Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä. Lain mukaan Valtionrautateiden hallinnassa nykyisin oleva rataverkko jäisi valtion omistukseen, kun Valtionrautateistä muodostetaan osakeyhtiö. Tarkoituksena on säilyttää valtion mahdollisuudet vaikuttaa keskeisen infrastruktuurin kehitykseen ja turvata mahdollisuudet, että rataverkkoa voisivat tulevaisuudessa käyttää muutkin rautatieyritykset kuin Valtionrautateiden toimintaa jatkamaan perustettu yhtiö.

Valtio vastaisi rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä eli radanpidosta. Valtion ratoja ylläpidettäisiin valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Rataverkkoa hallinnoimaan perustettaisiin nettobudjetoitu virasto, Ratahallintokeskus. Radanpitoon sisällytettäisiin liikenteenohjaustoiminto, joka tällä hetkellä kuuluu Valtionrautateiden kuljetustoimintaan. Radanpidon alan muutos johtuu Euroopan yhteisöjen (EY) lainsäädännöstä. Rataverkon käytöstä perittäisiin ratamaksua, jonka perusteet ja suuruuden liikenneministeriö vahvistaisi.

Rataverkkoa saisi käyttää Valtionrautateistä perustettava osakeyhtiö. Käyttöoikeuden voisivat saada myös kansainvälistä rautatieliikennettä hoitava rautatieyritysten muodostama ryhmittymä tai yhdistettyjä kuljetuksia hoitava rautatieyritys EY-säännösten mukaisesti. Niiden toimiluvista päättäisi liikenneministeriö. Tässä vaiheessa ei ole ollut mahdollista kehittää kotimaisen liikenteen toimilupajärjestelmää, koska se vaatii useiden eri lakien uudistamista. Tarkoitus on, että uudistukset on tehty vuoden 1998 loppuun mennessä.

Ratahallintokeskus toimisi radanpidon töiden tilaajavirastona, ja se ostaisi radanpidon ylläpito- ja rakentamis- sekä liikenteenohjauspalvelut. Virasto huolehtisi rataverkon käyttöön liittyvistä viranomaistehtävistä, kuten liikenneturvallisuudesta, turvallisuuteen liittyvästä teknisestä tarkastuksesta, rautatieonnettomuuksien tutkinnasta lukuun ottamatta suuronnettomuuksia, ratamaksun perusteiden valmistelusta ja maksun perimisestä sekä pelastuspalveluvalmius- ja varautumistehtävistä. Virasto huolehtisi kiinteistöistä, jotka nyt ovat Valtionrautateiden hallinnassa ja joita ei siirretä perustettavalle yhtiölle tai valtion kiinteistölaitokselle. Rautatieliikenteen turvallisuussääntöjen antaminen ja valvonta erotettaisiin sääntöjen käyttämisestä.

Valtio perisi yhtiöltä ratamaksua noin 180 miljoonaa markkaa. Liikenteenohjauksen siirto radanpitoon lisäisi radanpidon vuosittaisia menoja noin 200 miljoonaa markkaa. Ratahallintokeskukseen siirtyisi Valtionrautateiltä noin 50 henkilöä.

Tällä esityksellä ja Valtionrautateiden muuttamista osakeyhtiöksi koskevalla esityksellä toteutetaan Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (ETA-sopimus) ja mahdollisen Euroopan unionin (EU) jäsenyyden edellyttämät mukautukset rautatieliikenteeseen. Mukautukset olisi toteutettava eri lainsäädännöllä, jollei kyseisiä lakeja säädettäisi.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1995.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
YLEISPERUSTELUT	3
1. Johdanto	3
2. Nykytila	3
2.1. Rautatieliikenteen harjoittaminen Suomessa	3
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö	4
2.3. Nykytilan arviointi	5
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	6
3.1. Liiketoiminnan ja radanpidon erottaminen	6
3.2. Valtion vastuu radanpidosta ja ratamaksu	6
3.3. Rataverkon käyttöoikeus	6
3.4. Ratahallintokeskus ja viranomaistehtävien hoitaminen	6
3.5. Liikenneturvallisuuden varmistaminen	7
3.6. Rautatieyrityksen vastuu asiakkaille ja kolmansille	7
4. Esityksen vaikutukset	7
4.1. Taloudelliset vaikutukset	7
4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	7
4.3. Ympäristövaikutukset	8
4.4. Vaikutukset palvelujen käyttäjien asemaan	8
5. Asian valmistelu	8
6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	8
6.1. Riippuvuus muista esityksistä	8
6.2. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista	9
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	9
1. Lakiehdotuksen perustelut	9
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	14
3. Voimaantulo	14
LAKIEHDOTUS	14

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Rautatieliikenteen harjoittaminen ja toisaalta valtion hallinto- ja yritystoiminta ovat olleet viime vuosikymmenen ajan vilkkaan uudelleenarvioinnin ja kehittämisen kohteina koko maailmassa.

Euroopan unioni (EU) on pyrkinyt osana yhteistä kuljetuspolitiikkaa kehittämään rautatieliikennettä ja parantamaan sen kilpailuedellytyksiä suhteessa muihin maaliikennemuotoihin. EU:n tarkoituksena on kehittää eri maiden rautatieinfrastruktuureista yleiseurooppalaisessa käytössä oleva väylästö, jolla rautatieyritykset voisivat liikennöidä. Samalla pyritään eri liikennemuotojen yhteiskäytettävyyteen niin, että asiakas voisi käyttää mahdollisimman vaivattomasti eri liikennemuotojen palveluja. Tämä merkitsee muun muassa yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä.

Valtionrautateiden muutosten painopiste on ollut viime vuosikymmenen ajan talouden tervehdyttämisessä. Henkilöstö on vähentynyt vuoteen 1982 verrattuna yli 40 prosenttia, vaikka kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Hallinnon keskeisimmät uudistukset toteutettiin 1980-luvun organisaatiomuutoksissa ja vuoden 1990 liikelaitosuudistuksessa. Liikelaitosuudistuksessa lisättiin Valtionrautateiden toimivaltaa liiketoiminnassa. Samalla vastuu rataverkosta siirtyi selkeästi valtiolle niin, että valtio päättää rataverkon laajuudesta ja tasosta ja rahoittaa rataverkon ylläpitämisen ja kehittämisen. Viime vuosina keskeistä on ollut Euroopan talousalueesta tehtyyn sopimukseen (ETA-sopimus) ja mahdolliseen EU-jäsenyyteen sopeutuminen. Nykyinen kehitysvaihe merkitsee, että kuljetustoimintaa hoidetaan tulevaisuudessa yritysmäisesti osakeyhtiömuodossa ja että radanpidon ohjaus järjestetään kuten muidenkin valtion liikenneväylien ohjaus.

2. Nykytila

2.1. Rautatieliikenteen harjoittaminen Suomessa

Rautatieliikenne käynnistyi 17 päivänä maaliskuuta 1862 Helsingin ja Hämeenlinnan välillä. Liikenne kehittyi tämän jälkeen siten, että valtio ja yksityiset yritykset rakensivat ratoja ja liikennöivät niillä. Yksityiset yritykset rakensivat muun muassa Hyvinkään ja Porvoon radat. Kehitys johti kuitenkin siihen, että yksityiset radat fuusioitiin Valtionrautateihin, koska ne eivät kannattaneet taloudellisesti.

Valtion rautatieliikennettä hoidettiin budjettisidonnaisesti vuoteen 1990 saakka. Sekä kuljetustoiminnan että radanpidon tulot ja menot laskettiin Valtionrautateiden taloudelliseen tulokseen. Valtionrautatiet hoiti 1950-luvun alussa lähes kaksi kolmasosaa kotimaan tavaraliikenteestä ja yli 40 prosenttia henkilöliikenteestä. Tällöin talouden tasapaino saavutettiin tariffeja korottamalla. Taloudellinen tulos osoitti viimeisen kerran käyttöylijäämää vuonna 1959.

Voimakas autoistuminen vähensi 1960-luvulta alkaen rautatieliikenteen markkinaosuutta ja kasvatti alijäämää samalla, kun sodan jälkeen rappeutuneeseen rataan ja kalustoon tarvittiin kasvavia investointeja.

Valtionrautateistä tuli vuonna 1990 valtion uusimuotoinen liikelaitos ja se sai aikaisempaa huomattavasti laajemman toimivallan liiketoimintaan nähden. Samalla muutettiin vastuita siten, että valtio rahoitti radanpidon menot. Valtio ryhtyi myös maksamaan merkittävässä määrin korvauksia liiketaloudellisesti kannattamattomista tehtävistä ja velvoitteista.

Valtionrautateiden kannattavuus on parantunut huomattavasti liikelaitoskaudella. Kannattavuuteen ovat keskeisesti vaikuttaneet toimintojen rationalisointi, henkilökunnan sopeuttaminen, pienet investoinnit ja viime vuonna tavaraliikenteen määrän kasvu.

Tavaraliikenteessä markkinaosuus on tällä hetkellä 26 prosenttia ja henkilöliikenteessä 5—6 prosenttia. Tavaraliikenteen markkinaosuus on muutaman prosenttiyksikön suurempi kuin Euroopassa keskimäärin. Henkilöliikenteen osuus on sama kuin Euroopassa.

Viime vuosina on etsitty keinoja liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen. Rautatieliikenne on maaliikennemuodoista selvästi energiatehokkain ja ulkoisilta haittavaikutuksiltaan suoritemääriin suhteutettuna pienin. Rautatieliikenteelle ominaisia ovat korkeat kiinteät kustannukset. Tämän vuoksi rautatieliikenteessä on mahdollista saavuttaa suuria määrien lisäyksiä pienin lisäpanostuksin. Myös yhteiskuntataloudelliset rajakustannukset ovat pienet. Tämän vuoksi rautatieinfrastruktuuria tulisi käyttää mahdollisimman tehokkaasti hyväksi.

Radanpidon määrärahoja supistettiin 1980-luvulla ja 1990-luvun alussa, niin että ne vastasivat puolta 1960-luvun tasosta. Selvitykset osoittavat, että rataverkko alkoi rappeutua. Tällä hetkellä 1960-luvulla toteutetut hankkeet ovat tulossa perusparannusvaiheeseen, mikä lisää määrärahojen tarvetta rataverkon pitämiseksi nykyisessä kunnossa. Radanpidon määrärahoja on selkeästi lisätty kahtena viime vuotena.

Rataverkon modernisointi aloitettiin 1980-luvulla. Tällöin alettiin käyttää raskaampaa kiskotusta, nostettiin akselipainoja ja nopeuksia, uusittiin turvalaitteita, vähennettiin tasoristeyksiä ja jatkettiin sähköistystä. Nykyisen rataverkon tasoluokitus ilmenee taulukosta 1.

Taulukko 1. Rataverkon palvelutasoluokat vuosina 1994—1995

	Henkilöliikenteen	Tavaraliikenteen		Ratakilometrit	
	nopeus km/h	nopeus km/h	akselipaino t	1994	1995
1. Vilkkaat pääradat	yli 140	100—120	25,0	—	—[1]
2. Muut pääradat	120—140	60—100	22,5—25,0	1 470	1 575
3. Perusradat	60—120	60—100	22,5	3 390	3 315
4. Tavaraliikenneradat	40—80		16,0—20,0	800	770
Yhteensä				5 660	5 660

[1] Ensimmäisen luokan rata Helsinki—Tampere valmistuu 2000-luvun alussa.

Rataverkon pituus on 5 660 ratakilometriä, josta sähköistettyä rataa on 30 prosenttia, suojastettua rataa 27 prosenttia ja kaukoohjattua rataa 21 prosenttia. Vähäliikenteisiä rataosia on 1 500 kilometriä, joista henkilöliikennettä hoidetaan 336 kilometrillä. Vähäliikenteisten rataosien osuus on tavaraliikennesuoritteesta noin 12 prosenttia ja henkilöliikennesuoritteesta 5 prosenttia.

Vuonna 1993 käytettiin radanpidon rahoitukseen 1 601 miljoonaa markkaa, josta talousarviorahoitusta oli 1 573 miljoonaa markkaa. Kehittämisen osuus oli 657 miljoonaa markkaa ja perusradanpidon osuus 944 miljoonaa markkaa. Keskeisimmät kehittämishankkeet ovat ratojen Helsinki—Turku ja Helsinki—Tampere perusparantaminen nopeaan junaliikenteeseen sopiviksi.

Suomessa yksityisen rautatien rakentamista sääntelee lain tasoisena asetus vuodelta 1889. Säädös on vanhentunut ja se on tarkoitus uudistaa, kun rautatieliikennettä koskeva muu lainsäädäntö uudistetaan.

2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö

Euroopan maille on ominaista, että kussakin maassa valtaosan rautatieliikenteestä hoitaa yksi valtiollinen julkinen yritys, joka samalla huolehtii radanpidosta. Ainoastaan Ruotsissa ja Englannissa radanpito on annettu erillisen viraston tehtäväksi. Saksassa radanpidosta huolehtii rautatieyrityksen yksi liiketoimintayksikkö, joka saa liittovaltion rautatievirastolta radanpidon rahoituksen. Monissa maissa on pieniä yksityisiä tai julkisyhteisöjen omistamia yrityksiä, jotka liikennöivät omistamaansa rataosaa. Niiden taloudellinen ja liikenteellinen merkitys on vähäinen.

EU:n kuljetuspolitiikan tavoite on ilmaistu Rooman sopimuksen 74—84 artiklassa. Tavoitteena on yhteinen kuljetuspolitiikka. EY sääti 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa monia säädöksiä, jotka koskivat maaliikennemuotoja ja joiden tavoitteena oli kilpailun yhdenmukaistaminen. Osa säädöksistä koski valtion tukia ja kilpailulainsäädäntöä ja osa valtion taholta erityisesti rautatieliikenteelle määrättyjä velvoitteita. Periaatteena oli, että valtio ostaa rautatieyrityksiltä palvelut, joita pidetään tarpeellisina, mutta joita ei voida tuottaa liiketaloudellisesti kannattavasti (julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69). Valtion tuli korvata rautatieyritykselle asettamansa velvoitteet työllisyys-, henkilöstö-, hinta- ja han-

kintapolitiikassa, jos rautatiet joutuivat niiden vuoksi kilpailijoitaan huonompaan asemaan (yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1192/69). Laajempi kansainvälinen vertailu sisältyy Valtionrautateiden yhtiöittämistä koskevan hallituksen esityksen alajaksoon 2.2.

Viimeaikaisin rautatieliikenteen kehittäminen perustuu yhteisön rautateiden kehittämisestä annettuun neuvoston direktiiviin (91/440/ETY), jäljempänä rautateiden kehittämisdirektiivi. Sen keskeisiä periaatteita ovat rautatieyritysten hallinnollisen ja taloudellisen riippumattomuuden lisääminen, talouden parantaminen, kuljetustoiminnan ja radanpidon erottaminen ja jäsenmaiden rataverkkojen avaaminen kansainväliselle kilpailulle. Euroopan yhteisöissä (EY) on tämän jälkeen valmisteltu säännöksiä, jotka täydentävät rautateiden kehittämisdirektiiviä. Niiden sisältöä selostetaan tarkemmin alajaksossa 6.2. Suurnopeusverkon teknisistä vaatimuksista on valmistunut EY:n komission direktiiviehdotus [COM (94) 107 final — 94/0112 SYN]. Lisäksi valmistellaan direktiivejä ratamaksusta ja yhdistetyistä kuljetuksista.

Ruotsissa erotettiin radan ylläpito ja rakentaminen vuonna 1988 erillisen viraston tehtäväksi (Banverket, BV). Ruotsin rautatielaitos (SJ) liikennöi rataverkolla ja maksaa ratamaksua, jonka suuruus on ollut noin 450—500 miljoonaa markkaa. Ratamaksu perustuu kalustokohtaiseen kiinteään maksuun ja muuttuvaan osaan, joka määräytyy pitkän aikavälin yhteiskuntataloudellisten rajakustannusten perusteella. Ratamaksu kattoi vuonna 1993 noin 8 prosenttia radanpidon kaikista menoista. SJ maksaa ratamaksun BV:lle ja tämä käyttää sen radanpidon rahoitukseen.

Norjassa valtio vastaa radanpidosta ja rahoittaa sen. Ratamaksu oli vuonna 1992 noin 140 miljoonaa markkaa ja vuonna 1993 noin 73 miljoonaa markkaa. Maksu kohdennetaan lähes täysin tavaraliikenteelle bruttotonnikilometrien perusteella. Radanpidolla on oma kirjanpito.

EU:n jäsenvaltiot toteuttavat rautateiden kehittämisdirektiivin velvoitteita kukin kansalliselta pohjaltaan. Vaikka direktiivin velvoitteet olisi pitänyt toteuttaa jo vuoteen 1993 mennessä, ovat toteuttamistoimenpiteet lähes kaikissa valtioissa kesken.

Tanskassa radanpito sisältyy rautatielaitoksen (DSB) tehtäviin. DSB saa valtiolta kokonaiskorvauksen, jolla katetaan radanpidon menot ja kannattamaton liikenne. Rataverkon käytöstä ei peritä ratamaksua. Kokonaiskorvauksen määrä on ollut noin 3,2—3,5 miljardia markkaa.

Saksassa radanpito on muodoltaan yksityisoikeudellisen rautatieyrityksen (DBAG) vastuulla ja liittovaltio antaa siihen määrärahat. Ratamaksun perusteiden määrittely on meneillään. Radanpitoa hoitava liiketoimintayksikkö myy rautatieyrityksille rataverkon liikennöintioikeuksia, joten mitään erityistä lupamenettelyä ei ole rataverkon käyttöoikeuksien myöntämiseksi. DBAG aiotaan muodostaa muutaman vuoden kuluessa neljäksi eri yhtiöksi, jotka hoitavat henkilökaukoliikennettä, henkilölähiliikennettä, tavaraliikennettä ja radanpitoa. Yhtiöt aiotaan yksityistää vuosituhannen vaihteessa. Radanpitoa hoitavan yhtiön osakkeiden enemmistöosuus on kuitenkin pidettävä liittovaltion omistuksessa.

Englannissa rautatieliikennettä yksityistetään parhaillaan. Henkilöliikenne on jaettu 25:een yksityisille yrityksille vuokrattavaan alueelliseen kohteeseen. Tavaraliikenteeseen perustetaan kolme myytävää yhtiötä. Radanpidosta huolehtii valtion ratalaitos (Railtrack) ja se perii yrityskohtaisesti neuvotellen ratamaksun. Radanpito on mahdollista antaa tietyllä alueella alueellisen liikenneyhtiön hoidettavaksi. Ratamaksuilla on tarkoitus kattaa ainakin radanpidon muuttuvat kustannukset.

Ranskassa ja *Italiassa* radanpito on kokonaisuudessaan valtiollisen julkisen rautatieyhtiön vastuulla ja yhtiö saa rahoitukseen tukea valtiolta. Italiassa rautatietoiminnot on tarkoitus yksityistää vuosituhannen vaihteessa. Ratamaksun perusteet ovat molemmissa maissa valmisteilla.

Sveitsissä radanpito on erotettu kirjanpidollisesti kuljetustoiminnasta. Kuljetustoiminnalle on kohdistettu 220—250 miljoonan markan ratamaksu. Kahtena viime vuotena maksua ei ole peritty, koska kuljetustoiminta on ollut tappiollista. Sveitsin rautatielaitos toimii virastona. Viraston lisäksi Sveitsissä on lukuisia alueellisia yksityisiä tai julkisyhteisöjen omistamia rautateitä.

2.3. Nykytilan arviointi

Rataverkko on ollut rakentamisestaan lähtien Valtionrautateiden hallinnassa ja sillä on

ollut yksinoikeus käyttää sitä. Kun Valtionrautatiet yhtiöitetään, ei ole tarkoituksenmukaista, että yhtiö omistaisi keskeisen liikenteen infrastruktuurin, vaan että valtio omistaa sen ja päättää sen ylläpidosta ja rakentamisesta. Rautateiden kehittämisdirektiivin mukaan yhtiö voisi periaatteessa omistaa rataverkon, mutta sen olisi kuitenkin sallittava kansainvälisten ryhmittymien tai yhdistettyjä kuljetuksia hoitavien rautatieyritysten käyttää sitä.

Kansallisen rautatieliikennekilpailun luominen on kunkin jäsenvaltion päätettävissä. On mahdollista, että kotimaista rautatieliikennekilpailua pidetään tarpeellisena. Jos valtio päättäisi rataverkosta ja sen käyttöoikeuksista, kilpailu voitaisiin toteuttaa puolueettomasti.

Rataverkon ylläpitämisen ja rakentamisen kustannuksia ei voida Suomessa eikä muissakaan Euroopan maissa kattaa kuljetustoiminnan tuotoilla. Jos rataverkko olisi yhtiön omistuksessa, se edellyttäisi jatkuvasti valtion tukea. Radanpidon rahoitusta ei saa käyttää missään muodossa kuljetustoiminnan rahoitukseen (ristisubventio). Tällöin on selkeintä, että valtio rahoittaa radanpidon ja toiminnosta vastaa erillinen virasto ja että liiketoiminnasta vastaa osakeyhtiö.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Liiketoiminnan ja radanpidon erottaminen

Esityksen keskeisenä tavoitteena on nykyistä selvemmin erottaa toisistaan liiketoiminta ja rataverkon ylläpito ja rakentaminen. Tarkoitus on, että kuljetustoimintaa hoidetaan yhtiömuodossa kuten valtion muutakin kilpailutilanteessa harjoittamaa liiketoimintaa ja että vastuu rataverkosta on valtiolla kuten muidenkin infrastruktuurien osalta. Rataverkosta huolehtimaan perustettaisiin erillinen virasto, Ratahallintokeskus. Eduskunta tekisi radanpidon rahoitusta koskevat päätökset talousarvion käsittelyn yhteydessä. Kuljetustoiminnan ja radanpidon erottaminen mahdollistaa pitkällä aikavälillä kotimaisen puolueettoman rautatieliikennekilpailun järjestämisen. Erottaminen lisää valtion tukien avoimuutta ja edesauttaa kilpailulainsäädännön soveltamista, koska kuljetustoiminnan ja radanpidon ristisubventio ei ole mahdollista.

Radanpitoon sisällytettäisiin liikenteenohjaustoiminto rautateiden kehittämisdirektiivin mukaisesti. Tällöin radanpidon sisältö vastaisi EY:n määritelmää ja tarvittavat mukautukset toteutettaisiin EY-säännöksiin.

3.2. Valtion vastuu radanpidosta ja ratamaksu

Ratoja ylläpidettäisiin ja rakennettaisiin talousarviossa myönnettyjen määrärahojen mukaisesti. Valtio rahoittaisi pääosan radanpidon menoista talousarviossa, mutta rahoitukseen voitaisiin käyttää muutakin rahoitusta, kuten kuntien, EU:n tai yritysten rahoitusta ja ratamaksua. Ratamaksun perusteiden määrittelyssä on laaja kansallinen toimivalta.

Rautateiden kehittämisdirektiivin mukaan ratamaksun perusteina voidaan ottaa erityisesti huomioon matkan pituus, junan kokoonpano sekä muut erityisvaatimukset, kuten nopeus, akselipaino sekä infrastruktuurin käytön määrä tai aika. Ratamaksulla ei saa syrjiä mitään rautatieyritystä. Valmisteltavissa EY-säännöksissä ratamaksun perusteet määritellään yksityiskohtaisemmin.

3.3. Rataverkon käyttöoikeus

Esityksen tavoitteena on järjestää rataverkon käyttöoikeuksia koskevat kysymykset siten kuin rautateiden kehittämisdirektiivi velvoittaa. Kansainvälisessä liikenteessä rataverkon käyttöoikeus sallittaisiin kansainväliselle rautatieyritysten muodostamalle ryhmittymälle tai kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia hoitavalle rautatieyritykselle.

Valtionrautateistä muodostettavalle osakeyhtiölle annettaisiin liikennöintioikeus siihen saakka, kunnes laajempi toimilupalainsäädäntö on valmis. Lainsäädännön on tarkoitus olla valmis vuoteen 1999 mennessä. Menettely on perusteltu sen vuoksi, että tulevalla yhtiöllä on vaadittavat taidot ja osaaminen rautatieliikenteen harjoittamiseen, ja koska tällä hetkellä ei ole rautatieliikenteen sääntelyyn tarvittavaa hallintoa. Kilpailun vaikutuksia ei ole selvitetty eikä niistä ole vielä eurooppalaisia kokemuksia. Säännösten valmistelu on kesken EU:ssa.

3.4. Ratahallintokeskus ja viranomaistehtävien hoitaminen

Ratahallintokeskus toimisi valtion rataver-

kon haltijana. Se tilaisi radanpidon ylläpito- ja rakentamis- sekä liikenteenohjauspalvelut joko perustettavalta yhtiöltä tai muilta yrityksiltä. Virasto valmistelisi myös rautatieliikennettä koskevia liikennepoliittisia esityksiä.

Ratahallintokeskus vastaisi radanpidon turvallisuus- ja viranomaistehtävien hoidosta. Virasto antaisi junaliikenteen turvallisuusmääräykset ja muut liikenteenhoitoa varten tarvittavat määräykset ja valvoisi niiden noudattamista. Suuronnettomuudet tutkittaisiin suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/85) mukaan. Muusta tutkinnasta huolehtisi toistaiseksi Ratahallintokeskus.

Ratahallintokeskus toimisi rautatieliikenteen teknisen tarkastuksen viranomaisena. Se antaisi turvallisuustodistuksen rautatieyritykselle ja määrittelisi turvallisuutta koskevat tekniset vaatimukset liikennöijien kalustolle.

Ratahallintokeskus huolehtisi sen hallintaan siirrettävistä kiinteistöistä. Virasto toimisi uusien laajojen ratahankkeiden ja kehittämishankkeiden suunnitteluviranomaisena.

3.5. Liikenneturvallisuuden varmistaminen

Uudistus on tarkoitus toteuttaa siten, että rautatieliikenteen korkea turvallisuustaso varmistetaan. Valtionrautatiet on tähän asti antanut liikenneturvallisuussäännöt ja päättänyt teknisistä ja turvallisuuteen liittyvistä järjestelmistä. Koska Valtionrautateistä tulee yhtiö ja on mahdollista, että rataverkolle tulee muita liikennöijiä, on tarpeen siirtää liikenneturvallisuussäännösten antaminen ja valvonta riippumattoman Ratahallintokeskuksen tehtäväksi. Ratahallintokeskus myös määrittelisi kelpoisuusvaatimukset liikenteenhoitotehtäviin samoin kuin tehtävissä toimivien henkilöiden terveydentilavaatimukset.

Kansainvälisen liikenteen turvallisuus varmistetaan myös siten, että liikennöijältä vaadittaisiin toimiluvan hakua varten turvallisuustodistus, joka osoittaa yrityksen henkilökunnan ja johdon päteviksi hoitamaan rautatieliikennettä. Turvallisuustodistuksessa hyväksyttäisiin myös kaluston kunnossapitojärjestelmä.

3.6. Rautatieyrityksen vastuu asiakkaille ja kolmansille

Perustettavan yhtiön vastuu rautatieonnettomuuksista määräytyisi voimassa olevan rautatien käytöstä johtuvan vahingon vastuusta annetun lain, jäljempänä rautatievastuulaki, mukaan. Laki on vuodelta 1898. Tämän vuoksi esitykseen ei sisälly vahingonkorvausoikeudellisia säännöksiä. Kuljetuksia koskeva vastuu määräytyisi rautatiekuljetusasetuksen (714/75) perusteella. Perustettavalle yhtiölle tulisi kuitenkin velvollisuus hankkia vakuutukset sellaisen rautatieliikenteen harjoittamisesta johtuvan vahingon varalle, josta rautatieyritys on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Yhtiöittäminen ei siten vaaranna asiakkaiden ja kolmansien taloudellista etua. Tulevat EY-säännökset edellyttävät myös vakuutuksia tai muita järjestelyjä vahinkojen varalle. Vahinkojen korvausvastuun vähimmäismäärä, joka on katettava vakuutuksella, määrättäisiin asetuksella.

Rautatieyrityksen vastuu henkilökunnan aiheuttamista vahingoista säilyisi ennallaan eikä henkilökunnan vastuuta vahingoista muuteta nykyisestä.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Lakiehdotus ei muuta paljoakaan Valtionrautateiden ja valtion nykyistä vastuunjakoa radanpidossa. Valtio rahoittaisi radanpidon kuten ennenkin ja radanpitoa hoidettaisiin valtion talousarviossa myönnettyjen määrärahojen sallimassa laajuudessa. Liikenteenohjauksen siirto radanpitoon lisäisi radanpidon määrärahojen tarvetta noin 200 miljoonaa markkaa. Tarkoitus on, että Ratahallintokeskus ostaa liikenteenohjauspalvelut eikä toimintoa siirretä viraston alaisuuteen. Valtio voi vähentää laskennallisesti radanpidon rahoitustaan ratamaksua vastaavalla määrällä, koska ratamaksu käytettäisiin radanpidon rahoitukseen. Ratahallintokeskus olisi nettobudjetoitu virasto, joten se saisi sille siirretyistä kiinteistöistä vuokratuloja noin 90 miljoonaa markkaa. Kiinteistöjen vuosittaiset ylläpitomenot olisivat noin 76 miljoonaa markkaa. Henkilöiden siirto Valtionrautateiltä Ratahallintokeskukseen ei lisäisi merkittävästi valtion menoja, koska siirtyvien henkilöiden palkkamenoista suurin osa on maksettu radanpidon määrärahoista.

4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksen tarkoituksena on, että Ratahallin-

tokeskukseen siirtyisi Valtionrautateiltä vapautuvaa henkilöstöä noin 50 henkilöä, joten toimenpide ei aiheuta valtiolle lisärekrytointitarvetta.

Henkilöstön siirtyminen tapahtuisi ehdotetun Valtionrautateiden yhtiöittämistä koskevan lain 5 §:n perusteella. Ratahallintokeskuksella olisi johtokunta, joka ohjaisi viraston toimintaa ja jonka jäsenet valtioneuvosto nimittäisi määräajaksi.

4.3. Ympäristövaikutukset

Ratamaksu on keino vaikuttaa rautateiden hintoihin ja siten markkinamekanismin kautta eri liikennemuotojen työnjakoon. Maksulla vaikutetaan siihen, kuinka suuri osa rautatieliikenteen yhteiskuntataloudellisista kustannuksista peritään käyttäjiltä. Maksun perusteissa tulee ottaa huomioon liikennemuodon yhteiskuntataloudelliset ja ympäristönsuojelulliset tekijät. Rautatieliikennettä ei ole tarkoitus rasittaa suuremmalla maksulla kuin minkä osuuden kilpailevat liikennemuodot kattavat yhteiskuntataloudellisista kustannuksistaan.

Ratahallintokeskuksella on tulevaisuudessa liiketoiminnasta riippumaton asema, kun suunnitellaan uusia ratahankkeita. Väylästöinvestointeja voidaan yhä enemmän katsoa yhtenä kokonaisuutena, jolloin niiden yhteiskuntataloudellisten ja ympäristöllisten vaikutusten selvittäminen tapahtuu kokonaisvaltaisesti.

4.4. Vaikutukset palvelujen käyttäjien asemaan

Koska rautatieliikenteen muuttuvat kustannukset ovat suhteellisen pienet, voidaan lisäliikennettä hankkia pienin lisäkustannuksin. Radanpidon muuttuvien kustannusten osuudeksi on arvioitu 40—50 prosenttia. Tällöin liikenteen kasvaminen 20 prosentilla lisää radanpidon kustannuksia noin 10 prosentilla. Tämä antaa liikenteen kasvaessa radanpidon rahoituksen osalta mahdollisuuden rautatieliikenteen kehittämiseen ja palvelujen parantamiseen.

Lakiehdotuksen mukaan rautatieyrityksen tulee huolehtia palvelujen tarkoituksenmukaisesta tarjonnasta ainakin kotimaisilla kielillä. Tarkoitus on jatkaa nykyistä käytäntöä. Tämän lisäksi rautatieyrityksen tulee huolehtia palvelujensa kehittämisestä liiketoiminnan edellytysten mukaisesti ottaen huomioon asiakkaiden, maan eri osien ja koko yhteiskunnan tarpeet.

5. Asian valmistelu

Asian valmistelu käynnistyi kesäkuussa 1993, kun liikenneministeriö asetti työryhmän selvittämään yhtiöittämisen edellytyksiä, radanpidon tehtävien järjestelyä siinä yhteydessä sekä rautatieliikennelainsäädännön kehittämistä. Lakiehdotus perustuu työryhmän ehdotukseen (liikenneministeriön julkaisu 10/94). Mietinnöstä hankittiin lausunto keskeisiltä ministeriöiltä sekä työnantajien, työntekijöiden, teollisuuden ja kaupan järjestöiltä. Kannanotoissa keskityttiin yhtiöittämisen arviointiin, joten rataverkkoon liittyvät kannanotot ratkesivat sen mukaan, kannatettiinko yhtiöittämistä vai ei. Lausunnoissa ei erikseen pohdittu muuten rataverkkoa koskevia ehdotuksia. Eräät lausunnonantajat olisivat olleet valmiit sallimaan kotimaisen kilpailun välittömästi.

Valtioneuvosto teki yhtiöittämisen valmistelusta 21 päivänä huhtikuuta 1994 periaatepäätöksen hankittuaan sitä ennen hallituspuolueiden eduskuntaryhmien kannanoton asiasta. Päätös sisälsi ehdotetun lain ja yhtiöittämisestä ehdotetun lain valmistelun työryhmän esitysten mukaisesti. Lausunnot ja periaatepäätös on otettu valmistelussa huomioon, joten lakiehdotuksesta ei ole pyydetty erikseen lausuntoja.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

6.1. Riippuvuus muista esityksistä

Hallitus on antanut tämän esityksen kanssa samanaikaisesti eduskunnalle esityksen Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi. Lakiehdotusten tavoitteet ovat yhtenevät. Molemmat vaikuttavat valtion talousarvioon, joten ne on käsiteltävä budjettilakeina.

Ehdotettua lakia tarkentavat ja Ratahallintokeskusta koskevat säännökset annetaan asetuksella. Niiden valmistelu on käynnistynyt ja ne on tarkoitus antaa alkuvuodesta 1995.

Oikeusministeriö valmistelee parhaillaan muutoksia raideliikenteen vahingonkorvauslainsäädäntöön. Muutokset on tarkoitus saat-

taa voimaan vuoden 1996 alusta ja ne saattavat vaikuttaa rautatieyrityksen vahingonkorvausvastuuseen.

Samoin valmistellaan muutoksia suuronnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin lähinnä lentoliikenteestä johtuvista syistä. Uudistaminen vaikuttaa mahdollisesti rautatieliikenneonnettomuuksien tutkinnan järjestämiseen.

6.2. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista

Kaikki keskeiset rautatieliikennettä koskevat EY:n säännökset ovat tulleet Suomea sitoviksi ETA-sopimuksella ja ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 7/94 (niin sanottu ETAn lisäpaketti). Lakiehdotuksella toteutetaan rautateiden kehittämisdirektiivin edellyttämät mukautukset, jotka koskevat kansainvälistä liikennöintiä, radanpidon alaa ja ratamaksua.

Ehdotetulla lailla Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi toteutetaan mainitun direktiivin edellyttämät mukautukset rautatieyrityksen taloudellisesta ja hallinnollisesta riippumattomuudesta sekä edellä mainitun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 edellyttämät mukautukset erilaisten yhteiskunnallisten velvoitteiden poistamisesta tai korvaamisesta.

EY:ssä valmistellaan parhaillaan direktiivejä rautatieyritysten toimiluvasta [COM(93) 678 final — SYN 488] ja rataverkon käyttöoikeuksien myöntämisestä [COM(93) 678 final — SYN 490]. Molemmista direktiiviehdotuksista annettiin keväällä 1994 ennakkotieto eduskunnalle (Y 19/94 ja Y 20/94). Direktiiviehdotukset ovat parhaillaan EU:n parlamentin käsittelyssä ja ne on tarkoitus saattaa voimaan vuoden 1996 alusta. Lakiehdotuksessa on otettu huomioon niiden sisältö siinä määrin kuin se on tällä hetkellä mahdollista Suomen oloja ajatellen.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Lain tarkoitus ja soveltamisala.* Lain tarkoituksena on parantaa rautatieliikenteen edellytyksiä, niin että kuljetustoiminta ja radanpito erotettaisiin hallinnollisesti toisistaan. Kuljetustoimintaa hoidettaisiin yritysmäisesti osakeyhtiömuodossa kuten muutakin kilpailutilanteessa harjoitettavaa liiketoimintaa. Vastuu rataverkosta ja radanpidosta säilyisi valtiolla, jolloin siitä voitaisiin päättää samalla tavoin kuin muistakin liikenteen perusrakenteista. Valtio omistaisi rataverkon, päättäisi sen palvelutasosta ja rahoittaisi sen ylläpitämisen ja rakentamisen. Valtion olisi mahdollista luoda pitkällä aikavälillä toimilupapolitiikallaan kotimaista rautatieliikennekilpailua. ETA-sopimus ja mahdollinen EU-jäsenyys edellyttävät ainakin kuljetustoiminnan ja radanpidon kirjanpidollista erottamista sekä rataverkon käytön sallimista myös kansainvälisessä liikenteessä muille kuin kansallisille rautatielaitoksille.

Rautatieliikenteelle on ominaista, että sillä on korkeat kiinteät aikasidonnaiset kustannukset niin kuljetustoiminnassa kuin radanpidossa ja että liikenteen harjoittamisen ja radan ylläpidon muuttuvat kustannukset ovat pienet. Rautatieliikenteessä on mahdollista saavuttaa suuriakin kuljetusvolyymien lisäyksiä pienin lisäkustannuksin. Rautatieliikenteen onnettomuus- ja ympäristökustannukset ovat maantieliikennettä huomattavasti pienemmät. Tämän vuoksi liikennepolitiikan tulisi edistää rautatiepalvelujen käyttöä. Keskeinen keino turvata rautatieliikenteen edellytykset on valtion rataverkon riittävä laajuus ja hyvä kunto sekä tehokas hyväksikäyttö.

Lakia sovellettaisiin rataverkon omistukseen, ylläpitämiseen ja rakentamiseen, rataverkon käyttöön ja ratamaksuun sekä radanpidosta vastaaviin viranomaisiin. Laki ei vaikuta Suomessa toimivaan yksityiseen rautatieyritykseen.

2 §. *Radanpito ja sen rahoitus.* Pykälän 1 momentin radanpidon sisältöä koskevat säännökset perustuvat rautateiden kehittämisdirektiivin 3 artiklaan. Artiklassa viitataan teknisiin nimikkeisiin, jotka radanpidon tulee sisältää. Direktiivi on tullut Suomea sitovaksi 1 päivänä heinäkuuta 1994 ETA-sopimuksen niin sanotulla lisäpaketilla. Radanpidon määritelmä on

Valtionrautateistä annetun lain ja asetuksen (747 ja 936/89) määritelmää laajempi, koska se sisältää liikenteenohjaustoiminnon.

Ratoja ylläpidettäisiin ja rakennettaisiin 2 momentin perusteella talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Muu rahoitus voisi koostua EU:n määrärahoista, kuntien tai julkisyhteisöjen rahoituksesta, irtaimen omaisuuden myyntituloista tai vuokratuotoista taikka ratamaksusta, joka pykälän 3 momentin mukaan on käytettävä radanpidon rahoitukseen.

Radanpidon maa-alueiden hankinta rahoitettaisiin valtion talousarviosta ja näistä saadut myyntitulot tuloutettaisiin talousarvioon.

3 §. *Rataverkon käyttöoikeus.* Rataverkon käyttöoikeudesta voidaan kotimaisessa liikenteessä päättää kansallisesti. Tämän vuoksi perustettavalle yhtiölle on tarkoitus antaa 1 momentissa oikeus käyttää rataverkkoa suoraan lain nojalla, kunnes laajempi toimilupalainsäädäntö on valmis. Tämä on perusteltua sen vuoksi, että Suomessa ei ole selvitetty, miten rautatieliikenteen kilpailun salliminen samalla rataverkolla vaikuttaisi rautatieliikenteen toimintaedellytyksiin, kuluttajien ja käyttäjien asemaan ja voimavarojen tehokkaaseen käyttöön. Toisaalta ei myöskään ole sääntelyyn tarvittavaa hallintoa, eikä sitä ole mahdollista luoda vuoteen 1995 mennessä. Samalla rataverkolla kilpailemisen vaikutukset ovat vasta selvitettävinä EU:ssa. Tarkoitus on, että tarvittavat selvitykset ja mahdollinen lainsäädäntö valmistellaan vuoden 1998 loppuun mennessä, jonka jälkeen perustettavalta yhtiöltä vaadittaisiin toimilupa.

Pykälän 2 momentissa säädetään rautateiden kehittämisdirektiivin 10 artiklan mukaisesti, että rataverkon käyttöoikeuden saisi kansainvälisiä kuljetuksia hoitava rautatieyritysten ryhmittymä tai kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia hoitava rautatieyritys. Kansainvälinen liikenne käsittää EU:n alueella tai Euroopan talousalueella hoidettavan liikenteen. Suomen sijainnin vuoksi ei ole odotettavissa, että Suomeen tai Suomen kautta syntyisi kovinkaan merkittävästi tällaista liikennettä.

4 §. *Ratamaksu.* Ratamaksu olisi keskeinen ohjauskeino, jolla vaikutettaisiin siihen, kuinka suuri osuus valtion panostuksesta rataverkkoon ja rautatieliikenteen ulkoisten vaikutusten kustannuksista perittäisiin liikennemuodon käyttäjiltä.

Ratamaksu on vuokraan verrattava käyttömaksu rataverkon käytöstä. Siihen ei sovelleta valtion maksuperustelakia (150/92). Rautateiden kehittämisdirektiivin 8 artiklan mukaan ratamaksu ei saa olla syrjivä mitään rautatieyritystä kohtaan ja sen perusteissa voidaan ottaa huomioon matkan pituus, junan kokoonpano sekä muut erityisvaatimukset kuten nopeus, akselipaino sekä infrastruktuurin käytön määrä tai aika.

EY:n rataverkon käyttöoikeuksien myöntämistä koskevassa direktiiviehdotuksessa täsmennetään ratamaksun perusteita. Niiden mukaan maksu on määrättävä kaupallisin ja tasapuolisin perustein. Tasapuolisuus tarkoittaa sitä, että maksu peritään samoissa olosuhteissa samoin perustein kotimaisilta ja kansainvälisiltä rautatieyrityksiltä. Maksu on määrättävä palvelun luonteen, palvelun ajan, markkinatilanteen ja infrastruktuurin laadun mukaan. Kohtuuttomia maksuja ei saa periä. Periaatteen mukaan maksu ei voisi olla korkeampi kuin mitä rataverkon tai sen osan käyttöoikeudesta saataisiin tarjouskilpailussa. Radanpito voidaan joissain tilanteissa antaa esimerkiksi tietyllä alueella rautatieyritykselle, jolloin voidaan sopia, että yritykselle maksetaan radanpidosta tietty korvaus eikä siltä peritä ratamaksua. Toisaalta valtio voi tehdä julkisia palvelu-velvoitteita koskevan kokonaissopimuksen, jossa radanpito on palvelujen tuottamisalueella yksi sopimiskohde. Valtio voi myöntää rataverkon haltijalle taloudellista tukea, jos halutaan ottaa huomioon liikennemuotojen ulkoiset vaikutukset.

Ratamaksun perusteiden määrittelyssä on laaja kansallinen päätösvalta. Ehdotuksen mukaan maksun perusteita olisivat rataverkon käyttö, rataverkon taso ja markkinatilanne sekä radanpidon kustannukset ja rautatieliikenteen ympäristö- ja yhteiskuntataloudelliset vaikutukset. Liikenneministeriö päättäisi tarkemmin perusteista ja määräisi maksun suuruuden.

Ratahallintokeskus perisi ratamaksun ja sen tulisi neuvotella maksun yksityiskohdista, maksuaikataulusta, ennakoiduista liikennemääristä ja vastaavista seikoista rautatieyritysten kanssa ennen maksun suorittamista. Neuvotteleminen on perusteltua myös sen vuoksi, jotta voidaan ottaa huomioon ratatöistä, liikennehäiriöistä ja vastaavista tekijöistä johtuvat seikat, jotka mahdollisesti alentavat ratamaksua.

Liikennemuotojen tehokkaan kilpailun ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten huomioon ottamiseksi rataverkon käyttöä ei ole tarkoitus

rasittaa suuremmalla ratamaksulla kuin mitä muut liikennemuodot maksavat yhteiskuntataloudellisten kustannusten kattamiseksi, jotta rataverkon tehokas käyttö turvataan.

5 §. *Rautatieyrityksen yleiset velvollisuudet.* Pykälässä säädettäisiin rautatieyrityksen velvollisuudeksi tarjota rautatieliikennepalveluja siten, että niitä tarjottaisiin ainakin kotimaisilla kielillä. Rautatieyritys olisi myös velvollinen kehittämään palvelujaan liiketoiminnan edellytysten mukaan siten, että kehittämisessä otetaan huomioon asiakkaiden, maan eri osien ja koko yhteiskunnan tarpeet.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatieyrityksen on noudatettava, mitä muualla rautatieliikenteen harjoittamisesta säädetään. Säännöksiä sisältyy muun muassa edustajanpalkkiosta annettuun lakiin (328/47), elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annettuun lakiin, alkoholilakiin (459/68), asevelvollisuuden suorittamisesta annettuun asetukseen (63/51) ja tulliasetukseen (574/78). Säännösten soveltaminen yhtiöön ei aiheuta ongelmia. Viranomaistehtävän tyyppiset velvoitteet siirtyisivät Ratahallintokeskukselle.

6 §. *Rautatieliikenteen turvallisuuden varmistaminen.* Rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi tulee antaa junaturvallisuussääntö ja muut liikenteenhoitoa varten tarpeelliset määräykset ja ohjeet. Junaturvallisuussääntö sisältää määräykset, joita liikenteenhoidossa on noudatettava. Valtionrautatiet on tähän asti itse antanut junaturvallisuussäännön. Liikenteenhoidossa noudatetaan lisäksi junaturvallisuussääntöä täydentäviä määräyksiä ja ohjeita. Junaturvallisuussäännön ja sitä tarkentavat määräykset antaisi ehdotuksen mukaan Ratahallintokeskus.

Liikenteenhoidon henkilökuntaa koskevat tällä hetkellä Valtionrautateiden antamat terveydentilavaatimukset ja liikenteenhoitotehtäviin vaadittavat erityiset kelpoisuusehdot. Tarkoitus on, että Ratahallintokeskus antaisi nämä määräykset.

7 §. *Toimiluvan saamisen edellytykset ja toimiluvan peruuttaminen.* Liikenneministeriö myöntäisi rautatieyritykselle toimiluvan. Toimiluvan edellytyksenä olisi 1 momentin mukaan, että kyseessä on EU:n alueella tai Euroopan talousalueella hoidettava kansainvälinen henkilö- tai tavaraliikenne. Toimiluvan myöntäminen ei koske kolmansien maiden kautta Euroopan talousalueelle tai talousalueelta tai EU:n alueelle tai alueelta tapahtuvaa liikennettä. Tällaisen liikenteen hoitaminen säännellään ETA-valtioiden yhteisin sopimuksin tai EU:n yhteisöpolitiikalla.

Hakijayrityksen johdon ja henkilökunnan on oltava päteviä hoitamaan rautatieliikennettä. Säännökset vastaavat toimilupaa koskevan EU:n direktiiviehdotuksen 4 ja 6 artiklan säännöksiä. Pykälän 1 momentin 3 kohta viittaa tietoihin, jotka hakijayrityksen edellytetään antavan liikenneministeriölle. Toimilupaa koskevan direktiiviehdotuksen 4 artikla ja sen liitteet määrittelevät tarkemmin tietojen sisällön. Annettavien tietojen sisältö voidaan aikanaan määrätä liikenneministeriön päätöksellä. Momentin 4 kohta määrittelee hakijan hyvämaineisuuden edellytykset. EU:n toimilupaa koskevassa ehdotuksessa luetellaan eräitä negatiivisia tunnusmerkkejä hyvämaineisuudelle. Hyvämaineisuus tarkoittaa, ettei hakijaa ole tuomittu vakavista rikoksista, talousrikokset mukaan lukien, eikä hakijaa ole myöskään tuomittu liikennealan erityislainsäädännön vakavista rikkomuksista. Momentin 5 kohta edellyttää yritykseltä hyvää vakavaraisuutta.

Toimilupaan voitaisiin sisällyttää ehtoja, joita rautatieyrityksen on noudatettava. Ehdot voivat koskea liikenteen laajuutta, säännöllisyyttä, palvelutasoa ja aikatauluja, käytettävää kalustoa, yhteisten toimintojen järjestämistä kilpailijoiden kanssa (esimerkiksi lipunmyyntijärjestelmä) sekä muita seikkoja.

Toimilupa voitaisiin peruuttaa, jos luvan haltija ei täytä enää luvan saamisen edellytyksiä tai jos haltija on rikkonut toimiluvan ehtoja tai muita rautatieliikennettä koskevia määräyksiä, joita tämä on sitoutunut noudattamaan toimiluvassa.

Ehdotettu toimilupajärjestelmä koskisi pelkästään kansainvälistä liikennettä rautateiden kehittämisdirektiivin mukaisesti. Kotimaisen liikenteen toimilupajärjestelmän kehittäminen edellyttää yksityisten rautateiden rakentamista ja liikennöintiä koskevien säännösten uudistamista.

8 §. *Liikenteen aloittaminen.* Rautatieyritys voisi aloittaa liikenteen, kun se on tehnyt tarvittavat hallinnolliset, taloudelliset ja tekniset sopimukset Ratahallintokeskuksen kanssa. Hallinnollinen sopimus voi koskea liikenteen aloittamista, keskeytyksiä liikenteessä, liikenteen lopettamista, osallistumista pelastuspalvelu- ja valmiustoimintaan ja vastaavia seikkoja. Taloudellinen sopimus voi koskea ratamaksua ja sen suorittamista, ostettavia palveluja ja

alueiden vuokrausta. Tekniset sopimukset koskevat käytettävää kalustoa, ilmoitus- ja kuulutusjärjestelmiä, sivu- ja huoltoraiteiden käyttöä sekä muita vastaavia asioita.

9 §. *Vakuutukset.* Rautatieyrityksellä olisi oltava 1 momentin mukaan muussa lainsäädännössä määrättyjen vakuutusten lisäksi vastuuvakuutus, joka kattaa rautatieliikenteen harjoittamisesta toiselle aiheutuneen vahingon. Korvausvastuu voi perustua rautatievastuulakiin tai asiakkaan ja yhtiön väliseen sopimukseen, jonka ehtoja sääntelee rautatiekuljetusasetus. Rautatieliikenteen harjoittamisen piiriin ei tällöin luettaisi rautatieyrityksen erillisiä autokuljetuksia, ratojen rakentamista tai ylläpitoa yrityksille, maan, tilojen tai muun omaisuuden vuokraamista eikä muita oheistoimintoja, joiden vahinkovastuusta ja vakuuttamistarpeesta säädetään erikseen.

Valtionrautatiet on maksanut asiakkailleen rautatievastuulain ja rautatiekuljetusasetuksen perusteella vahinkojen korvauksia noin 4 miljoonaa markkaa vuodessa. Näistä noin puolet kohdistuu henkilövahinkojen korvauksiin vuosikymmenien ajoilta. Korvausten määrä on 1,2 promillea Valtionrautateiden liikevaihdosta.

Valtionrautatiet kuuluu tällä hetkellä valtion vahinkoturvajärjestelmän piiriin valtioneuvoston päätöksen (1422/91) mukaisesti. Päätöksen mukainen omavastuu on vuodessa 15 miljoonaa markkaa ja vahinkokohtainen raja 250 000 markkaa. Vahinkojen määrä on vaihdellut vuosittain 10—15 miljoonan markan välillä. Viimeisen vuosikymmenen suurin onnettomuus sattui vuonna 1989 Riihimäellä ja sen kustannukset olivat hieman yli 20 miljoonaa markkaa. Valtaosa kustannuksista aiheutui kaluston vaurioitumisesta. Koska asiakkaille ja ulkopuolisille aiheutuneet vahingot ovat olleet liikevaihtoon nähden suhteellisen pieniä, voidaan omavastuurajat määritellä melko korkeiksi.

Vakuutus voitaisiin periaatteessa korvata myös muulla järjestelyllä kuten esimerkiksi rautatievahinkorahastolla. Rautatievahinkovastuusäännöksiä uudistetaan parhaillaan sekä kansainvälisesti että kansallisesti. Uudet vastuuperiaatteet vaikuttavat vakuuttamistarpeeseen.

Asetuksella voitaisiin määrätä korvausvastuun määrä, mikä vakuutuksella olisi vähintään katettava vahinkotapahtumaa kohden. Ylimenevästä osasta vastaisi yritys.

10 §. *Ratahallintokeskus ja sen tehtävät.* Ratahallintokeskus olisi liikenneministeriön alainen nettobudjetoitu virasto. Se huolehtisi ratojen ylläpitämisestä ja rakentamisesta sekä liikenteenohjauksen järjestämisestä valtion talousarvion määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Ratahallintokeskus ei itse ylläpitäisi tai rakentaisi ratoja, vaan se toimisi töiden tilaajavirastona. Se tekisi tarvittavat rataverkon ylläpito- ja rakentamissopimukset urakoitsijoiden kanssa. Se ostaisi myös liikenteenohjauspalvelut.

Ratahallintokeskus valmistelisi rautatieliikennettä koskevia liikennepoliittisia esityksiä ja valmistelisi ratamaksun perusteet liikenneministeriön päätettäviksi. Virasto huolehtisi liikenneturvallisuudesta rataverkolla. Se antaisi liikenneturvallisuusmääräykset ja valvoisi niiden noudattamista. Näistä määräyksistä tärkein on junaturvallisuussääntö. Virasto antaisi junaturvallisuussääntöä täsmentävät tekniset ja paikalliset määräykset. Viraston antamiin määräyksiin kuuluisivat määräykset liikenteenhoitotehtävissä toimivien henkilöiden terveydentilavaatimuksista ja tehtäväkohtaisista kelpoisuusvaatimuksista. Valmistelussa tarvittava yhteistoiminta Ratahallintokeskuksen, yhtiön ja henkilöstön välillä selvitetään osana yhtiöittämisen valmistelua.

Ratahallintokeskus määrittelisi radalle ja sen laitteille asetettavat turvallisuutta koskevat tekniset vaatimukset ja standardit, liikkuvalle kalustolle asetettavat junaturvallisuusvaatimukset ja se hyväksyisi uuden radalla liikkuvan kaluston käyttöönoton.

Ratahallintokeskus antaisi rautatieyrityksille turvallisuustodistuksen toimiluvan hakua varten. Todistuksella vahvistettaisiin, että rautatieyritys täyttää viranomaisten määräämät turvallisuusvaatimukset. Todistuksen tarkemmasta sisällöstä säädettäisiin asetuksella.

Ratahallintokeskus huolehtisi poikkeusoloja varten määrättyjen tehtävien järjestämisestä ja kantaisi taloudellisen vastuun siitä.

Ratahallintokeskus valmistelisi laajat valtion rautatierakentamista koskevat suunnitelmat ja huolehtisi valmisteluun liittyvästä yhteistyöstä.

Ratahallintokeskus toimisi radanpidon kiinteän omaisuuden haltijana. Virastolle siirrettäisiin radanpidon omaisuuteen Valtionrautateiden kuljetustoiminnan alueista noin 8 000 hehtaarista noin 6 500 hehtaaria ja 6 miljoonan kuutiometrin rakennusmassasta noin 2,5 miljoonaa rakennuskuutiometriä. Yhteensä viraston hallintaan tulisi noin 28 000 hehtaaria alueita ja yli 3 miljoonaa kuutiometriä raken-

nuksia. Virasto ostaisi omaisuuden ylläpitämiseen ja rakentamiseen tarvittavat palvelut.

Ratahallintokeskus hoitaisi myös muita liikenneministeriön määräämiä rautatieliikenteeseen liittyviä tehtäviä. Virasto toimisi radanpidon tilivirastona.

Hallintomalliltaan virasto olisi nettobudjetoitu virasto, joka voisi käyttää tulojaan radanpidon ja toimintamenojensa rahoittamiseen. Virastolla olisi valtioneuvoston määräämä johtokunta ja sen henkilökunta olisi noin 50 henkilöä. Viraston tarkempi organisaatio ja päätöksenteko säänneltäisiin asetuksella.

11 §. *Ratahallintokeskuksen tiedonsaantioikeus.* Ratahallintokeskuksella olisi oikeus saada 1 momentin perusteella rautatieyritykseltä tietoja liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Tarkoituksena on, että se saisi tiedot kaikista liikenteen vaurio- ja vaarantamistilanteista Valtionrautateiden nykyisen raportointijärjestelmän mukaisesti.

Ratahallintokeskus valvoisi myös yleensä rautatieliikenteen harjoittamista, joten sillä olisi oikeus saada rautatieyrityksen taloutta koskevia tietoja, joita tarvitaan toimiluvan valvontaan.

12 §. *Yksityisten liittymät rataverkkoon.* Teollisuusyrityksillä ja vastaavilla on sivuratoja ja -raiteita, joilla on liittymiä valtion ratoihin. Tarkoitus on, että nykyiset liittymät säilyvät ennallaan. Ratahallintokeskuksen, yrityksen tai perustettavan yhtiön välillä voitaisiin sopia liittymän ylläpidosta. Ratahallintokeskus hyväksyisi tulevaisuudessa uuden liittymän suunnitelman ja antaisi luvan liittymän käyttöönottoon. Ratahallintokeskuksella olisi oikeus tarkastaa liittymien kuntoa sopimusperusteisesti. Valtion rataverkkoon liittyviä yksityisiä raiteita on noin 1 300 kilometriä ja liittymiä on useita tuhansia.

13 §. *Rautatieliikenteen pelastuspalvelu.* Rautatieliikenteen pelastuspalvelu ehdotetaan järjestettäväksi samojen periaatteiden mukaan kuin ilmailussa. Ratahallintokeskus antaisi määräykset pelastuspalveluvalmiudesta ja se voisi velvoittaa rautatieyrityksen osallistumaan pelastuspalveluun ja pelastuspalveluharjoitukseen. Nykyisin Valtionrautateiden pelastuspalvelun kustannukset ovat lähes 2,5 miljoonaa markkaa.

14 §. *Varautuminen poikkeusoloihin.* Pykälän nojalla rautatieyritys velvoitettaisiin varautumaan poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa. Pykälän nojalla ei rautatieyritystä ole tarkoitus velvoittaa rautatieliikenteen käytön tai huollon vaatimien aineiden tai varaosien varmuusvarastointiin, koska kilpailevilla liikennemuodoilla ei ole vastaavaa velvoitetta.

15 §. *Rautatieonnettomuuksien tutkinta.* Ratahallintokeskus huolehtisi liikenteen valvontaviranomaisena muiden kuin suuronnettomuuksien tai niiden vaaratilanteiden tutkinnan järjestämisestä. Parhaillaan valmistellaan muutoksia suuronnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin. Tarkoitus on keskittää vakavien onnettomuuksien tutkinta oikeusministeriön yhteyteen perustettavaan onnettomuustutkintakeskukseen. Muutokset on tarkoitus saattaa voimaan vuoden 1996 alusta. Rautatieliikennettä koskevien säännösten on tarkoitus olla voimassa siihen saakka, kunnes uusi lainsäädäntö on valmis.

Ratahallintokeskus voisi asettaa yhdestä tai useammasta asiantuntijasta koostuvan tutkintalautakunnan. Tutkintalautakunnan tutkimusten toimittamisesta ja toimivallasta olisi soveltuvin osin voimassa, mitä säädetään suuronnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa.

Tutkinnasta laadittaisiin tutkintaselostus. Se sisältäisi myös suositukset toimenpiteistä, joita tutkintalautakunnan mukaan tarvitaan turvallisuuden lisäämiseksi, vahinkojen torjumiseksi tai pelastuspalvelun kehittämiseksi. Liikenneministeriö päättäisi toimenpiteistä tai suosituksista, joihin tutkintaselostuksen perusteella tulisi ryhtyä. Liikenneministeriö antaisi 5 momentin nojalla tarkemmat määräykset tutkinnan suorittamisesta.

16 §. *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.* Pykälän mukaan Ratahallintokeskus voisi käyttää antamansa käskyn tai kiellon tehosteena uhkasakkoa, teettämisuhkaa tai keskeyttämisuhkaa siten kuin uhkasakkolaissa (1113/90) säädetään. Kyseisiä toimenpiteitä voitaisiin käyttää silloin kun

a) rautatieliikennettä harjoitetaan määräysten vastaisesti; tällöin Ratahallintokeskus voisi määrätä sakon uhalla toiminnan saatettavaksi määräysten mukaiseksi;

b) rautatieteknisiä rakenteita ei ole tehty määräysten mukaisesti; tällöin Ratahallintokeskus voisi asettaa teettämisuhan;

c) Ratahallintokeskuksen kieltämä junaturvallisuutta vaarantava toiminta jatkuu kiellosta huolimatta; tällöin Ratahallintokeskus voisi asettaa keskeyttämisuhan.

17 §. *Muutoksenhaku.* Pykälän nojalla muutosta Ratahallintokeskuksen päätökseen haettaisiin korkeimmalta hallinto-oikeudelta niin kuin laissa muutoksenhausta hallintoasioissa (154/50) säädetään. Ratahallintokeskuksen toimivalta määräytyisi tämän lain perusteella ja muutoksenhakusäännöstä sovellettaisiin Ratahallintokeskuksen päätöksiin, joiden peruste on määrätty tässä laissa. Viraston päätöstä olisi valituksesta huolimatta noudatettava, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määräisi.

18 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälän mukaan tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annettaisiin asetuksella. EY:n monien säännösten soveltaminen edellyttää asetuksentasoista säätelyä.

19 §. *Voimaantulo.* Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivästä heinäkuuta 1995. Lain täytäntöönpanoon liittyviä toimenpiteitä tulisi voida toteuttaa jo sitä ennen. Valmistelevista toimenpiteistä tärkeimmät koskevat Ratahallintokeskuksen perustamista. Perustaminen on tarkoitus toteuttaa maaliskuun 1995 alusta. Tämä on tarpeen sen vuoksi, jotta virasto voisi valmistella etukäteen tarvittavia toimialaansa kuuluvia normeja, urakka-, ylläpito- sekä muita sopimuksia, valmistautua kiinteistöjen vastaanottamiseen ja järjestää hallintonsa.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella. Asetuksella on tarkoitus tarkemmin säätää toimiluvan hakumenettelystä, toimilupaan liitettävistä liikennöintiehdoista, turvallisuustodistuksen sisällöstä ja rautatieyrityksen vakuutusmääristä.

3. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan samasta ajankohdasta kuin Valtionrautatiet ehdotetaan muutettavaksi osakeyhtiöksi eli 1 päivästä heinäkuuta 1995.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on edistää rataverkon käyttöä kansantalouden ja kuljetustalouden kustannusten alentamiseksi tarjoamalla kilpailukykyinen liikenneväylä rautatieyritysten käyttöön.

Laissa säädetään valtion omistaman rataverkon hallinnasta, rautatieyritysten ja radanpitäjän välisistä vastuusuhteista, rataverkon käyttöoikeudesta, rautatieliikenteen turvallisuusvastuusta ja radanpidosta vastaavista viranomaisista.

2 §

Radanpito ja sen rahoitus

Radanpito käsittää radan ja siihen kuuluvien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden, mukaan lukien turvallisuus-, liikenteen ohjaus- ja sähköistysjärjestelmät sekä radanpidon tarvitseman kiinteän omaisuuden ylläpitämisen ja rakentamisen.

Valtion ratoja ylläpidetään ja rakennetaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa.

Ratamaksu käytetään radanpidon rahoituk-

seen ja se otetaan huomioon valtion talousarviossa.

3 §

Rataverkon käyttöoikeus

Kotimaisessa ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä on Valtionrautateiden toimintaa jatkamaan perustetulla osakeyhtiöllä rataverkon käyttöoikeus ilman erillistä toimilupaa.

Rataverkon käyttöön oikeuttavan toimiluvan voi saada kansainväliseen rautatieliikenteeseen rautatieyritysten kansainvälinen ryhmittymä tai kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia hoitava rautatieyritys.

4 §

Ratamaksu

Rautatieyrityksiltä peritään vuotuista ratamaksua rataverkon käyttämisestä. Ratamaksun perusteita ovat rataverkon käyttö, rataverkon taso ja markkinatilanne sekä radanpidon kustannukset ja rautatieliikenteen ympäristö- ja yhteiskuntataloudelliset vaikutukset. Liikenneministeriö päättää tarkemmin ratamaksun perusteista ja määrää ratamaksun suuruuden.

Ratamaksun tulee olla kohtuullinen ja tasapuolinen kaikkia rautatieyrityksiä kohtaan.

Ratahallintokeskus perii ratamaksun neuvoteltuaan rautatieyrityksen kanssa maksun suorittamisen yksityiskohdista.

5 §

Rautatieyrityksen yleiset velvollisuudet

Rautatieyrityksen tulee huolehtia palvelujensa tarkoituksenmukaisesta tarjonnasta ainakin kotimaisilla kielillä ja palvelujensa kehittämisestä liiketoiminnan edellytysten mukaisesti ottaen huomioon asiakkaiden, maan eri osien ja koko yhteiskunnan tarpeet.

Rautatieyrityksen on noudatettava, mitä muualla laissa rautatieliikenteen harjoittamisesta säädetään.

6 §

Rautatieliikenteen turvallisuuden varmistaminen

Rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi Ratahallintokeskuksen on liikenteenhoitoa varten annettava junaturvallisuussääntö sekä muut liikenteenhoitoa varten tarvittavat määräykset. Lisäksi tulee määritellä liikenteenhoitotehtävissä toimivien henkilöiden terveydentilavaatimukset ja tehtäväkohtaiset kelpoisuusvaatimukset.

7 §

Toimiluvan saamisen edellytykset ja toimiluvan peruuttaminen

Liikenneministeriö myöntää 3 §:n 2 momentissa tarkoitetun toimiluvan, kun:

1) toimiluvan kohteena on Euroopan unionin alueella tai Euroopan talousalueella hoidettava kansainvälinen henkilö- tai tavaraliikenne tai yhdistettyjen kuljetusten hoitaminen;

2) hakijayrityksellä on turvallisuustodistus, joka osoittaa yrityksen johdon ja henkilökunnan päteviksi hoitamaan rautatieliikennettä ja että yrityksen liikenteessä käyttämä kalusto ja sen kunnossapitojärjestelmä vastaavat asetettavia vaatimuksia;

3) hakijayritys on toimittanut liiketoimintaansa koskevat liikenneministeriön määräämät riittävät tiedot;

4) hakijayritys on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätyt henkilöt ovat hyvämaineisia; sekä

5) hakijayritys on riittävän vakavarainen, niin että se pystyy normaaleissa olosuhteissa täyttämään vuoden ajalta todelliset ja mahdolliset velvoitteensa ja sitoumuksensa.

Toimilupaan voidaan sisällyttää tarpeellisia ehtoja, joita liikenteen harjoittamisessa on noudatettava.

Toimilupa voidaan peruuttaa, jos luvan haltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä tai on rikkonut toimiluvan ehtoja tai muita rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

8 §

Liikenteen aloittaminen

Rautatieyrityksen on sovittava ennen liikenteen aloittamista Ratahallintokeskuksen kanssa tarvittavista hallinnollisista, taloudellisista ja teknisistä järjestelyistä.

9 §

Vakuutukset

Rautatieyrityksellä on oltava vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely rautatieliikenteen harjoittamisesta toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalta, josta rautatieyritys

on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Asetuksella voidaan määrätä se korvausvastuun määrä, mikä vähintään on katettava vahinkotapahtumaa kohden.

10 §

Ratahallintokeskus ja sen tehtävät

Ratahallintokeskus on liikenneministeriön alainen virasto, joka toimii radanpitäjänä ja radanpidon omaisuuden haltijana sekä huolehtii liikenneturvallisuudesta ja radanpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä.

Ratahallintokeskuksella on johtokunta, jonka jäsenet määrää valtioneuvosto.

Ratahallintokeskuksen tehtävänä on:

1) valmistella rautatieliikennettä koskevia liikennepoliittisia esityksiä;

2) huolehtia rataverkon ylläpitämisestä, rakentamisesta ja kehittämisestä eduskunnan myöntämien määrärahojen ja muun rahoituksen sallimissa rajoissa;

3) toimia radanpidon ylläpito- ja rakentamistehtävien sekä liikenteenohjauspalvelujen tilaajavirastona ja tehdä tässä tarkoituksessa tarvittavat sopimukset;

4) valmistella ratamaksun perusteet ja huolehtia ratamaksun perimisestä;

5) huolehtia liikenneturvallisuudesta rataverkolla ja valvoa liikenneturvallisuuden noudattamista;

6) antaa junaturvallisuussääntö ja muut liikenteenhoitoa varten tarvittavat määräykset ja ohjeet sekä määräykset liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden terveydentilavaatimuksista ja tehtäväkohtaisista kelpoisuusvaatimuksista;

7) huolehtia liikenneturvallisuuteen liittyvästä teknisestä tarkastuksesta ja antaa rautatieyritysten turvallisuustodistukset;

8) valmistella laajat valtion rautatierakentamista koskevat suunnitelmat ja huolehtia niiden valmisteluun liittyvästä yhteistyöstä eri viranomaisten ja sidosryhmien kesken;

9) huolehtia hallinnassaan olevasta kiinteästä omaisuudesta;

10) huolehtia rautatieliikenteen poikkeusoloihin varautumisesta; sekä

11) hoitaa muut liikenneministeriön sille määräämät tehtävät, jotka koskevat rautatieliikennettä.

Ratahallintokeskuksesta säädetään tarkemmin asetuksella.

11 §

Ratahallintokeskuksen tiedonsaantioikeus

Rautatieyrityksen on annettava Ratahallintokeskukselle rautatieliikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi tarvittavat tiedot Ratahallintokeskuksen antamien määräysten mukaisesti.

Ratahallintokeskuksella on oikeus saada rautatieyritykseltä valvontaa varten tarpeelliset toimintaa ja taloutta koskevat tiedot.

12 §

Yksityisten liittymät valtion rataverkkoon

Rautatieyritykset ja muut yritykset voivat rakentaa liittymiä valtion rataverkkoon Ratahallintokeskuksen hyväksyttyä liittymäsuunnitelman ja annettua luvan liittymän käyttöönottoon. Liittymän ylläpidosta tulee tehdä yrityksen ja Ratahallintokeskuksen kesken sopimus.

Niiden yritysten, joilla on lain voimaan tullessa liittymiä rataverkkoon, ei tarvitse erikseen hakea lupaa niiden käyttöön.

13 §

Rautatieliikenteen pelastuspalvelu

Ratahallintokeskus antaa määräykset siitä, mihin toimenpiteisiin on ryhdyttävä, kun rautatieliikenteessä on sattunut onnettomuus tai rautatieliikennettä uhkaa vaara.

Ratahallintokeskus voi velvoittaa rautatieyrityksen ja sen, joka suorittaa tehtävää rautatieliikenteessä, osallistumaan pelastuspalveluharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastuspalveluun.

14 §

Varautuminen poikkeusoloihin

Rautatieyrityksen on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa.

15 §

Rautatieonnettomuuksien tutkinta

Rautatieliikenteen suuronnettomuuden tutkinnasta säädetään suuronnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/85).

Ratahallintokeskus tutkii muut kuin 1 momentissa tarkoitetut rautatieonnettomuudet se-

kä vaaratilanteet, jos se on tarpeen rautatieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi. Ratahallintokeskus asettaa tutkittavaksi tulevan rautatieonnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaa varten tutkintalautakunnan, jossa voi olla yksi tai useampi asiantuntija. Tutkintalautakunnan toimivallasta ja tutkinnan suorittamisesta on soveltuvin osin voimassa, mitä suuronnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa säädetään.

Tutkinnasta laaditaan liikenneministeriölle tutkintaselostus. Tutkintaselostukseen on otettava suositukset sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka tutkintalautakunnan käsityksen mukaan ovat tarpeen turvallisuuden lisäämiseksi, onnettomuuksien ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi ja vähentämiseksi sekä pelastuspalvelun tehostamiseksi.

Liikenneministeriö päättää, mihin toimenpiteisiin tutkintaselostuksen ja siihen sisältyvien suositusten vuoksi on ryhdyttävä.

Liikenneministeriö antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetun tutkinnan suorittamisesta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Ratahallintokeskus voi asettaa tämän lain nojalla annetun käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/90) säädetään.

17 §

Muutoksenhaku

Ratahallintokeskuksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa hakea muutosta muutoksenhausta hallintoasioista annetun lain (154/50) mukaisesti. Päätöstä on kuitenkin noudatettava, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää.

18 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

19 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1995.

Valtioneuvosto voi perustaa Ratahallintokeskuksen ja käynnistää sen toiminnan niin, että Ratahallintokeskus voi ryhtyä valmistelemaan toimialaansa kuuluvia normeja ja sopimuksia ennen lain voimaantuloa. Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä myös muihin lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 7 päivänä lokakuuta 1994

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri *Ole Norrback*