

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission tekemistä viidestä ehdotuksesta (*toinen rautatiepaketti*)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 23 päivänä tammikuuta 2002 tekemät seuraavat ehdotukset:

1) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöi-keuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta, KOM(2002) 21 lopullinen.

2) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta, KOM(2002) 22 lopullinen.

3) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan rautatieviraston

perustamisesta, KOM(2002) 23 lopullinen.

4) Suositus neuvoston päätökseksi komission valtuuttamisesta neuvottelemaan ehdoista, joilla yhteisö voi liittyä 9 päivänä touku-kuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiin rautatie-kuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, KOM(2002) 24 lopullinen.

5) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön rautateiden ke-hittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta, KOM(2002) 25 lopullinen.

Ehdotukset muodostavat Euroopan unionin niin sanotun toisen rautatiepaketin. Ehdotus-ten lisäksi pakettiin kuuluu komission tie-donanto neuvostolle ja Euroopan parlamen-tille ”Kohti yhdenmukaista eurooppalaista rau-tatiealuetta”, KOM(2002) 18 lopullinen.

Helsingissä 27 päivänä maaliskuuta 2002

Liikenne- ja viestintäministeri *Kimmo Sasi*

Hallitusneuvos Hannu Pennanen

EU/060202/0109
EU/060202/0108
EU/060202/0107
EU/280102/0072
EU/290102/0077

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

MUISTIO

KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN UNIONIN TOISEKSI RAUTATIEPAKETIKSI

Euroopan unionin toinen rautatiepaketti sisältää seuraavat komission ehdotukset:

1) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöi-
keuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta, KOM(2002) 21 lopullinen

2) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta, KOM(2002) 22 lopullinen.

3) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan rautatieviraston perustamisesta, KOM(2002) 23 lopullinen.

4) Suositus neuvoston päätökseksi komission valtuuttamisesta neuvottelemaan ehdoista, joilla yhteisö voi liittyä 9 päivänä touko-

kuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiin rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, KOM(2002) 24 lopullinen.

5) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta, KOM(2002) 25 lopullinen.

Lisäksi pakettiin sisältyy komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille ”Kohti yhdenmukaista eurooppalaista rautatiealuetta” KOM (2002) 18 lopullinen.

1. Yleistä

Komissio on hyväksynyt edellä mainitut unionin toisen rautatiepaketin muodostavat ehdotukset 23 päivänä tammikuuta 2002. Ehdotuksista osa on kokonaan uusia ja osa voimassa olevien direktiivien muutosehdotuksia.

Uudella rautatiepaketilla on tarkoitus jatkaa

komission syyskuussa 2001 hyväksymän liikennepolitiikan valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” [KOM(2001) 370 lopullinen] linjausten pohjalta Euroopan rautateiden elvyttämistä. Uusi paketti on jatkoa helmikuussa 2001 hyväksytylle ensimmäiselle rautatiepakettille, jonka kansallinen täytäntöönpano on eri jäsenmaissa vireillä.

Paketin keskeisenä tavoitteena on rautatieliikenteen kilpailun edelleen avaaminen. Pakettiin sisältyvässä niin sanotun rautateiden kehittämisdirektiivin 91/440/ETY muotosehdotuksessa ehdotetaan jäsenmaiden kansallisen tavaraliikenteen vapauttamista (mukaan lukien kabotaasiliikenne). Ehdotus rautateiden henkilöliikenteen vapauttamiseksi sisältyy erikseen vireillä olevaan komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista KOM(2000) 107 lopullinen 2000/0212(COD) (niin sanottu palvelusopimusasetusehdotus).

Paketti painottuu muutoin rautatieliikenteen turvallisuuteen. Sen keskeisenä tavoitteena on rautatieliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä rautatieturvallisuutta koskevan sääntelyn harmonisointi.

Uusina ehdotuksina pakettiin sisältyvät ehdotus direktiiviksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä ehdotus asetukseksi Euroopan rautatievirastosta.

Turvallisuudirektiiviehdotuksen mukaan jäsenmaiden olisi perustettava rautatieturvallisuudesta vastaavat riippumattomat toimielimet, joiden pitäisi olla itsenäisiä suhteessa infranhaltijaan ja rautatieoperaattoreihin. Erikseen perustettaisiin edellä mainitulla asetuksella unionin jäsenmaiden yhteinen Euroopan rautatievirasto (ERA), jolle annettaisiin erityisesti rautatieturvallisuuteen ja rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuteen liittyviä valmistelu-, kehittämis- ja yhteensovittamistehtäviä.

Kolmantena keskeisenä ehdotuksena pakettissa ehdotetaan rautatiejärjestelmien ja liikenteen yhteentoimivuuden edelleen kehittämistä Euroopan laajuisen yhtenäisen rautatiejärjestelmän luomiseksi. Tässä tarkoituk-

sessä pakettiin on sisällytetty ehdotus niin sanotun yhteentoimivuusdirektiivien (Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi 2001/16/EY) muuttamisesta.

Edelleen yhtenä keskeisenä paketin tavoitteena on rautatieliikenteen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkimuksen yhtenäistämisen. Turvallisuudirektiiviehdotuksen mukaan jäsenmaiden olisi perustettava itsenäiset ja riippumattomat onnettomuustutkintaviranomaiset.

Rautatieliikennettä koskevan sääntelyn yhtenäistämiseksi Euroopan laajuisesti pakettiin on lisäksi sisällytetty ehdotus yhteisön liittymisestä kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF-sopimus).

Paketti on eräs komission edellä mainitussa valkoisessa kirjassaan tekemien ehdotusten keskeisimmistä jo vireille pannuista konkreettisista toimenpide-ehdotuksista.

2. Ehdotusten pääasiallinen sisältö

Turvallisuudirektiiviehdotus

Ehdotuksen tavoitteena on muodostaa jäsenvaltioissa yhtenäisesti sovellettavat rautatieliikenteen turvallisuutta koskevat viranomaistoiminnot. Turvallisuussääntelyn tulisi taata asianmukaiset turvallisuusvaatimukset aivoihin ja syrjimättömin perustein kaikissa jäsenvaltioissa. Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden tulisi noudattaa sekä yhteisön oikeuden asettamia vaatimuksia että kansallisia turvallisuusmääräyksiä. Vastuu rautatiejärjestelmän turvallisuudesta olisi rautatieyrityksillä ja rataverkon haltijoilla.

Turvallisuusmääräyksiä voisi antaa vain ehdotuksessa tarkoitettu turvallisuusviranomainen. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyrityksen tulisi muodostaa toimintaansa koskeva turvallisuudenhallintajärjestelmä, jonka tarkoituksena on varmistaa, että toiminta on yhteisten turvallisuustavoitteiden mukaista ja että yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä ja yhteisissä turvallisuusmenetelmissä asetut turvallisuusvaatimukset täyttyvät.

Jäsenvaltion tulisi ehdotuksen mukaan pe-

rustaa rautateiden turvallisuusviranomaisen, jonka tulisi olla organisaatioltaan, oikeudelliselta asemaltaan ja päätösvaltansa osalta itsenäinen suhteessa rautatieyrityksiin, rataverkon haltijoihin ja mahdollisiin rataverkon kapasiteetin hakijoihin nähden. Suomessa Ratahallintokeskus ei nyky muodossaan voisi rataverkon haltijana toimia ehdotuksessa tarkoitettuna turvallisuusviranomaisena.

Turvallisuusviranomaisen toimivaltaan kuuluisivat muun muassa seuraavat tehtävät: turvallisuustodistuksen myöntäminen, rautateiden turvallisuutta koskevien määräysten antaminen, yhteentoimivuussääntelyn valvonta sekä rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden valvonta yhteisön oikeuden ja kansallisten säädösten ja määräysten osalta.

Jäsenvaltioiden tulisi varmistaa, että puolueeton, riippumaton ja pysyväisluonteinen tutkintaelin tutkisi rautatiejärjestelmässä tapahtuneet vakavat onnettomuudet ja niiden vaaratilanteet. Tutkinta tehtäisiin turvallisuuden parantamiseksi eikä siinä tulisi selvittääviksi onnettomuudesta johtuvat syyllisyys- ja vastuukysymykset. Onnettomuustutkinta olisi oma tutkinnan laji ja eroaisi poliisin suorittamasta tutkinnasta. Tutkinnalta edellytettäisiin tehokkuutta, jonka vuoksi tutkintaelimelle tulisi säädettäväksi pakkokeinojen kaltaisia toimivaltuuksia. Tehokkuuden ja riippumattomuuden lisäksi tutkinnalta edellytettäisiin avoimuutta.

Yhteentoimivuusdirektiivien muutosehdotus

Ehdotuksen mukaan molempia voimassa olevia yhteentoimivuusdirektiivejä (Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi 2001/16/EY) muutettaisiin siten, että yhteentoimivuuden teknisten eritelmien valmistelua koskevassa artiklassa otettaisiin huomioon Euroopan rautatievirasto. Virasto vastaisi ehdotuksen mukaan eritelmien valmistelusta alan nykyisen yhteisen edustuselimen (AEIF) asemesta. AEIF edustaa pääasiassa alan teollisuutta, rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijoita.

Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiiviä muutettaisiin eh-

dotuksen mukaan vastaamaan tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiiviä, joka on uudempana direktiivinä useilta kohdin yksityiskohtaisempi ja tarkempi kuin ensiksi mainittu direktiivi.

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalaa laajennettaisiin ns. TEN-verkon sijasta kattamaan koko rataverkko siltä osin kuin se ei kuulu suurten nopeuksien verkkoon. Ehdotuksessa tarkennettaisiin sellaisia liikkuvaa kalustoa koskevia määräyksiä ja näiden soveltamisalaa, jotka koskevat suurten nopeuksien radoiksi parannettujen rataosien liikkuvaa kalustoa (nopeustaso 200 km/h). Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivissä otettaisiin huomioon direktiivin vaatimusten soveltaminen rautatiejärjestelmän osajärjestelmien uudistamisessa, parantamisessa ja kunnossapitotoiminnassa vastaavasti kuin tavanomaisessa järjestelmässäkin.

Voimassa oleviin direktiiveihin sisältyvä velvollisuus muodostaa rautateiden liikkuvaa kalustoa ja rataverkkoa varten rekisteri. Ehdotuksessa tarkennettaisiin liikkuvan kaluston rekisteröintivelvollisuutta, jota varten komitologiamenettelyssä vahvistettaisiin yksityiskohtaiset rekisteröintivaatimukset. Liikkuvan kaluston osalta rekisterissä yksilöitäisiin tarkasti rekisteröitävä kohde ja siinä kuvattaisiin kaluston käytettävyyttä rautatiejärjestelmän eri osilla.

Ehdotuksen mukaan teknistä arviointitoimintaa harjoittavien ilmoitettujen laitosten tulisi olla riippumattomia rautatiealan muista toimijoista. Ilmoitetun laitoksen toiminnot tulisi sijoittaa itsenäiseen arviointitoimintaa harjoittavaan laitokseen, joka voi jo nykyisellään olla yksityinen yritys.

Ehdotus asetukseksi Euroopan rautatieviraston perustamisesta

Euroopan rautatieviraston perustamisella on tarkoitus korvata rautatieoperaattoreiden perinteisesti itsensä harjoittama sääntely Euroopan tason viranomaissääntelyllä erityisesti teknisten ja turvallisuussääntöjen osalta.

Virasto on tarkoitettu tekniseksi virastoksi, jonka tehtävänä on tuottaa yhteisölle tarvittavat välineet, jotta rautateiden yhteentoimi-

vuoden ja turvallisuuden alalla voitaisiin toimia tehokkaasti. Virastolla ei olisi itse- näistä päätösvaltaa. Se antaisi ehdotuksen mukaan teknistä tukea yhteisötason päätök- senteolle ja toimisi neuvoa-antavana elimenä. Virasto osallistuisi teknisten vaatimusten valmisteluun ja muihin teknisiin kysymyksiin komission ja jäsenvaltioiden puolesta. Ny- kyisin tekniset vaatimukset valmistellaan toimialan toimijoita edustavista asiantunti- joista koostuvissa toimielimissä, joita on esimerkiksi edellä mainittu AEIF yhteentoi- mivuuden alalla.

Ehdotus yhteisön liittymisestä kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimuk- seen (COTIF)

Kansainvälisten rautatiekuljetusten hallitusten väliseen järjestöön (OTIF) kuuluvat kaikki EU:n jäsenvaltiot sekä hakijamaat ja eräitä Afrikan ja Aasian maita (yhteensä 40 maata). OTIFin jäsenmaiden välisen COTIF-sopimuksen 38 artiklan mukaan sopimukseen voivat liittyä alueelliset taloudellisen yhdentymisen organisaatiot (muun muassa Euroopan yhteisö).

Komissio katsoo, että yhteisön toimivalta rautatiealalla on muuttunut huomattavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväk- syttyä helmikuussa 2001 ensimmäisen rauta- tiepaketin ja maaliskuussa 2001 Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevan direktiivin 2001/16/EY. Yhteentoimivuuden alalla tek- nisten eritelmien vahvistaminen kuuluu em. direktiivin 2001/16/EY ja Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhe- teentoimivuutta koskevan direktiivin 96/48/EY voimaantulon jälkeen yhteisön yk- sinomaiseen toimivaltaan. Komissio katsoo edelleen, että toiseen rautatiepakettiin kuulu- vat ehdotukset koskevat COTIF-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aloja, erityisesti matkustajan oikeuksia, tavarankuljettajien velvollisuuksia ja yhteentoimivuutta koske- vissa asioissa. Komissio toteaa edelleen, että COTIFin kattama maantieteellinen alue on lähes sama kuin laajentuneen Euroopan unionin kattama alue. OTIFin toimivaltaan kuuluvista aloista useimmilla ollaan komissi- on näkemyksen mukaan jo toteuttamassa tai

toteutetaan myöhemmin yhteisön toimenpi- teitä. Tiettyt alat kuuluvat komission mukaan jo nyt yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Edellä esitetyin perustein komissio pitää tärkeänä, että yhteisö liittyy COTIF- sopimukseen, jotta se voi OTIFissa harjoittaa rautatieliikennettä koskevaa toimivaltaansa.

Ehdotus direktiiviksi yhteisön rautateiden kehittämistä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta

Eräs toisen rautatiepaketin keskeisimmistä tavoitteista on rautateiden kansallisen tavaraliikenteen avaaminen kilpailulle, jota koske- va ehdotus sisältyy rautateiden kehittämisdi- rektiivin 91/440/ETY muutosehdotukseen. Rautateiden tavaraliikennemarkkinoita on jo aikaisemmassa vaiheessa avattu rajoitetusti kilpailulle edellä mainitulla rautateiden kehittämisdirektiivillä ja sen helmikuussa 2001 annetulla muutosedktiivillä 2001/12/EY, jonka täytäntöönpanoaika päättyy maaliskuu- kuussa 2003. Kilpailulle avatut markkinat kattavat toistaiseksi ainoastaan kansainvälisen ryhmittymien oikeuden kauttakulkuliikenteeseen sekä kansainvälisen tavaraliikenteen aluksi Euroopan laajuisella rahtiliikenneverkolla (ns. TERFN-verkko) sekä kansainväliset yhdistetyt kuljetukset.

Komissio katsoo, että jäsenmaiden rauta- teiden tavaraliikenteen elvyttäminen on tarpeen, jotta sen osuutta tulevaisuudessa lisääntyvästä tavaraliikenteen kysynnästä voidaan kasvattaa. Komissio uskoo, että rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden avaaminen käynnistää kilpailun, jonka myötä rautatieliikennemarkkinoiden toimijat saavat kannustimet kehittyäkseen entistä tehokkaammiksi ja kilpailukykyisimmiksi ja toimiakseen lähempänä asiakasta. Markkinoiden avaamisen odotetaan houkuttelevan markkinoille uutta pääomaa ja uusia yrityksiä, edistävän asiakkaiden tarpeita vastaavien uusien palvelujen kehittämistä ja parantavan rautatieyritysten taloudellista tilannetta. Komissio katsoo, että rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden vapauttaminen on perusteltua ja että on syytä siirtyä markkinoiden yhdentämisessä seuraavaan vaiheeseen, joka on rautateiden tavaraliikenteen kotimaan- markkinoiden avaaminen kilpailulle. Mark-

kinoiden avaaminen kattaisi myös mahdollisuuden kabotaasiliikenteeseen (oikeus suorittaa kotimaan tavaraliikennepalveluja satunnaisesti kansainvälisten liikennepalvelujen ohella).

3. Ehdotusten vaikutus Suomen lainsäädäntöön ja rautatieliikenteeseen

Suomessa valmistellaan parhaillaan unionin ensimmäiseen rautatiepakettiin kuuluvien direktiivien (yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY, rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY, rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY) kansallista täytäntöönpanoa. Direktiivit on tarkoitettu panna täytäntöön uudella rautatielailla ja sen nojalla annettavilla valtioneuvoston asetuksilla. Uusi rautatielainsäädäntö on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2003 alussa. Hallituksen esitys rautatielaiksi on tarkoitus antaa eduskunnalle viimeistään kesäkuussa 2002.

Uuden rautatielainsäädännön tavoitteena on sellainen sääntely, jolla luodaan puitteet useamman kuin yhden rautatieyrityksen liikenteen harjoittamiselle valtion rataverolle. Rautatielailla on kuitenkin tarkoitus avata rautatieliikenteen kilpailu ainoastaan ensimmäisen rautatiepaketin vaatimusten edellyttämällä tavalla ETA-valtioiden välisessä kansainvälisessä tavaraliikenteessä. Lisäksi kansainvälinen rautatieyritysten yhteenliittymä olisi oikeutettu rataverkolle pääsyyn edellyttäen, että sen osapuolena on rautatieyritys, jolle on Suomessa myönnetty toimilupa.

Toiseen rautatiepakettiin sisältyvän kehittämisdirektiivin muutosdirektiiviehdotuksen täytäntöönpano edellyttäisi edellä mainitun rautatielain tai

voimassa olevan valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (ns. rataverkkolaki, 21/1995) muuttamista.

Samoin turvallisuudirektiivin täytäntöönpano edellyttäisi rautatielain tai rataverkkolain muuttamista sekä vähäisiä tarkistuksia onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin (373/1985).

Direktiivin täytäntöönpano edellyttäisi lisäksi Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta ehdotetun lain muuttamista. Saman lain muuttamista edellyttäisi yhteentoimivuusdirektiivien muutosdirektiivin täytäntöönpano (HE laiksi Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta on annettu eduskunnalle 8.3.2002, HE 15/2002 vp).

Yhteisön liittyminen COTIF-sopimukseen ei sinänsä edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Suomi OTIFin jäsenenä ratifioi erikseen COTIF-sopimuksen. Tässä käsittelyvaiheessa kysymys on neuvotteluvaltuuksien myöntämisestä komissiolle.

Myöskään Euroopan rautatieviraston perustamista koskevalla asetusehdotuksella ei ole vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön.

4. Taloudelliset vaikutukset

Turvallisuudirektiiviehdotus sisältää vaatimuksen kansallisen turvallisuusviranomaisen perustamisesta. Ehdotuksen mukaiset viranomaistehtävät on nykyisellään järjestetty Ratahallintokeskuksessa turvallisuusyksikköön.

Uuden viranomaisyksikön perustaminen lisäisi toiminnan järjestämisestä aiheutuvia yleishallintokuluja.

Yhteentoimivuusdirektiivien muutos ehdotuksessa tarkennettaisiin ja yhdenmukaistettaisiin voimassa olevissa yhteentoimivuusdirektiiveissä säänneltyjä vaatimuksia ja menettelyjä. Yhteenvoimivuussäntelyn laajentaminen koko rataverkolle sisältyy hallituksen esitykseen Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta

(HE 15/2002 vp). Tämän vuoksi tämän ehdotuksen mukaisilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

Euroopan rautatieviraston vuotuiseksi talousarvioksi arvioidaan noin 5 miljoonaa euroa ja sen arvioidaan nousevan 14,5 miljoonaan euroon, kun virasto on kokonaisuudessaan toiminnassa. Viraston toimintamenot on tarkoitus kattaa pääosin EU:n budjetista. Se voisi jossain määrin kattaa menojaan palveluistaan perimillä maksuilla. Välitöntä valtiontaloudellista vaikutusta viraston perustamisella ei olisi.

Yhteisön liittymisellä COTIF-sopimukseen ei ole valtiontaloudellisia vaikutuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö on helmikuussa 2002 käynnistänyt rautateiden tavaraliikenteen kansallisen rataverkon kilpailun avaamista koskevan vaikutusselvityksen (selvitys valmis 15.4.2002). Ennen selvityksen valmistumista ei voida tarkemmin arvioida ehdotuksen vaikutuksia rautatieliikenteeseen, työllisyyteen, kuljetuskustannuksiin tai VR Osakeyhtiöön.

5. Valtioneuvoston kanta

Turvallisuusdirektiiviehdotus

Suomi pitää ehdotuksessa tarkoitettuja tavoitteita asianmukaisina ja tavoiteltavina rautatiejärjestelmä- ja rautatiekuljetusmarkkinoiden toiminnan tehostamiseksi ja turvallisuusvaatimusten toteuttamiseksi sekä rautateiden turvallisuustason parantamiseksi.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen organisatorista asemaa koskevaan ehdotukseen ei vielä tässä vaiheessa oteta kantaa. Asiaa selvitetään vielä ennen Suomen kannasta päättämistä, ottaen huomioon mahdollisuudet ja tarve järjestää kansallisen turvallisuusviranomaisen asema ehdotetulla tavalla Suomen olosuhteissa.

Yhteentoimivuusdirektiivien muutosehdotus

Suomi pitää ehdotuksessa tarkoitettuja tavoitteita asianmukaisina ja tavoiteltavina rautatiejärjestelmä- ja

rautatiekuljetusmarkkinoiden toiminnan tehostamiseksi. Yhteentoimivuussääntelyn yksityiskohtien osalta nähdään myönteisenä se, että sekä suurten nopeuksien että tavanomaisen rautatiejärjestelmän puitesäännökset yhdenmukaistettaisiin ehdotetulla tavalla.

Ehdotus asetukseksi Euroopan rautatieviraston perustamisesta

Euroopan rautatievirasto (ERA) kuuluu EU:n ns. virastopakettiin, joka on ollut esillä Eurooppa-neuvostossa viimeksi Laekenissa joulukuussa 2002 Belgian puheenjohtajakaudella. Viraston perustaminen on jo periaatteessa hyväksytty poliittisella tasolla EU:ssa. Suomi suhtautuu myönteisesti viraston perustamiseen.

Ehdotus yhteisön liittymiseksi COTIF-sopimukseen

Suomi suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti yhteisön liittymiseen COTIF-sopimukseen. Suomi selvittää vielä liittymisen vaikutuksia ennen neuvotteluvaltuuksien myöntämistä komissiolle.

Ehdotus direktiiviksi yhteisön rautateiden kehittämisdirektiivin 91/440/ETY muuttamisesta

Eduskunnan liikennevaliokunta on ensimmäisestä rautatiepaketista antamassaan lausunnossa LiVL 34/1998 vp - U 73/1998 vp suhtautunut varauksellisesti kilpailun avaamiseen rataverkolla. Eduskunnan suuri valiokunta on vahvistanut liikennevaliokunnan kannan, jonka mukaan rautatieliikenteen kilpailun avaamisessa tulee edetä asteittain ja hallitusti. Tämän mukaisesti Suomi suhtautui myönteisesti kansainvälisen tavaraliikenteen avaamiselle kilpailulle (Euroopan laajuisella rahtiliikenneverkolla) ensimmäisen rautatiepaketin yhteydessä, mutta vastusti kansallisen liikenteen avaamista kilpailulle.

Valtioneuvosto tarkistaa kantaansa sen jälkeen, kun ministeriön käynnistämä tavaraliikenteen kilpailun avaamisen

vaikutuksia koskeva selvitys 15.4.2002 on valmistunut.