolla* metro- ja raitiorataverkkoa, jota hallinnoi kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijana toimiva kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö;

13) *kohtuullisella tuotolla* oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla;
14) *käyttöönotolla* kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saatetaan toimintaan;
15) *liikennöinnillä* junaliikennettä ja vaihtotyötä;
16) *markkinoille saattamisella* yhteentoimivuuden osatekijän, osajärjestelmän tai kalustoyksikön asettamista ensimmäistä kertaa saataville Euroopan unionin markkinoilla toimintavalmiina suunnitellussa toimintakunnossaan;
17) *museoliikenteellä* museokalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennöintiä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa;
18) *olennaisilla vaatimuksilla* niitä yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitäntöjen on täytettävä;
19) *onnettomuudella* ei-toivottua tai tahatonta äkillistä tapahtumaa tai erityistä tällaisten tapahtumien ketjua, jolla on haitallisia seurauksia;
20) *osajärjestelmällä* yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II tarkoitettuja Euroopan unionin rautatiejärjestelmän rakenteellisia tai toiminnallisia osia;
21) *palvelujen hakijalla* julkista tai yksityistä yhteisöä tai toiminnanharjoittajaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön ja joihin sovelletaan palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177;
22) *palvelupaikalla* rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;
23) *palvelupaikan ylläpitäjällä* julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja;
24) *parantamisella* osajärjestelmän tai sen osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joista aiheutuu EY-tarkastusvakuutuksen liitteenä olevien teknisten asiakirjojen muutos, jos tällaiset tekniset asiakirjat ovat olemassa, ja joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;
25) *pitkälle edenneellä hankkeella* hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että teknisten eritelmien muuttaminen voi vaarantaa hankkeen suunnitellun toteutettavuuden;
26) *ratakapasiteetilla* mahdollisuutta laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitäville reiteille, joiden käyttöoikeutta on haettu tietyksi ajaksi rautatieinfrastruktuurin jollekin osuudelle ja mahdollisuutta käyttää rautatieinfrastruktuuria aikataulun mukaisesti;
27) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajaa, lastinantajaa tai muuta rahdin lähettäjää, huolitsijaa, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajaa sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;
28) *rataverkolla* valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta;
29) *rataverkon haltijalla* valtion rataverkon haltijaa tai yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta;

30) *rautatieinfrastruktuurilla* rataverkkoa ja rataan kiinteästi kuuluvia osia siten kuin ne on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä 1;
31) *rautatiejärjestelmällä* rataverkkoa raiteineen ja ratapihoineen, niillä käytettäviä kalustoyksiköitä ja muita rakenteellisia ja toiminnallisia osajärjestelmiä sekä koko järjestelmän hallinnointia ja käyttöä;
32) *rautatieliikenteen harjoittajalla* rautatieyritystä, yritystä, joka tekee rataverkolla radan rakennus- ja kunnossapitotöitä ja harjoittaa siten liikennöintiä rataverkolla, museoliikenteen harjoittajaa, muuta kuin päätoimenaan liikennöivää yritystä tai yhteisöä ja liikennöivää rataverkon haltijaa;
33) *rautatiereitillä* ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tiettynä ajanjaksona;
34) *rautatieyrityksellä* julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella, jäljempänä *ETA-alueella*, myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä;
35) *sarjalla* tietyn suunnittelutyypin mukaisten, keskenään samanlaisten kalustoyksikköjen joukkoa;
36) *siirtotyöllä* rataverkon haltijan tekemää kaluston kuormaukseen, radan kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä liikennöintiä varten tai liikennöinnin jälkeen;
37) *toiminta-alueella* rataverkkoa tai -verkkoja yhdessä tai useammassa ETA-valtiossa, jossa rautatieliikenteen harjoittaja aikoo toimia;
38) *toiminnan laajuudella* matkustajien ja rahdin sekä rautatieliikenteen harjoittajan työntekijöiden arvioitua määrää;
39) *toiminnan lajilla* henkilöliikennettä, suurnopeusliikennettä, tavaraliikennettä vaarallisten aineiden kuljetukset mukaan luettuina tai ilman niitä ja vaihtotyöpalveluja;
40) *turvallisuusjohtamisjärjestelmällä* rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan organisaatiota, järjestelyjä ja menettelyjä, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi;
41) *uudistamisella* osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;
42) *vaaratilanteella* tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus tai vakava onnettomuus, mutta joka vaarantaa raideliikenteen turvallisuuden;
43) *vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella* elintä, jonka on ilmoitettu olevan vastuussa tai joka on nimetty vastaamaan vaatimustenmukaisuuden arvioinnista kalibroinnin, sertifioinnin ja testauksen avulla ja jolla osoitetaan, että tuote, prosessi, palvelu, osajärjestelmä, henkilö tai elin täyttää sille asetetut erityiset vaatimukset;
44) *vakavalla onnettomuudella* junien törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalle kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle, sekä muuta seurauksiltaan samanlaista onnettomuutta, jolla on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallinnointiin;
45) *valmistajalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa taikka antaa toisen suunniteltavaksi tai valmistettavaksi tuotteen, joka on yhteentoimivuuden osatekijä, osajärjestelmä tai kalustoyksikkö, ja markkinoi sitä omalla nimellään tai tavaramerkillään;
46) *verkkoselostuksella* rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohtaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa;
47) *yhdenmukaistetulla standardilla* eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien

94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY, 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012 2 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä eurooppalaista standardia;

48) *yhteentoimivuudella* rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin vaadittavalla suoritustasolla;

49) *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;

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

51) *yhteisillä turvallisuusmenetelmillä* menetelmiä, joilla kuvaillaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan;

52) *yhteisillä turvallisuustavoitteilla* turvallisuuden vähimmäistasoja, jotka on saavutettava koko rautatiejärjestelmässä ja mahdollisuuksien mukaan Euroopan unionin rautatiejärjestelmän eri osissa;

53) *yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla* niitä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja yleisen kehittymisen seuraamiseksi kerättäviä tietoja, jotka luetellaan rautatieturvallisuusdirektiivin liitteessä I;

54) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvaa raidetta.

2 luku

Turvallisuus

5 §

Rautatieturvallisuuden kehittäminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa yhteistyössä muiden rautatiealan toimijoiden kanssa siitä, että rautatiejärjestelmän turvallisuustasoa ylläpidetään ja parannetaan Euroopan unionin lainsäädännön, jäljempänä *EU-lainsäädäntö*, kansainvälisten oikeussääntöjen ja alan teknisen ja tieteellisen kehityksen mahdollistamalla tavalla.

Liikenne- ja viestintäviraston on yhteistyössä muiden rautatiealan toimijoiden kanssa varmistettava, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ovat oman toimintansa osalta vastuussa Euroopan unionin rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä.

Liikenne- ja viestintäviraston on laadittava ja julkaistava vuosittain kansallinen turvallisuussuunnitelma. Kansallisessa turvallisuussuunnitelmassa on vahvistettava toimenpiteet, joiden avulla yhteiset turvallisuustavoitteet on tarkoitus saavuttaa. Liikenne- ja viestintäviraston on tarvittaessa tuettava Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä *EU-virasto*, työtä sen seuratessa rautateiden turvallisuuden kehitystä Euroopan unionin tasolla.

6 §

Rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja muiden toiminnanharjoittajien vastuu turvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa

Rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön 10 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja ylläpidettävä sitä ottaen huomioon lainsäädännössä tapahtuvat muutokset.

Rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä toistensa kanssa yhteistyössä. Niiden on otettava huomioon myös muiden osapuolien toimintaan liittyvät riskit ja varmistettava sopimusteitse, että myös alihankkijat soveltavat riskinhallintatoimenpiteitä. Alihankkijoiden kanssa tehdyt sopimukset on pyynnöstä annettava tiedoksi EU-virastolle tai Liikenne- ja viestintävirastolle.

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sekä muiden toiminnanharjoittajien, joiden toiminta vaikuttaa rautatiejärjestelmän turvallisuuteen on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä muiden kanssa yhteistyössä ja varmistettava, että niiden toimittamat osajärjestelmät, lisävarusteet ja materiaalit ja niiden tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien säännösten ja määräysten mukaisia, jotta kyseisiä tuotteita tai palveluja voidaan käyttää turvallisesti rautatiejärjestelmässä.

Jos 2 tai 3 momentissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat havaitsevat turvallisuusriskin tai saavat siitä tiedon, niiden on toteutettava korjaava toimenpide turvallisuusriskin käsittelemiseksi sekä ilmoitettava siitä muille asiaan kuuluville osapuolille tarvittaviin toimiin ryhtymiseksi.

Jos kalustoyksiköitä siirretään rautatieliikenteen harjoittajalta toiselle, kaikkien asianomaisten toiminnanharjoittajien on vaihdettava kaikki tiedot, joilla on merkitystä kaluston turvallisen käytön kannalta, mukaan lukien tiedot kalustoyksikön tilasta, historiasta, kunnossapitoasiakirjoista, kuormaustoimenpiteiden jäljitettävyydestä ja rahtikirjoista.

7 §

Huumaavat aineet ja toimintakyvyn heikkeneminen

Rautatieturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaa tehtävää ei saa hoitaa se, jonka veren alkoholipitoisuus on kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Rautatieturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää ei saa hoitaa myöskään se, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

8 §

Kansalliset rautatieturvallisuutta koskevat oikeussäännöt

Kansalliset oikeussäännöt eivät saa johtaa syrjintään tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikenteen harjoittamisen rajoittamiseen. Kansallisia oikeussääntöjä voidaan antaa:

1) kansallisista turvallisuustavoitteista ja turvallisuusmenetelmistä;

2) turvallisuusjohtamisjärjestelmille asetetuista vaatimuksista ja turvallisuustodistuksen myöntämisestä;

3) yhteistä rataverkkoa koskevista liikennöintisäännöistä, joita yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät vielä kata;

4) liikennöintivaatimuksista;

5) rautatieturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaa tehtävää suorittavaa henkilöstöä koskevista vaatimuksista siltä osin kuin yhteentoimivuuden tekninen eritelmä ei vielä kata niitä;

6) onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta.

Kansallisia oikeussääntöjä voidaan antaa vain, jos:

1) yhteinen turvallisuusmenetelmä ei kata turvallisuusmenetelmiä koskevia oikeussääntöjä;

2) yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät sisällä asianomaista rataverkkoa koskevia oikeussääntöjä;
3) oikeussääntö on tarpeen antaa ennaltaehkäisevästi erityisesti onnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen;
4) aiemmin ilmoitettua oikeussääntöä on muutettava;
5) oikeussääntö koskee rautatieturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaa tehtävää suorittavaa henkilöstöä eikä vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY tai yhteentoimivuuden tekniset eritelmät sisällä asianomaisia säännöksiä.

9 §

Kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kansallisten oikeussääntöjen ja niiden luonnosten ilmoittamisesta. Jos kansallista rautatieturvallisuutta koskevaa oikeussääntöä valmistelee jokin muu viranomainen kuin Liikenne- ja viestintävirasto, tämän on toimitettava vähintään kolme kuukautta ennen kyseisen säännön voimaantuloa kansallisen oikeussäännön luonnos virastolle, joka toimittaa luonnoksen komissiolle ja EU-virastolle. Vasta kun komissio on hyväksynyt luonnoksen, kansallinen oikeussääntö voidaan antaa.
Jos oikeussääntö on maantieteellisesti paikallinen, sitä ei tarvitse ilmoittaa. Paikallisesta oikeussäännöstä ja sen julkaisupaikasta on kuitenkin sisällytettävä tiedot ratarekisteriin tai verkkoselostukseen.
Jos kansallista oikeussääntöä ei ole ilmoitettu komissiolle ja EU-virastolle, oikeussääntöä ei saa soveltaa paikallisia oikeussääntöjä lukuun ottamatta.

10 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla on oltava turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmässä voidaan saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet, rautatiejärjestelmä vastaa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä vahvistettuja turvallisuusvaatimuksia ja että siinä noudatetaan yhteisiä turvallisuusmenetelmiä sekä kansallisia oikeussääntöjä.
Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan pääjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa. Liikenne- ja viestintävirasto ottaa huomioon rautatieliikenteen harjoittajan toiminnan lajin, laajuuden, toiminta-alueen ja muut edellytykset, kun se arvioi rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmää.
Turvallisuusjohtamisjärjestelmän kirjallisessa kuvauksessa on kuvattava toiminnanharjoittajan vastuunjakoa organisaatiossa ja osoitettava, miten:
1) johtamisella varmistetaan järjestelmän hallinta eri tasoilla;
2) henkilöstö ja sen edustajat pääsevät vaikuttamaan toiminnan turvallisuuteen;
3) turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuva parantaminen varmistetaan.
Turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällytettävä organisaation turvallisuuspolitiikka, tavoitteet turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmat ja menettelyt tavoitteiden saavuttamiseksi. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta ja siinä on huomioitava muiden toiminnasta aiheutuvat riskit.
Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on varmistettava, että turvallisuuden kehittämisessä käytetään inhimillisiä tekijöitä koskevia tietoja ja menetelmiä. Toiminnanharjoittajien on edistet-

tävä turvallisuusjohtamisjärjestelmällään vastavuoroisen luottamuksen ja oppimisen kulttuuria, jossa henkilöstöä kannustetaan osallistumaan turvallisuuden kehittämiseen samalla kun luottamuksellisuus varmistetaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

11 §

Hätätilamenettelyt turvallisuusjohtamisjärjestelmässä

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on kehitettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmiänsä rataverkon haltijan hätätilamenettelyjen yhteensovittamiseksi pelastustoimen kanssa, jotta pelastustoimi saadaan hätätilanteessa nopeasti paikalle. Rataverkon haltijan on lisäksi otettava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään huomioon rautatieliikenteen harjoittajien toiminnan vaikutukset rataverkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieliikenteen harjoittajat voivat toimia yhteentoimivuuden teknisten eritelmien, säädösten ja määräysten sekä turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

Rautatieliikenteen harjoittajan on sisällytettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmään myös ohjeet siitä, miten se avustaa vakavan onnettomuuden jälkeen onnettomuuden uhreja antamalla heille apua etenkin niissä valitus- ja korvauksenhakumenettelyissä, joista on säädetty EU-lainsäädännössä.

12 §

Turvallisuuskertomus

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on vuosittain kerättävä tiedot edellisen kalenterivuoden turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta ja laadittava turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta turvallisuuskertomus. Kertomus on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle 31 päivään toukokuuta mennessä.

Turvallisuuskertomukseen on sisällytettävä:

1) tiedot turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta ja turvallisuussuunnitelmien toteutumisesta;

2) selvitys siitä, miten rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan oma toiminta on kehittynyt kansallisten turvallisuusindikaattorien ja yhteisten turvallisuusindikaattorien näkökulmasta;

3) sisäisen turvallisuusauditoinnin tulokset;

4) rautatieliikenteessä ja rataverkon hallinnassa havaitut puutteet ja viat, joilla voi olla merkitystä Liikenne- ja viestintävirastolle, mukaan lukien tiivistelmä 6 §:n 4 momentin mukaisesti ilmoitetuista tiedoista; ja

5) kertomus asiaankuuluvien yhteisten turvallisuusmenetelmien soveltamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuuskertomuksen sisällöstä.

13 §

Kansallinen turvallisuusviranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto toimii rautatiejärjestelmän kansallisena turvallisuusviranomaisena. Viraston on oltava rautatieliikenteen harjoittajista, rataverkon haltijoista, ratakapasiteetin ja palvelujen hakijoista, hankintayksiköistä ja palveluhankintasopimuksia tekevistä yksiköistä riippumaton ja sen tehtävänä on:

1) myöntää rataverkkoa koskeva käyttöönottolupa;
2) myöntää vain Suomen rataverkolle tarkoitettu kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa ja kaluston tyyppihyväksyntä sekä tehdä muut niitä koskevat ratkaisut;
3) tukea EU-virastoa kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa ja kalustoyksikön tyyppihyväksyntää koskevissa asioissa;
4) valvoa yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuutta;
5) myöntää kalustoyksiköille kalustoyksikkönumero;
6) tukea EU-virastoa turvallisuustodistuksen myöntämistä koskevissa asioissa;
7) myöntää turvallisuustodistus vain Suomen rataverkolla harjoitettavaa liikennettä varten ja tehdä muut sitä koskevat ratkaisut;
8) myöntää rataverkon haltijalle turvallisuuslupa ja tehdä muut sitä koskevat ratkaisut;
9) valvoa ja edistää rautatieturvallisuutta ja sen mukaista sääntelykehystä ja kansallisten oikeussääntöjen sekä lain 38 §:ssä tarkoitettujen teknisten kansallisten oikeussääntöjen järjestelmää sekä valvoa sääntöjen soveltamista;
10) valvoa rautatieliikenteen harjoittajia ja rataverkon haltijoita;
11) myöntää kuljettajan lupakirja liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti ja tehdä muut sitä koskevat ratkaisut;
12) myöntää kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön todistus ja tehdä muut sitä koskevat ratkaisut.

Lisäksi virasto seuraa turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja rautatieturvallisuuden kehittymistä. Turvallisuustavoitteiden saavuttamista mitataan yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla.

Virasto ei saa siirtää tehtäviään rautatieliikenteen harjoittajalle, rataverkon haltijalle tai hankintayksikölle.

Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä yhteistyösopimus EU-viraston kanssa ja tehtävä sen ja muiden ETA-valtioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa yhteistyötä.

14 §

Kansallisen turvallisuusviranomaisen päätöksenteko

Liikenne- ja viestintäviraston on suoritettava tehtävänsä avoimesti, syrjimättömästi ja läpinäkyvästi. Viraston on päätöksiä tehdessään kuultava kaikkia osapuolia ja perusteltava päätöksensä. Virasto voi pyytää tehtäviinsä teknistä apua rautatieliikenteen harjoittajilta tai muilta toimijoilta.

Viraston on kansallista sääntelykehystä kehittäessään kuultava rautatiejärjestelmän toimijoita.

Viraston on osallistuttava kansallisten turvallisuusviranomaisten työhön päätöksentekoperusteidensa yhdenmukaistamiseksi Euroopan unionissa.

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:
1)että Suomen rautatiejärjestelmässä toimitaan turvallisesti ja vastuullisesti;
2) että rautatiejärjestelmän toiminnanharjoittajat edistävät toiminnallaan rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta;
3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä mukaisesti ja että turvallisuusjohtamisjärjestelmät ovat 10 ja 11 §:n mukaisia;
4) 13 luvussa tarkoitettuja kalustoyksiköin kunnossapidosta vastaavia yksiköitä ja lain 15 luvussa tarkoitettuja arviointilaitoksia;

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistaakseen, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menettelyjä;
6) rataan kuuluvia ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmiä ja viraston on varmistettava niiden vaatimustenmukaisuus.
Rautatieliikenteen harjoittajien on valvonnan suunnittelemiseksi ilmoitettava uuden liikennöinnin aloittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle vähintään kaksi kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.
Viraston on tehtävä yhteistyötä veturinkuljettajien työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevien säännösten noudattamista valvovien viranomaisten kanssa. Viraston on lisäksi tehtävä yhteistyötä muiden ETA-valtioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa valvontatoimien koordinoimiseksi sekä rautatiejärjestelmää koskevien tietojen vaihtamiseksi.

16 §

Viranomaisvalvonnan suorittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi suorittaa valvontatehtäväänsä ennakkoilmoituksen perusteella tai ennalta ilmoittamatta.
Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:
1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua harjoittavan yhtiön tai yhteisön ja muun rautatiejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin ja muihin tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;
2) valvoa 1 kohdassa tarkoitettujen toimijoiden palveluksessa olevan henkilöstön toimintaa;
3) saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat.
Edellä 2 momentin 1 kohdan mukaisessa tarkastuksessa noudatettavaan menettelyyn sovelletaan hallintolain (434/2003) 39 §:ää.
Liikenne- ja viestintävirasto 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 (412/1974). Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä.

17 §

Vuosikertomus

Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava vuosikertomus edeltävän vuoden toiminnastaan ja lähetettävä se EU-virastolle vuosittain viimeistään 30 päivänä syyskuuta. Vuosikertomuksessa on kuvattava:
1) rautateiden turvallisuuden kehittyminen sekä tiivistelmä yhteisten turvallisuusindikaattorien toteutumisesta Suomen rautatiejärjestelmässä;
2) merkittävät muutokset rautateiden turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä ja sääntelyssä;
3) turvallisuustodistuksia ja turvallisuuslupia koskeva kehitys;
4) rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden valvonnasta saadut tulokset ja kokemukset;
5) kalustoyksiköin kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmää koskevat poikkeukset;

6) rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden kokemukset asiaan liittyvien yhteisten turvallisuusmenetelmien soveltamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rautatieturvallisuusdirektiivin liitteessä I tarkoitetuista turvallisuusindikaattoreista ja niiden käyttämisestä vuosikertomuksen sekä 12 §:ssä tarkoitetun turvallisuuskertomuksen laadinnassa.

3 luku

Turvallisuustodistus

18 §

Turvallisuustodistus

Rataverkolla saa liikennöidä vain rautatieliikenteen harjoittaja, jolla on rautatieliikenteen harjoittamista varten turvallisuustodistus.

Jos rautatieyritys liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 87/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyritys on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse turvallisuustodistusta.

19 §

Turvallisuustodistuksen hakeminen

Rautatieliikenteen harjoittajan on haettava yhtenäistä turvallisuustodistusta ennen kuin se aloittaa rautatieliikenteen harjoittamisen Suomessa. Jos hakija aikoo harjoittaa rautatieliikennettä vain Suomessa, se voi hakea turvallisuustodistusta Liikenne- ja viestintävirastolta tai EU-virastolta. Jos hakija aikoo harjoittaa rautatieliikennettä kahden tai useamman ETA-valtion alueella, sen on haettava turvallisuustodistusta EU-virastolta.

Turvallisuustodistusta on haettava ja hakemusta tarvittaessa täydennettävä Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) 881/2004 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/796, jäljempänä *EU-virastoasetus*, 12 artiklassa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen, jäljempänä *keskitetty palvelupiste*, kautta.

Hakemuksessa on ilmoitettava hakemuksen kohteena olevan rautatieliikenteen laji, laajuus ja aiottu toiminta-alue. Hakemukseen on lisäksi liitettävä:

1) kopio hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä selvitys siitä, että hakija täyttää yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä ja yhteisissä turvallisuustavoitteissa sekä muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä säädetyt vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen turvalliseksi tarjoamiseksi rataverkolla;

2) selvitys siitä, että hakija täyttää niiden ETA-valtioiden kansallisissa oikeussäännöissä vahvistetut vaatimukset, joissa se aikoo toimia.

Hakijan on toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä toimitettava viipymättä asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot.

20 §

Hakemuksen käsittely

Jos turvallisuustodistusta on haettu Liikenne- ja viestintävirastolta, virasto tutkii vaatimusten täyttymisen. Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava, vastaako hakijan toiminta turvalli-

suusjohtamisjärjestelmää, yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, yhteisiä turvallisuusmenetelmiä, yhteisiä turvallisuustavoitteita ja kansallisia oikeussääntöjä koskevia vaatimuksia sekä muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä säädettyjä vaatimuksia. Jos todistusta on haettu EU-virastolta, Liikenne- ja viestintävirasto tutkii kansallisia oikeussääntöjä koskevien vaatimusten täyttymisen.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja EU-virastolla on hakemusta käsitellessään oikeus tehdä tarkastuksia ja auditointeja 16 §:ssä säädetyllä tavalla. Jos turvallisuustodistusta Suomen rataverkolle on haettu EU-virastolta, EU-viraston on sovittava tarkastuksista ja auditoinneista Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava hakijalle kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta hakemusasiakirjojen riittävyydestä tai pyydettävä hakijaa täydentämään hakemustaan kohtuullisen määräajan kuluessa.

Ennen turvallisuustodistuksen myöntämistä viraston on tarkastettava, että muilla rautatieliikenteen harjoittajilla kuin rautatieyrityksillä on 182 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely. Lisäksi viraston on tarkastettava, että hakijan kalustoyksiköllä voidaan liikennöidä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän edellyttämällä tavalla turvallisesti.

Jos turvallisuustodistusta on haettu EU-virastolta ja Liikenne- ja viestintävirasto katsoo hakemuksen kansallisia oikeussääntöjä koskevan osan arvioituaan, ettei hakijalle tule myöntää turvallisuustodistusta, ja EU-virasto on arviosta eri mieltä, virastojen on tarvittaessa yhteistyössä hakijan kanssa saatava aikaan virastojen hyväksyttävissä oleva arvio. Jos virastot eivät kuukauden kuluessa siitä, kun EU-virasto on ilmoittanut erimielisyytensä Liikenne- ja viestintäviraston kielteiseen arvioon, saa aikaan virastoille hyväksyttävissä olevaa arviota, EU-viraston on ratkaistava asia, ellei Liikenne- ja viestintävirasto ole vienyt asiaa EU-virastoasetuksen 55 artiklan mukaiseen sovintomenettelyyn EU-viraston yhteydessä toimivaan valituslautakuntaan.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto on katsonut, että hakijalle tulee myöntää turvallisuustodistus, mutta EU-virasto on arviosta eri mieltä, virastojen on tarvittaessa yhteistyössä hakijan kanssa saatava aikaan virastojen hyväksyttävissä oleva arvio. Jos virastojen hyväksyttävissä olevaa arviota ei saada aikaan kuukauden kuluessa siitä, kun EU-virasto on ilmoittanut erimielisyytensä Liikenne- ja viestintäviraston myönteiseen arvioon, EU-virasto ratkaisee asian.

21 §

Turvallisuustodistuksen myöntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä turvallisuustodistuksen myöntämistä koskeva päätös neljän kuukauden kuluessa siitä, kun sille on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot ja perusteltava päätöksensä. Päätöstä tehdessään viraston on sovellettava komission täytäntöönpanosäädöstä todistuksen myöntämistä koskevista käytännön järjestelyistä. Jos rautatieliikenteen harjoittaja täyttää turvallisuustodistuksen myöntämiselle asetetut vaatimukset, Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuustodistus enintään viideksi vuodeksi. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myöntämistään yhtenäisistä turvallisuustodistuksista.

Turvallisuustodistuksessa on täsmennettävä todistuksen kohteena olevan rautatieliikenteen laji, laajuus ja toiminta-alue sekä tarvittaessa rautatieliikenteen harjoittajan omistamat ja sen turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyvät yksityisraiteet. Virasto voi sisällyttää turvallisuustodistukseen rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus hakijan harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen.

Turvallisuustodistus voidaan uusia rautatieliikenteen harjoittajan hakemuksesta.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava viipymättä myöntämästään turvallisuustodistuksesta sekä sen uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta EU-virastolle. Ilmoitukseen

on liitettävä tiedot rautatieliikenteen harjoittajan nimestä, osoitteesta, todistuksen antopäivästä, toiminnan lajista, laajuudesta ja toiminta-alueesta, todistuksen voimassaoloajasta sekä peruuttavan päätöksen perusteluista.

22 §

Turvallisuustodistuksen muuttaminen

Jos rautatieliikenteen harjoittajan harjoittaman toiminnan luonne tai laajuus muuttuu oleellisesti, sen on haettava turvallisuustodistuksen muuttamista siltä osin kuin muutos vaikuttaa turvallisuustodistuksen edellytyksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi tarvittaessa rautatieliikenteen harjoittajan hakemuksesta muuttaa myöntämäänsä turvallisuustodistusta, jos turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutetaan olennaisesti.

Jos rautatieliikenteen harjoittajalla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä turvallisuustodistus ja se haluaa laajentaa toiminta-aluettaan Suomessa, sen on haettava turvallisuustodistuksen laajentamista Liikenne- ja viestintävirastolta keskitetyn palvelupisteen kautta ja asia on käsiteltävä 20-21 §:n mukaisesti. Jos turvallisuustodistuksen haltija haluaa laajentaa toimintaansa toiseen ETA-valtioon, sen tulee hakea turvallisuustodistuksen laajentamista EU-virastolta keskitetyn palvelupisteen kautta.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava turvallisuustodistuksen edellytyksiin vaikuttavista 1 momentissa tarkoitetuista merkittävistä muutoksista asianomaiselle toisen ETA-valtion kansalliselle turvallisuusviranomaiselle ja EU-virastolle.

23 §

Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän turvallisuustodistuksen peruuttaminen

Jos Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston 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 peruuttaa turvallisuustodistuksen myös todistuksen haltijan pyynnöstä.

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

24 §

EU-viraston myöntämän turvallisuustodistuksen peruuttaminen ja väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet

Jos EU-viraston myöntämän turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä EU-virastoa rajoittamaan todistusta tai peruuttamaan se.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto havaitsee rautatiejärjestelmää valvoessaan vakavan turvallisuusriskin, se voi soveltaa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä toiminnan rajoittamiseksi tai keskeyttämiseksi. Jos turvallisuusriski liittyy EU-virastolta turvallisuustodistuksen saaneen rautatieliikenteen harjoittajan toimintaan, Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoi-

tettava asiasta EU-virastolle. Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä yhteistyötä EU-viraston kanssa ratkaisun löytämiseksi ja peruutettava tai mukautettava väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä EU-viraston pyytäessä.

Jos EU-virasto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat tarvittavista toimenpiteistä eri mieltä, sovelletaan rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua sovintomenettelyä. Jos sovintomenettelyssä päädytään siihen, että turvallisuustodistusta ei rajoiteta eikä peruuteta, Liikenne- ja viestintäviraston asettamat väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet keskeytetään.

Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen väliaikaisista turvallisuustoimenpiteistä saa hakea muutosta 188 §:n mukaisesti. Tällaisessa tapauksessa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä voidaan soveltaa tuomioistuinkäsittelyn loppuun, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rautatieturvallisuusdirektiivin 17 artiklan 5 kohdan soveltamista.

Jos väliaikaista toimenpidettä sovelletaan pidempään kuin kolme kuukautta, Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä EU-virastoa rajoittamaan yhtenäistä turvallisuustodistusta tai peruuttamaan se. Tällöin sovelletaan rautatieturvallisuusdirektiivin 17 artiklan 5 kohdassa säädettyä menettelyä.

4 luku

Turvallisuuslupa

25 §

Turvallisuuslupa ja sen hakeminen

Rataverkon haltijalla on oltava rataverkon suunnittelua, kunnossapitoa ja käyttöä varten turvallisuuslupa.

Rataverkon haltijan on haettava turvallisuuslupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, jonka on annettava hakijalle tietoa turvallisuuslupaa koskevista vaatimuksista ja vaadittavista asiakirjoista. Hakijan on liitettävä hakemukseen selvitykset turvallisuusluvan edellytysten täyttymisestä.

Hakijan on viraston pyynnöstä toimitettava viipymättä asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot.

26 §

Turvallisuusluvan myöntäminen

Jos hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille 10 ja 11 §:ssä säädetyt vaatimukset ja hakija osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillään voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuuslupa enintään viideksi vuodeksi. Myöntämällään turvallisuusluvalla Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne menettelyt, joihin rataverkon haltija on ryhtynyt rataverkkoa koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä päätös turvallisuusluvan myöntämisestä neljän kuukauden kuluessa siitä, kun virastolle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Jos kyseessä on ETA-valtioiden välisen rajan ylittävä rataverkko, viraston on tehtävä yhteistyötä toimivaltaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa.

Virasto voi sisällyttää turvallisuuslupaan rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus hakijan harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen.

Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa ilmoitettava myöntämästään turvallisuusluvasta sekä sen uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta EU-virastolle. Ilmoitukseen on liitettävä tiedot rataverkon haltijan nimestä, osoitteesta, luvan antopäivästä, toiminnan laajuudesta ja luvan voimassaoloajasta sekä peruuttamista koskevan päätöksen perusteluista.

Turvallisuuslupa voidaan uusia rataverkon haltijan hakemuksesta.

27 §

Turvallisuusluvan muuttaminen

Rataverkon haltijan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle turvallisuuslupaan vaikuttavista merkittävistä muutoksista.

Turvallisuuslupa on tarkastettava kokonaan tai osittain aina, kun infrastruktuuri-, merkinanto- tai energiaosajärjestelmä tai niiden käytön ja kunnossapidon periaatteita muutetaan olennaisesti.

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

28 §

Turvallisuusluvan peruuttaminen

Jos rataverkon haltija ei enää täytä turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston on varattava rataverkon haltijalle tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Viraston on määräajan jälkeen ja rataverkon haltijaa kuultuaan peruutettava myöntämänsä turvallisuuslupa tai sen osa kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta tai ei enää muutoin täytä turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiä, ja puutetta on pidettävä olennaisena. Virasto voi peruuttaa turvallisuusluvan myös luvanhaltijan pyynnöstä.

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

5 luku

Yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettely

29 §

Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen

Jos 2 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityisraiteen haltija valitsee tässä luvussa tarkoitetun ilmoitusmenettelyn lain 25 §:ssä tarkoitetun turvallisuusluvan sijasta, yksityisraiteen haltijan on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta joka kolmas vuosi viimeistään 31 päivänä toukokuuta kirjallinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä erikseen jokaisesta yksityisraiteen haltijan hallinnoimasta raiteistokokonaisuudesta. Jos kyseessä on uusi yksityisraiteen haltija, sen on tehtävä ilmoitus viimeistään kuusi kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Yksityisraiteen hallintaa koskevassa ilmoituksessa on oltava yksityisraiteen haltijan nimi ja yhteystiedot. Ilmoitukseen on liitettävä kopio turvallisuuden hallintajärjestelmästä, jolla ilmoittaja osoittaa voivansa varmistaa turvallisen yksityisraiteen hallinnan ja käytön. Lisäksi yksityisraiteen haltijan on ilmoitusta tehdessään vakuutettava, että sen toiminta täyttää 30 ja 31 §:ssä säädetyt yksityisraiteen hallintaa koskevat vaatimukset.

Yksityisraiteen haltijan on viipymättä ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta.

Jos ilmoitus on puutteellinen, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä varattava yksityisraiteen haltijalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

30 §

Turvallisuuden hallintajärjestelmä

Tässä luvussa tarkoitetun yksityisraiteen haltijan on ylläpidettävä turvallisuuden hallintajärjestelmää 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta. Yksityisraiteen haltijan on kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässään:

1) toimintansa laatu ja laajuus;
2) organisaatio ja vastuunjako;
3) rataverkon käytettävyyden varmistaminen ja kunnossapito;
4) tarvittaessa liikennöintiä ja siirtotyötä koskevat menettelyt sekä kalustoyksiköiden kunnossapito;
5) omavalvontasuunnitelma ja omavalvonnan toteuttamistavat;
6) kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta.

Turvallisuuden hallintajärjestelmä on tehtävä kirjallisesti ja siitä on tiedotettava koko yksityisraiteen haltijan rautatiejärjestelmän parissa toimivalle henkilöstölle. Yksityisraiteen haltijan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä.

31 §

Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset

Siirtotyötä tekevän yksityisraiteen haltijan on otettava toimintansa harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Yksityisraiteen haltija vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen.

32 §

Siirtotyö yksityisraiteella ja vierailu toisella rataverkolla

Liikennöinti yksityisraiteella edellyttää 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta.

Turvallisuustodistusta ei kuitenkaan tarvita, jos yksityisraiteen haltija tekee tai teettää pelkästään omaan toimintaansa liittyvää kaluston siirtotyötä. Yksityisraiteen haltijan on kuitenkin

ilmoitettava omaan toimintaansa liittyvästä kaluston siirtotyöstä, kun se tekee yksityisraiteen hallinnasta 29 §:n mukaisen ilmoituksen. Yksityisraiteen haltijan on huolehdittava siitä, että kaluston siirtotyötä tekevät henkilöt ovat tehtäviinsä koulutettuja ja päteviä ja että kaluston siirtotyöhön liittyvät menettelyt on kuvattu sen turvallisuuden hallintajärjestelmässä.

Jos kaluston siirtotyö ulottuu liittyvälle toisen yksityisraiteen haltijan hallinnoimalle raiteistolle, sen ehdoista on sovittava erikseen kyseisen rataverkon haltijan kanssa. Niiden yksityisraiteen haltijoiden, joiden raiteistolla siirtotyötä tehdään, on ilmoitettava siirtotyöstä 29 §:n mukaisessa ilmoituksessaan. Valtion rataverkolle päättyvää siirtotyötä voidaan tehdä, jos yksityisraiteen haltija sopii siitä valtion rataverkon haltijan kanssa ja liikennöintipaikka on sellainen, että siirtotyötä voidaan tehdä turvallisesti valtion rataverkon haltijan asettamilla ehdoilla.

Kaluston siirtotyötä voidaan tehdä ainoastaan rajatulla rataverkon osalla, joka on varattu siirtotyötä varten määrätyksi ajaksi. Liikennöinti samalla alueella ei ole sallittu siirtotyön ollessa käynnissä.

33 §

Yhteistyövelvollisuus

Yksityisraiteen haltijan on tehtävä yhteistyötä muiden toimintaansa liittyvien rautatiealan toimijoiden kanssa ja sovittava menettelyistä, joita noudatetaan rataverkkojen liityntäkohdissa sekä otettava menettelyt huomioon turvallisuuden hallintajärjestelmässään.

34 §

Yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten luettelointi

Liikenne- ja viestintävirasto pitää luetteloa, johon se tallentaa tässä luvussa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvat tiedot. Virasto käyttää luetteloon tallennettuja tietoja sille tämän luvun mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa. Tiedot luettelosta poistetaan välittömästi, jos yksityisraiteen haltija ei enää kuulu ilmoitusmenettelyn piiriin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisesta.

6 luku

Yhteentoimivuus

35 §

Yhteentoimivuuden perusteet

Rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden on täytettävä rautatiejärjestelmän olennaiset vaatimukset, joita on noudatettava osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän suunnittelussa, valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa ja käytössä.

Olennaiset vaatimukset koskevat osajärjestelmien turvallisuutta, luotettavuutta ja käyttökuntoa, terveysvaikutuksia, ympäristövaikutuksia, teknistä yhteensopivuutta sekä esteettömyyttä ja saavutettavuutta. Tarkemmat säännökset yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä I tarkoitetuista rautatiejärjestelmän perusosista, liitteessä II tarkoitetuista rautatiejärjestelmän osajärjestelmistä ja liitteessä III tarkoitettujen olennaisten vaatimusten sisällöstä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Liikenne- ja viestintävirasto voi olennaisten vaatimusten täyttymisen varmistamiseksi antaa tarkempia määräyksiä:
1) liikennöinnistä, liikenteenohjauksesta ja ratatyöstä;
2) rataverkolla käytettävästä kalustosta;
3) radasta, radan rakenteista ja laitteista sekä radan kunnossapidosta;
4) rautateillä käytettävistä turvalaitteista, opastimista, opasteista ja merkeistä;
5) rautatieliikenteen tallenteiden tallentamistavoista ja säilyttämisajoista.

Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän on oltava tässä laissa säädetyllä tavalla yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten oikeussääntöjen mukaisia. Kalustoyksikön on oltava tässä laissa säädetyllä tavalla ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamisstrategiat ottaen huomioon niiden yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten oikeussääntöjen mukaisia, jotka ovat voimassa silloin kun sille haetaan markkinoillesaattamislupaa. Kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikön yhdenmukaisuutta ja vastaavuutta on ylläpidettävä jatkuvasti niiden käytön ajan.

36 §

Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättäminen

Yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättäminen on mahdollista, jos:
1) kyseessä on yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisen alkamispäivänä osajärjestelmää tai sen uudistamista tai parantamista koskeva pitkälle edennyt hanke tai hanke, jota koskevaa sopimusta on ryhdytty toteuttamaan;
2) eritelmää ei voida soveltaa onnettomuuden tai luonnonkatastrofin vuoksi taloudellisista tai teknisistä syistä, jolloin eritelmän soveltamatta jättäminen voidaan sallia vain, kunnes rataverkko on saatettu ennalleen;
3) osajärjestelmän uudistamista, parantamista tai laajentamista koskevassa hankkeessa eritelmän soveltaminen vaarantaisi hankkeen taloudellisen elinkelpoisuuden tai rautatiejärjestelmän yhtenäisyyden;
4) soveltamatta jättäminen koskee kalustoyksikköä, jonka lähtö- tai määräpaikkana on kolmas maa, jonka raideleveys poikkeaa Euroopan unionissa pääasiallisesti käytetystä raideleveydestä; tai
5) osajärjestelmää tai sen uudistamista tai parantamista koskeva hanke toteutetaan alueella, joka on maantieteellisten erityisolosuhteiden vuoksi erillään muusta Euroopan unionin rataverkosta.

Hankintayksikkö tai sen ETA-valtioon sijoittunut edustaja voi esittää Liikenne- ja viestintävirastolle, että virasto 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa ilmoittaa komissiolle, yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tai sen osan soveltamatta jättämisestä. Jos virasto pitää ilmoitusta perusteltuna, se toimittaa sen komissiolle. Ensimmäisen momentin 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle on tehtävä yhdeksän kuukauden kuluessa kyseisen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän voimaantulosta.

Hankintayksikkö tai sen ETA-valtioon sijoittunut edustaja voi esittää Liikenne- ja viestintävirastolle, että virasto 1 momentin 3, 4 ja 5 kohdissa tarkoitetuissa tapauksissa pyytää komissiolta yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tai sen osan soveltamatta jättämistä. Jos virasto pitää pyyntöä perusteltuna, se toimittaa pyynnön komissiolle.

Virasto voi myöntää hankintayksikölle oikeuden yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättämiseen jo ennen kuin komissio on hyväksynyt poikkeuksen.

Tarkemmat säännökset yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämistä koskevista Liikenne- ja viestintävirastolle ja komissiolle 2 ja 3 momenttien nojalla toimitettavista tiedoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

37 §

Ratarekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto pitää rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden edistämiseksi ratarekisteriä. Ratarekisteriin sisällytetään tiedot rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa.

Rataverkon haltijoiden on toimitettava Liikenne- ja viestintäviraston rataverkon haltijalle asettamassa määräajassa rekisteriin ajantasaiset tiedot hallinnoimastaan rataverkosta. Lisäksi rataverkon haltijoiden on toimitettava rekisteriin ajantasaiset tiedot rataverkkoon tehtävistä muutoksista.

Tarkemmat säännökset tietojen toimittamisesta rekisteriin ja siihen liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

7 luku

Kansallinen sääntely yhteentoimivuudesta

38 §

Tekniset kansalliset oikeussäännöt

Teknisiä kansallisia oikeussääntöjä, jotka koskevat olennaisten vaatimusten soveltamista, ja tarvittaessa vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttäviä kansallisia menetelmiä voidaan antaa, jos:

1) yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät osin tai kokonaan kata olennaisia vaatimuksia;

2) yhden tai useamman yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tai niiden osan soveltamatta jättämisestä on ilmoitettu 36 §:n mukaisesti;

3) jokin erityistapaus edellyttää sellaisten teknisen sääntöjen soveltamista, jotka eivät sisälly asianomaiseen yhteentoimivuuden tekniseen eritelmään;

4) kansallisilla oikeussäännöillä varmistetaan kalustoyksikön ja nykyisen rataverkon tekninen yhteensopivuus;

5) yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät kata rataverkkoja tai kalustoyksikköjä;

6) on toteutettava kiireellisesti tilapäinen ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.

39 §

Ilmoitettavat tekniset kansalliset oikeussäännöt

Edellä 38 §:n mukaisten teknisten kansallisten oikeussääntöjen koko teksti on ilmoitettava komissiolle ja EU-virastolle EU-virastoasetuksen 27 artiklan mukaista tietoteknistä järjestelmää käyttäen, kun:

1) teknisiä kansallisia oikeussääntöjä muutetaan;

2) on tehty yhteentoimivuuden teknistä eritelmää noudattamatta jättämistä koskeva pyyntö 36 §:n mukaisesti;

3) teknisistä kansallisista oikeussäännöistä tulee tarpeettomia sen jälkeen, kun asianomainen yhteentoimivuuden tekninen eritelmä on julkaistu tai kun sitä on tarkastettu.

Uusia teknisiä kansallisia oikeussääntöjä saa antaa ainoastaan, jos:

1) yhteentoimivuuden tekninen eritelmä ei täytä olennaisia vaatimuksia kaikilta osin;

2) on toteutettava kiireellinen korjaava ja uusia onnettomuuksia ennalta ehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.

Teknisen kansallisen oikeussäännön tarve on perusteltava, kun se ilmoitetaan komissiolle ja EU-virastolle.

40 §

Teknisten kansallisten oikeussääntöjen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava uusien teknisten kansallisten oikeussääntöjen luonnokset komissiolle ja EU-virastolle tarkistettavaksi ennen ehdotetun uuden oikeussäännön käyttöönottoa EU-virastoasetuksen 27 artiklan mukaista tietoteknistä järjestelmää käyttäen ja virastoasetuksen 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa määräajassa. Luonnoksen on oltava tarpeeksi kehittynyt, jotta EU-virasto voi arvioida sitä. Jos teknistä kansallista oikeussääntöä valmistelee jokin muu viranomainen kuin Liikenne- ja viestintävirasto, tämän on toimitettava vähintään kolme kuukautta ennen kyseisen säännön voimaantuloa kansallisen oikeussäännön luonnos Liikenne- ja viestintävirastolle, joka toimittaa luonnoksen komissiolle ja EU-virastolle.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava komissiolle ja EU-virastolle myös annetut kansalliset oikeussäännöt tarkistettavaksi EU-virastoasetuksen 27 artiklan mukaista tietoteknistä järjestelmää käyttäen ja virastoasetuksen 26 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa määräajassa. Sellaisia kansallisia oikeussääntöjä, joita ei ole ilmoitettu komissiolle ja EU-virastolle, ei saa soveltaa.

Jos kyseessä ovat kiireelliset ehkäisevät toimenpiteet, oikeussääntö voidaan antaa ja sitä voidaan soveltaa jo ennen kuin sille on saatu komission ja EU-viraston hyväksyntä.

Maantieteellisesti paikallisia oikeussääntöjä ja rajoituksia ei tarvitse ilmoittaa, mutta ne on tallennettava ratarekisteriin.

41 §

Poikkeuslupa

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisen painavasta syystä myöntää luvan poiketa antamistaan määräyksistä, jos rautatiejärjestelmän turvallisuus ja tekninen toimivuus eivät vaarannu. Päätöksessä voidaan asettaa ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi vaatia hakijaa arvioimaan riskit. Poikkeuslupaa on haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä.

8 luku

Osatekijöiden markkinoille saattaminen

42 §

Yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattaminen

Yhteentoimivuuden osatekijän voi saattaa markkinoille vain, jos se mahdollistaa Euroopan unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamisen ja on samalla olennaisten vaatimusten mukainen. Yhteentoimivuuden osatekijää on käytettävä tarkoitustaan vastaavalla tavalla. Se on asennettava ja sitä on pidettävä kunnossa asianmukaisella tavalla.

Yhteentoimivuuden osatekijä on olennaisten vaatimusten mukainen, jos se on asianomaisen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimusten tai näiden noudattamiseksi kehitettyjen eurooppalaisten eritelmien mukainen.

Yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuus on osoitettava valmistajan tai sen valtuutetun edustajan päiväämällä ja allekirjoittamalla 44 §:ssä tarkoitetulla EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksella tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksella, jossa ilmoitetaan, että osatekijän vaatimustenmukaisuutta tai käyttöönsoveltuvuutta arvioitaessa on noudatettu asianomaisen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia menettelyjä.

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

43 §

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 johtuvalla perusteella.

Jos osatekijä on tarkastettu osana EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen antamiseen liittyvää menettelyä, tarkastusta ei saa vaatia uudelleen.

44 §

EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttösoveltuvuusvakuutusta koskeva menettely

Valmistajan tai sen valtuutetun edustajan on noudatettava kyseistä osatekijää koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän säännöksiä laatiessaan yhteentoimivuuden osatekijän EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutusta.

Valmistajan tai sen valtuutetun edustajan on pyydettävä ilmoitettua laitosta suorittamaan yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi, jos yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä niin edellytetään.

Jos yhteentoimivuuden osatekijään sovelletaan muita Euroopan unionisäädöksiä, EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutuksessa on ilmaistava, että yhteentoimivuuden osatekijä täyttää myös näiden säädösten vaatimukset.

Jos valmistaja tai sen valtuutettu edustaja eivät ole täyttäneet 1 ja 3 momentissa säädettyjä velvoitteita, velvoitteet siirtyvät koskemaan jokaista, joka saattaa markkinoille yhteentoimivuuden osatekijän. Samat velvoitteet koskevat myös eri alkuperää olevan yhteentoimivuuden osatekijän tai sen osan jokaista kokoajaa ja valmistajaa, joka valmistaa yhteentoimivuuden osatekijöitä omaan käyttöönsä.

Tarkemmat säännökset yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelystä ja näiden menettelyiden perusteella annettavien vakuutusten malleista ja niihin liitettävistä asiakirjoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

45 §

Olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen yhteentoimivuuden osatekijöissä

Jos Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutus on laadittu virheellisesti tai muutoin epäasianmukaisesti, valmistajan tai sen Euroopan unioniin sijoittuneen edustajan on viraston vaatimuksesta saatettava yhteentoimivuuden osatekijä vaatimustenmukaiseksi. Jos vaatimustenvastaisuus jatkuu, viraston on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sanotun yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamisen rajoittamiseksi tai kieltämiseksi taikka varmistettava osatekijän poistaminen markkinoilta 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Jos yhteentoimivuuden osatekijä, jolle on myönnetty EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus ja joka on saatettu markkinoille, ei tarkoituksensa mukaisesti käytettynä todennäköisesti täytä olennaisia vaatimuksia, Liikenne- ja viestintäviraston on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet osatekijän käyttöalan rajoittamiseksi, sen käytön kieltämiseksi tai sen poistamiseksi markkinoilta tai takaisin vetämiseksi. Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava komissiolle, EU-virastolle ja muille ETA-valtioille toteutetuista toimenpiteistä ja esitettävä päätökseen johtaneet syyt ja erityisesti johtuuko vaatimustenvastaisuus:

1) olennaisten vaatimusten noudattamatta jättämisestä;
2) eurooppalaisten eritelmien virheellisestä soveltamisesta;
3) eurooppalaisissa eritelmissä olevista puutteista.

Jos 2 momentissa tarkoitettu toimenpide on seurausta eurooppalaisten eritelmien puutteellisuudesta, Liikenne- ja viestintäviraston on viraston toimivalta huomioon ottaen yhteistyössä muiden vastuussa olevien tahojen kanssa ryhdyttävä johonkin tai useampaan seuraavista toimenpiteistä:

1) kyseiset eritelmät poistetaan kokonaan tai osittain julkaisuista, joissa ne esiintyvät;
2) jos asiaa koskeva eritelmä on yhdenmukaistettu standardi, tämä standardin käyttöä rajoitetaan tai se peruutetaan standardointiasetuksen 4 §:n 47 kohdassa mainitun asetuksen 11 artiklan mukaisesti;
3) yhteentoimivuuden tekninen eritelmä tarkistetaan yhteentoimivuusdirektiivin 6 artiklan mukaisesti.

Jos yhteentoimivuuden osatekijä, jolle on annettu EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus, osoittautuu olennaisten vaatimusten vastaiseksi, Liikenne- ja viestintäviraston on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet vakuutuksen laatinutta laitosta vastaan sekä ilmoitettava niistä komissiolle ja muille ETA-valtiolle.

9 luku

Osajärjestelmät

46 §

Osajärjestelmien vapaa liikkuvuus

Olennaiset vaatimukset täyttävän rakenteellisen osajärjestelmän valmistamista, käyttöönottoa tai käyttöä ei saa kieltää, rajoittaa tai vaikeuttaa muulla kuin tässä tai muussa laissa säädetyllä tai lain nojalla määrätyllä olennaisten vaatimusten noudattamisesta johtuvalla perusteella.

Jos osajärjestelmä on tarkastettu osana EY-tarkastusvakuutuksen antamista tai muussa ETA-valtioissa vastaavien vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi vastaavissa käyttöolosuhteissa, tarkastusta ei saa vaatia uudelleen.

47 §

Vaatimustenmukaisuusolettama

Liikenne- ja viestintäviraston on pidettävä olennaisten vaatimusten mukaisina sellaisia Euroopan unionin rautatiejärjestelmän rakenteellisia osajärjestelmiä, joilla on asianmukainen EY-tarkastusvakuutus.

Yhteentoimivuuden osatekijöiden ja osajärjestelmien on katsottava täyttävän yhdenmukaistettujen standardien soveltamisalaan kuuluvat olennaiset vaatimukset, kun ne ovat sellaisten standardien tai näiden osien mukaisia, joiden viitetiedot on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

48 §

Hakijan tehtävät EY-tarkastusvakuutuksen laatimismenettelyssä

Osajärjestelmän markkinoillesaattamista ja käyttöönottoa varten hakijan on pyydettävä EY-tarkastusvakuutuksen laatimiseksi yhtä tai useampaa ilmoitettua laitosta suorittamaan 49 §:ssä tarkoitettu EY-tarkastusvakuutus ja Liikenne- ja viestintävirastoa suorittamaan 50 §:ssä tarkoitettu FI-tarkastus.

Hakijan on laadittava osajärjestelmän EY-tarkastusvakuutus. Hakijan on vakuutettava, että osajärjestelmä on tarkastettu ja että se täyttää säädetyt ja määrätyt vaatimukset. Hakijan on päivättävä ja allekirjoitettava EY-tarkastusvakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat.

Hakija vastaa EY-tarkastusvakuutukseen liitettävien teknisten asiakirjojen laatimisesta. Näihin teknisiin asiakirjoihin on sisällytettävä kaikki tarpeelliset osajärjestelmien ominaisuuksiin liittyvät asiakirjat sekä tarvittaessa kaikki asiakirjat, jotka osoittavat, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat vaatimusten mukaisia. Niistä on käytävä ilmi, kaikki tekijät, jotka liittyvät osajärjestelmän käyttöolosuhteisiin ja –rajoituksiin sekä sen jatkuvaa ja määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskevat ohjeet.

Jos osajärjestelmän uudistamisen ja parantamisen seurauksena teknisiä asiakirjoja muutetaan, hakijan on arvioitava uuden EY-tarkastusvakuutuksen tarvetta.

49 §

Ilmoitetun laitoksen tehtävät EY-tarkastusvakuutuksen laatimismenettelyssä

Ilmoitettu laitos suorittaa hakijan pyynnöstä osajärjestelmälle EY-tarkastuksen, joka pitää sisällään osajärjestelmän vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn. EY-tarkastus alkaa suunnitteluvaiheesta ja kattaa osajärjestelmän koko valmistusajan aina osajärjestelmän markkinoillesaattamista tai käyttöönottoa edeltävään luovutukseen saakka. Tehtävä kattaa asiaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisesti myös sen tarkistamisen, että kyseisen osajärjestelmän liitännät ovat yhdenmukaiset sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi osajärjestelmä liitetään.

Ilmoitettu laitos voi antaa välivaiheen tarkastuslausumia, jotka kattavat tietyn tarkastusmenettelyn vaiheen tai tietyt osajärjestelmän osat.

Ilmoitettu laitos voi antaa yhtä tai useampaa osajärjestelmää tai näiden osajärjestelmien osia koskevia tarkastustodistuksia, jos vastaavassa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä se sallitaan.

Tarkemmat säännökset ilmoitetun laitoksen tehtävistä, osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausumasta ja sen antamista koskevasta menettelystä ja näiden menettelyiden perusteella annettavien vakuutusten malleista ja niihin liitettävistä asiakirjoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

50 §

FI-tarkastuksen mukaiset tehtävät ja vastuut

FI-tarkastus on tehtävä sellaiselle osajärjestelmälle tai osajärjestelmän osalle, johon sovelletaan 38 §:ssä tarkoitettuja teknisiä kansallisia oikeussääntöjä.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa FI-tarkastuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi nimetä ilmoitetun laitoksen vastaamaan osajärjestelmää koskevien kansallisten määräysten arvioinnista FI-tarkastusta varten. Tällöin ilmoitettua laitosta koskevat 15 luvussa säädetyt edellytykset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi teettää alihankkijalla osatoimenpiteitä tässä pykälässä tarkoitettujen tehtäviensä suorittamisessa, jos alihankkija täyttää 84-90 §:ssä tarkoitetut ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta 84 §:n 2 momentin ja 86 §:n 1 momentin 1 kohdan vaatimuksia ja jos alihankkija suorittaa tehtävän tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

Liikenne- ja viestintävirasto tai sen nimeämä ilmoitettu laitos voi antaa välivaiheen tarkastuslausumia, jotka kattavat tietyn tarkastusmenettelyn vaiheen tai tietyt osajärjestelmän osat.

Liikenne- ja viestintävirasto tai sen nimeämä ilmoitettu laitos voi antaa yhtä tai useampaa tässä pykälässä tarkoitettua osajärjestelmää tai näiden osajärjestelmien osia koskevia tarkastustodistuksia.

Tarkemmat säännökset Liikenne- ja viestintäviraston tai viraston tehtävään nimeämän ilmoitetun laitoksen tehtävistä FI-tarkastuksessa, osajärjestelmien FI-tarkastusmenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausunnosta ja sen antamista koskevasta menettelystä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

51 §

Olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen osajärjestelmissä

Jos Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että rakenteellinen osajärjestelmä, jolle on annettu EY-tarkastusvakuutus, ei kaikilta osin vastaa yhteentoimivuusdirektiiviä eikä erityisesti olennaisia vaatimuksia, se voi pyytää lisätarkastusten suorittamista.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava pyytämistään lisätarkastuksista perusteluineen komissiolle. Komissiolle tehtävästä ilmoituksesta on käytävä ilmi, johtuuko osajärjestelmän poikkeavuus yhteentoimivuusdirektiivin vaatimuksista siitä, että olennaisia vaatimuksia tai yhteentoimivuuden teknistä eritelmää ei ole noudatettu tai niitä on sovellettu väärin vai yhteentoimivuuden teknisen eritelmän puutteellisuudesta.

10 luku

Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönotto

52 §

Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa

Ratalaitteiden ohjaus- hallinta ja merkinanto-, energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmien käyttöön ottamiseen on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa.

Hakijan on toimitettava kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupaa koskeva hakemus Liikenne- ja viestintävirastolle. Viraston on myönnettävä hakemuksesta käyttöönottolupa sellaiselle 1 momentissa tarkoitetulle osajärjestelmälle, joka on suunniteltu, rakennettu ja asennettu siten, että se on olennaisten vaatimusten mukainen. Viraston on lupahakemusta käsitellessään tarkastettava erityisesti osajärjestelmän tekninen yhteensopivuus sen järjestelmän kanssa, johon osajärjestelmä liitetään sekä osajärjestelmien yhdistämisen turvallisuus.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava opastusta tässä pykälässä tarkoitettujen lupien hakemiseen. Hakemusohjeet on annettava hakijan saataville maksutta.

Tarkemmat säännökset kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupahakemuksen liitteiksi vaadittavista asiakirjoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

53 §

Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan käsittely

Liikenne- ja viestintäviraston on kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta ilmoitettava hakijalle, että hakemuksessa on tarvittavat tiedot ja liitteet tai pyydettävä lisätietoja asettaen kohtuullisen määräajan niiden toimittamiselle.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkistettava asiakirjojen täydellisyys, asianmukaisuus ja johdonmukaisuus sekä eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän ratalaitteiden, jäljempänä *ERTMS-ratalaitteet*, osalta EU-viraston tekemien päätösten noudattaminen. Tämän jälkeen Liikenne- ja viestintäviraston on annettava kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään kohtuullisessa ajassa ja joka tapauksessa neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on vastaanotettu.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan 52 §:ssä säädettyjen edellytysten täyttyessä toistaiseksi. Viraston on perusteltava päätöksensä. Virasto voi sisällyttää käyttöönottolupaan sellaisia rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan osajärjestelmän turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä. Rajoitukset ja ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

54 §

Ohjaus-, hallinta ja merkinanto-osajärjestelmän yhdenmukainen täytäntöönpano Euroopan unionissa

Ennen ERTMS-ratalaitteita koskevan tarjouskilpailun järjestämistä hakijan on toimitettava suunnitellut tekniset ratkaisut EU-virastolle tarkistettavaksi sen varmistamiseksi, että ne ovat täysin yhdenmukaisia yhteentoimivuuden teknisten eritelmien kanssa ja siten täysin yhteentoimivia.

Hakemus ja tiedot kaikista hakemukseen liittyvistä hankkeista, asiaankuuluvien menettelyjen vaiheista ja tuloksista sekä EU-virastoasetuksen 55 artiklassa tarkoitetun valituslautakunnan pyynnöistä ja päätöksistä on toimitettava keskitetyn palvelupisteen kautta EU-virastolle. Tarkemmat säännökset ERTMS-ratalaitteita koskevan tarjouspyynnön tarkistamista koskevan hakemuksen liitteiksi vaadittavista asiakirjoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lausunnon tarkistamista koskevasta hakemuksesta hakijalle ennen kuin hakemus on toimitettu EU-virastolle keskitetyn palvelupisteen kautta tai EU-virastolle tämän jälkeen.

Jos EU-virasto ilmoittaa hakijalle, että hakemuksessa on puutteita, hakijan on joko korjattava hankesuunnittelua ja esitettävä uusi hakemus EU-viraston hyväksyttäväksi tai esitettävä kuukauden kuluessa tällaisen ilmoituksen vastaanottamisesta perusteltu pyyntö, että EU-virasto tarkastelisi päätöstään uudelleen. Jos EU-virasto vahvistaa alkuperäisen päätöksensä, hakija voi valittaa asiasta valituslautakunnalle.

Jos hakija muuttaa tarjouseritelmäluonnosta tai teknisten ratkaisujen kuvausta myönteisen päätöksen jälkeen, hakijan on ilman aiheetonta viivästystä ilmoitettava siitä EU-virastolle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Muutoksen tekemisessä sovelletaan EU-virastoasetuksen 30 artiklaa.

55 §

Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma

Uuden osajärjestelmän valmistamista tai rakentamista sekä osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Suunnitelman toteutus voidaan käynnistää vasta, kun Liikenne- ja viestintävirasto on päättänyt, tarvitaanko suunnitelman perusteella uusi käyttöönottolupa.

Liikenne- ja viestintäviraston on kuukauden kuluessa hakijan suunnitelman vastaanottamisesta ilmoitettava hakijalle, että asiakirjat ovat riittävät tai pyydettävä asiaankuuluvia lisätietoja asettaen kohtuullisen määräajan niiden toimittamiselle.

Liikenne- ja viestintäviraston on vaadittava uutta käyttöönottolupaa, jos:

1) suunnitteilla olevilla töillä voi olla kielteisiä vaikutuksia kyseisen osajärjestelmän turvallisuuden yleiseen tasoon;

2) käyttöönottolupaa edellytetään yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä;

3) käyttöönottolupaa edellytetään kansallisessa täytäntöönpanosuunnitelmassa;

4) niihin arvoihin, joiden perusteella lupa oli jo myönnetty, tehdään muutoksia.

Viraston on ilmoitettava hakijalle käyttöönottolupatarpeesta viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun hakija on toimittanut kaikki asian käsittelyä varten tarpeelliset asiakirjat virastolle.

56 §

Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttaminen

Jos osajärjestelmä ei täytä sille asetettuja olennaisia vaatimuksia tai jos luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja, Liikenne- ja viestintäviraston on kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos virhettä tai laiminlyöntiä on pidettävä olennaisena, eikä luvanhaltija ole korjannut sitä asetetussa määräajassa, virasto voi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi. Virasto voi myös rajoittaa osajärjestelmän käyttöä tai kieltää sen käytön kokonaan.

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

57 §

Rakentamisaikainen käyttölupa

Jos kiinteää rakenteellista osajärjestelmää aiotaan käyttää rautatiejärjestelmässä ennen 52 §:ssä säädetyn käyttöönottoluvan myöntämistä, sille on haettava rakentamisaikaista käyttölupaa Liikenne- ja viestintävirastolta. 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 käyttöluvan edellytysten arvioimiseksi hakijan on toimitettava virastolle kuvaus liikennetarpeesta, suunnitelluista töistä sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä.

Rakentamisaikainen käyttölupa voidaan myöntää kerrallaan enintään kolmeksi vuodeksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi sisällyttää lupaan ehtoja tai rajoituksia, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Jos turvallisuuteen tai muihin luvan edellytyksiin vaikuttavissa seikoissa tapahtuu luvan voimassaolon aikana muutoksia, asiasta on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle sen arvioimiseksi, ovatko luvan myöntämisen edellytykset muuttuneet ja onko lupaa haettava uudelleen. Virasto voi tällöin vaatia uuden luvan hakemista asettamassaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Mitä 56 §:ssä säädetään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös rakentamisaikaista käyttölupaa. Rakentamisaikaista käyttölupaa ei voida myöntää kalustoyksikölle tai liikkuvalle osajärjestelmälle.

11 luku

Liikkuvien osajärjestelmien käyttöönotto

58 §

Koeajolupa kalustoyksikköön kuuluvien osajärjestelmien testausta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää määräaikaisen koeajoluvan testausta varten sellaiselle kalustoyksikölle, johon kuuluvalle osajärjestelmälle on suoritettava yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tai tämän lain nojalla annetussa määräyksessä vaadittuja tarkastuksia, joita osajärjestelmän käyttö rautatiejärjestelmässä edellyttää. Lupa voidaan myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi.

Valtion rataverkon haltijan on hakijaa kuultuaan toteutettava kaikki toimet sen varmistamiseksi, että tarvittavat testit voidaan toteuttaa kolmen kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Tarvittaessa Liikenne- ja viestintäviraston on ryhdyttävä toimenpiteisiin varmistaakseen, että testit toteutetaan.

Hakijan on koeajoluvan edellytysten arvioimiseksi toimitettava virastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirroista, osajärjestelmälle suoritettavista tarkastuksista sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Koeajoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu tarkastusten suorittamisen vuoksi. Kalustoyksiköllä, johon kuuluvalla osajärjestelmällä on koeajolupa, ei saa liikennöidä kaupallisessa liikenteessä.

Virasto voi sisällyttää koeajolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus. Osajärjestelmää saa käyttää vain luvan ehtojen mukaisesti.

Mitä 56 §:ssä säädetään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös tämän pykälän nojalla myönnettyä lupaa.

59 §

Liikkuvien osajärjestelmien saattaminen markkinoille

Liikkuvia osajärjestelmiä voidaan saattaa markkinoille vain, jos ne on suunniteltu, rakennettu ja asennettu siten, että ne täyttävät olennaiset vaatimukset.

Hakijan on varmistettava, että asiaankuuluva tarkastusvakuutus on annettu.

60 §

Kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan hakeminen

Kalustoyksikön saattaminen Suomen markkinoille edellyttää EU-viraston tai Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa.

Markkinoillesaattamislupaa koskevassa hakemuksessa hakijan on täsmennettävä kalustoyksikön käyttöalue. Hakemuksessa on osoitettava, että kalustoyksikön ja käyttöalueen verkon tekninen yhteensopivuus on tarkistettu. Tarkemmat säännökset markkinoillesaattamislupahakemuksessa vaadittavista tiedoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Kalustolle, jolla on markkinoillesaattamislupa, on haettava uutta markkinoillesaattamislupaa, jos:

1) 63 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuihin parametrien arvoihin tehdään muutoksia, jotka eivät sisälly yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä määriteltyjen hyväksyttävien parametrien piirin;
2) aiotuilla töillä voi olla kielteisiä vaikutuksia asianomaisen kalustoyksikön yleiseen turvallisuustasoon; tai
3) yhteentoimivuuden tekniset eritelmät sitä edellyttävät.
Hakemus on toimitettava keskitetyn palvelupisteen kautta.

61 §

Kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa usean ETA-valtion alueelle

Markkinoillesaattamislupaa on haettava EU-virastolta, jos kalustoyksikön aiottu käyttöalue on useammassa ETA-valtiossa.
Liikenne- ja viestintäviraston on EU-viraston pyynnöstä tarkastettava asiakirjojen täydellisyys, asianmukaisuus ja johdonmukaisuus asiaa koskevien kansallisten oikeussääntöjen osalta.
EU-virasto ja Liikenne- ja viestintävirasto voivat hakemuksen asiakirjojen arvioinnin osana ja perusteltujen epäilyjen tapauksessa pyytää testin suorittamista rataverkolla. Tällainen testi on toteutettava 58 §:ssä säädetyllä tavalla.
Jos EU-virasto on ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle, että se on eri mieltä Liikenne- ja viestintäviraston 2 momentin mukaisesti tekemästä kielteisestä arviosta eikä arvioista ole päästy yhteisymmärrykseen kuukauden kuluessa ilmoituksen tekemisestä, Liikenne- ja viestintävirasto voi saattaa asian sovintomenettelyyn EU-virastoasetuksen 55 artiklassa tarkoitettuun valituslautakuntaan. Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa päättää ottaa hakijan mukaan menettelyyn.

62 §

Kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa Suomen alueelle

Jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkkoon, markkinoillesaattamislupaa voidaan hakea joko Liikenne- ja viestintävirastolta tai EU-virastolta.
Liikenne- ja viestintäviraston on tarkistettava hakemusasiakirjojen täydellisyys, asianmukaisuus ja johdonmukaisuus. Lupamenettelyä koskevista vaatimuksista säädetään raideliikenteen kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupa- ja tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista käytännön järjestelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 nojalla annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/545.
Liikenne- ja viestintäviraston on kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta ilmoitettava hakijalle, että hakemuksessa on tarvittavat asiakirjat tai pyydettävä puuttuvia lisätietoja.
Ruotsin kansallisen turvallisuusviranomaisen myöntämä kaluston markkinoillesaattamislupa on voimassa Tornion liikennepaikan 1435 mm:n raideleveyden rataverkolla, jos hakemusta käsiteltäessä on noudatettu 181 §:n mukaisessa sopimuksessa sovittuja menettelyjä.
Jos kalustoyksikölle, jolle haetaan markkinoillesaattamislupaa, on haettu myös 36 §:n mukaista mahdollisuutta yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämiseen, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää markkinoillesaattamisluvan vasta 36 §:ssä tarkoitetun käsittelyn jälkeen.

63 §

Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä markkinoillesaattamislupa

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä markkinoillesaattamislupa tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on saatu hakijalta. Lupamenettelyä koskevista vaatimuksista säädetään 62 §:n 2 momentissa tarkoitetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa.

Markkinoillesaattamisluvasta on käytävä ilmi:

1) kalustoyksikön käyttöalue tai –alueet;

2) yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä ja kansallisissa oikeussäännöissä vahvistetut parametrien arvot kalustoyksikön ja käyttöalueen teknisen yhteensopivuuden tarkistamiseksi;

3) kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja 2 kohdassa tarkoitettuihin parametreihin liittyvien kansallisten oikeussääntöjen osalta;

4) kalustoyksikön käyttöä koskevat ehdot ja muut rajoitukset.

Markkinoillesaattamislupa ei rajoita niiden ehtojen noudattamista, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on asettanut 21 §:n 2 momentin nojalla turvallisuustodistuksen myöntäessään tai 26 §:n 3 momentin nojalla turvallisuusluvan myöntäessään.

64 §

Kalustoyksikön käyttöalueen laajentaminen

Jos hakija haluaa laajentaa sellaisen kalustoyksikön käyttöaluetta, jolla on jo lupa, sen on täydennettävä hakemustaan lisäkäyttöaluetta koskevilla tiedoilla.

Hakijan on toimitettava asiakirjat EU-virastolle, jos Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän luvan käyttöaluetta on tarkoitus laajentaa myös muuhun ETA-valtioon kuin Suomeen tai muun ETA-valtion kansallisen turvallisuusviranomaisen myöntämän luvan käyttöaluetta on tarkoitus laajentaa Suomeen tai jos EU-virasto on myöntänyt aiemman luvan.

Jos käyttöaluetta ei ole tarkoitus laajentaa Suomen ulkopuolelle ja Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt aiemaan luvan, hakijan on toimitettava asiakirjat Liikenne- ja viestintävirastolle.

Jos lupaa on haettu Liikenne- ja viestintävirastolta, se käsittelee hakemuksen 62 §:n mukaisesti.

65 §

Luvan saanneille kalustoyksiköille ennen käyttöä tehtävät tarkastukset

Ennen kuin rautatieliikenteen harjoittaja käyttää kalustoyksikköä, sen on tarkistettava, että:

1) kalustoyksikölle on myönnetty markkinoillesaattamislupa kyseiselle käyttöalueelle ja se on rekisteröity asianmukaisesti;

2) kalustoyksikkö on yhteensopiva rautatiereitin kanssa 37 §:ssä tarkoitetun ratarekisterin ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien perusteella tai kaikkien muiden sellaisten asiaa koskevien tietojen perusteella, jotka rataverkon haltija toimittaa maksutta ja kohtuullisen ajan kuluessa, jos tällaista rekisteriä ei ole tai se on puutteellinen;

3) kalustoyksikkö on integroitu asianmukaisesti sen junan kokoonpanoon, jossa sitä on tarkoitus käyttää ottaen huomioon kyseisen rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä.

Rautatieliikenteen harjoittajat voivat suorittaa testejä yhteistyössä rataverkon haltijan kanssa 1 momentissa tarkoitettujen tarkastusten tekemiseksi.

Rataverkon haltijan on rautatieliikenteen harjoittajaa kuullen toteutettava kaikki mahdolliset toimet sen varmistamiseksi, että testit voidaan toteuttaa kolmen kuukauden kuluessa rautatieliikenteen harjoittajan pyynnön vastaanottamisesta.

66 §

Kalustoyksikön tyyppihyväksyntä

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää 62-63 §:ssä säädetyn menettelyn mukaisesti kalustoyksikön tyyppihyväksynnän, jos kalustoyksikköä on tarkoitus käyttää vain Suomen rataverkolla. Tyyppihyväksyntää koskeva hakemus on toimitettava keskitetyn palvelupisteen kautta.

Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä samaa käyttöaluetta koskeva kalustoyksikkötyyppi, kun se myöntää ensimmäisen kyseistä tyyppiä koskevan kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan.

Jos kalustoyksikön tyyppihyväksynnän perustana olevaa yhteentoimivuuden teknistä eritelmää tai kansallista oikeussääntöä muutetaan ja siinä edellytetään kalustoyksikön tyyppihyväksynnän uusimista, Liikenne- ja viestintäviraston tyyppihyväksyntää uusiessaan tekemät tarkastukset saavat koskea vain niitä vaatimuksia, joiden osalta yhteentoimivuuden tekninen eritelmä tai kansallinen oikeussääntö sisältää muutoksia. Liikenne- ja viestintäviraston myöntämät tyyppihyväksynnät merkitään EU-viraston ylläpitämään hyväksyttyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaiseen rekisteriin.

Tyyppihyväksyntä ei koske 14 luvun mukaisesti hyväksyttäviä kalustoyksiköitä.

67 §

Kalustoyksikköjen yhdenmukaisuus hyväksytyn kalustoyksikkötyypin kanssa

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä markkinoillesaattamislupa hyväksytyn kalustoyksikkötyypin mukaiselle Suomen rataverkolla käytettävälle kalustoyksikölle tai kalustoyksikköjen sarjalle kyseistä kalustoyksikkötyyppiä koskevan tyypinmukaisuusvakuutuksen perusteella.

Tyypinmukaisuusvakuutuksen laatimisessa on noudatettava yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tarkastusmenettelyjä tai jos yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä ei sovelleta, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen (EU) N:o 768/2008 liitteen II moduuleissa B+D, B+F ja H1 määriteltyjä vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjä.

Edellä 66 §:n 3 momentissa tarkoitettu kalustoyksikön tyyppihyväksynnän uusiminen ei vaikuta kyseistä tyyppiä koskevan kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaan, joka on myönnetty ennen uusimista voimassa olleen tyyppihyväksynnän perusteella.

68 §

Kalustoyksikön numerointi

Markkinoillesaattamisluvan tai 14 luvussa tarkoitetun käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö on rekisteröitävä kalustorekisteriin ennen sen käyttöönottoa. Jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkolla, se on rekisteröitävä Suomessa liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin. Jos kalustoyksikön käyttöalue kattaa Suomen lisäksi yhden tai useamman muun ETA-valtion alueen, se on rekisteröitävä yhdessä asianomaisista jäsenvaltioista.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto rekisteröi kalustoyksikön ensimmäisen kerran liikenneasioiden rekisteriin.

Kalustoyksikön ensimmäisen markkinoillesaattamisluvan tai 14 luvussa tarkoitetun käyttöönottoluvan hakija vastaa siitä, että kalustoyksikölle annettu kalustoyksikkönumero merkitään asianomaiseen kalustoyksikköön. Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa muuttaa

kalustoyksikölle annettua kalustoyksikkönumeroa ja vaatia kalustoyksikön haltijaa muuttamaan kalustoyksikön merkintää.

Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävissä kalustoyksiköissä voidaan käyttää kolmannen maan kalustoyksikölle antamaa kalustoyksikkönumeroa.

Museoliikenteessä käytettävään kalustoon ei tarvitse tehdä tässä pykälässä tarkoitettua kalustoyksikkönumeromerkintää, jos niissä on vanha kansalliseen numerointiin perustuva numero, joka yksiselitteisesti yksilöi ne.

12 luku

Kalustoyksikköjen ja kalustoyksikkötyyppien olennaisten vaatimusten vastaisuus

69 §

Toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi

Jos rautatieliikenteen harjoittaja katsoo toiminnan aikana, että sen käyttämä kalustoyksikkö ei täytä jotakin sovellettavista olennaisista vaatimuksista, sen on toteutettava tarvittavat korjaavat toimenpiteet kalustoyksikön saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi. Lisäksi sen on ilmoitettava toteuttamistaan toimenpiteistä Liikenne- ja viestintävirastolle, joka huolehtii siitä, että asiasta ilmoitetaan myös EU-virastolle ja niille ETA-valtioiden kansallisille turvallisuusviranomaisille, joita asia koskee.

Kun Liikenne- ja viestintävirasto saa tiedon, että kalustoyksikkö tai kalustoyksikkötyyppi, jolle on myönnetty markkinoillesaattamislupa, ei tarkoituksensa mukaisesti käytettynä täytä jotakin sovellettavista olennaisista vaatimuksista, viraston on ilmoitettava siitä kalustoyksikköä tai kalustoyksikkötyyppiä käyttäville rautatieliikenteen harjoittajille ja pyydettävä näitä toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet kalustoyksikön tai kalustoyksikköjen saattamiseksi vaatimustenmukaisiksi. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava asiasta EU-virastolle ja niille kansallisille turvallisuusviranomaisille, joita asia koskee. Liikenne- ja viestintäviraston on myös ilmoitettava asiasta myös niille ETA-valtioiden kansallisille turvallisuusviranomaisille, joiden alueella on vireillä samantyyppistä kalustoyksikköä koskeva markkinoillesaattamislupahakemus.

Jos 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa rautatieliikenteen harjoittajan soveltamilla korjaavilla toimenpiteillä ei voida varmistaa sovellettavien olennaisten vaatimusten täyttymistä ja tämä vaatimustenvastaisuus aiheuttaa vakavan turvallisuusriskin, Liikenne- ja viestintävirasto voi soveltaa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä 24 §:n 3 momentissa säädetyn mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi keskeyttää samanaikaisesti kalustoyksikön tyyppihyväksynnän väliaikaisena turvatoimenpiteenä. Tätä koskevaan päätökseen voidaan hakea muutosta hallintolainkäyttölain (586/1996) mukaisesti. Lisäksi asiassa voidaan soveltaa 61 §:n 4 momentissa säädettyä sovintomenettelyä.

70 §

Luvan peruuttaminen olennaisten vaatimusten vastaisuuden vuoksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi 69 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa vakavan turvallisuusriskin välttämiseksi peruuttaa luvan tai muuttaa sitä, jos on osoitettavissa, että olennainen vaatimus ei ole täyttynyt luvan myöntämishetkellä.

Jos EU-virasto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat eri mieltä luvan rajoittamisesta tai peruuttamisesta, noudatetaan 61 §:n 4 momentissa säädettyä sovintomenettelyä. Jos kyseisen menettelyn tuloksena on, että markkinoillesaattamislupaa ei rajoiteta eikä peruuteta, 24 §:n 3 momentissa tarkoitetut väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet keskeytetään.

71 §

Peruuttamisen vaikutukset

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava EU-virastolle viipymättä myöntämänsä markkinoillesaattamisluvan peruuttamisesta. Sen on perusteltava päätöksensä.

EU-viraston tai Liikenne- ja viestintäviraston päätös luvan peruuttamisesta on merkittävä kalustorekisteriin.

Liikenne- ja viestintäviraston on yhteistyössä EU-viraston kanssa varmistettava, että ne rautatieliikenteen harjoittajat, jotka käyttävät peruuttamisen kohteena olevan kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin kaltaisia kalustoyksikköjä saavat tiedon markkinoillesaattamisluvan peruuttamisesta. Tällaisten rautatieliikenteen harjoittajien on tarkistettava, koskeeko vaatimusten noudattamatta jättäminen niiden kalustoyksikköjä. Siinä tapauksessa sovelletaan tässä luvussa säädettyä menettelyä.

Jos markkinoillesaattamislupa perutaan, kyseessä olevaa kalustoyksikköä ei saa enää käyttää eikä sen käyttöaluetta laajentaa. Jos kalustoyksikön tyyppihyväksyntä perutaan, sen pohjalta valmistettuja kalustoyksikköjä ei saa saattaa markkinoille. Jos kalustoyksikkö on jo saatettu markkinoille, se on välittömästi poistettava markkinoilta. Uutta lupaa voi hakea yksittäisen kalustoyksikön osalta 60-62 §:ssä säädetyn mukaisesti tai kalustoyksikkötyypin osalta 66 §:ssä säädetyn menettelyn mukaisesti.

Jos 69 § 1 ja 2 momentissa säädetyissä tapauksissa olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen rajoittuu osaan kyseessä olevan kalustoyksikön käyttöalueesta, ja tällainen noudattamatta jättäminen oli olemassa jo silloin, kun markkinoillesaattamislupa myönnettiin, lupaa on muutettava poistamalla käyttöalueesta kyseiset osat.

13 luku

Kalustoyksiköiden kunnossapito

72 §

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö

Kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttämistä Suomen rataverkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö. Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö on Suomeen rekisteröitävän kaluston osalta rekisteröitävä liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa tämän kuitenkaan rajoittamatta 10 ja 11 §:ssä tarkoitettua rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan vastuuta kalustoyksikön turvallisesta liikennöinnistä.

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön on perustettava vastuullaan olevia kalustoyksikköjä varten 73 §:n mukainen kunnossapitojärjestelmä, jonka avulla sen on:

1) varmistettava, että kalustoyksikkö pidetään kunnossa kunkin kalustoyksikön ohjekirjan sekä voimassa olevien kunnossapitosääntöjen ja asiaa koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja muiden vaatimusten mukaisesti;

2) sovellettava tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa yhteistyössä rautatieturvallisuusdirektiivin 6 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä vahvistettuja riskien arviointimenetelmiä;

3) varmistettava rautatieturvallisuusdirektiivin 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja omavalvontaa koskevia turvallisuusmenetelmiä soveltaen, että sen alihankkijat toteuttavat

riskienhallintatoimenpiteitä ja että tästä määrätään sopimusjärjestelyissä, jotka on annettava tiedoksi EU-viraston tai Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä;

4) varmistettava kunnossapitotoimen jäljitettävyys.

73 §

Kalustoyksikön kunnossapitojärjestelmä

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön kunnossapitojärjestelmä koostuu kunnossapitotoiminnan valvonnasta ja koordinaatiosta vastaavasta hallintatoiminnasta, kunnossapidon kehittämis- ja toteuttamistoiminnoista sekä vaunukaluston hallintatoimista.

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön on huolehdittava hallintatoiminnasta itse, muut 1 momentin mukaiset toiminnot se voi ulkoistaa kunnossapitokonepajoille, kunnossapitovarikoille tai muulle vastaavan pätevyyden omaavalle palvelun tarjoajalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista toiminnoista ja niiden järjestämisestä kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavassa yksikössä, kunnossapitokonepajoissa ja kunnossapitovarikoilla sekä toimintoja koskevista vaatimuksista ja arviointiperusteista.

74 §

Sertifiointielin ja kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on oltava rautatieturvallisuusdirektiivin 14 artiklan mukainen sertifiointi voimassa olevan EU-lainsäädännön mukaisesti.

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointia haetaan ETA-valtion toimivaltaiselta sertifiointielimeltä. Sertifiointielimenä Suomessa toimii Liikenne- ja viestintävirasto ja sertifiointitehtävään erikseen akkreditoitu elin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa käyttää sertifiointitehtävien hoitamisessa apunaan ulkopuolista asiantuntijaa, jolla on riittävä asiantuntemus ja muutoin tarvittavat edellytykset avustamistehtävien hoitamiseen.

Tässä pykälässä tarkoitettua sertifiointia ja todistusta ei vaadita sellaiselta kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, jonka vastuulla olevia kalustoyksikköjä käytetään ainoastaan museo- tai vaihtotyöliikenteessä taikka siirtotyössä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä sertifioinnin hakemisesta, Liikenne- ja viestintäviraston sertifiointitehtävien hoitamisessa käytettävää ulkopuolista asiantuntijaa koskevista vaatimuksista sekä siitä, miten komission antamia täytäntöönpanosäädöksiä sovelletaan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifioinnissa.

75 §

Sertifiointia koskevat vaatimukset

Sertifiointi on myönnettävä hakemuksesta tämän luvun ja voimassa olevan EU-asetuksen mukaisesti. Sertifiointi on voimassa ETA-valtioissa. Myös kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifioinnin peruuttamiseen sovelletaan EU-asetusta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavan yksikön tai kunnossapitotoiminnon sertifioinnista.

76 §

Poikkeukset kolmannen maan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifioinnille

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää poikkeuksen 72 §:ssä säädetyistä kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön vaatimuksista tai 74 §:ssä säädetystä kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointivaatimuksesta koskien Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävien kalustoyksiköiden kunnossapitoa.

Kalustoyksikön kunnossapitoyksikön määrittelylle tai sertifioinnille tehtävä poikkeus on haettava:

1) 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta haettaessa, jos kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö on rautatieyritys; tai

2) kun kalustoyksikkö rekisteröidään ensimmäistä kertaa liikenneasioiden rekisteriin ja kalustoyksikölle myönnetään käyttöönottolupa.

Hakijan on liitettävä hakemukseen poikkeuksen perustelut ja kuvaukset vaihtoehtoisista toimenpiteistä, joilla kalustoyksikön kunnossapito varmistetaan.

Liikenne- ja viestintäviraston on raportoitava 17 §:n mukaisessa vuosikertomuksessaan myönnetyistä poikkeuksista ja seurattava, että niistä ei aiheudu vaaraa rautatieturvallisuudelle. Liikenne- ja viestintävirasto voi varattuaan poikkeusluvan haltijalle tilaisuuden tulla asianmukaisesti kuulluksi peruuttaa poikkeusta koskevan päätöksensä, jos sen katsotaan aiheuttavan tarpeettomia riskejä rautatiejärjestelmässä.

14 luku

Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotto 5 luvun mukaisilla yksityisraiteilla ja liikkuvan kaluston käyttöönotto Venäjän liikenteessä, museoliikenteessä ja siirtoajossa

77 §

Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättäminen yksityisraiteilla

Lain 5 luvussa tarkoitetun ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla on sovellettava yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä lukuun ottamatta ilmoitetun laitoksen tekemää tarkastusta koskevia kohtia.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää yksityisraiteen haltijalle mahdollisuuden jättää soveltamatta yhteentoimivuuden teknistä eritelmää rataverkollaan, jos:

1) osajärjestelmää tai sen uudistamista tai parantamista koskeva hanke on eritelmän soveltamisen alkamispäivänä edennyt pitkälle tai hanketta koskevaa sopimusta on ryhdytty toteuttamaan;

2) eritelmää ei voida soveltaa onnettomuuden tai luonnonkatastrofin vuoksi taloudellisista tai teknisistä syistä verkon ennalleen saattamiseksi. Eritelmän soveltamatta jättäminen voidaan sallia vain, kunnes verkko on saatettu ennalleen;

3) osajärjestelmän uudistamista, parantamista tai laajentamista koskevassa hankkeessa eritelmän soveltaminen vaarantaisi hankkeen taloudellisen elinkelpoisuuden tai rautatiejärjestelmän yhtenäisyyden;

4) muusta erityisen painavasta syystä, jos poikkeaminen ei vaaranna yhteentoimivuutta rataverkon muiden osien kanssa.

Päätöksessä voidaan asettaa ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi.

Tarkemmat säännökset yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämistä koskevasta hakemuksesta ja hakemusmenettelystä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

78 §

Kiinteät rakenteelliset osajärjestelmät

Saadakseen 10 luvun mukaisen kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan yksityisraiteelle hakijan on laadittava osajärjestelmän tarkastusvakuutus. Hakija on vastuussa siitä, että asianomaiselle osajärjestelmälle on tehty tarvittavat tarkastukset ja että osajärjestelmä on säädettyjen vaatimusten mukainen. Hakijan on päivättävä ja allekirjoitettava vakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat.

Hakija vastaa tarkastusvakuutukseen liitettävien teknisten asiakirjojen laatimisesta. Teknisiin asiakirjoihin on sisällytettävä kaikki tarpeelliset osajärjestelmien ominaisuuksiin liittyvät asiakirjat sekä tarvittaessa kaikki asiakirjat, jotka osoittavat, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat vaatimusten mukaisia. Niistä on käytävä myös ilmi, kaikki käyttöolosuhteisiin ja –rajoituksiin liittyvät tekijät sekä jatkuvaa ja määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskevat ohjeet.

Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaa osajärjestelmän vaatimustenmukaisuuden ennen kuin se myöntää 10 luvun mukaisen kiinteän osajärjestelmän käyttöönottoluvan.

79 §

Liikkuvan kaluston käyttöönotto yksityisraiteilla ja museoliikenteessä

Museoliikenteen harjoittajan on haettava museoliikenteessä käytettävälle kalustolle käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta ennen kuin kalustoa voidaan käyttää rataverkolla. Yksityisraiteen haltijan on haettava Liikenne- ja viestintävirastolta kalustolleen käyttöönottolupaa ennen kuin sitä voidaan käyttää 32 §:n mukaisessa siirtotyössä.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä käyttöönottolupa tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on saatu hakijalta.

Käyttöönottolupaan on sisällytettävä tiedot:

1) kalustoyksikön haltijasta tai omistajasta;
2) kalustoyksikön käyttöalueesta;
3) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;
4) kalustoyksikön kunnossapidosta.

Jos kalustoyksikköä käytetään vain 5 luvun mukaisen ilmoituksen tehneen yksityisraiteen alueella, kalustoyksiköltä ei vaadita käyttöönottolupaa tai 11 luvun mukaista markkinoillesaattamislupaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetulle kalustoyksikölle asetettavista vaatimuksista.

80 §

Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa. Virasto myöntää käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille ja kalustoyksikkötyypeille, joilla on Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways) kuuluvassa valtiossa, jäljempänä *OSJD-jäsenvaltio*, voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksikköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation halli-

tuksen tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Suomessa 1 momentissa tarkoitettua suoraa kansainvälistä liikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta ennen kuin rautatieyritys liikennöi kalustoyksiköllä Suomen rataverkolla. Kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus on osoitettava ilmoituksessa, jonka hakija toimittaa virastolle. Hakijan on ilmoitettava Venäjän federaatiossa tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa kalustoyksikölle tai kalustoyksikkötyypille myönnetystä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta. Virasto ratkaisee käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen hakijan toimittaman ilmoituksen perusteella. Lupa voidaan myöntää sähköistä menettelyä käyttäen.

Venäjän federaatiosta saapuva ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä liikenteessä käytettävä veturi voi tulla Suomen rautatieraja-asemalle ilman 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa, jos sillä on Venäjän federaatiossa tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Veturia koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitetut tiedot ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

1) omistajasta tai haltijasta;
2) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
3) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

81 §

Kalustoyksikön saattaminen vaatimusten mukaiseksi

Jos kalustoyksikön haltija katsoo, että sen 79 tai 80 §:ssä tarkoitetun käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö ei täytä jotakin sovellettavista olennaisista vaatimuksista, sen on toteutettava tarvittavat korjaavat toimenpiteet kalustoyksikön saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi. Lisäksi sen on ilmoitettava toteuttamistaan toimenpiteistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

82 §

Kalustoyksikön käyttöönottoluvan peruuttaminen

Jos Liikenne- ja viestintävirasto saa tiedon, että 79 tai 80 §:ssä tarkoitettu käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö ei täytä sille asetettuja olennaisia vaatimuksia tai että luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja, Liikenne- ja viestintäviraston on kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos virhettä tai laiminlyöntiä on pidettävä olennaisena, eikä luvanhaltija ole korjannut sitä asetetussa määräajassa, virasto voi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi. Virasto voi myös rajoittaa kalustoyksikön käyttöä tai kieltää sen kokonaan.

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

15 luku

Arviointilaitokset

83 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten kansallisesta akkreditointijärjestelmästä säädetään vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta annetussa laissa (920/2005)

84 §

Ilmoitetuksi laitokseksi hyväksymistä koskeva hakemus

Suomeen sijoittuneen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on haettava ilmoitetuksi laitoksesi hyväksymistä Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

1) tiedot ja todistukset arviointilaitokselta edellytettävien vaatimusten täyttymisestä;

2) tiedot tuotteista, joita koskevan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin tekemiseen arviointilaitoksella on pätevyys;

3) tiedot siitä, mitä vaatimustenmukaisuuden arviointitoimia ja arviointimoduuleja laitos 2 kohdan mukaisessa arvioinnissaan käyttää.

Arviointilaitoksen on osoitettava täyttävänsä arviointilaitoksilta edellytettävät vaatimukset Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön, jäljempänä *FINAS-akkreditointipalvelu*, myöntämällä akkreditointitodistuksella. Jos arviointilaitos ei voi toimittaa akkreditointitodistusta, sen on toimitettava viranomaiselle tarpeelliset asiakirjatodisteet, joiden avulla viranomainen voi tarkistaa, tunnustaa ja säännöllisesti valvoa, että hakijan täyttää ilmoitetuksi laitokseksi hyväksymistä koskevat vaatimukset.

85 §

Ilmoitetuksi laitokseksi hyväksyminen ja hyväksymisen peruuttaminen

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy ja nimeää vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen ilmoitetuksi laitokseksi, jos laitos täyttää ilmoitettua laitosta koskevat 84–90 §:ssä säädetyt vaatimukset, ja ilmoittaa laitoksen komissiolle ja muille ETA-valtioille. Jos ilmoitetuissa tiedoissa tapahtuu merkittäviä muutoksia, myös ne on ilmoitettava komissiolle ja ETA-valtioille.

Hyväksymispäätöksessä määritetään ilmoitetun laitoksen pätevyysalue, vahvistetaan laitoksen valvontaan liittyvät järjestelyt ja asetetaan tarvittaessa laitoksen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan tehtävien asianmukainen suorittaminen. Päätös voidaan antaa määräajaksi.

Jos ilmoitettu laitos ei enää täytä säädettyjä vaatimuksia tai ei noudata hyväksymispäätöksessä asetettuja ehtoja taikka toimii muuten olennaisesti säännösten vastaisesti, Liikenne- ja viestintäviraston on asetettava ilmoitetulle laitokselle riittävä määräaika asian korjaamiseksi. Määräaika ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi. Liikenne- ja viestintäviraston on rajoitettava antamaansa hyväksyntää tai peruutettava se joko väliaikaisesti tai kokonaan riippuen kyseisten vaatimusten tai velvollisuuksien laiminlyönnin vakavuudesta, jos ilmoitettu laitos ei ole korjannut epäkohtaa annetussa määräajassa.

Jos ilmoitettu laitos on lopettanut toimintansa tai sen hyväksyminen on peruutettu, Liikenne- ja viestintäviraston on ryhdyttävä asianmukaisiin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että laitoksen vastuulla olevat tehtävät ja niihin liittyvät asiakirjat siirtyvät sellaiselle ilmoitetulle laitokselle, jolla on hyväksyntä. Liikenne ja viestintäviraston on myös huolehdittava siitä, että

toimintansa lopettaneen ilmoitetun laitoksen hyväksymät asiakirjat ovat markkinavalvonnasta vastaavien viranomaisten pyynnöstä näiden nähtävillä.

86 §

Ilmoitettua laitosta koskevat yleiset vaatimukset

Ilmoitetun laitoksen on täytettävä seuraavat vaatimukset:
1) laitoksen on oltava Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;
2) laitoksen on kyettävä suorittamaan kaikki vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävät, jotka sille on osoitettu ja joiden mukaisesti se on ilmoitettu riippumatta siitä, suorittaako laitos kyseiset tehtävät itse vai suoritetaanko tehtävät sen puolesta ja sen vastuulla.
Ilmoitettuna laitoksena saa Suomessa toimia myös kyseiseen tehtävään muussa ETA-valtiossa hyväksytty ilmoitettu laitos.

87 §

Ilmoitetun laitoksen toimintaa koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset

Ilmoitetulla laitoksella on kaikissa tapauksissa ja kunkin sellaisen vaatimuksenmukaisuuden arviointimenettelyn ja tuotetyypin- tai luokan osalta, jota varten se on ilmoitettu, oltava käytössään:
1) riittävä henkilöstö, jolla on tekninen tietämys ja riittävä ja soveltuva kokemus vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamiseksi;
2) kuvaukset niistä menettelyistä, joiden mukaisesti vaatimustenmukaisuuden arviointi on suoritettavissa ja sovellettavissa avoimella tavalla;
3) asianmukaiset toimintatavat ja menettelyt, joiden perusteella ilmoitettuna laitoksena suoritetut vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävät on erotettavissa laitoksen muusta toiminnasta;
4) menettelyt, joiden mukaisesti tehtävien hoitamisessa on mahdollista ottaa huomioon arviointimenettelyn kohteena olevan yrityksen koko, toimiala ja rakenne sekä arviointimenettelyn kohteena olevassa tuotteessa käytetty teknologia ja tuotantoprosessin luonne.
Ilmoitetulla laitoksella on oltava tarvittavat keinot niiden teknisten ja hallinnollisten tehtävien suorittamiseen, joita arviointitehtävän asianmukainen hoitaminen edellyttää, ja sillä on oltava mahdollisuus käyttää kaikkia tarvittavia laitteita tai välineitä.

88 §

Ilmoitetun laitoksen henkilöstöä koskevat vaatimukset

Ilmoitetun laitoksen arviointitehtävistä vastaavalla henkilöstöllä on oltava:
1) riittävä tekninen ja ammatillinen koulutus, joka kattaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnin sillä alalla, jolle ilmoitettu laitos on ilmoitettu;
2) riittävät tiedot suoritettavia arviointeja koskevista vaatimuksista ja riittävät valtuudet tällaisten arviointien suorittamiseen;
3) asianmukaiset tiedot ja ymmärrys olennaisista vaatimuksista, sovellettavista yhdenmukaistetuista standardeista sekä asiankuuluvasta EU-lainsäädännöstä;
4) kyky laatia todistuksia, asiakirjoja ja selostuksia, joilla osoitetaan, että arvioinnit on suoritettavissa.
Ilmoitetun laitoksen henkilöstöllä on vaitiolovelvollisuus kaikkien niiden tietojen suhteen, joita se saa suorittaessaan tehtäviään asiaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tai sen täytäntöön panemiseksi annetun kansallisen lainsäädännön säännösten mukaisesti. Ilmoi-

tetun laitoksen vaitiolovelvollisuus ei ulotu sen ETA-valtion viranomaisiin, jossa ilmoitetun laitoksen toimet suoritetaan. Ilmoitetun laitoksen antamien selvitysten omistusoikeudet on kuitenkin suojattava.

89 §

Ilmoitetun laitoksen riippumattomuus

Ilmoitetun laitoksen on oltava arvioimastaan organisaatiosta tai arvioimansa tuotteen valmistajasta riippumaton. Elintä, joka kuuluu tuotteiden suunnittelussa, valmistuksessa, toimittamisessa, asentamisessa, käytössä tai ylläpidossa osallisena olevia yrityksiä edustavaan yrittäjä- tai ammattialajärjestöön, voidaan pitää riippumattomana, jos sen riippumattomuus ja välttyminen eturistiriidoilta kyetään osoittamaan.

Ilmoitetun laitoksen, sen ylimmän johdon ja arviointihenkilöstön on oltava puolueettomia.

Ilmoitetun laitoksen ylimmän johdon ja arviointihenkilöstön palkkiot eivät saa olla riippuvaisia suoritettujen arviointien määrästä eivätkä arviointien tuloksista.

Ilmoitettu laitos, sen ylin johto ja arviointitehtävien suorittamisesta vastaava henkilöstö eivät saa olla arvioimiensa tuotteiden suunnittelijoita, valmistajia, toimittajia, asentajia, ostajia, omistajia, käyttäjiä tai ylläpitäjiä taikka minkään tällaisen osapuolen valtuutettuja edustajia. Tämä ei rajoita sellaista arvioitujen tuotteiden käyttöä, jotka ovat arviointilaitoksen toimien kannalta tarpeellisia, tai tällaisten tuotteiden käyttöä henkilökohtaisiin tarkoituksiin.

Ilmoitettu laitos, sen ylin johto ja vaatimustenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamisesta vastaava henkilöstö eivät saa olla suoranaisesti mukana näiden tuotteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa, kaupan pitämisessä, asentamisessa, käytössä tai ylläpidossa, eivätkä edustaa toiminnoissa mukana olevia osapuolia. Ilmoitettu laitos, sen ylin johto tai vaatimuksenmukaisuuden arviointitehtävien suorittamisesta vastaava henkilöstö ei myöskään saa osallistua mihinkään sellaiseen toimintaan, joka vaarantaisi niiden arviointitoimien tai tehdyn arvioinnin riippumattomuuden. Tämä kielto koskee erityisesti konsulttipalveluja.

Ilmoitetun laitoksen on varmistettava, että niiden tytäryhtiöiden tai alihankkijoiden toimet eivät vaikuta niiden suorittamien vaatimustenmukaisuuden arviointitoimien luottamuksellisuuteen, objektiivisuuteen tai puolueettomuuteen.

Ilmoitetun laitoksen ja niiden henkilöstön on suoritettava vaatimustenmukaisuuden arviointitoimet mahdollisimman suurta ammatillista luotettavuutta ja kyseisellä erityisalalla vaadittavaa teknistä pätevyyttä noudattaen. Ilmoitetun laitoksen ja niiden henkilöstön on oltava riippumattomia kaikenlaisesta ja erityisesti taloudellisesta painostuksesta ja johdattelusta, joka saattaisi vaikuttaa heidän arviointiinsa tai vaatimustenmukaisuuden arviointitoimiensa tuloksiin, erityisesti niiden henkilöiden tai henkilöryhmien taholta, joille näiden toimien tuloksilla on merkitystä.

90 §

Ilmoitetun laitoksen vastuuvakuutus

Ilmoitetulla laitoksella on oltava toiminnan laatu ja laajuus huomioiden riittävä vastuuvakuutus.

91 §

Ilmoitetun laitoksen vaatimustenmukaisuusolettama

Ilmoitettu laitos täyttää tässä laissa sille säädetyt vaatimukset, jos ilmoitettu laitos osoittaa täyttävänsä sellaiset arvioinnissa käytettävät yhdenmukaistetut standardit, joiden viitetiedot on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

92 §

Tehtävien teettäminen alihankintana tai tytäryhtiöillä

Jos ilmoitettu laitos teettää alihankintana tietyt vaatimustenmukaisuuteen liittyvät arviointitehtävät tai käyttää tytäryhtiötä, sen on varmistettava, että alihankkija tai tytäryhtiö täyttää arviointilaitoksen ilmoitetuksi laitokseksi hyväksymisen edellytykset. Ilmoitetun laitoksen on ilmoitettava arvioinnissa käyttämistään alihankkijoista tai tytäryhtiöistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ilmoitettu laitos vastaa alihankkijan tai tytäryhtiön suorittamista tehtävistä riippumatta näiden sijoittautumisvaltiosta.

Ilmoitettu laitos voi teettää alihankintana tai tytäryhtiöllä tehtäviä ainoastaan, jos siitä on sovittu asiakkaan kanssa.

Ilmoitettujen laitosten on pidettävä Liikenne- ja viestintäviraston saatavilla asiakirjat, jotka koskevat alihankkijan tai tytäryhtiön pätevyyden arviointia, sekä työtä, jonka ne ovat suorittaneet asiaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisesti.

93 §

Ilmoitetun laitoksen velvollisuus osallistua standardointitoimiin ja koordinaatioryhmän työhön

Ilmoitetun laitoksen on osallistuttava asiaankuuluviin standardointitoimenpiteisiin ja EU-lainsäädännön nojalla ilmoitettujen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten koordinaatiotyöryhmän toimenpiteisiin tai varmistettava, että niiden arviointihenkilöstö saa niistä tiedon, sekä sovellettava yleisenä ohjeena kyseisen ryhmän työn tuloksena saatuja hallinnollisia päätöksiä ja asiakirjoja.

Ilmoitetun laitoksen, joka on ilmoitettu ratalaitteiden ja veturilaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmien osalta, on osallistuttava EU-virastoasetuksen 29 artiklassa tarkoitetun ERTMS–työryhmän toimintaan tai varmistettava, että työryhmän toiminnasta tiedotetaan arviointihenkilöstölle. Ilmoitetun laitoksen on noudatettava työryhmän työskentelyn tuloksena laadittavia suuntaviivoja. Jos ilmoitettu laitos pitää suuntaviivojen soveltamista epätarkoituksenmukaisena tai mahdottomana, sen on toimitettava asiaa koskevat huomionsa ERTMS-työryhmälle, jotta se voi osallistua suuntaviivojen jatkuvaan kehittämiseen.

94 §

Akkreditoitu sisäinen laitos

Akkreditoitua sisäistä laitosta käytetään vaatimustenmukaisuuden arviointitoimiin pantaessa täytäntöön menettelyä, josta säädetään tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 768/2008/EY liitteessä II sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY mukaisesti hyväksytyissä yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä käytettävistä vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyjen ja EY-tarkastusmenettelyn moduuleista annetun komission päätöksen 2010/713/EU liitteessä I. Laitoksen on muodostettava erillinen ja erotettavissa oleva osa arvioimastaan organisaatiosta, ei-

kä se saa osallistua niiden tuotteiden suunnitteluun, tuotantoon, valmistukseen, toimittamiseen, asentamiseen, käyttöön tai ylläpitoon, joita se arvioi.

Akkreditoidun sisäisen laitoksen on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1) sen on oltava akkreditoitu akkreditointiasetuksen mukaisesti;

2) kansalliselle akkreditointielimelle on osoitettu, että laitoksella ja sen henkilöstöllä on oltava käytössään raportointimenettelyt, jotka varmistavat laitoksen ja sen henkilöstön puolueettomuuden ja organisatorisen riippumattomuuden;

3) laitos ja sen henkilöstö eivät saa olla vastuussa arvioimiensa tuotteiden suunnittelusta, valmistuksesta, toimituksista, asennuksista, käytöstä tai ylläpidosta eivätkä osallisena missään sellaisessa toiminnassa, joka voisi vaikuttaa niiden arvioinnin puolueettomuuteen tai arviointitoimien luotettavuuteen;

4) laitoksen on toimitettava palvelujaan yksinomaan sille organisaatiolle, jonka osa se on.

Akkreditoitua sisäistä laitosta ei ilmoiteta ETA-valtioille eikä komissiolle, mutta organisaation ja kansallisen akkreditointielimen on Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä toimitettava akkreditointia koskevat tiedot virastolle. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa mainittujen Euroopan unionisäädösten soveltamisesta sekä niistä tiedoista, joita kansallisen akkreditointielimen on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle.

95 §

Ilmoitetun laitoksen toimintaan liittyvät velvollisuudet

Ilmoitetun laitoksen on suoritettava vaatimustenmukaisuuden arvioinnit niiden vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen mukaisesti, joista säädetään asiaa koskevassa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä.

Vaatimustenmukaisuuden arviointi on suoritettava oikeasuhtaisesti välttäen tarpeettoman rasitteen aiheuttamista toimijoille. Ilmoitetun laitoksen on otettava huomioon asianomaisen yrityksen koko, toimiala, rakenne, tuotteissa käytettävä teknologia sekä se, onko kyse massa- tai sarjatuotannosta. Ilmoitetun laitoksen tehtävänä on arvioida, onko tuote yhteentoimivuusdirektiivin mukainen.

Jos ilmoitettu laitos katsoo, ettei valmistaja ole täyttänyt yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai vastaavissa yhdenmukaistetuissa standardeissa tai teknisissä eritelmissä säädettyjä vaatimuksia, sen on vaadittava valmistajaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin eikä se saa antaa vaatimustenmukaisuustodistusta.

Jos ilmoitettu laitos katsoo todistuksen antamisen jälkeen suoritettavan vaatimustenmukaisuuden valvonnan yhteydessä, ettei tuote ole enää asiaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukainen, sen on vaadittava valmistajaa ryhtymään tarvittaviin korjaaviin toimenpiteisiin ja tarvittaessa peruutettava todistus väliaikaisesti tai kokonaan.

Jos korjaavia toimenpiteitä ei suoriteta tai niillä ei ole vaadittua vaikutusta, ilmoitetun laitoksen on tarpeen mukaan asetettava myönnettävään todistukseen osajärjestelmän tai osatekijän käyttöä koskevia rajoituksia tai peruutettava myönnetty todistus väliaikaisesti tai kokonaan.

96 §

Ilmoitetun laitoksen velvollisuus antaa tietoja

Ilmoitetun laitoksen on salassapitosäännösten estämättä annettava tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle laitoksen toiminnasta.

Ilmoitetun laitoksen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

1) evätyistä, rajoitetuista tai peruutetuista osajärjestelmien EY-tarkastustodistuksista, yhteentoimivuuden osatekijöiden EY-vaatimustenmukaisuustodistuksia ja EY-käyttöönsoveltuvuustodistuksia;
2) olosuhteiden muutoksista, jotka vaikuttavat ilmoitetun laitoksen soveltamisalaan ja ehtoihin ja sitä kautta sen toimintaedellytyksiin toimia ilmoitettuna laitoksena;
3) tietopyynnöt, jotka se saa markkinavalvontaviranomaisilta koskien vaatimustenmukaisuuden arviointitoimia;
4) pyynnöstä vaatimustenmukaisuuden arviointitoimet, jotka on suoritettu niitä koskevan ilmoituksen soveltamisalalla ja mahdollisesti suoritetut muut toimet, mukaan luettuna toiminta useamman ETA-valtion alueella ja alihankinta.

Edellä 2 momentin 1 kohdan mukaisista todistusten epäämisistä, rajoittamisista ja peruuttamisista on ilmoitettava myös asianosaisten muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille.

Ilmoitetun laitoksen on toimitettava muille yhteentoimivuusdirektiivin nojalla samaa osajärjestelmää koskevia arviointitoimia suorittaville ilmoitetuille laitoksille tiedot kielteisistä arvioinneista ja pyydettäessä myös myönteisistä arvioinneista.

Ilmoitetun laitoksen on toimitettava EU-virastolle osajärjestelmien EY-tarkastustodistukset, yhteentoimivuuden osatekijöiden EY-vaatimustenmukaisuustodistukset ja EY-käyttöönsoveltuvuustodistukset.

97 §

Ilmoitetun laitoksen käyttämä kieli

Ilmoitetun laitoksen laatimat asiakirjat ja EY-tarkastusmenettelyihin liittyvä kirjeenvaihto on laadittava jollakin sen ETA-valtion virallisista kielistä, johon hakija on sijoittautunut. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää muuta hakijan hyväksymää kieltä. Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa vaatia asiakirjoista suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen.

98 §

Ilmoitetun laitoksen virkavastuu

Ilmoitetun laitoksen tai tämän alihankkijan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 44, 49 ja 50 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

99 §

Ilmoitetun laitoksen tarkastukset

Osajärjestelmän valmistukseen tai rakentamiseen liittyvän hankkeen tarkastamisesta vastaavan ilmoitetun laitoksen on hankkeen toteutuksen aikana tehtävä tarkastuksia määräajoin yhteentoimivuusdirektiivin, 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 annettaviin teknisiin asiakirjoihin. Tarkemmat säännökset tässä momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa sovellettavasta menettelystä sekä tarkastuskertomusten antamisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ilmoitetun laitoksen edustajalla on tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan oikeus päästä tarkastuksen kohteena olevalle työmaalle, tuotantolaitokseen, varastoalueelle, tes-

tauslaitoksiin 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. Ilmoitetun laitoksen henkilöstön on pidettävä salassa kaikki ne tiedot, jotka se on saanut suorittaessaan ilmoitetulle laitokselle tässä laissa säädettyjä tehtäviä. Tarkastuksessa sovelletaan hallintolain 39 §:ää.

100 §

Liikenne- ja viestintäviraston ja sen alihankkijoiden tarkastukset

Edellä 86-89 ja 91-92 §:ssä säädettyjä ilmoitettuja laitoksia koskevia vaatimuksia sovelletaan myös Liikenne- ja viestintävirastoon ja sen alihankkijoihin, silloin kun ne suorittavat 50 §:ssä tarkoitettua FI-tarkastusta, ei kuitenkaan 88 §:n 1 momentin 3 kohtaa eikä 92 §:n 4 momenttia. Liikenne- ja viestintäviraston alihankkijalla ja viraston nimeämällä ilmoitetulla laitoksella on kuitenkin oltava asianmukaiset tiedot ja ymmärrys kansallisesta lainsäädännöstä ja sen on pidettävä viranomaisten saatavilla tarkastusta koskevien kansallisten oikeussääntöjen edellyttämät asiakirjat.

Liikenne- ja viestintävirastoon, sen alihankkijoihin ja viraston nimeämään ilmoitettuun laitokseen sovelletaan myös 95 §:ssä säädettyjä toimintaan liittyviä velvollisuuksia niiden suorittaessa tässä pykälässä tarkoitettuja tarkastuksia, kuitenkin niin, että nämä velvollisuudet perustuvat asianomaisiin kansallisiin oikeussääntöihin.

Liikenne- ja viestintäviraston ja viraston nimeämän ilmoitetun laitoksen on myös ilmoitettava ETA-valtioille 96 §:ssä säädettyjä tietoja vastaavat tiedot.

Liikenne- ja viestintävirasto, viraston nimeämä ilmoitettu laitos tai viraston käyttämä alihankkija voivat tehdä tarkastuksia rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan tai muun rautatiejärjestelmään kuuluvan toiminnanharjoittajan 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. Tarkastuksessa sovelletaan hallintolain 39 §:ää. Suoritetuista tarkastuksista on annettava tarkastuskertomus hakijalle.

101 §

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaava laitos

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen on järjestettävä rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien riippumaton turvallisuusarviointi siten kuin siitä säädetään kulloinkin voimassa olevassa riskien arviointia koskevassa turvallisuusmenetelmästä annetussa Euroopan unionin säädöksessä. Riippumatonta turvallisuusarviointia käytetään myös teknisiä standardeja sovellettaessa, jos standardissa edellytetään riippumattoman arvioinnin käyttämistä osana järjestelmän turvallisuustason arviointia.

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen on osoitettava täyttävänsä arviointilaitoksilta edellytettävät vaatimukset FINAS-akkreditointipalvelun myöntämällä akkreditointitodistuksella.

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavana laitoksena saa Suomessa toimia myös kyseiseen tehtävään muussa ETA-valtiossa akkreditoitu tai tunnustettu laitos.

Tarkemmat säännökset riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja sen tehtävistä sekä laitoksen tarkastusmenettelystä ja tarkastuslausunnoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

102 §

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen käyttämä kieli

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen laatimat asiakirjat ja tarkastusmenettelyihin liittyvä kirjeenvaihto on laadittava jollakin sen ETA-valtion virallisista kielistä, johon hakija on sijoittautunut. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää muuta hakijan hyväksymää kieltä. Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa vaatia asiakirjoista suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen.

103 §

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen virkavastuu

Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 101 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

16 Luku

Rataverkon haltijan riippumattomuus ja tehtävien järjestäminen

104 §

Rataverkon haltijan riippumattomuus

Rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa tai muuten sen vastuulla olevan rataverkon käytöstä, kunnossapidosta, uudistamisesta, kehittämisestä ja rataverkon toimivuudesta.

Rataverkon haltijan on oltava oikeudellisesti itsenäinen ja rautatiemarkkinoilla toimivista rautatieyrityksistä täysin riippumaton.

105 §

Rataverkon haltijan olennaisten toimintojen riippumattomuus

Rataverkon haltijan on järjestettävä ratakapasiteetin ja reittien jakamista sekä infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko organisatorisesti ja päätöksenteoltaan itsenäiseksi yksiköksi niin, että nämä rataverkon haltijan olennaiset toiminnot ovat rautatieyrityksistä riippumattomia, eivätkä rautatieyritykset tai niiden valvontaan vaikuttavat henkilöt voi mitenkään vaikuttaa niitä koskeviin päätöksiin.

Rautatieyrityksillä tai millään siihen kytköksissä olevalla oikeudellisesti itsenäisellä kokonaisuudella ei saa olla vaikutusvaltaa rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavien henkilöiden nimityksiin tai irtisanomisiin.

Rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaava henkilö ei saa olla samanaikaisesti rautatieyrityksen johtoryhmän tai muun vastaavan hallintoelimen jäsen.

Rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaava henkilö voidaan nimittää rautatieyrityksen palvelukseen vain, jos siitä ei aiheudu eturistiriitoja.

106 §

Rataverkon haltijan johtoelinten nimityksiä koskevat vaatimukset

Jos rataverkon haltijalla on johtoryhmä tai muu vastaava hallintoelin, sen jäseniksi ei saa nimittää rautatieyrityksen johtoryhmän jäseniä. Rataverkon haltijan johtoryhmän tai muun vastaavan hallintoelimen jäsenten sekä heidän alaisinaan toimivien johtajien on toimittava syrjimättömästi, eivätkä eturistiriidat saa vaikuttaa heidän riippumattomuuteensa.

107 §

Liikenteen hallinnan ja kunnossapitotoiminnan riippumattomuus

Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että liikenteen hallinta ja radan kunnossapidon suunnittelu on järjestetty syrjimättömällä ja läpinäkyvällä tavalla niin, että näistä toiminnoista päättävien henkilöiden päätöksiin ei vaikuta minkäänlaiset eturistiriidat.

Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että liikenteen hallinta toimii tehokkaasti myös häiriötilanteissa niin, että rautatieliikenteen harjoittaja saa oikea-aikaisesti kaiken sen olennaisen tiedon, joka vaikuttaa tämän liikennöintiin.

Rataverkon haltijan on kuultava ratakapasiteetin hakijoita ja muita sidosryhmiä rataverkon kunnossapidon ja uusimisen pitkän aikavälin suunnitelmista ja otettava niiden valmistelussa mahdollisimman hyvin näiden näkemykset huomioon.

Rataverkon haltijan on toteutettava rataverkon kunnossapitotoimenpiteet ja niiden aikataulutus niin, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän häiriötä rautatieliikenteen harjoittajille ja mahdolliset häiriöt kohdistuvat rautatieliikenteen harjoittajiin tasapuolisesti ja syrjimättömällä tavalla.

108 §

Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen

Rataverkon haltija saa ulkoistaa tehtäviään toiselle osapuolelle, joka ei saa olla rautatieyritys tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyritys. Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että tehtävien ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan.

Rataverkon haltija saa ulkoistaa rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyvien tehtävien toteutuksen rautatieyritykselle, yritykselle, jonka määräysvallassa on rautatieyritys tai yritykselle, joka on rautatieyrityksen määräysvallassa.

Jos rataverkon haltija ulkoistaa 1 ja 2 momentissa tarkoitetulla tavalla tehtäviään toiselle, rataverkon haltija kuitenkin vastaa toiminnoista ja niiden valvonnasta.

Jos rataverkon haltija ulkoistaa olennaisia toimintoja toiselle, myös tämän osapuolen on noudatettava toiminnassaan 104-107 §:iä.

Liikenteenohjauspalvelujen hankkimisesta ulkopuoliselta palvelun tarjoajalta säädetään 136 §:ssä.

Rataverkon haltija saa myös antaa toisen rataverkon haltijan tehtäväksi suorittaa rataverkollaan rataverkon hallinnointiin liittyviä tehtäviä edellyttäen, että myös nämä täyttävät 104-107 §:ssä säädetyt velvoitteet.

Jos Väylävirasto valtion rataverkon haltijana ulkoistaa ratakapasiteetin ja reittien jakamiseen liittyviä tehtäviä ulkopuoliselle palvelujen tuottajalle, viraston on tehtävä palvelun tuottajan kanssa sopimus näiden palvelujen tuottamisesta virastolle. Palvelujen tuottaja suorittaa virastolle tehtävänsä viraston valvonnassa ja sen ohjeiden mukaisesti. Kyseisiä sopimuksen mukaisia tehtäviä hoitaessaan palvelujen tuottajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

109 §

Rataverkon haltijan rahoituksen läpinäkyvyys ja valtion rataverkon rahoitus

Rataverkon haltija saa käyttää rataverkon hallinnasta saatavia tuloja, julkiset varat mukaan luettuina, ainoastaan oman toimintansa rahoittamiseen. Rataverkon haltija voi käyttää kyseisiä tuloja lainan lyhennyksiin ja osingon maksamiseen omistajille. Rataverkon haltija ei kuitenkaan saa maksaa osinkoja 111 §:ssä tarkoitetussa vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä sen eri osakokonaisuuksien omistajille eikä sellaisten yritysten omistajille, joiden määräysvallassa rautatieyritys tai kyseinen rataverkon haltija ovat.

Rataverkon haltija ei saa myöntää rautatieyritykselle lainaa suoraan eikä välillisesti.

Rautatieyritys ei saa myöntää lainaa rataverkon haltijalle suoraan eikä välillisesti.

Valtion rataverkkoa ylläpidetään ja rakennetaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Tämän lain 19 luvussa tarkoitettu ratamaksu käytetään radanpidon rahoitukseen. Ratamaksu otetaan huomioon valtion talousarviossa.

110 §

Rataverkon haltijan yhteistyösopimus rautatieyritysten kanssa

Rataverkon haltija voi tehdä rautatieyrityksen kanssa yhteistyösopimuksen, jonka tavoitteena on alentaa asiakkaille koituvia kustannuksia tai tehostaa sopimukseen kuuluvan verkon osan toimintaa. Tällaisten sopimusten on kuitenkin oltava kaikille rautatieyrityksille syrjimättömästi mahdollisia ja tasapuolisia.

Lain 20 luvussa tarkoitetun rautatiealan sääntelyelimen, jäljempänä *sääntelyelin*, on hyväksyttävä yhteistyösopimus ennen sen voimaantuloa. Sääntelyelimellä on myös oikeus seurata tällaisen sopimuksen täytäntöönpanoa ja saada siitä tietoa valvontatehtäväänsä varten. Jos sääntelyelin toteaa valvonnan yhteydessä sopimuksen ongelmalliseksi rautatiemarkkinoiden syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden näkökulmasta, se voi vaatia sopimuksen päättämistä.

111 §

Vertikaalinen integraatio

Rautatiemarkkinoilla toimivaan vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen, joka harjoittaa rautatieliikenteen lisäksi rataverkon hallintaa sovelletaan tässä luvussa säädetyn lisäksi direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/2370 7 artiklan 3 d, 4 ja 5 kohtia.

Vertikaalisesti integroitunut yritys ei saa ulkoistaa 105 §:ssä tarkoitettuja olennaisia toimintoja vertikaalisesti integroituneen yrityksen millekään muulle yksikölle, jollei yksikkö hoida yksinomaan olennaisia toimintoja.

Sen lisäksi mitä 109 §:ssä säädetään, on vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yksiköiden välisissä rahoituslainoissa noudatettava 1 momentissa mainitun direktiivin 7 d artiklan 4-10 kohdissa säädettyjä ehtoja.

112 §

Rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin hakijoiden yhteistyöryhmä

Valtion rataverkon haltijan on asetettava yhteistyöryhmä, jonka tehtävänä on sovittaa yhteen rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin hakijoiden tarpeita. Valtion rataverkon haltijan on kutsuttava yhteistyöryhmään mukaan rataverkon haltijat, rautatieliikenteen harjoittajat, ratakapasiteetin hakijat sekä harkintansa mukaan myös muita sidosryhmiä. Sääntelyelin voi osallistua yhteistyöryhmään tarkkailijana. Tässä pykälässä tarkoitettu yhteensovittaminen ei rajoita ratakapasiteetin hakijoiden oikeutta hakea oikaisua sääntelyelimeltä 151 §:ssä säädetyllä tavalla, tuoda erimielisyysasia sääntelyelimen ratkaistavaksi 152 §:ssä säädetyllä tavalla eikä sääntelyelimen toimivaltaa siten kuin siitä säädetään 20 luvussa.

Yhteistyöryhmän tehtävänä on:

1) arvioida ratakapasiteetin hakijoiden ratakapasiteettitarpeita, ratakapasiteetin kasvattamiseen liittyviä kehittämistarpeita sekä tehdä esityksiä ratakapasiteetin jakamiseen liittyvien menettelytapojen kehittämiseksi;

2) arvioida 131 §:ssä tarkoitetun rataverkon haltijan verkkoselostuksen sisältöä ja toteutusta ja esittää niitä koskevia suosituksia;

3) tehdä esityksiä 146 §:n mukaisista kannustimista ja siitä, miten ne edistävät suorituskykytavoitteiden toteutumista;

4) arvioida mahdollisuuksia kehittää kuljetusten yhteentoimivuutta ja eri kulkumuotojen saumatonta yhteistyötä sekä esittää niitä koskevia suosituksia;

5) arvioida muita rataverkolle pääsyyn, rataverkon käyttöön sekä rataverkolla tarjottavien palveluiden laatuun ja niiden ehtoihin liittyviä kysymyksiä ja esittää niitä koskevia suosituksia.

Valtion rataverkon haltijan on laadittava yhteistyöryhmää kuultuaan tarkemmat suuntaviivat 2 momentissa tarkoitettujen asiakokonaisuuksien yhteensovittamisesta. Yhteistyöryhmän on kokoonnuttava vähintään kerran vuodessa. Valtion rataverkon haltijan on tiedotettava yhteistyöryhmän toiminnasta omilla verkkosivuillaan.

Valtion rataverkon haltija toimii Suomen edustajana Euroopan rataverkon haltijoiden yhteistyöverkostossa. Valtion rataverkon haltijan on jaettava tietoa eurooppalaisesta yhteistyöstä muille tässä pykälässä tarkoitetun yhteistyöryhmän jäsenille ja otettava huomioon yhteistyöryhmän edustajien näkemykset toimiessaan Suomen edustajana eurooppalaisessa yhteistyöverkotossa.

17 luku

Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti

113 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyritys, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu toimilupa tai ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos mainitussa pykälässä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

Rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rataverkon käyttöoikeus rautateiden henkilöliikenteen harjoittamista varten, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä *palvelusopimusasetus,* sovel-

tamista. Rautatieyrityksellä, joka täyttää 1 momentissa tarkoitetut edellytykset, on oikeus tarjota rataverkolla henkilöliikennepalveluja sekä oikeus ottaa ja jättää matkustajia rataverkon kaikilla asemilla. Oikeuteen kuuluu myös oikeus käyttää rataverkon yhteydessä olevia palvelupaikkoja ja niillä tarjottavia palveluita.

Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä koskevaa sopimusta.

114 §

Rataverkon käyttöoikeuden rajoittaminen

Toimivaltainen viranomainen voi rajoittaa oikeutta käyttää valtion rataverkkoa 113 §:n 2 momentissa tarkoitettuun henkilöliikenteeseen sekä rautatieyrityksen oikeutta ottaa ja jättää matkustajia lähtöpaikan ja määränpään välisellä rataosuudella. Oikeutta voidaan rajoittaa, jos valtion rataverkon käyttämisestä sekä oikeudesta ottaa ja jättää matkustajia taikka rinnakkaisesta reitistä on tehty yksi tai useampi julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja jos kyseisen oikeuden käyttö vaarantaisi asianomaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon.

Jos ratakapasiteetin hakija suunnittelee hakevansa ratakapasiteettia sellaisella rataverkon osalla, jolla toimivaltainen viranomainen on tehnyt julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen palvelusopimusasetuksen nojalla, ratakapasiteetin hakijan on ilmoitettava tästä toimivaltaiselle viranomaiselle, valtion rataverkon haltijalle ja sääntelyelimelle vähintään 18 kuukautta ennen suunniteltua liikenteen aloittamista. Jotta sääntelyelin voi arvioida mahdolliset taloudelliset vaikutukset voimassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, sääntelyelimen on varmistettava, että julkisista palveluhankinnoista sopimuksia tehneet tai niitä suunnittelevat toimivaltaiset viranomaiset sekä sopimuksista vastaavat rautatieyritykset saavat tästä tiedon viipymättä ja viimeistään 10 päivän kuluttua.

Toimivaltainen viranomainen saa rajoittaa 1 momentissa tarkoitetulla tavalla oikeutta käyttää valtion rataverkkoa sekä oikeutta ottaa ja jättää matkustajia rataverkon asemilla ainoastaan, jos sääntelyelin katsoo, että oikeuden käyttäminen vaarantaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon. Sääntelyelin ottaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon arvioinnin käsiteltäväkseen, jos sitä pyytää:

1) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt toimivaltainen viranomainen tai jokin muu toimivaltainen viranomainen;
2) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt rautatieyritys;
3) käyttöoikeutta hakeva rautatieyritys;
4) valtion rataverkon haltija.

Edellä 3 momentissa tarkoitettu pyyntö on jätettävä sääntelyelimelle kuukauden kuluessa 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekemisestä. Edellä 3 momentin 1-4 kohdassa mainittujen toimijoiden on toimitettava sääntelyelimelle päätöksen tekemistä varten kaikki tarvittavat tiedot.

Sääntelyelimen on kuultava osapuolia yhden kuukauden kuluessa 3 momentissa tarkoitetun pyynnön vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on tehtävä saamiensa tietojen perusteella puolueeton taloudellinen analyysi ja annettava sen perusteella päätöksensä kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut kaikki tarvittavat tiedot. Sääntelyelimen on perusteltava päätöksensä ja vahvistettava edellytykset, joiden mukaisesti asianosainen tai muu toimivaltainen viranomainen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt rautatieyritys, käyttöoikeutta hakeva rautatieyritys tai valtion rataverkon haltija voivat pyytää päätöksen uudelleen tarkastelua kuukauden kuluessa sitä koskevan ilmoituksen saamisesta.

Jos sääntelyelin katsoo tekemänsä taloudellisen analyysin perusteella, että toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välillä julkisista palveluhankinnoista tehdyn sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantuu, sääntelyelimen on esitettävä 2 momentissa tarkoitettuun

suunniteltuun liikenteeseen mahdollisia muutoksia, joilla varmistetaan, että 113 §:ssä tarkoitetut edellytykset käyttöoikeuden myöntämiselle täyttyvät.

115 §

Suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen tarjonnan rajoittaminen

Suurnopeusjunia käyttävän palveluntarjoajan oikeutta tarjota rataverkolla henkilöliikennepalveluja sekä oikeutta ottaa ja jättää matkustajia rataverkon asemilla voidaan rajoittaa vain, jos sääntelyelin on antanut tämän pykälän nojalla suuntaviivat oikeudesta rajoittaa suurnopeusjunia käyttäviä henkilöliikennepalveluja rataverkolla. Suuntaviivojen on oltava yhdenmukaisia 114 §:ssä säädettyjen yleisten ehtojen kanssa.

Jos sääntelyelin päätyy 114 §:n nojalla siihen, että aiottu suurnopeusjunalla harjoitettava henkilöliikenne tietyn lähtöpaikan ja määränpään välillä vaarantaa saman tai vaihtoehtoisen reitin kattaman julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon, sääntelyelimen on osoitettava 114 §:n 6 momentissa säädetyllä tavalla mahdolliset muutokset, joilla varmistetaan, että 113 §:n 2 momentissa tarkoitetun käyttöoikeuden myöntämistä koskevat edellytykset täyttyvät. Sääntelyelimen esittämiin muutoksiin voi sisältyä aiotun liikenteen muuttamista koskeva esitys.

116 §

Puitesopimus

Rataverkon haltija voi tehdä ratakapasiteetin hakijan kanssa puitesopimuksen, jossa sovitaan alustavasti yhtä aikataulukautta pidemmän ajan ratakapasiteettitarpeesta sekä sen ominaispiirteistä ja samalta ajalta perittävistä maksuista. Puitesopimus ei kuitenkaan sitovasti oikeuta ratakapasiteetin hakijaa saamaan sopimuksen mukaista ratakapasiteettia eikä sillä voida myöntää yksinoikeutta kyseisen rataverkon käyttöön.

Puitesopimus tehdään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Rataverkon haltija voi erityisestä syystä tehdä pitempiaikaisia puitesopimuksia. Viittä vuotta pitempien sopimusten tekemisen perusteena voivat kuitenkin olla vain sopijapuolen kuljetusliiketoimintaan liittyvät sopimukset, erityisinvestoinnit tai erityiset liiketoimintariskit. Myös 118 §:ssä tarkoitetun erikoistuneen rautatiereitin tai sen osan liikennettä varten ratakapasiteetista voidaan tehdä pitempiaikaisia sopimuksia, joiden kesto on korkeintaan 15 vuotta. Tällaisten pitempiaikaisten sopimusten perusteena voivat olla vain laajat ja pitkäaikaiset investoinnit, jotka hakijan on perusteltava asianmukaisesti.

Puitesopimus on ennen sen allekirjoittamista toimitettava sääntelyelimelle sen hyväksyntää varten. Sääntelyelimen on ilmoitettava puitesopimuksen osapuolille kuukauden kuluessa puitesopimuksen saamisesta, jos se edellyttää sopimukseen muutoksia ennen kuin se voi sen hyväksyä ja puitesopimus voidaan allekirjoittaa.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään, julkisia ovat tieto puitesopimuksesta, sen kestosta ja perusteista sekä yksilöidyt tiedot siinä sovitusta ratakapasiteetista. Sääntelyelimellä on kuitenkin oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tiedot sopimusten perusteista ja sisällöstä.

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa.

Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

118 §

Erikoistunut rautatiereitti tai sen osa

Jos rautatieliikenteen harjoittamiselle voidaan osoittaa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä, rataverkon haltija voi antamallaan päätöksellä osoittaa tietyn rautatiereitin tai sen osan erikoistuneeksi. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia rautatieliikenteen harjoittajia ennen rautatiereitin tai sen osan osoittamista erikoistuneeksi. Erikoistuneella rautatiereitillä tai sen osalla ratakapasiteetin käytön etusija on liikenteellä, jota varten rautatiereitti tai sen osa on erikoistunut. Rautatiereitin tai sen osan osoittaminen erikoistuneeksi ei kuitenkaan saa estää muuta liikennetyyppiä harjoittavia rautatieliikenteen harjoittajia käyttämästä kyseistä rautatiereittiä tai sen osaa, jos kapasiteettia kyseisellä reitillä on käytettävissä.

Rataverkon haltijan on julkaistava 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa tiedot erikoistuneesta rautatiereitistä tai sen osasta.

119 §

Yhteensovittamismenettely

Jos rataverkon haltija havaitsee aikataulusuunnittelun aikana, että ratakapasiteettia koskevat hakemukset ovat ristiriidassa keskenään, sen on pyrittävä sovittamaan hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen. Yhteensovittamismenettelyssä rataverkon haltijalla on oikeus ehdottaa vaihtoehtoista ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista.

Rataverkon haltijan on ratkaistava mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla. Neuvottelujen on perustuttava siihen, että rataverkon haltija antaa kaikille kapasiteetin hakijoille seuraavat tiedot kohtuullisessa ajassa, maksutta ja kirjallisessa muodossa:

1)kaikkien hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemat reitit;

2)kaikille hakijoille samoilla reittiosuuksilla alustavasti osoitetut reitit;

3)asiankuuluvilla reittiosuuksilla 1 momentin mukaisesti ehdotettu vaihtoehtoinen ratakapasiteetti;

4)tiedot kapasiteetin myöntämisessä käytettävistä perusteista.

Rataverkon haltijan on vahvistettava yhteensovittamismenettelyä koskevat periaatteet 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Rataverkon haltija on velvollinen myös esittämään verkkoselostuksessa menettelytavat, joilla ratkaistaan ratakapasiteetin käyttöoikeuteen liittyvät ristiriidat.

120 §

Ylikuormitettu rautatiereitti tai sen osa sekä etusijajärjestys

Jos rataverkon haltijan ei ole mahdollista 119 §:n mukaisen ratakapasiteetin yhteensovittamismenettelyn ja hakijoiden kuulemisen jälkeen jakaa ratakapasiteettia rautatiereitillä tai sen osalla hakijoita tyydyttävällä tavalla, rataverkon haltijan on ilmoitettava, että kyseinen rautatiereitti tai sen osa on ylikuormitettu. Rautatiereitti tai sen osa voidaan todeta ylikuormitetuksi myös, jos rautatiereitin tai sen osan ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä.

Ylikuormittuneella rautatiereitillä tai sen osalla rataverkon haltija voi ottaa käyttöön 140 §:ssä tarkoitetun korotetun ratamaksun perusmaksun ja jos korotettua maksua ei ole otettu käyttöön tai se ei ole johtanut ylikuormituksen purkamiseen, rataverkon haltija voi päättää rautatiereitin etusijajärjestyksestä, jonka mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisessa. Etusijajärjestyksessä on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys suhteessa muihin liikennepalveluihin. Etusijajärjestystä asetettaessa on pyrittävä kohtelemaan eri palveluntarjoajia mahdollisimman tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Etusijajärjestyksestä voidaan poiketa 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. Etusijajärjestyksestä poikkeaminen ylikuormitetun rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisen osalta edellyttää 127 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin arviointia. Rataverkon haltijan on julkaistava 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa etusijajärjestystä koskevat periaatteet ylikuormittuneen rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisessa.

Rataverkon haltijalla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada etusijajärjestystä koskevaa ratkaisua varten kapasiteetin hakijoilta luottamuksellisina tarvittavat tiedot perusteluineen. Rataverkon haltijan on ratkaistava etusijajärjestys kymmenen päivän kuluessa 119 §:ssä tarkoitetun neuvottelun päättymisestä.

121 §

Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen

Rataverkon haltijan on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikki ratakapasiteettia koskevat hakemukset sekä vastattava hakemuksiin tasapuolisesti ottaen huomioon kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitukset, myös niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.

Rataverkon haltijan, jonka rataverkolla liikennöidään aikataulun mukaisesti, on laadittava hakemusten perusteella aikatauluehdotus seuraavaa aikataulukautta varten neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä.

Aikatauluehdotuksen on perustuttava ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen. Rataverkon haltija voi kuitenkin tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista, jos tilanne edellyttää yhteensovittamista.

Rataverkon haltijan on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille ja muille asianomaisille osapuolille 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaan mennessä ja kuultava asianosaisia aikatauluehdotuksesta sekä annettava niille vähintään kuukausi aikaa esittää näkemyksensä aikatauluehdotuksesta.

122 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Rataverkon haltijan on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 121 §:n 4 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein yhtä aikataulukautta varten. Rataverkon haltijan on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös erikoistuneelle ja ylikuormittuneelle rautatiereitille tai sen osalle asetetut etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu. Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 121 §:n 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä 117 §:n 4 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille ratakapasiteetin hakijoille, miten se on jakanut ratakapasiteetin hakijoiden kesken. Jos rataverkon haltija on jättänyt osan ratakapasiteetista varakapasiteetiksi myöhemmin jaettavaksi, myös tästä on ilmoitettava kaikille hakijoille.

123 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea rataverkon haltijalta kiireellistä ratakapasiteettia myös muulloin kuin 117 §:n 1 momentissa säädetyssä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädetyssä määräajassa, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Museoliikenteen harjoittajan hakemus ratakapasiteetista käsitellään aina kiireellisenä. Rataverkon haltijan on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkemmat säännökset kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Rataverkon haltijan on myönnettävä haettu kiireellinen ratakapasiteetti, jos hakemuksessa tarkoitettuun käyttöön on osoitettavissa riittävästi ratakapasiteettia. Jollei 122 §:n 1 momentista muuta johdu, kiireellinen ratakapasiteetti on myönnettävä sitä ensin hakeneelle.

124 §

Ratakapasiteetti kunnossapitoa varten

Radan kunnossapitotyötä varten tapahtuvaa ratakapasiteetin käyttöä koskeva hakemus on tehtävä 121 §:ssä tarkoitetun aikatauluehdotuksen laadinnan yhteydessä. Rataverkon haltijan on otettava riittävällä tavalla huomioon suunnitellun radan kunnossapitotyön vaikutus muihin hakijoihin ja varauduttava aikatauluehdotuksessa kunnossapitotöiden tehokasta ja suunnitelmallista toteutusta varten sekä otettava huomioon myös ennalta suunnittelemattomien kunnossapitotöiden tarve.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille asianosaisille mahdollisimman pian, jos ennalta suunnittelematon kunnossapitotyö edellyttää ratakapasiteetin poistamisen käytöstä ja sillä on vaikutusta muihin ratakapasiteetin haltijoihin.

125 §

Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen

Muu ratakapasiteetin haltija kuin rautatieliikenteen harjoittaja voi luovuttaa sille myönnetyn ratakapasiteetin liiketoimintaa varten rautatieliikenteen harjoittajalle. Muilta osin ratakapasiteetin haltija ei saa luovuttaa myönnettyä ratakapasiteettia toiselle eikä ratakapasiteetilla saa käydä kauppaa. Jos ratakapasiteetin hakija tai haltija on myynyt sille aikaisemmin myönnettyä kapasiteettia, rataverkon haltija ei saa jatkossa myöntää kapasiteettia tällaiselle ratakapasiteetin hakijalle tai haltijalle. Ratakapasiteetin haltijan on ilmoitettava viipymättä käyttämättä jää-

västä ratakapasiteetista rataverkon haltijalle. Jos ratakapasiteetin haltija käyttää myönnettyä ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, rataverkon haltijan on kuultava tätä asiassa ja tarvittaessa peruutettava tälle myönnetty ratakapasiteetti.

Rataverkon haltija päättää ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä, jotka on julkaistava 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Rataverkon haltija voi ratakapasiteetin haltijaa ensin kuultuaan tarvittaessa peruuttaa ratakapasiteetin haltijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä, jos tämä 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 ratakapasiteetin haltijasta tai ratakapasiteettia käyttävästä rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Rataverkon haltija voi peruuttaa ratakapasiteetin aina siltä ajalta, jolloin ratakapasiteettia hakeneella rautatieliikenteen harjoittajalla ei ole turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Rataverkon haltija voi poistaa ratakapasiteetin käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisestä viasta taikka onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä tilapäisesti poissa käytöstä. Rataverkon haltijan on tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle. Rataverkon haltija ei ole velvollinen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa, jollei 129 §:n nojalla ole muuta sovittu.

126 §

Ratakapasiteetin varausmaksu

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön ratakapasiteetin varausmaksun, jolla kannustetaan ratakapasiteetin tehokkaaseen käyttöön. Rataverkon haltija perii varausmaksun myöntäessään ratakapasiteettia. Maksu palautetaan ratakapasiteetin hakijalle takaisin 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun perinnän yhteydessä, jos myönnetty ratakapasiteetti on käytetty.

Varausmaksu on perittävä sellaiselta ratakapasiteetin hakijalta, joka on säännöllisesti jättänyt käyttämättä myönnettyjä reittejä tai osaa niistä. Rataverkon haltijan on varausmaksun perimistä varten julkaistava 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessaan kapasiteetin ja sen mukaisten reittien tai niiden osan säännöllinen käyttämättä jättämisen arviointiperusteet. Näitä arviointiperusteita valvoo sääntelyelin, jolla on oikeus saada pyynnöstä niistä lisätietoja rataverkon haltijalta ja ratkaista arviointiperusteisiin liittyvät erimielisyydet.

Valtion rataverkon ratakapasiteetin varausmaksusta voidaan säätää tarkemmin Väylävirasto n maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa.

127 §

Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma

Jos rataverkon haltija toteaa rautatiereitin 120 §:n nojalla ylikuormitetuksi, sen on laadittava kuuden kuukauden kuluessa ylikuormittumisen toteamisesta ratakapasiteettia koskeva arviointi. Arvioinnissa on selvitettävä rautatiereitin ylikuormittumisen syyt, liikenteen kehitys, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitteet sekä ne rataverkon haltijan lyhyen ja keskipitkän aikavälin toimenpiteet, joilla se voi poistaa tai vähentää ylikuormittumista arvioitavana olevalla rautatiereitillä tai sen osalla. Lisäksi rataverkon haltijan on arvioinnissa kuvattava menetelmiä, joiden avulla kaikki hakemukset voidaan täyttää täysimääräisesti.

Kapasiteettia koskevan arvioinnin kohteena ovat rataverkko, käyttömenettelyt, harjoitettavan liikenteen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus ratakapasiteettiin. Arvioinnissa huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reit-

tiosuuksille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset sekä rataverkon kunnon parantaminen.

Jos rataverkon haltija on tehnyt 1 momentissa tarkoitetun ratakapasiteettia koskevan arvioinnin, sen on tämän jälkeen tehtävä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa arvioinnin valmistumisesta. Rataverkon haltijan on laadittava ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma, jonka avulla rataverkon haltija pyrkii vähentämään ratakapasiteetin rajoitteita ja ylikuormituksen syitä kuultuaan kyseisen ylikuormitetun rautatiereitin tai se osan käyttäjiä. Ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä ylikuormituksen syyt, rautatieliikenteen todennäköinen kehittyminen, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitukset, ratakapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja niistä aiheutuvat kustannukset sekä aikataulu suunnitelman toteutukselle.

Jos rataverkon haltijan tekemässä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa määritellyt toimenpiteet eivät johda ylikuormittumisen syiden poistumiseen, rataverkon haltijan on keskeytettävä 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun periminen. Rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle. Rataverkon haltija voi kuitenkin jatkaa ratamaksun perimistä, jos sääntelyelin on rataverkon haltijan hakemuksesta päätynyt siihen, että kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei kyetä toteuttamaan sellaisista syistä, joihin rataverkon haltija ei pysty vaikuttamaan tai käytettävissä olevat vaihtoehdot ylikuormituksen purkamiseksi eivät ole taloudellisesti toteuttamiskelpoisia.

128 §

Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja yhteensovittaminen

Rataverkon haltijan on huolehdittava ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä ja julkaistava 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessaan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja perusteet. Rataverkon haltijan on varmistettava, että kapasiteetin käyttöoikeus myönnetään oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä EU-lainsäädännön sekä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisesti. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisina tietoina sellaiset liikesalaisuuden piiriin kuuluvat tiedot, joita se on saanut ratakapasiteetin hakijoilta.

Rataverkon haltijoiden on yhteistyössä sovitettava ratakapasiteettia yhteen niin, että liikenteen sujuvuus turvataan.

129 §

Rataverkon käyttösopimus

Rataverkon haltijan on tehtävä rautatieyrityksen kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus, jossa on sovittava 132 §:ssä tarkoitettujen rataverkon haltijan tarjoamien palvelujen käytöstä ja muista rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä käytännön järjestelyistä.

Rataverkon haltijan on tehtävä käyttösopimus jokaisen rautatieyrityksen kanssa tasapuolisin, läpinäkyvin ja kohtuullisin ehdoin. Rataverkon haltijan on julkaistava käyttösopimusta koskevat menettelyt verkkoselostuksessa. Sopimuksella on edistettävä rataverkon tehokasta käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämistä. Sopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten ottaen huomioon aikataulukaudelle myönnetty ratakapasiteetti. Sopimusta voidaan muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasiteetin jakamista koskevat päätökset tai muut sopimukseen vaikuttavat seikat sitä edellyttävät.

Rataverkon haltija voi tehdä rataverkon käyttösopimuksen tässä pykälässä säädetyin edellytyksin myös muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

Rataverkon haltija ei saa tehdä käyttösopimusta ennen kuin rautatieyritys täyttää liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:n 1 momentin 1-3 ja 5 kohdassa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon haltija ei saa tehdä rataverkon käyttösopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla on 18 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus ja se täyttää muutoin rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun ratakapasiteetin hakijan on nimettävä rautatieliikenteen harjoittaja, joka käyttää hakijalle myönnetyn ratakapasiteetin. Rataverkon haltija tekee tällöin käyttösopimuksen kyseisen nimetyn rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

130 §

Suorituskannustinjärjestelmä

Rataverkon tehokkaan käytön ja rautatieliikenteen täsmällisyyden edistämiseksi sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämiseksi rautatieliikenteen harjoittajia ja rataverkon haltijoita kannustetaan rajoittamaan niiden toiminnasta aiheutuvia häiriöitä ja parantamaan rataverkon käytön tehokkuutta tässä pykälässä tarkoitetulla suorituskannustinjärjestelmällä. Järjestelmän on oltava tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen. Rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien on noudatettava suorituskannustinjärjestelmässä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VI 2 kohdan perusperiaatteita.

Rautatieliikenteen harjoittajan on maksettava rataverkon haltijalle suorituskannustinjärjestelmässä määritelty korvaus, jos rautatieliikenteen harjoittajan harjoittama liikenne poikkeaa rautatieyrityksestä johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. Rataverkon haltijan on maksettava rautatieliikenteen harjoittajalle suorituskannustinjärjestelmässä määritelty korvaus, jos rataverkon käytettävyys poikkeaa rataverkon haltijasta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieyritykselle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat eri mieltä suorituskannustinjärjestelmään liittyvässä asiassa, niiden on pyydettävä sääntelyelimen ratkaisua asiaan. Sääntelyelimen on tehtävä päätös kymmenen työpäivän kuluessa siitä, kun rautatieyritys tai rataverkon haltija on toimittanut kaikki asiaa koskevat asiakirjat sääntelyelimelle.

131 §

Verkkoselostus

Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava aikataulukausittain suomeksi ja ruotsiksi tai vaihtoehtoisesti jollakin muulla Euroopan unionin virallisella kielellä verkkoselostus. Verkkoselostukseen on sisällytettävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen IV mukaiset tiedot.

Rataverkon haltija julkaisee verkkoselostuksessaan tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot 132 §:ssä tarkoitetusta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista sekä edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa. Lisäksi rataverkon haltijan on ilmoitettava verkkoselostuksessaan 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;

5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

Rataverkon haltijan on kuultava verkkoselostusta laatiessaan ratakapasiteetin haltijoita ja Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Jos 2 momentissa tarkoitetut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, rataverkon haltijan on kuultava ratakapasiteetin haltijoita ja ratakapasiteetin hakijoita muutettavista tiedoista ja viipymättä julkaistava muuttuneet tiedot.

Verkkoselostus on julkaistava sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 117 §:ssä tarkoitetun ratakapasiteetin hakemiselle asetetun määräajan päättymistä. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla. Valtion rataverkon haltija huolehtii siitä, että yksityisraiteen haltijoiden sähköisessä muodossa julkaisemat verkkoselostukset on linkitetty rataverkon haltijoiden yhteiselle verkkosivulle.

18 luku

Palvelut ja niistä perittävät maksut

132 §

Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut

Rataverkon haltijan on tarjottava 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun vastikkeena rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 1 tarkoitettuja rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja. Ratamaksun vastikkeena rataverkon haltijan on lisäksi turvattava radan käyttöoikeus 133 §:ssä tarkoitettuihin palvelupaikkoihin pääsemiseksi.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä tuottaa joitakin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan lisäpalveluja, sen on tarjottava niitä pyynnöstä syrjimättä ja tasapuolisesti rautatieliikenteen harjoittajille.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä tarjoaa rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 4 kohdan oheispalveluja jollekin ulkopuoliselle palveluja tarvitsevalle taholle, sen on tarjottava niitä pyynnöstä syrjimättä, tasapuolisesti ja yhtäläisin ehdoin kaikille palveluja tarvitseville tahoille. Palvelupaikan ylläpitäjällä ei ole velvollisuutta oheispalveluiden toimittamiseen, jos niitä tuotetaan vain omaan käyttöön.

Jos 2 momentissa tarkoitettua lisäpalvelua tai 3 momentissa tarkoitettua oheispalvelua tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla.

Tieto rataverkon haltijan tässä pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 131 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen. Sellaisten palvelupaikan ylläpitäjien, jotka eivät ole rataverkon haltijan määräysvallassa, on annettava tiedot palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta perittävistä maksuista sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.

Myös 3 §:n 1 momentissa tarkoitettujen yksityisraiteen haltijoiden on turvattava avoin ja syrjimätön pääsy rataverkolleen ja niillä tarjottaviin vähimmäiskäyttöpalveluihin. Yksityisraiteiden käytön ja niillä tarjottavien palveluiden hinnoittelun on oltava kohtuullista ja tasapuolista. Sääntelyelimellä on oikeus saada tietoa yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palvelutarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista ja niiden ehdoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

133 §

Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut

Rataverkon haltijan ja palvelupaikan ylläpitäjän on tarjottava rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen palvelun hakijan käyttöön syrjimättömin ehdoin. Jos näitä palveluja tarjoaa muu kuin rataverkon haltija, palvelujen tarjoajalla on oltava kaikista näistä palveluista ja niiden palvelupaikoista toisistaan erilliset tilit, mukaan lukien erilliset taseet ja tuloslaskelmat, jos sääntelyelin katsoo, että kirjanpidollinen eriyttäminen on tarpeen sen suorittamaa palvelujen tarjontaa koskevaa valvontaa varten. Sääntelyelin voi tarvittaessa vahvistaa kirjanpidollista eriyttämistä koskevat tarkemmat suuntaviivat. Tieto rataverkon haltijan tässä pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 131 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen. Muun palvelupaikan ylläpitäjän on annettava tiedot maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäviksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.

Palvelupaikan ylläpitäjän on vastattava palvelun hakijan esittämään pyyntöön saada käyttöönsä 1 momentissa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen tai käyttää palvelupaikkaa mahdollisimman pian, myös siinä tapauksessa, että palvelujen tarjontaan tai palvelupaikan käyttöön kohdistuu useita pyyntöjä. Sääntelyelimen on asetettava määräaika, jonka kuluessa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään pyyntöön vastauksensa. Palvelupaikan ylläpitäjä voi hylätä palveluiden hakemista koskevan pyynnön ainoastaan, jos palvelulle on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat kyseessä olevan henkilö- ja tavaraliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävin edellytyksin. Palvelujen tarjonnasta kieltäytyneellä on velvollisuus perusteella hylkäävä päätös kirjallisesti ja sen on osoitettava palvelun hakijalle, mistä ja millä ehdoilla toteuttamiskelpoinen vaihtoehto on saatavilla. Palvelupaikan ylläpitäjä ei ole velvollinen investoimaan palveluihin, jotta se voisi täyttää kaikki pyynnöt palvelujen tarjonnasta hakemusten mukaisella tavalla. Palvelujen hakija voi pyytää sääntelyelimen ratkaisua, jos palvelupaikan ylläpitäjä on kieltäytynyt palvelujen tarjonnasta. Sääntelyelin voi ryhtyä tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että asianmukainen osuus palvelujen tarjonnan kapasiteetista myönnetään ulkopuolisille palvelujen hakijoille.

Palveluista tai palvelupaikan käytöstä perittävän korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia palvelujen hakijoita kohtaan. Korvaus ei saa ylittää palvelujen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla. Palvelujen tai palvelupaikan käytön hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajauksia. Korvaus on maksettava palvelupaikan ylläpitäjälle ja se tulee käyttää palvelupaikan ylläpitäjän toiminnan rahoittamiseen.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista raideyhteyksineen ja niiden järjestämisestä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä ei ole käyttänyt tässä pykälässä tai sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitettua palvelupaikkaa vähintään kahtena peräkkäisenä vuotena ja palvelun hakijoiden kiinnostus kyseisen palvelupaikan käyttöoikeuteen on ilmaistu palvelupaikan ylläpitäjälle, palvelupaikan omistajan on ilmoitettava palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavissa kokonaan tai osittain. Palvelupaikan omistajalla ei ole tätä velvollisuutta, jos se pystyy osoittamaan, että meneillään olevan uudelleenjärjestelyprosessin johdosta palvelun hakijat eivät voi käyttää kyseistä palvelupaikkaa. Sääntelyelin voi ratkaista tämän pykälän mukaisen palvelupaikan vuokraamista koskevan asian palvelujen hakijan pyynnöstä.

134 §

Palvelutarjonnan eriyttämistä koskevat vaatimukset

Jos seuraavien palveluiden tarjonnasta vastaa määräävässä markkina-asemassa oleva rautatieyritys, palvelut on järjestettävä päätöksenteoltaan ja organisatorisesti erilleen ja riippumattomiksi rautatieyrityksen muusta organisaatiosta:

1) matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietonäyttö- ja kuulutuspalvelut ja soveltuvat tilat lipunmyyntipalveluille;
2) tavaraliikenneterminaalit;
3) järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyölaitteet;
4) varikkosivuraiteet;
5) rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet;
6) tankkauspalvelut ja polttoaineen tuottaminen näihin palveluihin, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkauksesta perittävistä maksuista.

Lisäksi määräävässä markkina-asemassa olevalla rautatieyrityksellä on oltava kaikille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdan palveluille rautatieyrityksen muusta toiminnasta erillinen tili, mukaan lukien erillinen tase ja tuloslaskelma.

135 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitetun 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 tuotto.

Sääntelyelin valvoo, että koulutuspalvelujen tarjonta ja koulutuspalvelut sekä niihin liittyvä työnopastus ovat tasapuolisia ja syrjimättömiä ja koulutuspalvelusta perittävät korvaukset ovat kohtuullisia, tasapuolisia ja syrjimättömiä. Sääntelyelin voi ratkaista koulutuspalveluja koskevan asian 149 §:n mukaisesti.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista koulutuspalveluista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

136 §

Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen

Rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa rataverkon liikenteenohjauksesta tai sen järjestämisestä rataverkolla harjoitettavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteenohjauspalvelujen tasapuolisuudesta.

Valtion rataverkon haltija on vastuussa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla. Yksityisraiteen haltija voi sopia valtion rataverkon haltijan kanssa liikenteenohjauksen järjestämisestä rataverkon haltijan rataverkolla tai jollakin sen osalla.

Rataverkon haltijoiden on huolehdittava siitä, että liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä sovitaan silloin, kun rataverkot liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään.

Jos rataverkon haltija hankkii liikenteenohjauspalvelut ulkopuoliselta palvelun tarjoajalta, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava palveluita tasapuolisesti ja yhtäläisin ehdoin kaikille rautatieliikenteen harjoittajille sekä niille rataverkon haltijoille, jotka palveluja siltä pyytävät ja joiden raiteilla on riittävät tekniset valmiudet ja muut edellytykset palvelujen vastaanottamiseen. Yhtiön tai yhteisön palveluksessa olevaan henki-

löön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä.

137 §

Palveluiden hinnoittelun arviointi

Palvelupaikan ylläpitäjän on toimitettava sääntelyelimelle palvelupaikkojen ja palveluiden hinnoitteluun liittyvät tiedot. Palvelupaikan ylläpitäjän on voitava osoittaa, että sen perimät maksut ovat sen verkkoselostuksessa ilmoittaman menettelyn mukaisia. Jos sääntelyelin käsittelee tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelua koskevaa asiaa, palvelupaikan ylläpitäjän on näytettävä, että sen tuotteesta tai palvelusta perimä hinta on kustannukset huomioon ottaen kohtuullinen ja syrjimätön. Sääntelyelin ei ole hinnoittelua arvioidessaan sidottu palvelupaikan ylläpitäjän kustannuslaskennassa käyttämiin periaatteisiin.

Palvelupaikan ylläpitäjällä on oltava käytössään todennettavissa olevat menetelmät ja säännöt, joiden perusteella kustannukset kohdennetaan ja kirjataan palvelupaikoittain erikseen palvelukokonaisuuksittain ja tiloittain niihin kuuluvine välineineen. Palvelupaikan ylläpitäjällä on velvollisuus osoittaa kustannuslaskennan ja hinnoittelun välinen yhteys.

Sääntelyelin voi päätöksellään vahvistaa etukäteen palvelupaikan ylläpitäjän tai yksittäisen palvelun hinnoittelua koskevat menetelmät, jos palvelun tarjontaan markkinoilla liittyy ongelmia eikä 1 momentissa säädetyn mukainen hinnoittelu ole riittävä niitä korjaamaan. Sääntelyelimen on voitava etukäteen arvioida, noudattaako palvelupaikan ylläpitäjä hinnoittelussaan sääntelyelimen vahvistamaa menetelmää.

Tarkemmat säännökset tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelusta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

19 luku

Rataverkon käytön hinnoittelu

138 §

Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintäministeriö on toimivaltainen viranomainen, jonka on pyynnöstä toimitettava komissiolle tiedot rataverkon käytön hinnoittelun periaatteista. Tätä varten ministeriöllä on oikeus saada pyynnöstä tiedot rataverkon haltijoilta niiden hinnoittelukäytännöistä.

Rataverkon haltijan hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 140 §:n 4 momentissa tarkoitettuja uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi perittyä ratamaksun perusmaksun korotusta. Rataverkon haltija ei saa asettaa sellaisia maksuja, jotka ovat EU-lainsäädännön, tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastaisia.

139 §

Ratamaksu

Ratamaksuna rataverkon käytöstä peritään ratamaksun perusmaksua ja muita ratamaksuun liittyviä erikseen säädettyjä maksuja. Edellä 132 §:n 1 momentissa tarkoitetuilta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviltä palveluilta perittävän ratamaksun perusmaksun on perustuttava suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

Rataverkon haltijan on perittävä ratamaksun perusmaksua rautatieliikenteen harjoittajilta tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista.

Ratamaksu on maksettava sille rataverkon haltijalle, jonka rataverkkoa tai palveluita rautatieliikenteen harjoittaja on käyttänyt. Rataverkon haltijan on käytettävä perimänsä maksut rataverkon ylläpidosta aiheutuvien kustannusten rahoittamiseen. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisina sellaiset liikesalaisuuden piiriin kuuluvat tiedot, joita se on saanut rautatieliikenteen harjoittajilta maksujen perinnän yhteydessä.

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

Rataverkon haltija voi kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentämiseen myöntämällä alennuksia vähän melua aiheuttavalle junakalustolle ja melua rajoittavan jarruteknologian jälkiasennusta varten. Rataverkon haltija voi myös kannustaa eurooppalaisen junien automaattisen kulunvalvonnan standardin mukaisen järjestelmän käyttöön ottamista ratamaksusta myönnettävällä alennuksella. Rataverkon haltija voi myös tehdä ratamaksun perusmaksuun korotuksia tässä momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön määräaikaisia ratamaksun alennuksia uuden rautatieliikenteen kehittämisen kannustamiseksi tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään vähäliikenteisiä ratoja. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava yhdenmukaisia alennusjärjestelmiä. Alennukset on myönnettävä tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille ja ne saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään kyseiseltä rataverkon osalta.

Jos rataverkon osa on kokonaisuudessaan tai tiettyinä aikoina ylikuormitettu, rataverkon haltija saa periä kyseisellä rataverkon osalla korotettua ratamaksua. Korotetulla ratamaksulla rataverkon haltijan on katettava ylikuormituksen poistamisesta aiheutuvat kustannukset.

Rataverkon haltija saa periä korotettua maksua myös uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

Tässä pykälässä tarkoitetut perusmaksun alennukset tai korotukset ovat lähtökohtaisesti 80 prosenttia perusmaksun tasosta. Jos 1, 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää tätä suurempaa ratamaksun korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä ratamaksun korotus kirjallisesti. Perustelusta on käytävä ilmi, miksi rataverkon haltija käyttää ratamaksun perusmaksun korotuksia alennusten sijasta 1 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusteluista on myös käytävä ilmi ne toimenpiteet, joihin rataverkon haltija ryhtyy 3 momentissa tarkoitetun ylikuormituksen poistamiseksi, ja ajanjakso, jolta korotettua maksua peritään.

Rataverkon haltijan on ennen tässä pykälässä tarkoitettujen alennusten ja korotusten käyttöön ottamista kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät alennuksen tai korotuksen piiriin kuuluvalla rataverkolla ja kyseisellä rataverkolla liikennöimään pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita sekä sääntelyelintä ja liikenne- ja viestintäministeriötä.

141 §

Lisämaksut

Rataverkon haltija voi markkinoiden niin salliessa periä lisämaksuja toimivien, läpinäkyvin ja ketään syrjimättömien periaatteiden mukaisesti. Lisämaksujen käyttöönotto edellyttää, että

rataverkon haltija luokittelee markkinat vähintään rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella tavalla ja arvioi lisähintojen vaikutukset markkinoihin. Maksut eivät saa olla niin korkeita, että rataverkkoa eivät voi käyttää sellaiset rautatieliikenteen harjoittajat, jotka pystyvät maksamaan vain ratamaksun perusmaksun sekä sen katetuoton, jonka kyseiset markkinat kestävät. Markkinaluokittelu on julkaistava verkkoselostuksessa ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Tarkemmat säännökset markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Jos Väylävirasto valtion rataverkon haltijana ottaa lisämaksuja käyttöön, sen on osoitettava verkkoselostuksessa ne lisä- ja erityispalvelut, joita lisämaksujen vastineena kyseisessä markkinaluokassa rataverkolla tarjotaan. Väyläviraston valtion rataverkon haltijana on noudatettava lisämaksuissa valtion maksuperustelakia (150/1992) ja sen nojalla annettuja hinnoitteluperusteita.

Ennen lisämaksujen asettamista rataverkon haltijan on kuultava rautatieliikenteen harjoittajia ja sääntelyelintä. Sääntelyelin ilmoittaa rataverkon haltijalle, ovatko lisämaksut EU-lainsäädännön sekä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisia. Lisämaksuja voidaan asettaa vasta sen jälkeen, kun sääntelyelin on todennut ne voimassa olevien säännösten mukaiseksi.

Rataverkon haltijan on raportoitava viiden vuoden välein liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle lisämaksuista ja siitä, ovatko lisämaksut kannustaneet rautatieliikenteen harjoittajia parantamaan tuottavuuttaan ja kilpailukykyään rautatiemarkkinadirektiivissä tarkoitetulla tavalla.

142 §

Maksuperusteiden julkaisu verkkoselostuksessa

Rataverkon haltijan on julkaistava maksut ja niiden perusteet verkkoselostuksessaan. Rataverkon haltijan on toimitettava tieto maksuista ja niiden perusteista myös sääntelyelimelle sen valvontatehtävää varten.

143 §

Ratamaksun periminen

Rataverkon haltija päättää ratamaksun maksuunpanosta ja perii maksut kalenterikuukausittain tai muuten erikseen sovittavalla tavalla rautatieliikenteen harjoittajilta. Rataverkon haltijan maksuunpanema ratamaksu on suoraan ulosottokelpoinen.

144 §

Rataverkon haltijan omaisuusrekisteri

Rataverkon haltijalla on oltava rekisteri tai muu vastaava järjestelmä, jossa on ajantasaiset tiedot sen omasta ja sen hallinnoimasta omaisuudesta. Rekisteriin sisällytetään tiedot rataverkon uusimisesta ja parantamisesta ja niistä aiheutuvista kuluista.

145 §

Rataverkon haltijan menettelytavat kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille

Rataverkon haltijan on luotava menetelmä kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille tarjottujen palveluiden ja niistä aiheutuvien kustannusten mukaan. Rataverkon haltijan on toimi-

tettava tieto käyttämästään menetelmästä sääntelyelimelle, joka valvoo menettelytapojen tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä.

146 §

Kannustimet rataverkon haltijalle

Liikenne- ja viestintäministeriö kannustaa rataverkon haltijaa kustannustehokkuuteen rataverkon hallinnassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja valtion rataverkon haltijan välisissä tulostavoitteita koskevissa neuvotteluissa seurataan, miten valtion rataverkon haltija on kyennyt parantamaan kustannustehokkuuttaan. Jos rautatieliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja on voitu kustannustehokkuuden parannuksen ansiosta alentaa ilman, että rautatieturvallisuudesta ja korkeasta palvelutasosta on tingitty, ministeriö voi esittää valtion talousarviosta menokehysten puitteissa ylimääräistä rahoitusta radanpitoon.

Jos liikenne- ja viestintäministeriö ja yksityisraiteen haltija ovat tehneet ratalain (110/2007) 4 a §:n 2 momentissa tarkoitetun sopimuksen, myös yksityisraiteiden haltijaan voidaan soveltaa tämän pykälän 2 momentissa tarkoitettua menettelyä.

20 luku

Sääntelyelin

147 §

Sääntelyelin

Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin on järjestettävä virastossa organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Sääntelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

148 §

Sääntelyelimen päällikkö

Valtioneuvosto nimittää sääntelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Sääntelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluviin tehtäviin sekä johtamiskokemusta.

Sääntelyelimen päällikköä ei saa sanoa irti tehtävästään sellaisen syyn perusteella, joka liittyy hänen päätöksentekoonsa. Kun sääntelyelimen päällikön virkasuhde päättyy, hän ei saa siirtyä seuraavan 12 kuukauden aikana rautatiemarkkinoilla toimivan yrityksen, rataverkon haltijan tai palvelupaikan ylläpitäjänä toimivan yhteisön tai yrityksen palvelukseen.

Sääntelyelimen päällikkö ei saa ottaa vastaan ohjeita muilta viranomaisilta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä tehtävää hoitaessaan.

Sääntelyelimen päällikön tulee toimia rautatiealaan liittyvistä markkinaetunäkökohdista riippumattomasti eikä hänellä saa olla sidoksia mihinkään rautatiealan sääntelyn kohteena ole-

vaan yritykseen tai yhteisöön. Sääntelyelimen päällikön on annettava vuosittain 31 päivään joulukuuta mennessä liikenne- ja viestintäministeriölle ilmoitus sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan. Ilmoituksesta on käytävä ilmi suorat ja epäsuorat sidonnaisuudet ja etunäkökohdat, joiden voidaan katsoa haittaavan hänen riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa hänen tehtäviensä hoitamiseen.

Sen lisäksi, mitä hallintolaissa säädetään esteellisyydestä, sääntelyelimen päällikön on jättäydyttävä päätöksenteon ulkopuolelle sellaisissa tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon hänellä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltäneiden 12 kuukauden ajalta

149 §

Sääntelyelimen tehtävät

Sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

1) valvoa tämän lain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista;

2) toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena;

3) varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu, liikenteen hallinta, rataverkon uudistamistöiden suunnittelu, rataverkon suunniteltu ja suunnittelematon radan kunnossapito sekä verkkoselostus ja verkkoselostuksessa kaikista edellä mainituista asioista annetut tiedot ovat syrjimättömiä ja vastaavat säädettyjä vaatimuksia;

4) valvoa rataverkon haltijan riippumattomuutta ja sitä, että rataverkon haltijan tehtävät on järjestetty 16 luvussa säädetyllä tavalla;

5) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

6) seurata rautatieliikenteen markkinoiden kilpailutilannetta, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita;

7) päättää toimenpiteistä rautatiemarkkinoiden vääristymien, syrjinnän ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailuviranomaisen toimivaltaa;

8) tutkia valtion omistaman rautatieyrityksen tilinpitoa ja antaa selvityksiä valtiontukiviranomaisille, jos se havaitsee tukien väärinkäytöstä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta valtiontukiviranomaisten toimivaltaa;

9) hoitaa muita tämän lain, rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten mukaisia tehtäviä, joihin kuuluu oikeus valvoa ja ratkaista näihin tehtäviin liittyviä asioita sekä oikeus saada tietoja rautatiemarkkinoiden toimijoilta kyseisten tehtävien hoitamista varten;

10) osallistua sääntelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa ja osallistua tarvittaessa kansainvälisiä rautatiereittejä koskevien päätösten valmisteluun.

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

Sääntelyelin voi käyttää niitä keinoja, joita Liikenne- ja viestintävirastolla on 16 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan.

Sääntelyelimen on kuultava vähintään kahden vuoden välein rautateiden tavara- ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajia ottaakseen huomioon näiden näkemykset rautatieliikenteen markkinoista.

150 §

Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

Pyydetyt tiedot on toimitettava sääntelyelimelle sen asettamassa kohtuullisessa ajassa, joka saa olla enintään yksi kuukausi, ellei sääntelyelin poikkeuksellisissa olosuhteissa anna lupaa pidentää tätä määräaikaa enintään kahdella viikolla. Sääntelyelin voi käyttää tietojen toimittamista koskevan pyyntönsä tehosteena 179 §:ssä tarkoitettuja tehostekeinoja.

Sääntelyelimelle on pyynnöstä toimitettava rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä VIII tarkoitetut tilinpäätöstiedot. Sääntelyelimellä on oikeus tehdä tarkastuksia rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien ja rautatieliikenteen harjoittajien tiloissa varmistaakseen 133 §:n 1 momentissa ja 185 §:ssä tarkoitettujen tilien eriyttämistä koskevien vaatimusten noudattaminen sekä se, että 109 §:ssä tarkoitettu rataverkon haltijan rahoituksen läpinäkyvyys toteutuu. Sääntelyelimellä on oikeus tehdä tarkastuksia vertikaalisesti integroituneiden yritysten kaikkiin oikeussubjekteihin. Tarkastusta toimittavalla virkamiehellä on oikeus tutkia asiakirjat ja tiedot, joilla voi olla merkitystä valvontatehtävän hoitamisessa ja ottaa niistä jäljennöksiä maksutta. Sääntelyelimen oikeus tehdä tarkastuksia ei kuitenkaan koske pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa noudatettavaan menettelyyn sovelletaan hallintolain 39 §:ää. Sääntelyelin voi tarkastuksessa käyttää apunaan valtuuttamiaan asiantuntijoita, jos se on tarkastuksen suorittamiseksi tarpeellista. Sääntelyelintä avustavan asiantuntijan on oltava perehtynyt tilinpäätöstietoihin ja niitä koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Sääntelyelimen on aloitettava valitusten käsittely ja pyydettävä asianmukaista lisäselvitystä asian ratkaisemiseksi yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta, jollei tässä laissa muuta säädetä. Sen on ratkaistava valitukset ja annettava asianosaisille tiedoksi päätöksensä viimeistään kuuden viikon kuluessa kaikkien 1 momentissa tarkoitettujen asian ratkaisemiseksi tarpeellisten tietojen vastaanottamisesta.

Sääntelyelimen päätös sitoo asianosaisia ja sääntelyelin voi varmistaa päätöksensä noudattamisen käyttämällä 178-180 §:n mukaisia seuraamuksia. Sääntelyelimen tekemät päätökset julkaistaan sähköisessä muodossa sääntelyelimen verkkosivuilla.

151 §

Oikaisuvaatimus eräistä rataverkon haltijan päätöksistä

Asianosainen saa hakea oikaisua sääntelyelimeltä, jos valtion rataverkon haltijan päätös koskee:

1) 120 §:ssä tarkoitettua ylikuormitettua rautatiereittiä tai sen osaa taikka etusijajärjestystä;
2) 122 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin jakamista;
3) 123 §:ssä tarkoitetun kiireellisen ratakapasiteetin jakamista;
4) 125 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin peruuttamista tai käytöstä poistamista;
5) 139 §:ssä tarkoitettua ratamaksua;
6) 140 §:ssä tarkoitettuja ratamaksun perusmaksun alennuksia ja korotuksia; tai
7) 141 §:ssä tarkoitettuja lisämaksuja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua oikaisua haetaan sääntelyelimeltä siten kuin hallintolaissa säädetään. Sääntelyelimen on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kuuden viikon 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 siitä, kun sääntelyelin on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

Jos 1 momentissa tarkoitetuista asioista päätöksen on tehnyt yksityisraiteen haltija, asianosainen voi hakea muutosta yksityisraiteen haltijan tekemään päätökseen valittamalla asiasta sääntelyelimelle. Muutosta yksityisraiteen haltijan antamaan päätökseen on haettava 30 päivän kuluessa päätöksen antamisesta. Sääntelyelimen on ratkaistava muutosta koskeva valitus kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Päätös muutosta koskevaan valitukseen on yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista ja kiireellisen ratakapasiteetin jakamista koskevassa asiassa kuitenkin annettava kymmenen päivän kuluessa siitä, kun sääntelyelin on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

152 §

Muut erimielisyydet

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, palvelujen hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin 151 §:ssä tarkoitetun asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

Sääntelyelimen tutkittavaksi saatettu erimielisyysasia on ratkaistava ensisijaisesti sovittelemalla. Jos sovittelu ei johda tulokseen, on sääntelyelimen annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

Sääntelyelimen omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottama asia on ratkaistava ensisijaisesti neuvottelemalla. Jos neuvottelut eivät johda tulokseen, sääntelyelimen on annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

153 §

Sääntelyelimen ja muiden viranomaisten yhteistyö

Sääntelyelimen on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena toimilupaviranomaisena ja rautateiden kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston kanssa rautatiemarkkinoiden kilpailuun ja turvallisuuteen liittyvien kielteisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

Sääntelyelin voi esittää Liikenne- ja viestintävirastolle suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutuksia kilpailuun rautatieliikenteen markkinoilla. Liikenne- ja viestintävirasto voi esittää sääntelyelimelle suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutusta rautatiejärjestelmän turvallisuuteen.

Viranomaisen, jolle suositus on annettu, on otettava suositukset huomioon päätöksenteossaan tämän kuitenkaan rajoittamatta viranomaisen itsenäisyyttä sen omaan toimivaltaan kuuluvissa asioissa. Jos viranomainen päättää poiketa suosituksesta, sen on esitettävä kirjallisesti perusteet suosituksesta poikkeamiselle.

21 luku

Kaupunkiraideliikenteen hallinta

154 §

Rataverkon haltijaa koskevat vaatimukset

Tässä luvussa rataverkon haltijalla tarkoitetaan kaupunkiraideliikenteen metro- tai raitiorataverkon haltijaa.

Rataverkon haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1) rataverkon haltijalla on turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;

2) rataverkon haltija voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan;

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

4) rataverkon haltija on niin vakavarainen, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajan todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

5) rataverkon haltijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Jos rataverkon haltija ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä 156 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan tai saatuaan asiasta muutoin tiedon varattava rataverkon haltijalle tilaisuus esittää selvitys puutteellisuudesta ja toimenpiteistä, joilla vaatimusten täyttäminen aiotaan hoitaa. Jollei rataverkon haltija täytä vaatimuksia kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhempi, virasto voi kieltää rataverkon haltijaa jatkamasta toimintaansa toistaiseksi tai määräajaksi, jos puutteellisuutta on pidettävä toiminnan turvallisuuden kannalta olennaisena. Jos puutteellisuus on vähäinen, virasto voi asettaa puutteellisuuden korjaamiseksi uuden määräajan, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhempi.

155 §

Rataverkon haltijaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 154 §:n 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 toimimaan rataverkon haltijan liikkeenjohdosta vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 154 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, jos hänellä on harjoitettavan toiminnan edellyttämässä laajuudessa tarvittavat tiedot ja kokemus rataverkon turvalliseen hallintaan ja sen valvontaan.

Rataverkon haltija ei täytä 154 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) rataverkon haltija tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;

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

3) rataverkon haltijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

156 §

Rataverkon haltijan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Rataverkon haltijan on tehtävä harjoittamastaan tässä luvussa tarkoitetusta toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoituksessa on oltava rataverkon haltijan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi rataverkon haltijan on osoitettava ilmoituksessa täyttävänsä 154 §:ssä säädetyt vaatimukset. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Rataverkon haltijan on viipymättä ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta ja rataverkon hallinnan siirtämisestä toiselle rataverkon haltijalle.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada rataverkon haltijaa ja sen toimitusjohtajaa tai muuta liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitetun ilmoituksen käsittelyä ja 162 §:ssä tarkoitettua valvontaa varten.

Jos ilmoitetut tiedot ovat puutteellisia tai ilmoitus on muutoin puutteellinen, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä varattava rataverkon haltijalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

157 §

Rataverkon haltijan vastuu

Rataverkon haltija vastaa metro- ja raitiorataverkon turvallisuudesta sekä rataverkon käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. Rataverkon haltijan on otettava toiminnassaan huomioon Liikenne- ja viestintäviraston 2 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista.

158 §

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Rataverkon haltijalla tulee olla turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä sekä varmistaa, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

Rataverkon haltijan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti. Siinä on oltava organisaation toimitusjohtajan tai organisaation ylimpään johtoon kuuluvan muun johtajan hyväksymä ja koko henkilökunnalle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

159 §

Rataverkon liikenteenohjaus

Metro- ja raitiorataverkon liikenteenohjauksen on oltava turvallista ja tasapuolista. Liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä vastaa rataverkon haltija, kaupunkiraideliikennettä harjoittava kunnallinen liikelaitos, yhtiö tai muu yhteisö toiminnanharjoittajana. Rataverkon haltija vastaa liikenteenohjauksesta silloin, jos rataverkolla liikennöi yhtä useampi liikenteenharjoittaja. Toiminnanharjoittaja voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne toiselta toiminnanharjoittajalta taikka julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

160 §

Kaupunkiraideliikennerekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto pitää metro- ja raitiorataverkkoa koskevaa kaupunkiraideliikennerekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille tämän luvun mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään rataverkon haltijan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä rataverkon haltijan 156 §:n nojalla antamassaan ilmoituksessa ilmoittamat muut tiedot.

Rataverkon haltijan on toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisen tavoista.

161 §

Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta

Liikenne- ja viestintävirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tässä luvussa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista ((661/2009) annetun lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitetusta turvakiellosta.

Tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sovitaan.

162 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

1) metro- ja raitioliikennejärjestelmää koskevien vaatimusten noudattamista;

2) rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta ja suorituskykyä;

3) varautumista poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin metro- ja raitioliikennejärjestelmässä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi suorittaa valvontatehtäväänsä ennakkoilmoituksen perusteella tai ennalta ilmoittamatta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa rataverkon haltijan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;

2) valvoa 1 kohdassa tarkoitettujen toiminnanharjoittajien palveluksessa olevan henkilöstön toimintaa;

3) saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat.

Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijan on oltava perehtynyt kaupunkiraideliikennettä koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa. Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain 9 luvun 1 §:ssä.

163 §

Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet

Rataverkon haltija ja 159 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja saavat käyttää kaupunkiraideliikenteen viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että viestintäverkon käyttäminen on tietoturvallista. Kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuuteen ja liikenteenohjaukseen liittyvään viestintään käytettäviä viestintäyhteyksiä ei saa käyttää muuhun viestintään.

Rataverkon haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on huolehdittava siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestiliikenne, kaupunkiraideliikenteessä käytettävien turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot on hävitettävä sen jälkeen, kun tietoja ei enää tarvita käyttötarkoitukseensa.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenne- ja viestintävirasto ja 159 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja saavat käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja kaupunkiraideliikenteen viestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

1) Liikenne- ja viestintävirasto viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja

2) toiminnanharjoittaja turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä liittyvän valvonnan suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtuminen ennaltaehkäisemiseksi.

Edellä 3 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia tallenteita, joissa 159 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Jos Onnettomuustutkintakeskus päättää käynnistää tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voidaan kuitenkin luovuttaa ja käyttää vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta ja käytöstä ole Onnettomuustutkintakeskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle.

164 §

Vuosimaksu

Rataverkon haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on yhdessä suoritettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuosimaksu, josta säädetään vuosittain liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella noudattaen, mitä valtion maksuperustelaissa säädetään. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä 160 §:ssä tarkoitetun kaupunkiraideliikennerekisterin pitämisestä ja viraston liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n nojalla hoitamista kaupunkiraideliikenteen rekisteritehtävistä sekä viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

Vuosimaksu on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Jollei maksua suoriteta viimeistään eräpäivänä, maksamattomalle määrälle peritään vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan. Liikenne- ja viestintävirasto voi viivästyskoron sijasta periä toiminnanharjoittajalta viiden euron suuruisen viivästysmaksun, jos viivästyskoron määrä jää tätä pienemmäksi. Vuosimaksu on suoritettava täysimääräisenä myös toiminnan ensimmäisenä vuotena, vaikka toiminta aloitettaisiin kesken vuotta. Vuosimaksua ei palauteta, vaikka toiminnanharjoittaja lopettaisi toimintansa kesken vuotta.

22 luku

Onnettomuustutkinta ja varautuminen

165 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan, on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraideliikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee vakavia onnettomuuksia ja muita kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metroliikenteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

Onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevat poikkeamatiedot ilmoitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle teknisen käyttöyhteyden välityksellä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tiedot ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n nojalla salassa pidettäviä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi pitää salassa 1 momentissa tarkoitettua tietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin liittyvien tietojen ilmoittamisesta.

166 §

Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta

Raideliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään turvallisuustutkintalaissa (525/2011). Jos onnettomuutta tai vaaratilannetta ei kuitenkaan oteta mainitun lain nojalla tutkittavaksi, Liikenne- ja viestintävirasto voi tutkia sen, jos se on tarpeen raideliikenteen turvallisuuden edistämiseksi.

167 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Liikenne- ja viestintävirasto ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon vain 165 §:n nojalla tehdyn ilmoituksen perusteella, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Rautatieliikenteen harjoittaja, rataverkon haltija ja muu tässä laissa tarkoitettu toiminnanharjoittaja eivät saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

168 §

Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet

Rataverkon haltijan tarjoamia rautatieliikenteen viestintäpalveluita saa käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. Väylävirasto 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. Tiedot tulee hävittää sen jälkeen, kun tietoja ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto saavat käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

1) Liikenne- ja viestintävirasto rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sekä viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja

2) Väylävirasto viraston turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyvän valvontansa suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtuminen ennaltaehkäisemiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, rautatieliikenteen harjoittajalla, yksityisraiteen haltijalla ja liikenteenohjauspalveluja tarjoavalla yhtiöllä on oikeus saada rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja toiminnanharjoittajan toiminnassa tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaa varten vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi sekä rautatieliikenteen turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän kehittämiseksi. Tässä momentissa tarkoitettu tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia rautatielii-

kenteen puheviestinnän tallenteita, joissa toiminnanharjoittaja itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Jos Onnettomuustutkintakeskus päättää käynnistää tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voidaan kuitenkin 2 momentissa säädetyn mukaisesti käyttää ja 3 momentin perusteella luovuttaa vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta ja käytöstä ole Onnettomuustutkintakeskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle.

169 §

Velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen

Valtion rataverkon haltijan sekä liikenteenohjauspalvelun tarjoajan on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Valtion rataverkon haltijan sekä liikenteenohjauspalvelun tarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita ETA-valtioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 2 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

170 §

Turvallisuutta koskevat suositukset

Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava, että turvallisuustutkintalain nojalla annetut suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että rataverkon haltijat ja rautatieliikenteen harjoittajat ryhtyvät niiden perusteella rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa käyttää 179 §:n mukaisia tehostekeinoja, jos rautatiejärjestelmän toiminnanharjoittajat eivät ryhdy suositusten edellyttämiin toimenpiteisiin.

171 §

Varautuminen

Rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että niiden toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Niiden on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Tätä varten rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on laadittava varautumissuunnitelma, jossa luetellaan elimet, joille sen on ilmoitettava vaaratilanteista tai häiriöistä raideliikenteessä. Jos häiriöt vaikuttavat rajat ylittävään liikenteeseen, rataverkon haltijan on vaihdettava kaikki asiaankuuluvat tiedot niiden muiden rataverkon hal-

tijoiden kanssa, joiden verkkoon ja liikenteeseen kyseiset häiriöt voivat vaikuttaa. Asianomaisten rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä rajat ylittävän liikenteen palauttamiseksi ennalleen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä valmiussuunnittelun järjestämisestä poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumiseksi.

172 §

Tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen ilmoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan, on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle viipymättä sellaisista niiden tietoon tulleista tapahtumista, jotka voivat vaikuttaa tilannekuvan muodostamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää ilmoittajalta lisätietoja ilmoitetusta tapahtumasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tiedot ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n nojalla salassa pidettäviä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi pitää salassa 1 momentissa tarkoitettua tietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tapahtumista sekä niiden ilmoittamisesta.

173 §

Toimenpiteet häiriötilanteissa

Jos raideliikenteessä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ja jos se on rataverkon käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi välttämätöntä, reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi. Rataverkon haltija voi vaatia rautatieliikenteen harjoittajia antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Rautatieliikenteen harjoittajilla on oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä.

Sääntelyelin valvoo sitä, että häiriötilanteissa rautatieyrityksiä kohdellaan tasapuolisesti. Sääntelyelin valvoo myös sitä, että rautatieyritykset noudattavat rataverkon haltijan tämän pykälän 2 momentissa säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia.

23 luku

Seuraamukset

174 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) harjoittaa rautatieliikennettä ilman 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta,

2) toimii rataverkon haltijana 4, 5 tai 21 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

3) toimii kaluston kunnossapidosta vastaavana yksikkönä 13 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

4) käyttää ratakapasiteettia 17 luvun säännösten vastaisesti,
5) liikkuu tai oleskelee asiattomasti rataverkolla, ratapiha-alueella, rautatiesillalla tai rautatietunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä,
6) liikkuu tai oleskelee asiattomasti metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *raideliikennelainsäädännön* rikkomisesta sakkoon.

175 §

Rangaistus huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä

Rautatieliikenteen kuljettaja tai muuta rautatieturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaa tehtävää suorittava henkilö, joka hoitaa tehtäväänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä sakkoon.

176 §

Rangaistus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisesta

Joka tahallaan 8, 9, 10, 11 ja 14 luvun säännösten vastaisesti ottaa käyttöön yhteentoimivuuden osatekijän tai osajärjestelmän tai käyttää sitä, saattaa sen markkinoille, pitää kaupan, myy tai muuten luovuttaa sen, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisesta sakkoon.

177 §

Toimenpiteistä luopuminen

Se, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämisuhalla tai keskeyttämisuhalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta, jos teko on vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

178 §

Huomautus ja varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto ja sääntelyelin voivat antaa rautatieliikenteen harjoittajalle, rataverkon haltijalle, 159 §:ssä tarkoitetulle toiminnanharjoittajalle tai muulle tässä laissa tarkoitetulle toiminnanharjoittajalle huomautuksen tai varoituksen, jos se toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voida pitää riittävänä.
Huomautus voidaan antaa suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti.

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen oikeus tehostekeinoihin

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan tai muun tässä laissa tarkoitetun toiminnanharjoit-

tajan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa tälle velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Tehosteeksi Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa uhkasakon tai uhan, että toimita keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Sääntelyelin voi asettaa pyyntöihinsä vastaamisen sekä päätöstensä noudattamisen tehosteeksi uhkasakon tai uhan, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Uhkasakosta, teettämisuhasta ja keskeyttämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

180 §

Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus keskeyttää raideliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että raideliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein Liikenne- ja viestintävirasto tai sääntelyelin voivat keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman tai muun sellaisen toiminnan, joka aiheuttaa haittaa raideliikennemarkkinoiden toiminnalle.

24 luku

Erinäiset säännökset

181 §

Suomen ja Ruotsin viranomaisten yhteistyö rajaliikenteen järjestelyissä

Liikenne- ja viestintävirasto voi sopia Ruotsin kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa niistä käytännön teknisistä ja hallinnollisista järjestelyistä, joita tarvitaan Tornion ja Haaparannan rautatieraja-asemien välisen rautatieyhdysliikenteen sujuvuuden ja turvallisen liikennöinnin turvaamiseksi.

182 §

Vakuuttamisvelvollisuus

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely kalustoyksikön käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta se on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun sitä vastaavan järjestelyn riittävyyttä arvioitaessa on otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen on oltava voimassa koko sinä aikana, jolloin toimintaa harjoitetaan.

183 §

Vahinkojen korvaaminen

Raideliikennejärjestelmässä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa (113/1999).

184 §

Lain suhde kilpailulainsäädäntöön

Jos sääntelyelimen käsiteltävänä oleva asia koskee menettelyä, joka saattaa rikkoa kilpailulain (948/2011) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä, sääntelyelin 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.

185 §

Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito

Rautatieyrityksen on laadittava liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää investointi- ja rahoitusohjelmat. Liiketoimintasuunnitelmassa ja sen mukaisissa ohjelmissa on ilmoitettava keinot, joiden avulla rautatieyritys saavuttaa taloudellisen tasapainon sekä muut tekniset, kaupalliset ja varainhoidon tavoitteet.

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet. Julkisina palveluina tarjottaviin rautateiden henkilöliikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava erikseen palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

Rautatieyrityksen on toimitettava 2 momentissa tarkoitetut tuloslaskelmat ja taseet sekä niiden yhteenvedot sääntelyelimelle, joka valvoo sitä, että rautatieyritysten kirjanpidossa on noudatettu toimintojen kirjanpidollista eriyttämistä sekä sitä, että julkista tukea ei siirretä toisen liiketoiminnan tukemiseen eikä jonkin toiminnan tuloilla ole katettu muun liiketoiminnan kuluja. Jos sääntelyelin katsoo, että se ei voi riittävällä tavalla valvoa rautatieyrityksen kirjanpitoa ja 2 momentissa tarkoitettua kirjanpidollista eriyttämistä, rautatieyrityksen on toteutettava sääntelyelimen edellyttämät muutokset toimintojen eriyttämisessä ja niiden kirjanpidossa.

186 §

Paikantamisvelvollisuus raideliikenteenteessä

Rautatieliikenteen toimiluvan haltijan tai sen edustajan sekä kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on niiden saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Toimiluvan haltija ja sen edustaja tai kaupunkiraideliikenteen harjoittaja saavat käsitellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.

Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

187 §

Oikaisuvaatimusmenettely

Liikenne- ja viestintäviraston 21-23, 26-28, 36, 41, 52, 55-58, 63-64, 66-68, 70, 74-80, 82, 85, 154, 156 ja 164 §:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

Jos oikaisuvaatimus koskee 70 §:n mukaista päätöstä, Liikenne- ja viestintäviraston on keskeytettävä peruuttamispäätös väliaikaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston on käsiteltävä 70 §:n mukaista päätöstä koskeva oikaisuvaatimus kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

188 §

Muutoksenhaku

Liikenne- ja viestintäviraston 187 §:ssä tarkoitetusta oikaisuvaatimuksesta antamaan päätökseen sekä muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään, jollei tässä laissa toisin säädetä. Jos valitus koskee 187 §:n 2 momentissa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettua päätöstä, valitusaika on kaksi kuukautta oikaisuvaatimukseen annetun päätöksen tiedoksiannosta.

Hallinto-oikeuden päätökseen turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan peruuttamista, osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamista, osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskevan suunnitelman hylkäämistä, kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan ja käyttöönottoluvan peruuttamista, kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifioinnin peruuttamista, ilmoitetun laitoksen tai riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämisen peruuttamista, ratakapasiteetin peruuttamista, 179 §:ssä tarkoitettua määräystä, velvoitetta tai kieltoa sekä 180 §:ssä tarkoitettua toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumista koskevassa asiassa saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Jos 21, 26, 53, 55, 63, 79 tai 151 §:ssä tarkoitettua asiaa ei ole ratkaistu säädetyssä määräajassa, hakija voi tehdä valituksen. Valituksen katsotaan kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Valituksen voi tehdä, kunnes hakemukseen on annettu päätös. Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen on ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Valituksen tekemiseen ja käsittelyyn sovelletaan muutoin hallintolainkäyttölakia.

Sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 151 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 152 §:n nojalla erimielisyysasiassa antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Markkinaoikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Tämän lain nojalla tehtyä päätöstä noudatetaan muutoksenhausta huolimatta, jos päätöksessä niin määrätään ja jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Turvallisuustodistuksen haltijalla, jonka todistusta Liikenne- ja viestintävirasto on rajoittanut tai jonka todistuksen Liikenne- ja viestintävirasto on peruuttanut, on oikeus hakea muutosta rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 12 kohdan mukaisesti.

189 §

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan on liike- tai ammattisalaisuuden estämättä luovutettava Liikenne- ja viestintävirastolle maksutta ne tiedot, joita virasto tarvitsee

tässä laissa tarkoitettujen lupien ja todistusten myöntämistä varten, 2 luvussa tarkoitettua valvontaa varten sekä hoitaessaan tässä laissa tarkoitettuja rekisteröintitehtäviä.

Rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan on liike- tai ammattisalaisuuden estämättä luovutettava sääntelyelimelle ne tiedot, joita se tarvitsee 18 luvussa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.

Rautatieliikenteen harjoittajan on liike- tai ammattisalaisuuden estämättä luovutettava Väylävirastolle ne tiedot, joita Väylävirasto tarvitsee 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun määräämistä varten.

Rautatieliikenteen harjoittajan ja yksityisraiteen haltijan on liike- tai ammattisalaisuuden estämättä luovutettava Liikenne- ja viestintävirastolle ne tiedot, joita virasto tarvitsee tilastointia ja tutkimusta varten.

190 §

Yksityisraiteen haltijalle toimitettavat tiedot ratamaksun perintää varten

Rautatieliikenteen harjoittajan on luovutettava yksityisraiteen haltijalle pyynnöstä 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun perimistä varten tarvittavat tiedot.

191 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

Tämän lain 2-4 ja 6-13 luvut tulevat kuitenkin voimaan vasta 16 päivänä kesäkuuta 2019, lukuun ottamatta 7 §:ää, joka tulee voimaan jo 1 päivänä tammikuuta 2019.

Tällä lailla kumotaan rautatielaki (304/2011) ja kaupunkiraideliikenteestä annettu laki (1412/2015).

192 §

Siirtymäsäännökset

Rautatielain 3, 6, 7, 8, 9, 10 ja 12 luvut ovat voimassa 16 päivään kesäkuuta 2019 saakka, kunnes tämän lain 2-4 ja 6-13 luvut tulevat voimaan.

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annettu valtioneuvoston asetus (1489/2015) jää edelleen voimaan, kunnes toisin säädetään.

Rautatielain 7 §:n nojalla myönnetyt turvallisuustodistukset ja 17 §:n nojalla myönnetyt turvallisuusluvat ovat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty, jollei turvallisuustodistusta tai turvallisuuslupaa tämän lain 20, 21, 25 tai 26 §:n nojalla ole muutettava tai peruutettava.

Rautatielain 44 §:n nojalla myönnetyt rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvat, 47 §:n nojalla myönnetyt rakentamisaikaiset osajärjestelmän käyttöluvat, 47 a §:n nojalla myönnetyt koeajoluvat kalustoyksikköön kuuluvien osajärjestelmien testausta varten, 48 a §:n nojalla kalustoyksikköön kuuluvan osajärjestelmän käyttöönottoluvat, 51, 52 a ja 52 b §:ien nojalla myönnetyt kalustoyksikön käyttöönottoluvat, 53 §:n nojalla myönnetyt kalustoyksikkötyyppien hyväksynnät sekä 54-56 §:n nojalla myönnetyt kalustoyksikköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat ovat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Rautatielain 57 §:n nojalla Venäjän federaatiosta saapuville suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille myönnetyt käyttöönottoluvat ovat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Rautatielain 59 §:n nojalla myönnetyt tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifioinnit ovat voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Rautatielain 60 §:n nojalla myönnetyt poikkeukset kolmannen maan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifioinnille ovat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Rautatielain 61 §:n nojalla myönnetyt ilmoitetun laitoksen nimeämiset ovat voimassa 16 päivään kesäkuuta 2020 saakka.

Rautatielain 66 §:n nojalla riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämiset ovat voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Rautatielain nojalla annetut Liikenteen turvallisuusviraston antamat määräykset jäävät voimaan, kunnes toisin määrätään.

Yksityisraiteen haltijan, jolla on turvallisuuslupa ja joka haluaa siirtyä luvun 5 mukaiseen ilmoitusmenettelyyn, tulee ilmoittaa toiminnastaan 5 luvun mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään kuusi kuukautta ennen voimassa olevan turvallisuusluvan voimassa olon päättymistä.

Yksityisraiteen haltijalla, jolla ei ole turvallisuuslupaa, on tehtävä tämän lain 5 luvun mukainen ilmoitus toiminnastaan Liikenne- ja viestintävirastolle 31 päivään joulukuuta 2019 mennessä.

Rautatieyrityksen, joka vastaa myös rataverkon hallinnasta, on järjestettävä rataverkkonsa hallinta tämän lain 104-107, 109 sekä 111 §:n edellyttämällä tavalla viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2019 alkaen.

Kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 5 §:n nojalla tehty ilmoitus kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijuudesta on sellaisenaan riittävä, kunnes ilmoitusta tämän lain mukaisesti tulee muuttaa.

Kaupunkiraideliikenteestä annetun lain nojalla annetut Liikenteen turvallisuusviraston antamat määräykset jäävät voimaan, kunnes toisin säädetään.

Tämä laki tulee voimaan xx päivänä xx kuuta 20 .

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 5 luvun 6 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi sekä II osan 6 luvun 8 §:ään uusi 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi seuraavasti:

II OSA

LIIKENNEMARKKINAT

5 luku

Rautatieliikenteen markkinat

6 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

— —

Henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on laadittava varautumissuunnitelma, jotta se voi tarjota matkustajille rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Rautatieyrityksen on otettava suunnitelman valmistelussa huomioon rautatiejärjestelmän eri toimijoiden näkemykset.

— —

6 luku

Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

8 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

— —

Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on laadittava varautumissuunnitelma, jotta se voi tarjota matkustajille rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on otettava suunnitelman valmistelussa huomioon kaupunkiraideliikennejärjestelmän eri toimijoiden näkemykset.

— —

Tämä laki tulee voimaan xx päivänä xx kuuta 20 .

Lain III osan 3 luvun 1 §:n 4 momentti tulee voimaan kuitenkin 25 päivänä joulukuuta 2023.

Helsingissä 30 päivänä elokuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Liite
Rinnakkaisteksti

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 5 luvun 6 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, II osan 6 luvun 8 §:ään uusi 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 301/2018,jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi sekä III osan 3 luvun 1 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
(lisätään)	II OSA
	LIIKENNEMARKKINAT
	5 luku
	Rautatieliikenteen markkinat
	6 §
	Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin
	— — — — — — — — — — — — — —
	Henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on laadittava varautumissuunnitelma, jotta se voi tarjota matkustajille rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Rautatieyrityksen on otettava suunnitelman valmistelussa huomioon rautatiejärjestelmän eri toimijoiden näkemykset.
	— — — — — — — — — — — — — —
	6 luku
	Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen
	8 §

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin
	— — — — — — — — — — — — — —
	Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on laadittava varautumissuunnitelma, jotta se voi tarjota matkustajille rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on otettava suunnitelman valmistelussa huomioon kaupunkiraideliikennejärjestelmän eri toimijoiden näkemykset.
	— — — — — — — — — — — — — —
	Tämä laki tulee voimaan xx päivänä xx kuuta 20 .
	Lain III osan 3 luvun 1 §:n 4 momentti tulee voimaan kuitenkin 25 päivänä joulukuuta 2023.
	———