

Hallituksen esitys Eduskunnalle rautatielaksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi rautatielaki, jossa yhdistettäisiin voimassa oleva rautatielaki ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettu laki.

Esityksen tavoitteena on panna kansallisesti täytäntöön Euroopan unionin niin sanottu toinen rautatiepaketti, joka koostuu yhteisön rautateiden kehittämistä annetun direktiivin muuttamisesta annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisten tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta. Pakettiin kuuluu myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan rautatievirastosta, mutta sitä ei yhteisön asetuksena panna kansallisesti täytäntöön.

Uudella rautatielaille avattaisiin rautateiden kansallinen tavaraliikenne kilpailulle toisen rautatiepaketin vaatimusten mukaisesti 1 päivästä tammikuuta 2007. Lailla jatkettaisiin

voimassa olevalla rautatielaille käynnistettyä tasapuolisten ja syrjimättömien edellytysten luomista rautatieliikenteen kilpailulle. Kotimainen henkilöliikenne sekä Suomen ja Venäjän välinen rautateiden yhdysliikenne jäisi edelleen yksinomaan VR Osakeyhtiön hoidettavaksi. Muutoin lain painopiste olisi rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden kehittämisessä. Lailla luotaisiin rautatiejärjestelmän turvallisuuden kehikko, johon kuuluisivat yhteisölainsäädännön mukaisina uusina rautatieturvallisuuden elementteinä yhteiset turvallisuustavoitteet, yhteiset turvallisuusmenetelmät ja yhteiset turvallisuusindikaattorit. Lailla pantaisiin lisäksi täytäntöön rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettujen direktiivien muuttamisesta annettu toiseen rautatiepakettiin kuuluva direktiivi. Samalla yhdistettäisiin voimassa oleva Euroopan laajuisten rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettu laki uuteen rautatielakiin. Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettua lakia, vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia ja kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annettua lakia tarkistettaisiin toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Uudeksi rautateiden turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta vastaavaksi viranomaiseksi perustetaan erikseen annetulla lailla Rautatievirasto.

Ehdotetut lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan 1 päivänä syyskuuta 2006.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	4
1. Johdanto	4
2. Nykytila.....	5
2.1. Yleistä.....	5
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö	6
Euroopan unionin asettamat lähtökohdat	6
Lainsäädäntö ja käytäntö eräissä EU:n jäsenvaltioissa	6
2.3. Nykytilan arviointi.....	7
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	8
3.1. Yleistä.....	8
3.2. Rataverkolle pääsy.....	8
Tavaraliikenne	8
Henkilöliikenne	8
3.3. Rautatieturvallisuutta koskeva sääntely.....	8
3.4. Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskeva sääntely	9
3.5. Muut esitykseen liittyvät lait.....	9
Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain muuttamisesta	9
Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 ja 12 §:n muuttamisesta ...	10
Laki kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta.	10
4. Esityksen vaikutukset	10
4.1. Taloudelliset vaikutukset	10
4.2. Yritysvaikutukset.....	10
4.3. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	10
4.4. Ympäristövaikutukset	11
5. Asian valmistelu	11
YKSITYSKOHTAISET PERUSTELUT.....	12
1. Lakiehdotusten perustelut	12
1.1. Rautatielaki	12
1 luku Yleiset säännökset	12
2 luku Rautatieliikenteen harjoittaminen	17
3 luku Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut ja ratamaksu.....	20
4 luku Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti	21
5 luku Rautatiejärjestelmän turvallisuus ja yhteentoimivuus.....	26
6 luku Sääntelyelin ja sen tehtävät.....	39
7 luku Erinäiset säännökset	40
1.2. Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain muuttamisesta	46
1.3. Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 ja 12 §:n muuttamisesta	50

1.4. Laki kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta	50
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	50
3. Voimaantulo	50
4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.....	51
LAKIEHDOTUKSET	52
Rautatielaki	52
rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain muuttamisesta....	75
vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 ja 12 §:n muuttamisesta	78
kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta.....	79
LIITE	80
RINNAKKAISTEKSTIT	80
rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain muuttamisesta....	80
vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 ja 12 §:n muuttamisesta	85
kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta.....	87

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Rautatietoimialalle on ollut tyypillistä valtion merkittävä rooli. Valtionrautatiet oli budjettisidonnainen liikelaitos vuoteen 1990 saakka, jolloin Valtionrautateistä tuli valtion liikelaitoksista annetun lain (627/1987) mukainen valtion liikelaitos. Toimiala sai nykyisen rakenteensa vuonna 1995, kun radanpito erotettiin Ratahallintokeskuksen (RHK) vastuulle ja kuljetustoiminta siirrettiin valtion omistaman VR-yhtymä Oy:n tytäryhtiön VR Osakeyhtiön hoidettavaksi. VR Osakeyhtiö on edelleen ainoa valtion rataverkolla rautatieliikennettä harjoittava rautatieyrittäjä Suomessa.

Rautatieliikenne on ollut viime vuosina uudelleen arvioinnin ja organisoinnin kohteena Euroopassa. Syynä tähän on erityisesti ollut huoli rautateiden kuljetusosuuden jatkuvasta pienenemisestä Euroopan yhteisön alueella. Unionin toimielimet ovat 1990-luvun alusta lähtien pyrkineet lainsäädäntötoimenpiteillä ja muilla toimilla edistämään rautatieliikennettä unionin alueella.

Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät helmikuussa 2001 niin sanotun ensimmäisen rautatiepaketin, joka sisältää seuraavat direktiivit: yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY, jäljempänä *kehittämisdirektiivin muutosdirektiivi*, rautatieyrittäjien toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY, jäljempänä *toimilupadirektiivin muutosdirektiivi*, ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY, jäljempänä *kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi*. Näiden lisäksi Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat maaliskuussa 2001 direktiivin Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoi-

mivuudesta 2001/16/EY, jäljempänä *tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi*, jota vastaavan suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoi-
mivuutta koskevan direktiivin neuvosto antoi vuonna 1996 (neuvoston direktiivi Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoi-
mivuudesta 96/48/EY, jäljempänä *suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoi-
mivuusdirektiivi*).

Ensimmäisellä rautatiepaketilla avattiin unionin jäsenvaltioiden välinen kansainvälinen tavaraliikenne kilpailulle. Muutoin ensimmäisen rautatiepaketin tarkoituksena on ollut luoda tasapuoliset, syrjimättömät ja avoimet menettelyt erityisesti toimilupien ja turvallisuustodistusten myöntämiselle, ratapotentiaalin ja ratamaksujen määräytymiselle, jotta yhtä useamman rautatieyrittäjän olisi mahdollista toimia jäsenvaltioiden rataverkoilla. Yhteentoi-
mivuusdirektiivin tarkoituksena on luoda järjestelmät, joiden avulla kansallisten rautateiden teknisiä ja toiminnallisia eroja poistetaan eurooppalaisen rautatieliikenteen edistämiseksi.

Ensimmäinen rautatiepaketti tuli panna kansallisesti täytäntöön 15 päivään maaliskuuta 2003 mennessä. Suomessa paketti pantiin täytäntöön samana päivänä voimaan tul-
leella rautatielailalla (198/2003). Yhteentoi-
mivuusdirektiivit on Suomessa pantu täytäntöön 1 päivänä syyskuuta 2002 voimaan tul-
leella Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoi-
mivuudesta annetulla lailla (561/2002, jäljempänä *rautatiejärjestelmän yhteentoi-
mivulaki*).

Euroopan unioni on edelleen jatkanut rautatieliikenteen kilpailuedellytysten kehittämistä lainsäädäntötoimenpiteillä. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat huhtikuussa 2004 hyväksyneet niin sanotun toisen rautatiepaketin, joka sisältää seuraavat säädökset: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyrittäjien toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infra-

struktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta, jäljempänä *rautatieturvallisuusedirektiivi*, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/50/EY Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta, jäljempänä *yhteentoimivuusedirektiivien muutosdirektiivi*, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/51/EY yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta, jäljempänä *kehittämisdirektiivin muutosdirektiivi*, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 881/2004) Euroopan rautatieviraston perustamisesta, jäljempänä *ERA-asetus*.

Lisäksi toiseen rautatiepakettiin sisältyi suositus neuvoston päätökseksi komission valtuuttamisesta neuvottelemaan ehdoista, joilla yhteisö voi liittyä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiin rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF-yleissopimus), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla.

Toisella rautatiepaketilla on tarkoitus jatkaa komission syyskuussa 2001 hyväksymän liikennepolitiikan valkoisen kirjan ”Euroopalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” linjausten pohjalta Euroopan rautateiden elvyttämistä.

Paketin keskeisenä tavoitteena on rautatieliikenteen kilpailun edelleen avaaminen. Kehittämisdirektiivin muutosdirektiivillä avataan unionin jäsenvaltioiden kansallinen tavaraliikenne kilpailulle vuoden 2007 alussa. Paketti painottuu muutoin rautatieliikenteen turvallisuuteen. Sen keskeisenä tavoitteena on rautatieliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä rautatieturvallisuutta koskevan sääntelyn harmonisointi.

Rautatieturvallisuusedirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on perustettava rautatieturvallisuudesta vastaavat riippumattomat toimielimet, joiden tulee olla itsenäisiä suhteessa infrastruktuurinhaltijaan ja rautatieoperaattoreihin. Erikseen on ERA-asetuksella perustettu uusi EU-virasto, Euroopan rautatievirasto

(ERA), jolle on annettu erityisesti rautatieturvallisuuteen ja rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuteen liittyviä valmistelu-, kehittämis- ja yhteensovittamistehtäviä.

Paketin kolmas painopistealue on rautatiejärjestelmien ja -liikenteen yhteentoimivuuden edelleen kehittäminen Euroopan laajuisen yhtenäisen rautatiejärjestelmän luomiseksi. Tässä tarkoituksessa pakettiin on sisällytetty yhteentoimivuusedirektiivien muutosdirektiivi.

Edelleen yhtenä paketin tavoitteena on rautatieliikenteen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan yhtenäistäminen. Rautatieturvallisuusedirektiivissä veloitetaan jäsenvaltiot perustamaan itsenäiset ja riippumattomat onnettomuustutkintaviranomaiset.

2. Nykytila

2.1. Yleistä

Rautatieliikenteen harjoittamisesta, rautatieyrityksen toimiluvasta, ratamaksun perusmaksusta, ratakapasiteetin jakamisesta ja rautatieliikenteen turvallisuudesta säädetään rautatielaissa. Tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusedirektiivi ja suurten nopeuksien yhteentoimivuusedirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetulla lailla.

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi uusi rautatielaki, jossa yhdistettäisiin voimassa oleva rautatielaki ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilaki. Uudella rautatielailla avattaisiin kansallinen tavaraliikenne kilpailulle vuoden 2007 alusta lukien. Lisäksi lain liikenneturvallisuutta koskevaa lukua uudistettaisiin rautatieturvallisuusedirektiivin edellyttämällä tavalla. Laissa säädettäisiin myös 1 päivänä syyskuuta 2006 toimintansa käynnistävälle Rautatievirastolle kuuluvista rautatielain mukaisista tehtävistä. Lisäksi lakiin sisällytettäisiin voimassa olevan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain säännökset, joita uudistettaisiin tarvittavilta osin toiseen rautatiepakettiin sisältyvän yhteentoimivuusedirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla. Lakien yhdistämistä pidetään tarkoituksenmukaisena, koska ne asiasisällöltään kytkeytyvät yhteen. Lakien yhdistäminen on myös niiden kohderyhmien ja soveltajien kannalta

nykytilannetta selkeämpi ratkaisu.

2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö

Euroopan unionin asettamat lähtökohdat

Euroopan unionin jäsenvaltioissa rautatieliikenteen markkinaosuus henkilöliikenteessä oli vuonna 2002 noin 6 prosenttia ja tavaraliikenteessä noin 13 prosenttia. Markkinaosuus on merkittävästi alentunut viime vuosikymmenten aikana. Keskeinen syy rautatieliikenteen markkinaosuuden vähenemiseen erityisesti Keski-Euroopassa on ollut kilpailuvien, joustavampaa ja halvempaa palvelua tarjoavien muiden liikennemuotojen markkinaosuuden kasvu. Suomessa markkinatilanne poikkeaa rautateiden tavaraliikenteessä oleellisesti Euroopan unionin keskimääräisestä tilanteesta. Suomessa markkinaosuus tavaraliikenteessä on vakiintunut noin 25 prosentin tasolle.

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

Lainsäädäntö ja käytäntö eräissä EU:n jäsenvaltioissa

Suomessa rautatieliikennettä harjoittaa toistaiseksi vain yksi rautatieyhtiö, mikä on nykyään poikkeuksellista Euroopassa. Monissa maissa toimii useita rautatieyhtiöitä samalla rataverkolla. Rautatieyhtiöt eivät kuitenkaan välttämättä aina kilpaile keskenään, vaan niillä voi olla monopoli esimerkiksi tiettyyn alueelliseen liikenteeseen.

Rautateiden uudelleenorganisointi ja kilpailun avaaminen ovat edenneet hyvin eri tahtiin eri maissa. Kilpailukäytännöt ovat parhailaan muotoutumassa useassa maassa. Kilpailua rataverkolla avanneissa maissa on tavaraliikenteessä suosittu avointa kilpailua eli vapaata pääsyä rataverkolle. Kannattava kaupallinen kaukohenkilöliikenne on monesti jätetty yhdelle yritykselle. Kannattamattomassa henkilöliikenteessä liikenteen ostajalle on annettu mahdollisuus kilpailuttaa rautatieyhtiöitä.

Ruotsi on ollut edelläkävijä rautateiden uudistamisessa ja kilpailun ulottamisessa rautatieliikenteeseen. Rautateiden uudelleenorganisointi aloitettiin vuonna 1988, jolloin radanpito siirrettiin radanpidosta vastaavalle viranomaiselle (Banverket) ja rautatieliikenteen harjoittaminen SJ:n (Statens Järnvägar) hoidettavaksi. Ratakapasiteetin jako ja liikenteenohjaus on organisoitu erillisiksi toimintoiniksi (Tågtrafikledningen) Banverketin yhteyteen.

Ruotsin rataverkko on avattu kilpailulle henkilöliikenteen ostopalveluiden ja tavaraliikenteen osalta. Toimilupa on myönnetty 14 rautatieyritykselle. SJ:llä on toistaiseksi edelleen monopoli kaupalliseen henkilöliikenteeseen. Valtio ja lääninviranomaiset kilpailuttavat paikallista liikennettä. Tukholman lähiliikenteen kilpailuttamisprosessi saatettiin päätökseen joulukuussa 1998. Tarjouskilpailun voitti yksityinen yritys, joka on vastannut koko Tukholman lähiliikenteen hoidosta vuoden 2000 alusta. Uuden rautatieyrityksen toiminta kohtasi ensimmäisen vuoden aikana suuria vaikeuksia johtuen muun muassa henkilöstön puutteesta. Kilpailuttaminen on kuitenkin johtanut keskimäärin 20–30 prosentin kustannussäästöihin.

Tanskassa rautateiden tavaraliikenne avattiin vapaalle kilpailulle vuoden 1999 alusta. Henkilöliikenteessä kilpailu vapautuu vähitellen. Toimilupa on myönnetty 16 rautatieyritykselle. Tasapuolisen kilpailutilanteen toteutumista valvoo ministeriön nimittämä toimielin. Se käsittelee toimiluvan myöntämistä, kapasiteetin jakoa sekä liikenteen kilpailuttamista koskevia valituksia.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa rautatieliikenteen uudistamisen keskeisenä sisältönä on ollut yksityistäminen ja toimintojen eriyttäminen. Henkilöliikenteessä liikennöinti on jaettu 25 yhtiöön, joiden liikenteen valtio kilpailuttaa. Tavaraliikenteessä on vapaa pääsy rataverkolle. Myös rataverkko yksityistettiin, mutta on siirretty takaisin valtion hallintaan. Maan rautatieuudistus eroaa selvästi EU:n muiden jäsenvaltioiden uudistuksista, eikä sitä voida tämän vuoksi käyttää suorana esimerkkinä.

Saksassa henkilö- ja tavaraliikenteessä on ollut jo pitkään suuri määrä operaattoreita, yli 300. Kaikki luvan omaavat yritykset voivat liikennöidä radalla ratamaksua vastaan sekä tavara- että henkilöliikenteessä. Seudul-

lisen ostoliikenteen järjestäjät kilpailuttavat rautatieyrityksiä liikenteen hoidosta.

EU:n jäsenvaltiot ovat suhtautuneet eri tavoin kilpailun avaamiseen rataverkolla. Eräät maat pyrkivät voimakkaasti edistämään kilpailua ja toiset puolestaan suhtautuvat siihen varauksellisesti. Varsinkin Ranska, Belgia ja Luxemburg suhtautuvat epäilevästi kilpailuun rataverkolla. Näissä maissa on katsottu, että rautatieliikenne toimii tehokkaimmin, kun se on organisoitu yhteen valtion omistamaan yritykseen. Kilpailua on epäilty syntyvän vain kaikkein kannattavimmille reiteille, jolloin muiden reittien liikennöinti kärsisi. Lisäksi ajatellaan usein kilpailun avaamisen johtavan uusien organisaatioiden syntyyn ja byrokratiaan ja siten lisäävän kustannuksia.

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

2.3. Nykytilan arviointi

Suomessa rautateiden nykymuotoiseen organisaatioon siirryttiin vuonna 1995. Radanpidon ja kuljetustoiminnan erottaminen on selkeyttänyt eri toimijoiden vastuualueita sekä tehostanut radanpitoa ja kuljetustoimintaa. Rautateiden tavaraliikenne on menestynyt kilpailussa muiden liikennemuotojen kanssa, ja sen markkinaosuus on pysynyt suurin piirtein samana viime vuosina. VR-Yhtymä on myös pystynyt parantamaan tehokkuuttaan osakeyhtiönä.

Ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanolla jatkettiin ja vahvistettiin vuonna 1995 aloitettua kehitystä. Rautatielaililla, jolla ensimmäinen rautatiepaketti pantiin täytäntöön, luotiin edellytykset useamman kuin yhden rautatieyrityksen toiminnalle rataverkolla. Lailla otettiin käyttöön uusi tasapuolinen ja syrjimätön ratamaksujärjestelmä, johon liittyy erikseen säädetyllä rataverolailalla (605/2003) säädetty ratavero. Lisäksi rautatielaililla uudistettiin rautatieliikenteen harjoittamisen toimilupaa koskevaa sääntelyä ja säädettiin ratakapasiteetin jakamisesta, joka

osoitettiin radanpitoviranomaisen eli Ratahallintokeskuksen hoidettavaksi. Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslailla on luotu kansallisesti edellytykset Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää koskevien teknisten vaatimusten käyttöönottamiselle.

Rautatieliikenteen kilpailua rautatielaililla avattiin ainoastaan rajallisesti. Kilpailu avattiin Euroopan talousalueen sisäisessä kansainvälisessä tavaraliikenteessä. Rautateiden tavaraliikennemarkkinoista ainoastaan noin 3 prosenttia on rautatielaililla avattu kilpailulle. Euroopan talousalueen sisäistä henkilöliikennettä ei Suomen ja muiden jäsenvaltioiden välillä ole lainkaan. Kotimaan rautatieliikenne ja Suomen ja Venäjän välinen rautateiden yhdysliikenne jätettiin rautatielaililla edelleen yksinomaan VR Osakeyhtiön hoidettavaksi. Yhtään uutta rautatieyritystä ei rautatielain voimaantulon jälkeen ole tullut Suomen rautatiemarkkinoille. Tämän johdosta EU:n ensimmäisen rautatiepaketin taloudelliset vaikutukset ovat jääneet varsin rajallisiksi. Myöskään rautatieliikenteen hallinnossa rautatielain tai rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain voimaantulo ei ole aiheuttanut muutoksia.

Toisen rautatiepaketin täytäntöönpanolla olisi sekä taloudellisia että hallinnollisia vaikutuksia. Paketin täytäntöönpanon yhteydessä avataan rautateiden kotimainen tavaraliikenne kilpailulle vuoden 2007 alussa. Lisäksi täytäntöönpanon yhteydessä perustetaan uutena rautatieturvallisuudesta vastaavana viranomaisena Rautatievirasto, joka aloittaa toimintansa 1 päivänä syyskuuta 2006. Rautatievirastolle, joka on itsenäinen ja riippumaton, siirretään Ratahallintokeskuksen nykyisin hoitamat rautatieturvallisuutta koskevat tehtävät. Lisäksi virastolle siirretään eräitä muita nykyisin liikenne- ja viestintäministeriössä ja Ratahallintokeskuksessa hoidettavia viranomaistehtäviä.

Toiseen rautatiepakettiin kuuluvassa rautatieturvallisuusdirektiivissä edellytetään, että EU:n jäsenvaltiot perustavat rautatieturvallisuudesta vastaavan viranomaisen lisäksi rautatieliikenteen onnettomuuksien tutkinnasta vastaavan viranomaisen. Suomessa rautatieliikenteen onnettomuuksien tutkinnasta vastaa oikeusministeriön alainen Onnettomuus-tutkintakeskus.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Yleistä

Esityksen tavoitteena on panna kansallisesti täytäntöön EU:n toiseen rautatiepakettiin kuuluvat direktiivit sekä ajanmukaistaa rautatieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä. Esityksen eräänä keskeisenä tavoitteena on toteuttaa yhteisölainsäädännön vaatimukset täyttävä rautatieturvallisuutta koskeva sääntely ja uudistaa rautatieturvallisuutta koskevat menettelyt. Esityksen pitkän tähtäimen tavoitteena on vahvistaa rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä Suomessa.

Uudella rautatielaililla yhtenäistettäisiin rautatieliikennettä ja -järjestelmää koskeva lainsäädäntö yhdistämällä rautatieliikennettä ja sen harjoittamista ja turvallisuutta koskeva rautatielaki sekä rautatiejärjestelmän teknisiä vaatimuksia koskeva rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaki uudeksi rautatielajiksi.

3.2. Rataverkolle pääsy

Tavaraliikenne

Kehittämisdirektiivin muutosdirektiivissä veloitetaan jäsenvaltiot avaamaan kansallinen tavaraliikenne kilpailulle vuoden 2007 alusta. Ehdotuksen mukaan Suomessa avataisiin kotimainen tavaraliikenne kilpailulle direktiivin vaatimuksen mukaisesti 1 päivästä tammikuuta 2007.

Liikenne- ja viestintäministeriö teetti keväällä 2002 selvityksen tavaraliikenteen kilpailun avaamisen vaikutuksista (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 21/2002). Selvityksen mukaan kilpailun avaamisen vaikutukset olisivat todennäköisesti melko rajalliset. Selvityksessä arvioidaan, että kilpailun avaaminen ei aiheuttaisi merkittäviä muutoksia rautatiekuljetusmarkkinoilla. Alalle tulisi todennäköisesti pieniä, lähinnä erilaista syöttöliikennettä harjoittavia rautatieyrityksiä.

Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdysliikenne jäisi edelleen VR Osakeyhtiön hoitettavaksi Suomen ja Venäjän välisen rautatieyhdysliikennesopimuksen mukaisesti.

Henkilöliikenne

Toiseen rautatiepakettiin sisältyvä yhteisön

lainsäädäntö ei edellytä muutoksia rataverkon käyttöoikeuteen henkilöliikenteessä. Esityksessä ei edellytetä muutoksia nykykäyttöön. Ehdotuksen mukaan VR Osakeyhtiöllä olisi edelleen yksinoikeus kotimaiseen henkilöliikenteeseen.

3.3. Rautatieturvallisuutta koskeva sääntely

Eräs toisen rautatiepaketin keskeinen painopistealue on rautatieturvallisuuden edistäminen ja sitä koskevan sääntelyn yhtenäistäminen. Rautatieturvallisuutta koskevat järjestelyt ja sääntely poikkeavat huomattavasti toisistaan eri jäsenvaltioissa. Yhteisön lähtökohtana on, ettei rautatiekuljetusmarkkinoita avata kilpailulle turvallisuuden kustannuksella. Toisaalta nykyistä turvallisuussääntelyä ja nykyisiä rautateiden turvallisuusjärjestelyjä ei myöskään voida pitää perusteena rautatiekuljetusmarkkinoiden tilanteen pysyttämiseksi nykyisellään.

Yhteisön rautatieturvallisuutta koskevan sääntelyn tavoitteena on selkeyttää eri toimijoiden vastuuta turvallisuuskysymyksissä rautatieliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieliikennettä koskevien uudelleenjärjestelyjen yhteydessä. Rautatieliikennettä on vanhastaan harjoittanut valtion monopoliasemassa ollut rautatieyrittäjä, joka on vastannut myös rautatieliikenteen turvallisuudesta ja sen kehittämisestä. Tarkoituksena on erottaa selkeästi rataverkon haltijan ja rautatieyritysten operatiivinen vastuu rautatieturvallisuudessa jäsenvaltioiden turvallisuusviranomaisten sääntely- ja valvontatehtävästä.

Rataverkon haltijan on tarjottava rautatieliikenteen harjoittajille turvallinen infrastruktuuri ja järjestettävä junaliikenne ohjaus- ja hallintajärjestelmän avulla. Rataverkon haltijan on turvallisuuden varmistamiseksi otettava käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Rautatieyritysten on harjoitettava rautatieliikennettä turvallisesti turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä ja rautatieturvallisuutta koskevan sääntelyn vaatimusten mukaisesti. Rautatieyrityksellä, kuten myös rataverkon haltijalla, tulee olla turvallisuusviranomaisen myöntämä turvallisuustodistus ennen toiminnan aloittamista.

Turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä on aikaisemmin kehitetty lähinnä kansalliselta

pohjalta. Kansalliset turvallisuussäännöt ja tekniset vaatimukset ovat käytännössä rajoittaneet rautatiekuljetusmarkkinoiden vapautumista. Tarkoituksena on yhdenmukaistaa rautatieturvallisuutta koskevia turvallisuussääntöjä ja teknisiä vaatimuksia. Teknisten vaatimusten yhdenmukaistaminen on aloitettu yhteentoimivuusdirektiivien mukaisilla yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä.

Euroopan rautatieliikenteen yhtenäismarkkinoiden luomiseksi on katsottu olevan tärkeää lisätä luottamusta eri toimijoiden ja jäsenvaltioiden välillä. Tätä varten uudessa yhteisölainsäädännössä on otettu käyttöön mekanismi yhteisten vähimmäistason turvallisuustavoitteiden hyväksymiseksi. Ne ilmaistaan yksilöille ja yhteiskunnalle hyväksyttävää riskitasoa koskevin perusteina. Näiden yhteisten turvallisuustavoitteiden lisäksi uudessa turvallisuussäätelyssä otetaan käyttöön uusina elementteinä yhteiset turvallisuusmenetelmät, joilla arvioidaan yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista, ja rautatieturvallisuutta kuvaavat yhteiset turvallisuusindikaattorit.

Rautatievirasto olisi rautatieturvallisuuden säätelystä ja valvonnasta vastaava viranomainen, joka myöntäisi turvallisuustodistuksen rautatieyriykselle ja turvallisuusluvan Ratahallintokeskukselle. Rautatievirasto toimisi myös yhteentoimivuusasioista vastaavana viranomaisena ja myöntäisi käyttöönotto- luvat uudelle liikkuvalla kalustolle. Sille kuuluisi myös muiden toimijoiden valvonta turvallisuusasioissa. Ratahallintokeskus vastaisi valtion rataverkon turvallisuudesta ja rautatieyritykset rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä turvallisuuskysymyksistä. Ratahallintokeskuksen tulisi ottaa käyttöönsä turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka vaaditaan jo voimassa olevan lain mukaan rautatieyrityksiltä.

Uutena keskeisenä toimijana Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän ja rautatieturvallisuuden kehittämisessä on uusi EU-virasto, Euroopan rautatievirasto, jonka perustamista koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus sisältyy toiseen rautatiepakettiin. Viraston tehtävänä on muun muassa valmistella yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevia ehdotuksia sekä ehdotuksia yhteisten turvallisuusindikaattorien muutoksiksi. Lisäksi virasto vastaa kansallisten turvallisuusviranomaisten ja on-

nettomuustutkintaelinten toiminnan yhteensovittamisesta, tutkii uudet kansalliset turvallisuussäännöt ja seuraa rautatieturvallisuuden kehitystä.

3.4. Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskeva säätely

EU:n toiseen rautatiepakettiin sisältyvän yhteentoimivuusdirektiivien muutosdirektiivin täytäntöön panemiseksi olisi muutettava rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslakia. Tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalaa laajennetaan asteittain koskemaan koko tavanomaista rautatiejärjestelmää lukuun ottamatta paikallista, historiallista tai matkailukäyttöä koskevaa rataverkkoa tai sillä liikennöivää liikkuvaa kalustoa. Direktiivi tulee näin ollen kattamaan valtion rataverkon lisäksi myös pääosan yksityisraiteista mukaan lukien niin sanotut satamaraitteet. Vastaava soveltamisalan muutos olisi tehtävä kansalliseen lainsäädäntöön.

Toimivaltaisena viranomaisena Ratahallintokeskuksen sijasta yhteentoimivuusasioissa olisi jatkossa Rautatievirasto. Lisäksi Rautatievirastolle ehdotetaan siirrettäväksi liikenne- ja viestintäministeriöltä ilmoitetun laitoksen nimeäminen ja valvonta. Yhteentoimivuusdirektiivien muutosdirektiivissä veloitetaan jäsenvaltiot ottamaan käyttöön liikkuvan kaluston kalustorekisteri, jonka on täytettävä direktiivissä asetetut vaatimukset. Kalustorekisteriä pitäisi Rautatievirasto.

Rautatielain ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain kohderyhmä on rajallinen. Siihen kuuluvat lähinnä rautatieliikenteen harjoittajat ja muut alan toiminnanharjoittajat ja viranomaiset sekä kalusto- ja laitevalmistajat. Kohderyhmän ja lainsäädännön soveltajien kannalta pidetään tarpeellisena uudistaa lainsäädäntö EU:n toisen rautatiepaketin täytäntöönpanon yhteydessä kokonaisuudessaan ja yhdistää rautatielaki ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilaki.

3.5. Muut esitykseen liittyvät lait

Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain muuttamisesta

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuus-

tehtävistä annetussa laissa (1167/2004), jäljempänä *kelpoisuuslaki*, tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena toimisi Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta. Toimivaltaisen viranomaisen muuttuminen edellyttäisi kelpoisuuslain muuttamista.

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 ja 12 §:n muuttamisesta

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista rautatieliikenteessä valvoisi Ratahallintokeskuksen asemesta Rautatievirasto. Toimivaltaisen viranomaisen muuttuminen edellyttäisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain muuttamista.

Laki kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta.

COTIF-yleissopimuksen liitteen G (ATMF) 5 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen olisi Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta. Toimivaltaisen viranomaisen muuttuminen edellyttäisi COTIF-yleissopimuksen voimaansaattamislain (526/2004) muuttamista.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä avattaisiin kotimaan noin 350 miljoonan euron tavaraliikennemarkkinat kilpailulle vuoden 2007 alusta. Rautateiden tavaraliikenteen vapauttamista kilpailulle koskevan liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan kilpailun avaamisen vaikutukset jäisivät todennäköisesti melko vähäisiksi. Kuljetusmarkkinoista kilpailtaisiin jatkossakin ennen kaikkea rautatie- ja maantiekuljetusten kesken pikemmin kuin rautatieyritysten kesken. Selvityksen mukaan markkinoille tulisivat todennäköisesti pieniä lähinnä syöttöliikennettä harjoittavia rautatieyrityksiä, kuten on Ruotsissa tapahtunut kilpailun avaamisen jälkeen. Rautatiekuljetusten kokonaismarkkinoiden ei arvioida juurikaan kasvavan kilpailun avaamisen ansios-

ta. Varsinaista uutta liikennettä ei kilpailun seurauksena selvityksen mukaan syntyisi, koska rautatiekuljetuksiin sopivat tuotteet voitaisiin nykytilanteessakin kuljettaa rautateitse. Sitä vastoin rautatiekuljetusten hinnan arvioidaan laskevan, jos rautatiekuljetuksissa syntyy todellista kilpailua.

Kilpailun avaamisen kokonaistaloudellista vaikutusta on selvityksen mukaan vaikea arvioida. Rautatiekuljetusten alueellisen tasapainon ei kuitenkaan arvioida heikentyvän. Rataverkkoa käytettäisiin tavaran kuljetukseen samassa laajuudessa kuin tällä hetkellä.

4.2. Yritysvaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan nopeasti toteutuvia laajoja vaikutuksia VR-konsernin liiketaloudelliseen asemaan. Alalietulon kynnys on korkea. Siihen vaikuttavat keskeisesti Suomen maantieteellisen sijainnin ja pääosin EU:n muista jäsenvaltioista poikkeavan raidelevyden lisäksi muun muassa suuret investointikustannukset, ammattitaitoisen henkilöstön rekrytoinnin vaikeus sekä kuljetusmarkkinoiden pienuus ja kapea-alainen suurasiakasohja. Kilpailun syntyminen rautateiden tavaraliikennemarkkinoilla arvioidaan olevan pitkäaikainen prosessi, jossa eri osapuolilla olisi aikaa sopeutua sen luomaan uuteen tilanteeseen. Todennäköisesti markkinoille tulisi pieniä lähinnä syöttöliikennettä harjoittavia rautatieyrityksiä, joiden toiminta saattaisi pikemminkin tukea VR Osakeyhtiön toimintaa.

Rautatiekuljetuspalveluja tarvitsevien yritysten asemaan kilpailun avaamisella arvioidaan olevan ainakin jossain määrin positiivisia vaikutuksia. Ne voisivat mahdollisesti kilpailuttaa tarvitsemiaan kuljetuspalveluita, koska jos markkinoilla syntyy todellista kilpailua, kuljetuspalvelujen hintojen arvioidaan hieman laskevan.

4.3. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Rautatieliikennehallintoa ehdotetaan muutettavaksi toisen rautatiepaketin vaatimusten mukaisesti. Rautatieturvallisuudesta vastaavaksi viranomaiseksi perustetaan lailla (1094/2005) Rautatievirasto, joka aloittaa toimintansa 1 päivänä syyskuuta 2006. Rautatieturvallisuuteen liittyvät tehtävät ovat vi-

raston keskeinen tehtäväalue. Lisäksi virasto toimii rautatielaissa tarkoitettuna sääntelyelimenä ja vastaa rautatieliikenteen matkalippujen tarkastuksesta. Viraston kokonaisvahvuus on 70 henkilöä, joista 35 henkilöä hoitaa matkalippujen tarkastusta.

Rautatieviraston perustamisen yhteydessä siirretään Ratahallintokeskuksesta 15 virkaa Rautatievirastoon. Ratahallintokeskuksen tehtävät painottuvat nykyistä selkeämmin radanpitoon. Lisäksi Ratahallintokeskus vastaa rautatieliikenteen liikenteenohjauksesta ja ratakapasiteetin jakamisesta.

Tavaraliikenteen kilpailun avaamisen jälkeen Rautatievirasto joutuisi todennäköisesti käsittelemään alan sääntelyelimenä rautatielaissa tarkoitettuina oikaisuasioina kilpailevien rautatieyritysten välisiä riitoja. Lisäksi virasto joutuisi mahdollisesti käsittelemään Ratahallintokeskuksen ja rautatieyrityksen välisiä riitoja ratakapasiteetin jakamisesta tai ratakansun määräämisestä. Tämän johdosta on tärkeää, että virastolla on käytettävissään asiantuntevaa henkilöstöä myös oikaisuasioiden käsittelyssä.

Tavaraliikenteen kilpailun vapauttamisella saattaa olla jossain määrin vaikutuksia myös VR Osakeyhtiön henkilöstöön. Jos alalle tulee kilpailevia rautatieyrityksiä, on niiden hankittava palvelukseensa asianomaiset kelpoisuusvaatimukset täyttävää henkilöstöä. Ottaen huomioon tiukat kelpoisuusvaatimukset ammattitaitoisen henkilöstön rekrytointi saattaa olla huomattavan vaikeaa. Tarkempia henkilöstövaikutuksia on tässä vaiheessa vaikea arvioida.

4.4. Ympäristövaikutukset

Rautatieliikenne on tieliikennettä ympäristöystävällisempi liikennemuoto. Esityksestä koituvat mahdolliset ympäristöhyödyt riippuvat siitä, kuinka rautatieliikenteen kuljetusmäärät kehittyvät tavaraliikenteen kilpailun avaamisen jälkeen. Esityksellä ei ole välitöntä vaikutusta rautateiden kuljetusmäärien kehittymiseen, vaikka tavaraliikenteen kilpailun avaamisella pyritään edistämään rautatiekuljetusmarkkinoita. Jos rautatieliikenteen kuljetusosuudet kasvaisivat, olisi ehdotuksen ympäristövaikutusten katsottava olevan myönteisiä. Kokonaisuutena arvioiden ympäristövaikutukset jäänevät kuitenkin vähäisiksi.

5. Asian valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti välittömästi EU:n toisen rautatiepaketin tultua huhtikuussa 2004 hyväksytyksi siihen kuuluvien direktiivien täytäntöönpanovalmistelut. Virkamiesvalmistelussa valmistellusta hallituksen esitysluonnoksesta pyydettiin heinäkuussa 2005 lausunnot valtiovarainministeriöltä, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, Ratahallintokeskukselta, VR-Yhtymä Oy:ltä, alan työntekijöiden järjestöiltä sekä Elinkeinoelämän Keskusliitolta. Liikenne- ja viestintäministeriö on järjestänyt lokakuussa 2005 kuulemistilaisuuden alan keskeisille toimijoille.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Rautatielaki

1 luku Yleiset säännökset

1 §. *Lain tarkoitus ja soveltamisala.* Lain tarkoitusta ja soveltamisalaa koskeva pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 1 §:ää. Sitä muutettaisiin erityisesti sen takia, että rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslaki yhdistettäisiin rautatielakiin. Toisaalta lain tarkoituksen painotuksia myös muutettaisiin korostamalla rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Lain tarkoituksena olisi rautatieliikenteen, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden ja rataverkon käytön edistämisen ohella parantaa ja kehittää rautateiden turvallisuutta. Säännöksen eräänä keskeisenä lähtökohtana olisi rautatieturvallisuudirektiivin vaatimus, jonka mukaan rautatiejärjestelmässä kaikki toimijat vastaavat turvallisuudesta omassa toiminnassaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain soveltamisalasta, jota laajennettaisiin vastaamaan yhteentoimivuudirektiivien muutospäätöksiin soveltamisalaa. Lain soveltamisala kattaisi valtion rataverkon lisäksi tietyiltä osin myös yksityisraiteet. Soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin sellaiset radat ja liikkuva kalusto, jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, historialliseen tai matkailukäyttöön. Lisäksi soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin sellaiset radat ja raitteistot, jotka ovat toiminnallisesti erillään muusta rautatiejärjestelmästä.

Yksityisraiteita laki koskisi vaiheittain ja käytännössä vasta useiden vuosien kuluttua. Lakia alettaisiin soveltaa yksityisraiteisiin siinä vaiheessa, kun yksityisraiteita koskevat Euroopan komission päätöksinä annettavat yhteentoimivuuden tekniset eritelmat (YTE) pantaisiin kansallisesti täytäntöön Rautatieviraston päätöksellä. Yksityisraiteita koskevia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä ei ole valmisteilla. Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien valmistelusta vastaavan Euroopan Rautatieviraston työohjelman mukaan yksityisraiteita koskevia eritelmiä valmistellaan vuosina 2006—2009. Eritelmät koskisivat niiden voimaantulon jälkeen rakennettavia uusia yksityisraiteita ja niillä käytettävää uut-

ta liikkuvaa kalustoa. Eritelmät pantaisiin kansallisesti täytäntöön arvion mukaan vuonna 2010.

Rautatieviraston 28 §:n 2 momentin nojalla antamat kansalliset turvallisuusmääräykset voivat pykälän 3 momentin mukaisesti koskea myös yksityisraiteita ja liikennöintiä yksityisraiteilla. Rautatievirasto voisi säännöksen nojalla antaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi tarkemmat määräykset liikennöinnistä, ratalaitteista ja -rakenteista sekä käytettävästä liikkuvasta kalustosta.

Rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä on annettu tarkemmat määräykset pääosin Ratahallintokeskuksen antamassa Junaturvallisuuksäännössä, jonka määräyksiä noudatettaisiin soveltuvin osin myös yksityisraiteilla. Tämä on välttämätöntä sen varmistamiseksi, että yksityisraiteilla liikennöitäisiin samojen liikennesääntöjen mukaan kuin valtion rataverkolla. Yksityisraiteilla noudatettaisiin soveltuvin osin myös rataa ja sen rakenteita ja laitteita koskevia määräyksiä, joita annettaisiin muun muassa ratateknisissä määräyksissä, sähköratamääräyksissä sekä rautateiden sähköalan määräyksissä. Liikkuvaa kalustoa koskevia määräyksiä annettaisiin liikkuvan kaluston teknisissä määräyksissä. Radan rakenteita ja laitteita koskevia määräyksiä sekä liikkuvaa kalustoa koskevia määräyksiä olisi noudatettava myös yksityisraiteilla, jotta voitaisiin varmistaa liikkuvan kaluston turvallinen liikennöinti. Lähes kaikissa tavarankuljetuksissa käytetään kuljetusketjun jossakin vaiheessa myös yksityisraiteita.

Lakia sovellettaisiin yksityisraiteisiin myös siten kuin osajärjestelmän käyttöönottolupaa koskevassa 35 §:ssä säädetään. Rautatieviraston käyttöönottolupa edellytettäisiin yksityisraiteiden osajärjestelmälle, jos se kuuluu yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalan piiriin. Yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä sovelletaan yksityisraiteisiin asianomaisen eritelmän voimaantulopäivästä lukien, jos yksityisraiteet kuuluvat sen soveltamisalaan. Eritelmää sovellettaisiin uusiin, parannettuihin tai uusittuihin radan rakenteisiin ja laitteisiin sekä liikkuvaan kalustoon.

Myös liikkuvan kaluston rekisteriä koskevaa lain 37 §:ää sovellettaisiin yksityisraiteisiin. Pykälän säännöksiä sovellettaisiin sel-

laiseen yksityisraiteilla käytettävään liikkuvaan kalustoon, jota käytetään myös Ratahallintokeskuksen hallinnoimalla rataverkolla.

Rautatievirasto valvoisi lain 46 §:n nojalla turvallisuutta ja yhteentoimivuutta myös yksityisraiteilla. Virastolla olisi valvontaa suorittaessaan käytettävissään pääosin samat keinot ja menettelyt kuin muussa valvonnassa.

2 §. Määritelmät. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 2 §:ää ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 2 §:ää. Pykälän 1—7 kohta vastaisi rautatielain 2 §:n 1, 2, 4, 6, 7, 10 ja 11 kohtaa ja 11—14 kohta rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 2 §:n 4—7 kohtaa. Eräitä voimassa olevien lakien määritelmiä täsmennettäisiin sisällöllisiä muutoksia tekemättä. Lisäksi pykälässä määriteltäisiin eräitä uusia lain ja rautatiejärjestelmän kannalta keskeisiä käsitteitä.

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

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

Pykälän 3 kohdassa rautatieliikenteen harjoittamisella tarkoitettaisiin rautatieyrittäjän ja museoliikenteen harjoittajan liikennettä rataverkolla. Määritelmä viittaa sellaiseen varsinaiseen rautatieliikenteeseen, jota rataverkolla voi olla.

Pykälän 4 kohdan mukaan ratakapasiteettina pidettäisiin rataverkon ominaisuuksista johtuvaa aikaan sidottua, rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä. Junaliikenteellä tar-

koitettaisiin lain 4 luvussa tarkoitettun ratakapasiteetin käyttöä, joka perustuu aikataulunmukaiseen rautatieliikenteeseen. Ratakapasiteettiin ei kuitenkaan kuuluisi radanpitoon välittömästi liittyvä junaliikenne.

Ratakapasiteettiin vaikuttaisivat rataverkon erilaiset ominaisuudet, kuten raiteiden määrä ja turvalaitteiden sallima liikenteenvälityskyky sekä radanpidon työt. Ratakapasiteettiin sisältyisivät rautatiereittien lisäksi ratapihojen raiteet junaliikennettä varten. Järjestelyratapihojen käyttö ja junaliikenteelle varattujen raiteiden käyttö niin sanottua vaihtotyöliikennettä varten eivät kuuluisi määritelmän mukaiseen ja jäljempänä 4 luvussa säänneltyyn ratakapasiteettiin, vaan siitä sovitaisiin Ratahallintokeskuksen kanssa erikseen. Vaihtotyöliikenteellä tarkoitettaisiin rautatielalla vakiintunutta liikennöintityypin määrittelyä, lähinnä vaunujen ja veturien järjestelyä sekä junien kokoamista.

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

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin ratakapasiteetin hakija, joka voisi laissa tarkoitettun rautatieyrittäjän lisäksi olla rautatieyrittäjien kansainvälinen yhteenliittymä.

Pykälän 6 kohdassa määritellyllä museoliikenteellä tarkoitettaisiin museokalustolla tai siihen rinnastettavalla kalustolla harjoitettavaa liikennettä rataverkolla. Museoliikenteenä voitaisiin tällöinkin pitää vain laajuudeltaan vähäistä liikennettä, jota harjoitettava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa.

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

Museoliikenteen vähäisen luonteen osalta merkitystä on sillä seikalla, voiko museoliikenteellä olla käyttöä osana tavanomaista joukkoliikennettä tai tavaraliikennettä. Tarkoitus on, että museoliikenne ei ole osa ta-

vanomaista joukkoliikennettä, eikä museoliikenteen puitteissa harjoiteta kaupallista tavaraliikennettä. Liikenne voi kuitenkin olla esimerkiksi kesäaikana säännöllistä, mutta liikenteen päätarkoituksen on perustuttava museokaluston tai siihen rinnastettavan kaluston käyttöön tai siihen, että liikennettä harjoitetaan vähäliikenteisellä rataosalla tai raiteistolla, jossa ei ole säännöllistä henkilöliikennettä. Tavaraliikenteen osalta liikenteen tulisi rajoittua vain tavaravaunujen käyttöön osana museoliikennettä.

Yksityisraiteen määritelmää 7 kohdassa muutettaisiin siten, että se olisi nykyistä kattavampi. Yksityisraiteella tarkoitettaisiin muuta kuin valtion omistamaa raidetta, jolla on liityntä Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaan valtion rataverkkoon. Yksityisraide on vakiintunut käsite sellaiselle raiteelle, joka ei kuulu valtion omistamaan Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaan rataverkkoon. Yksityisraide voi olla yksityisoikeudellisen tai julkisoikeudellisen yhteisön hallinnassa. Sana ”yksityinen ” ei lainkohdassa viittaisi raiteen haltijana olevan tahon yksityis- tai julkisoikeudelliseen luonteeseen. Esimerkiksi kunta voi olla yksityisraiteen haltija. Yksityisraiteen määritelmään lisättäisiin sana ”liityntä”, sillä yksityisraiteen rajaaminen pelkästään sellaisiin raiteisiin, joilla on liityntä valtion rataverkkoon, jää liian suppeaksi. Yksityisraiteelta, jolla on liityntä valtion rataverkkoon, voisi olla liityntä toisiin yksityisraiteisiin. Myös tällaiset raiteet olisi tarpeen ottaa yksityisraide-määritelmän piiriin.

Rautatiejärjestelmä käsittäisi 8 kohdan mukaan sekä rataverkon yksityisraiteineen että niillä käytettävän liikkuvan kaluston, joka muodostuu vetureista, matkustaja- ja tavaraliikenteeseen käytettävistä vaunuista sekä radan rakentamiseen ja kunnossapitoon käytettävistä raidekulkuneuvoista. Rautatiejärjestelmään eivät kuitenkaan kuulu sellaiset radat ja raiteistot, jotka ovat toiminannallisesti erillään muusta rautatiejärjestelmästä.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin rautatiejärjestelmä, joka muodostuu tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivissä tarkoitettusta tavanomaisesta rautatiejärjestelmästä ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivissä tarkoitettusta suurten nopeuksien rautatiejärjestelmästä. Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä kattaa kaikki ne EU:n jäsenvaltiot,

joissa on tavanomainen tai suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä tai molemmat järjestelmät. Suomen rautatiejärjestelmä on kokonaisuudessaan tavanomainen rautatiejärjestelmä.

Pykälän 10 kohtaan otettaisiin lain kannalta keskeisenä käsitteenä yhteentoimivuuden määritelmä, joka vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivien 2 artiklan b alakohtaa. Yhteentoimivuudella pyritään kehittämään ja parantamaan Euroopan laajuisia rautatiejärjestelmiä.

Olennaisten vaatimusten, yhteentoimivuuden teknisen eritelmän (YTE) samoin kuin osajärjestelmän määritelmät voimassa olevassa laissa ovat osoittautuneet vaikeaselkoisiksi. Tämän vuoksi niitä täsmennettäisiin ja selkeytettäisiin 11—13 kohdassa. Yhteentoimivuuden osatekijän määritelmä 14 kohdassa pysytettäisiin entisellään.

Pykälän 11 kohdassa tarkoitettujen olennaisten vaatimusten yleisiä vaatimuksia ovat turvallisuus, luotettavuus ja käyttökunto, terveydensuojelu, ympäristönsuojelu ja tekninen yhteensopivuus. Yleisiin olennaisiin vaatimuksiin sisältyvät yleensä myös kutakin osajärjestelmää koskevat erityiset olennaiset vaatimukset.

Kutakin osajärjestelmää varten laaditaan vähintään yksi 12 kohdassa tarkoitettu yhteentoimivuuden tekninen eritelmä. Tarvittaessa osajärjestelmää varten voidaan laatia useita yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä. Tekninen eritelmä voi myös kattaa useita osajärjestelmiä. Tekniseen eritelmään voi sisältyä tilapäisiä tai pysyviä erityistapauksia, jotka perustuvat olemassa olevan rautatiejärjestelmän asettamiin rajoituksiin.

Osajärjestelmällä tarkoitettaisiin 13 kohdan mukaisesti Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän jakamista rakenteellisiin tai toiminnallisiin perustein. Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä jaetaan rakenteellisiin perustein seuraaviin osajärjestelmiin:

- infrastruktuuri,
- energia,
- liikenteenohjaus ja valvonta sekä opasteet/ merkinanto,
- liikkuva kalusto,
- käyttötoiminta ja liikenteen hallinta.

Toiminnallisiin perustein rautatiejärjestelmä jaetaan huolto-osajärjestelmään sekä henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset osajärjestelmään.

Yhteentoimivuuden osatekijällä tarkoitetaan 14 kohdan mukaisesti osajärjestelmässä olevaa tai siihen tarkoitettua perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus riippuu. Kussakin teknisessä eritelmässä määritellään yhteentoimivuuden osatekijät ja liitännät, jotka ovat välttämättömiä Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi. Esimerkiksi osajärjestelmän ”Liikkuva kalusto” osatekijöitä ovat rakenteet ja mekaaniset osat, kuten puskimet ja vetolaitteet. Muita liikkuvan kaluston osatekijöitä ovat vaunun ja radan vuorovaikutukseen liittyvät tekijät, kuten telit ja pyörästöt.

Pykälän 15–17 kohdassa määriteltäisiin rautatiejärjestelmän kannalta keskeisinä käsitteinä parantaminen, uudistaminen ja käyttöönotto. Määritelmät perustuisivat rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin 2 artiklan l, m ja n alakohtaan. Parantamisella tarkoitettaisiin 15 kohdan mukaan osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritusastoa. Uudistamisella tarkoitettaisiin 16 kohdan mukaisesti osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritusastoa. Käyttöönottolla tarkoitettaisiin 17 kohdan mukaan kaikkia niitä toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä saatetaan suunniteltuun toimintakuntoon. Kukin jäsenvaltio myöntää käyttöönottoluvan sen omalla alueella sijaitseville tai siellä käytettävillä Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille.

Yhteiset turvallisuusindikaattorit määriteltäisiin 18 kohdassa. Vaikka onnettomuustilastoja julkaistaan EU:n jäsenvaltioissa, käytössä on ainoastaan vähän turvallisuusindikaattoreita, sillä jäsenvaltioissa nykyisin noudatettavat määritelmät ja laskentatavat eivät ole yhdenmukaisia. Yhteisön tasolla onkin tarkoitus kehittää ja yhdenmukaistaa määritelmiä ja laskentatapoja sekä kehittää yhteisiä turvallisuusindikaattoreita. Valmistelu tapahtuu Euroopan rautatieviraston johdolla. Rautatieturvallisuusdirektiivin liitteessä I luetellaan direktiivin valmistelun yhteydessä hyväksytyt yhteiset turvallisuusindikaattorit, jotka on tarkoitus ottaa käyttöön sen arvioimiseksi, onko rautatiejärjestelmä yleisten

turvallisuustavoitteiden mukainen. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on kerätä tietoja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista turvallisuusviranomaisten vuosikertomusten perusteella. Yhteisten turvallisuusindikaattorien ensimmäinen viitevuosi on 2006 ja niistä raportoidaan vuosikertomuksessa vuonna 2007.

Yhteisiä turvallisuusindikaattoreita olisivat onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit, kuten junien yhteentörmäykset, junien raiteilta suistumiset ja tasoristeysonnettomuudet. Onnettomuuksien kokonaismäärä suhteutettaisiin junakilometreihin. Vaaratilanteisiin liittyviä indikaattoreita olisivat esimerkiksi seisopastetta näyttävien opasteiden luvattomat ohitukset. Onnettomuuksien seurauksiin liittyviä indikaattoreita olisivat onnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet. Turvallisuuden hallinnointiin liittyvillä indikaattoreilla tarkoitettaisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyviä rataverkon haltijan ja rautatieyritysten suorittamia sisäisiä tarkastuksia. Tarkastusten kokonaismäärää ja lukumäärää verrattaisiin vaadittuun tarkastusten kokonaismäärään.

Yhteiset turvallisuustavoitteet määriteltäisiin 19 kohdassa. Yhteisillä turvallisuustavoitteilla tarkoitettaisiin rautatiejärjestelmän vähimmäisturvallisuustasoa. Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä edellytettävästä turvallisuustasosta ei ole aikaisemmin päästy yhteisymmärryksen jäsenvaltioiden kesken. Tämä on herättänyt epäilyjä siitä, että turvallisuustasovaatimusta voitaisiin käyttää perusteluna toisen jäsenvaltion rautatieyritysten tai rautatiejärjestelmässä käytettävien laitteiden hyväksymättä jättämiselle. Yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä määritellään tietyltä osajärjestelmältä edellytettävä turvallisuustaso, mutta yhteentoimivuusprosessissa ei määritellä koko järjestelmän turvallisuustasoa. Yhteisön tasolla on päätetty, että nykyinen turvallisuustaso on riittävä.

Yhteisillä turvallisuusmenetelmillä tarkoitettaisiin 20 kohdan mukaan niitä turvallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamisen arviointia kuvaamaan kehitettyjä menetelmiä. Yhteiset turvallisuusmenetelmät liittyvät yhteisön tasolla tarpeeseen päästä turvallisuuden osalta yhteiseen lähestymistapaan. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä kuvattaisiin, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden ja vaatimus-

ten saavuttamista ja noudattamista arvioitaisiin. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä tulisi olemaan muun muassa riskien arviointimenetelmiä ja menetelmiä, joilla valvottaisiin, että Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti.

Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä otetaan käyttöön asteittain. Ensimmäisen erän pitäisi valmistua vuonna 2008. Valmistelutyö tapahtuu Euroopan rautatieviraston johdolla. Virasto antaa suosituksen komissiolle yhteisiksi turvallisuusmenetelmiksi. Ne käsitellään komitologiamenettelyä noudattaen ja osoitetaan komission päätöksenä jäsenvaltiolle. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä tarkistetaan säännöllisin väliajoin komitologiamenettelyssä. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä kansallisiin turvallisuussääntöihin kaikki yhteisten turvallisuusmenetelmien vaatimat muutokset.

Yhteisössä pyritään yhteiseen lähestymistapaan ja rautatieturvallisuuden yhtenäiseen sääntelyyn. Lähtökohtana on nykyisen turvallisuustason säilyttäminen ja sen asteittainen kehittäminen. Yhteisiä turvallisuustavoitteita otetaan käyttöön vaiheittain. Niiden avulla arvioidaan turvallisuustasoa ja liikenteenharjoittajien suoritus tasoa sekä yhteisön tasolla että jäsenvaltioissa.

3 §. Radanpidon rahoitus. Pykälässä säädetäisiin radanpidon rahoituksesta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 3 §:ää. Tarkoitus on, että radanpito rahoitetaan jatkossakin pääosin valtion budjettirahoituksella. Rataverkkoa pidettäisiin kunnossa ja rakennettaisiin valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Muu rahoitus olisi kuitenkin ainoastaan rajallista ja valtion budjettirahoitusta täydentävää. Se voisi olla esimerkiksi kuntien tai teollisuuslaitosten rahoitusta radanpitoon. Laissa tarkoitettu rautatieliikenteen harjoittajilta perittävä ratamaksun perusmaksu osoitettaisiin radanpitoon, ja se otettaisiin huomioon valtion talousarviossa.

4 §. Verkkoselostus. Pykälässä säädettäisiin Ratahallintokeskuksen verkkoselostuksesta. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan rautatielain 4 §:ää. Pykälään tehtäisiin eräitä lain rakenteesta ja pykäläviittausten muuttumisesta aiheutuvia tarkennuksia.

Verkkoselostus on keskeinen rautatieliikennettä ja rataverkkoa koskeva kapasiteetti-

ja ratamaksudirektiiviin perustuva asiakirja. Ratahallintokeskus on julkaissut verkkoselostuksen vuodesta 2004 lähtien. Siinä kuvataan keskeiset rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevat säännökset ja määräykset.

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

Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin Ratahallintokeskus julkaisemaan verkkoselostuksessa keskeiset rautatielaisissa säädetty rautatieliikenteen harjoittamista koskevat säännökset ja lain nojalla annetut säännökset ja määräykset. Pykälän 2 momentin mukaan verkkoselostuksessa tulisi kuvata viraston hallinnassa olevan rataverkon laatu ja laajuus ja antaa tarkemmat tiedot 13 §:ssä tarkoitettujen palvelujen yksityiskohdista ja niiden saatavuudesta. Lisäksi verkkoselostuksessa julkaistaisiin ne momentissa mainitut määräykset, jotka virasto antaisi laissa erikseen säädettyjen valtuutuslainsäädännön nojalla.

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

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

2 luku **Rautatieliikenteen harjoittaminen**

Rautatieliikenteen harjoittamista koskevan 2 luvun säännökset vastaisivat sisällöltään pääosin voimassa olevan rautatielain 2 luvun säännöksiä. Toimilupaviranomaisena olisi edelleen liikenne- ja viestintäministeriö. Toimiluvan myöntämisen ja peruuttamisen edellytykset samoin kuin toimiluvan hakemista ja myöntämistä koskevat säännökset vastaisivat nykyisiä säännöksiä. Suomessa VR Osakeyhtiö on edelleen ainoa rautatieliikennettä toimiluvan nojalla harjoittava rautatieyrittäjä.

5 §. Toimilupa. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 5 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittamiseksi vaadittaisiin liikenne- ja viestintäministeriön myöntämä toimilupa. Toimilupa voitaisiin 2 momentin nojalla hakemuksesta rajoittaa koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä. Toimiluvan rajoittaminen edellyttäisi hakijan nimenomaista tahdonilmaisua. Ministeriöllä toimilupaviranomaisena ei olisi oikeutta ilman hakijan pyyntöä rajoittaa toimilupaa. Tämä olisi hakijan oikeusturvan kannalta välttämätöntä ottaen huomioon, että toimilupa olisi voimassa kaikissa Euroopan talousalueeseen kuuluvissa maissa. Ehdotuksella pyrittäisiin helpottamaan pienten, alueellista henkilö- tai tavaraliikennettä harjoittavien yritysten markkinoillepääsyä tulevaisuudessa.

Pykälän 3 momentin mukaan ministeriö tarkistaa toimilupadirektiivin vaatimusten mukaisesti toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö oikeutettaisiin tarkastamaan, noudattaako rautatieyrittäjä sille rautatielaissa tai lain nojalla esimerkiksi toimiluvassa rautatieliikenteen harjoittamista varten asetetut velvoitteet, jos on syytä vakavasti epäillä, ettei velvoitteita noudateta. Toimilupaviranomaisen direktiivin mukainen valvontaoikeus olisi perusteltua erityisesti, jos vakavaraisuutta ja erityistä luotettavuutta edellyttävää rautatieliikennettä harjoittaisi myös voimavaroiltaan pieniä liikenteen harjoittajia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin toimilupadirektiivin edellyttämällä tavalla, että yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa maassa myönnetty toimilupa olisi voimassa koko Euroopan talousalueen alueella. Mi-

nisteriö velvoitettaisiin ilmoittamaan toimivaltaiselle toimilupaviranomaiselle, jos muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa toimiluvan saanut rautatieyrittäjä ei enää täyttäisi luvan saamisen edellytyksiä, jotta asianomainen viranomaisena voisi ryhtyä asiassa tarvittaviin toimenpiteisiin.

6 §. Toimiluvan myöntämisen edellytykset. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 6 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimilupadirektiivin vaatimuksia vastaavista toimiluvan myöntämisen edellytyksistä. Hakijan tulisi olla sijoittautunut Suomeen. Hakijan pitäisi päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä tai tarjota vetovoimapalveluja. Hakijalla tulisi olla Rautatieviraston antama tai hyväksymä 30 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus tai sen tulisi antaa toiminnastaan vastaava selvitys.

Rautatieliikenteen erityisen luotettavuuden takia ja rautatieliikenneturvallisuuden varmistamiseksi hakijalta edellytettäisiin luotettavuutta ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyiltä henkilöiltä hyvämaineisuutta ja ammatillista pätevyyttä. Suuria taloudellisia panoksia vaativan rautatieliikenteen harjoittamiseen edellytettäisiin hakijalta 1 momentin 4 kohdassa määriteltyä vakavaraisuutta. Lisäksi hakijalla tulisi 5 kohdan mukaisesti olla 11 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin direktiivin 6 artiklan vaatimusten mukaisesti, milloin liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täyttäisi hyvämaineisuuden vaatimusta. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vastaavasti direktiivin 8 artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti ammatillista pätevyyttä koskevista vaatimuksista.

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

7 §. Toimiluvan hakeminen ja myöntäminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain

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

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

Pykälän 3 momentissa ministeriö velvoitettaisiin tekemään päätöksensä toimilupahakemukseen toimilupadirektiivin vaatimusten mukaisesti kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ministeriölle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot.

8 §. Hakemusmaksu. Pykälässä ehdotetaan otettavaksi käyttöön rautatieliikenteen toimiluvan hakijoilta perittävä 1 000 euron määräinen hakemusmaksu, joka kattaisi toimilupahakemuksen käsittelystä toimilupaviranomaiselle aiheutuvat kustannukset. Hakemusmaksulla voitaisiin myös välttää perusteettomat toimilupahakemukset.

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

Pykälän 2 momentin nojalla ministeriö oikeutettaisiin sallimaan liikenteen harjoittamisen jatkaminen toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Päätös liikenteen harjoittamisen jatkamisesta olisi tehtävä samanaikaisesti ministeriön todetessa, ettei toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa edellytystä. Liikenteen harjoittamista ei saisi kuitenkaan jatkaa, mikäli se vaarantaisi rautatieliikenteen turvallisuutta. Ehdotettu säännös vastaisi toimilupadirektiivin 11 artiklan vastaavaa säännöstä.

Pykälän 2 momentissa ministeriö oikeutettaisiin peruuttamaan toimilupa kokonaan tai määräajaksi toimilupaehtojen tai rautatieliikennettä koskevien säännösten tai määräysten vakavissa ja toistuvissa rikkomistapauksissa. Jos rikkomukset olisivat vähäisiä, ministeriö voisi momentin mukaan antaa luvanhaltijalle varoituksen. Rautatieliikenteen harjoittajien oikeusturvan kannalta on pidettävä perusteltuna ehdotettua lievempää seuraamusta vähäisten rikkomusten osalta.

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

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

selvitys.

Pykälän 3 momentissa ministeriö velvoitettaisiin peruuttamaan toimilupa tai ryhtymään muihin 9 § 1 momentissa tarkoitettuihin toimiin, jos se katsoo rautatieturvallisuuden voivan 1 tai 2 momentissa tarkoitettussa muutostilanteessa vaarantuvan.

11 §. Vakuuttamisvelvollisuus. Rautatieyrityksen vakuutuksia koskevaa pykälää ehdotetaan uudistettavaksi samoin kuin pykälän otsikko. Rautatieliikenteen harjoittajalta vaaditaan toimiluvan saamiseksi riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely. Vakuutuksen olisi katettava raidekulkuneuvon käytämisestä rataverkolla niin matkustajille kuin ulkopuolisille tahoille mahdollisesti aiheutuvat henkilö- ja esinevahingot, jos toiminnan harjoittaja on niistä lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuuttamisvelvollisuutta pidetään rautatieliikenteestä aiheutuva vahingonvaara huomioon ottaen välttämättömänä. Sillä ei rajoiteta raideliikennevastuulaissa (113/1999) tarkoitettua rautatieliikenteen harjoittajan ankaraa vastuuta. Raidekulkuneuvolla tarkoitetaan raideliikennevastuulaissa muun muassa junaa tai muuta vastaavaa raiteilla liikkumaan tarkoitettua kulkuneuvoa, vaunua tai laitetta.

Vakuuttamisvelvollisuus koskee myös museoliikenteen harjoittajaa ja lain 53 §:ssä tarkoitettua radanpitoa harjoittavaa yhtiötä tai muuta yritystä silloin, kun ne käyttävät tehtäviä hoitaessaan raidekulkuneuvoa rataverkolla. Vakuuttamisvelvollisuudelle ei laissa asetettaisi vähimmäis- tai enimmäismäärää. Vakuutuksen riittävyttä arvioitaessa olisi otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Rautatieliikenteessä riskit ovat yksittäistapauksissakin suuria, vaikka toiminta olisi vähäistä. Tämän vuoksi vakuutusturvan tarve ja kattavuus olisi arvioitava kokonaisuutena. Vakuuttamisvelvollisuudesta ei rautatieliikenteen kilpailun avauduttua tulisi kuitenkaan muodostaa estettä markkinoille tulolle. Toimiluvan nojalla harjoitettavan rautatieliikenteen osalta vakuutusta arvioisi toimiluvpaviranomainen toimilupapäätöstä tehdessään. Rautatievirasto arvioisi museoliikenteen ja radanpitourakoitsijan vakuutusta turvallisuustodistuksen myöntämisestä päättäessään samoin perustein kuin toimiluvpaviranomainen.

Vakuutuksen olisi oltava voimassa kokosin aikana, jolloin toimintaa harjoitetaan.

12 §. Rautatieliikenteen harjoittamisen aloittaminen ja keskeyttäminen. Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin voimassa olevan lain 12 §:ää. Pykälän 1 momenttiin on koottu kaikki ne edellytykset, joiden on täyttyvä, jotta toimiluvan haltijalla olisi oikeus aloittaa rautatieliikenteen harjoittaminen.

Pykälää muutettaisiin toimivaltaisen viranomaisen ja eräiden pykäläviittausten muuttumisen vuoksi. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu turvallisuustodistuksen myöntävä viranomainen olisi Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta. Pykälän rakennetta muutettaisiin siten, että voimassa olevan lain 12 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu rataverkon käyttösopimuksesta säädettäisiin omassa pykälässä, johon 1 momentin 3 kohdassa viitattaisiin. Lisäksi pykälän 1 momenttiin otettaisiin uusi 2 kohta, jonka mukaan yhtenä rautatieliikenteen harjoittamisen aloittamisen edellytyksenä olisi, että toimiluvan haltijalle on myönnetty aiottua liikennettä varten tarvittava ratakapasiteetti.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan lain 12 §:n 3 momenttia. Momentin mukaan toimiluvan haltijan olisi aloitettava toimiluvan mukainen toiminta kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Ministeriö voisi kuitenkin toimiluvan haltijan pyynnöstä, ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne, päättää, että rautatieyritys saa aloittaa toiminnan myöhemmin. Säännöksellä turvattaisiin tarvittava joustavuus liikenteen harjoittamisen käynnistämässä.

Mikäli toimintaa ei ole aloitettu kuuden kuukauden määräajassa eikä sen aloittamiselle ole haettu lykkäystä, ministeriö voisi vaatia toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi. Toimiluvan haltijan toiminnan aloittamisen viivästyessä on syytä epäillä, että toimiluvan haltijalla on taloudellisia tai muita liikenteen harjoittamiseen vaikuttavia vaikeuksia. Ne voivat koskea esimerkiksi liiketoimintavastuussa olevia henkilöitä tai yhtiön taloudellista tilannetta. Sellaisessa tilanteessa olisi perusteltua, että ministeriö voisi uudelleen harkita toimiluvan myöntämisen edellytysten täyttymistä.

3 luku **Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut ja ratamaksu**

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavia palveluja ja ratamaksua koskevan lain 3 luvun säännökset vastaisivat sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain 3 luvun säännöksiä.

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

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

Rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluihin sisältyisivät rautatieliikenteen liikenteenohjauspalvelu, oikeus käyttää rautatiereittejä myönnetyn ratakapasiteetin mukaisesti ja matkustajaliikenteen yleisöinformaatio rataverkolla. Liikenteenohjauspalvelujen tarkemmasta määrittelystä voitaisiin sopia tarkemmin liikennetilanteen mukaisesti 25 §:ssä tarkoitettulla sopimuksella.

Vähimmäiskäyttöpalveluihin kuuluva matkustajainformaatio rataverkolla kattaisi rautatieasemien kiinteät ja muuttuvat opasteet matkustajia varten. Palvelu ei kattaisi junien matkustajainformaatiota. Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin mukaisiin vähimmäiskäyttöpalveluihin kuuluvassa ratakapasiteettihakemusten käsittelyssä noudatettaisiin 4 luvun mukaista menettelyä.

Rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluviin palveluihin kuuluisivat vaihtotyöliikenteelle soveltuvat raiteistot liikenteenohjauspalveluineen ja sähköistetyillä rautatiereiteillä liittyä Ratahallintokeskuksen sähköverkkoon sähkövirran saamiseksi rautateiden liikkuvan kaluston vetovoimaa ja muuta säh-

kön käyttöä varten. Sähköenergia ei kuitenkaan kuuluisi tarjottavaan palveluun, vaan siitä tulisi sopia erikseen joko Ratahallintokeskuksen kanssa tai sähköntoimittajan kanssa suoraan sähkömarkkinoilla.

Vaihtotyöliikenteen osalta Ratahallintokeskuksen tarjoama palvelu kattaisi ainoastaan käytettävän raiteiston ja liikenteenohjauksen. Rautatieliikenteen harjoittaja ja Ratahallintokeskus voisivat sopia vaihtotyöliikenteen liikenteenohjauksesta 25 §:ssä tarkoitettulla sopimuksella.

Rataverkon käyttömahdollisuuspalveluihin kuuluisivat myös raideyhteydet polttoaineen tankkauspaikoille, rautateiden tavaraliikenteen terminaaleihin ja muille tavaraliikenteen yksityisraiteille, varikkoraiteistoille ja rautateiden liikkuvan kaluston huolto- ja kunnossapitotoimintoihin. Tässä kohdassa tarkoitettuihin palveluihin kuuluisi vain raideyhteyksien valtion rataverkolta yksityisraideiliittymään, mutta ei yksityisraiteiden käyttö. Palveluihin, joihin raideyhteys johtaa, voitaisiin kuitenkin mahdollisesti soveltaa 57 §:ssä tarkoitettua velvollisuutta palvelujen tarjoamiseen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvosto asetuksellaan säätämään lisä- ja oheispalveluiden tarjoamisesta rautatieliikenteen harjoittajille. Näillä palveluilla tarkoitettaisiin ensisijaisesti kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II liitteen 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuja palveluja ja muita hyödykkeitä, joiden tarjoamisesta Ratahallintokeskus voisi sopia rautatieliikenteen harjoittajien kanssa.

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

14 §. *Ratamaksu.* Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 14 §:ää. Pykälässä säädettäisiin ratamaksun perusmaksusta, joka on pakollinen rautatieliikenteen harjoittajilta aikataulu-

kausittain perittävä maksu. Ratamaksun perusmaksua perittäisiin Ratahallintokeskuksen 13 §:n 1 momentin nojalla tarjoamista rata-verkon vähimmäiskäyttöpalveluista ja rai-deyhteyksistä rataverkon käyttömahdolli-suuksiin kuuluviin palveluihin pääsyä varten. Ratahallintokeskuksen olisi perittävä maksu tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin. Pykä-lässä tarkoitettua ratamaksuhinnoittelua ei sovellettaisi muihin Ratahallintokeskuksen tarjoamiin palveluihin tai muihin hyödykkei-siin taikka muiden osapuolten hallinnassa oleviin rataverkon palveluihin.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7 ar-tiklan 3 kohdan mukaan ratamaksun perus-maksu on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatie-liikenteen harjoittamisesta. Direktiivin mu-kaisella rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuneisiin kustannuksiin perustuvalla hinnoittelulla tarkoitetaan rajakustannushin-noittelua, joka käytännössä kattaa lähinnä ra-taverkon käytöstä ja kulumisesta suoraan ai-heutuneet kustannukset. Suomessa rajakus-tannushinnoittelun mukaiset ratamaksutulot merkitsevät noin 15 prosentin kustannusvas-taavuutta verrattuna Ratahallintokeskuksen vuotuisiin rataverkon ylläpito- ja investointi-kustannuksiin.

15 §. Ratamaksun periminen. Pykälän mu-kaan Ratahallintokeskus rataverkon haltijana päättäisi ratamaksun perusmaksun maksuun-panosta ja perisi maksut kalenterikuukausit-ain rautatieliikenteen harjoittajilta, joiden tu-lisi toimittaa Ratahallintokeskukselle tiedot harjoittamastaan liikenteestä. Viraston mak-suunpanema ratamaksun perusmaksu olisi julkisoikeudellisenä maksuna ulosottokelpoi-nen ilman tuomiota tai päätöstä.

4 luku **Rataverkon käyttö ja ratakapa-siteetti**

16 §. Rataverkolle pääsyyn oikeutetut rau-tatieyritykset ja rautatieyritysten kansainvä-liset yhteenliittymät. Pykälässä säädettäisiin rautatieyritysten ja rautatieyritysten kansain-välisten yhteenliittymien oikeudesta käyttää ratakapasiteettia rataverkolla ja käyttää rata-verkon liikennepaikkoja harjoittamaansa rau-tatieliikennettä varten. Pykälä vastaisi 1 mo-mentin 2 kohtaa lukuun ottamatta voimassa olevan rautatielain 16 §:ää.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten,

että momentin 1 kohdassa säädettäisiin rata-kapasiteetin käytöstä Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä kansain-välisessä rautatieliikenteessä, 2 kohdassa ra-takapasiteetin käytöstä kotimaan tavaralii-kenteessä sekä 3 kohdassa ratakapasiteetin käytöstä kotimaan henkilöliikenteessä ja Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshy-liikenteessä. Ainoa muutos voimassa olevan rautatielain 16 §:n 1 momenttiin sisältyisi momentin 2 kohtaan, jonka nojalla ratakapa-siteettia kotimaan tavaraliikenteessä saisivat käyttää kaikki 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettut rautatieyritykset tai rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät. Kilpailu kotimaan tavaraliikenteessä avattaisiin rautateiden ke-hittämisdirektiivin muutospäätöksiin vaati-musten mukaisesti 1 päivänä tammikuuta 2007. Kilpailu olisi sanotusta päivästä lukien avoinna kaikille niille rautatieyrityksille, jot-ka harjoittavat Suomessa tai muualla Euroo-pan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan rautatieliik-ennettä ja joilla on hallinnassaan liikenteen harjoittamiseen tarvittavaa liikkuvaa kalus-toa.

Voimassa olevassa rautatielaissa on jo 1 momentin 1 kohdan mukaisesti avattu Eu-roopan talousalueen sisäinen kansainvälinen rautatieliikenne kilpailulle. Markkinoille ei kuitenkaan ole tullut yhtään sanottua liikennettä harjoittavaa rautatieyritystä.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan ko-timaisessa henkilöliikenteessä Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshy-liikenteessä rataverkolle pääsyyn olisi oikeutettu edelleen ainoastaan Valtionrautateiden kuljetusliike-toiminnan jatkamista varten perustettu osa-keyhtiö. Käytännössä tämä tarkoittaisi VR Osakeyhtiötä.

Suomen ja Venäjän välisellä rautatieyhdyshy-liikenteellä tarkoitettaisiin kaikkia sellaisia kuljetuksia, jotka kuuluvat maiden välisen rautatieyhdyshylikennesääntelyn piiriin. Täl-laisissa kuljetuksissa käytetään IVY-standardien mukaista liikkuvaa kalustoa myös Suomen kuljetusosuudella. Momentin 3 kohtaa sovellettaisiin Ratahallintokeskuk-sen hallinnassa olevan rataverkon kaikilla kuljetusosuuksilla. Näissä kuljetuksissa käy-tetään tavaraliikenteessä yhdysliikenne-rahti-kirjaa ja henkilöliikenteessä yhdysliikenteen mukaisia matka- ja paikkalippuja. IVY-standardin mukaista liikkuvaa kalustoa saa

Suomessa käyttää ainoastaan Venäjän rautatieyhdyshäilyliikenteessä ja vain yhdysliikenteen alaan kuuluviin kuljetuksiin sen mukaisesti kuin rautatieyhdyshäilyliikenteestä on sovittu. Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen harjoittaminen ei siten kuuluisi miltään osin momentin 2 kohdassa tarkoitettun kotimaisen tavaraliikenteen käsitteen piiriin.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettut rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät olisivat oikeutettuja käyttämään rataverkon liikennepaikkoja harjoittamaansa rautatieliikennettä varten. Tällaisesta rataverkon käytöstä olisi kuitenkin sovittava 25 §:ssä tarkoitettulla sopimuksella. Myös muu yritys tai yhteisö saisi käyttää 2 momentin mukaan rataverkon liikennepaikan raiteistoja, jos liikenne palvelee liikennepaikkaan liitettyä yksityisraidetta. Tällaisesta liikenteestä olisi tehtävä sopimus Ratahallintokeskuksen kanssa. Säännös vastaisi rataverkolla sovellettua käytäntöä.

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

17 §. Puitesopimus. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 24 §:ää. Ratahallintokeskus ja ratakapasiteetin hakija voisivat puitesopimuksella sopia yhtä aikataulukautta pitemmästä ratakapasiteetin käytöstä. Puitesopimuksessa määriteltäisiin ratakapasiteetin hakijan tarvitseman ratakapasiteetin ominaispiirteet.

Puitesopimusten tarkoituksena on turvata ratakapasiteetin hakijan tarve aikataulukautta pitempään liiketoiminnan suunnitteluun, koska rautateiden liikkuvan kaluston käyttöikä on normaalistikin yli 20 vuotta. Pääomavaltaisella alalla liiketoiminnan puitesopimuksilla voitaisiin sopia niistä periaatteista, joiden mukaisesti rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä voi hyödyntää investointejaan.

Puitesopimukselta huolimatta ratakapasiteetin hakijan tulisi aina hakea ratakapasiteettia tämän luvun muiden säännösten mukaisesti. Ratahallintokeskus ei olisi sidottu pui-

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

Pykälän 2 momentissa tarkoitettu puitesopimuksen enimmäisaika muutettaisiin 10 vuodesta viiteen vuoteen kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin mukaisesti. Puitesopimus voitaisiin tehdä erityisestä syystä tätä pidemmäksi ajaksi. Pykälässä säädettäisiin ne perusteet, joiden mukaan puitesopimus voitaisiin tehdä viittä vuotta pitemmäksi ajaksi.

Kapasiteetinjaon julkisuus toteutuisi 3 momentin mukaan myös puitesopimusten osalta. Tiedot puitesopimuksesta ja sovitusta ratakapasiteetista olisivat aina olennaisilta osin julkisia, mikä olisi omiaan parantamaan luottamusta ratakapasiteetin jakopäätösten asianmukaisuuteen. Rautatievirastolla olisi kuitenkin sääntelyelimenä aina oikeus salassapitosäännösten estämättä saada kaikki tiedot puitesopimuksia koskevista seikoista.

Ratahallintokeskus ei ole toistaiseksi tehnyt yhtään puitesopimusta.

18 §. Ratakapasiteetin hakeminen. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan rautatielain 17 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan ratakapasiteetin hakijoiden olisi haettava ratakapasiteettia kutakin rautatieliikenteen aikataulukautta varten Ratahallintokeskukselta. Ratakapasiteettia tulisi ratakapasiteetin määritelmän mukaisesti hakea vain aikataulun mukaiseen liikenteeseen asetettavia junia varten. Muusta rataverkon liikenteestä sovittaisiin Ratahallintokeskuksen kanssa erikseen.

Tarkoitus on, että ratakapasiteettihakemuksista ilmenisivät vähintään jokaisen junan graafinen aikataulu, liikennetyyppi, rautatie-reitti lähtö- ja määräasemineen sekä suurin sallittu nopeus. Graafisesta aikataulusta ilmenisi haettu liikenne kokonaisuudessaan jokaisella rautatiereitillä vuorokausittain tarvittavine junatietoineen.

Myös aikataulukauden aikana on tarvetta muuttaa ratakapasiteetin jakopäätöksiä. Momenttia täsmennettäisiin siten, että uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voitaisiin hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen aikataulukauden aikana. Tällä tarkoitettaisiin sellaista ratakapasiteettia, joka on vapaana haettavaksi. Kolmannelle osapuolelle aikataulukauden ajaksi myönnettyä ratakapasiteettia ei voi ratakapasiteetin muutosajankohtina muuttaa, jos ratakapasiteettia ei ole laissa säädetty edellytyksin peruttu tai hakija ei ole luopunut ratakapasiteetistaan. Hakija voi kuitenkin luopua aiemmin myönnetystä ratakapasiteetista myös hakemalla muutettua ratakapasiteettia momentissa tarkoitettuina muutosajankohtina.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella antamaan tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta. Valtuuttamista antaa tarkemmat säännökset mainituista direktiivin liitteessä säädettyistä asioista pidetään tarkoituksenmukaisena, koska liitettä on tarkoitus aina tarvittaessa muuttaa komitologiamenettelyllä. Rautatieliikenteen aikataulukaudella tarkoitetaan vuoden mittaista ajanjaksoa, joka vaihtuu yhtä aikaa Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä. Junien aikatauluja voidaan muuttaa tässä tarkoitettuna aikataulukauden aikana. Ratakapasiteetin hakemiseen ja myöntämiseen liittyvät määräajat määräytyvät aikataulukauden alkamispäivämäärän mukaan. Ratakapasiteettia on liitteen mukaan haettava viimeistään 12 kuukautta ennen uuden aikataulukauden voimaantuloa. Rataverkon haltijan on laadittava ehdotus liikenteen aikatauluksi viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun määräaika ratakapasiteettihakemusten jättämiselle on päättynyt.

Säännöllisen liikenteen ratakapasiteettipäätöksiä voidaan muuttaa myös aikataulukauden aikana, jos hakemus 1 momentin mukaisesti koskee uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta. Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiiviä on tulkittu siten, että säännöllisen liikenteen ratakapasiteettia voidaan myöntää myös muina ajankohtina, joista momentin mukaisesti voitaisiin säätää valtioneuvoston asetuksella. Momentissa valtuutettiin lisäksi ratakapasiteetin jakajana toimi-

va Ratahallintokeskus antamaan tarkemmat määräykset ratakapasiteetin hakemisesta.

Pykälän 3 momentin mukaan rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät voisivat hakea ratakapasiteettia myös kansainvälistä rautatiereittiä varten kansainvälisten rautatiereittien muodostamiseksi Euroopan talousalueella. Ratahallintokeskus toimisi tällaisen hakemuksen osalta hakijan asiamiehenä suhteessa toiseen rataverkon haltijaan.

19 §. Ratakapasiteettihakemusten etusijajärjestykset. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 18 §:ää. Pykälän 1 momentin nojalla Ratahallintokeskus määräisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 24 artiklassa tarkoitetulla tavalla rautatiereittien tai niiden osien erikoistumisesta määrättyä liikennettä varten. Erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi määrättyllä rautatiereitillä tai sen osalla ratakapasiteetin etusija olisi 2 momentin mukaan sillä liikenteellä, jota varten ratakapasiteetti on erikoistunut.

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

Pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskus valtuutettaisiin antamaan määräyksiä rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joita voitaisiin soveltaa rautatiereitin ylikuormittumistilanteessa. Etusijajärjestys määrättäisiin liikennetyypin mukaisesti, kuten etusijaisuuden määrääminen henkilö- tai tavaraliikenteelle. Momentin mukaan Ratahallintokeskuksen olisi etusijajärjestystä soveltaakseen todettava rautatiereitti ensin ylikuormittuneeksi. Rautatiereitin ylikuormittuminen olisi kyseessä silloin, kun ratakapasiteettihakemuksia ei voida sovittaa yhteen 20 §:n 1 momentin nojalla tai on todennäköistä, että

rautatiereitti ylikuormittuu aikataulukauden aikana. Rautatiereitin toteaminen ylikuormittuneeksi johtaisi Ratahallintokeskuksen osalta ratakapasiteettia koskevaan arviointiin 59 §:n mukaisesti. Ratahallintokeskus on 19 päivänä maaliskuuta 2003 antanut ylikuormittuneen ratakapasiteetin etusijajärjestyttä koskevan määräyksen, jonka mukaisesti päällekkäiset ratakapasiteettihakemukset asetetaan etusijajärjestykseen.

20 §. *Yksittäistä etusijajärjestyttä koskeva päätös.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 19 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen tulisi sovittaa ratakapasiteetin hakemista koskeva asia ratakapasiteetin hakijoiden kesken, jos hakemukset koskevat samaa ratakapasiteettia. Ratahallintokeskus voisi tässä tarkoituksessa tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea haetusta.

Pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskus voisi ratkaista eri hakijoiden ratakapasiteettihakemuksia koskevan yksittäisen etusijajärjestyksen ennen aikatauluehdotuksen antamista. Etusijajärjestyttä koskeva päätös olisi sidottu ratakapasiteetin yhteensovittamista koskevaan momentin mukaiseen neuvotteluun siten, että etusijajärjestyttä koskeva päätös olisi tehtävä kymmenen päivän kuluessa tuloksettomiksi osoittautuneiden yhteensovittamisneuvottelujen päättymisestä.

Etusijajärjestyttä koskevasta asiasta annettuun päätökseen voisi tehdä 65 §:ssä tarkoitettua oikaisuvaatimuksen sääntelyelimenä toimivalle Rautatievirastolle. Tarkoitus on, että Ratahallintokeskus voisi jo ratakapasiteetin jakomenettelyn aikana ratkaista yksittäisen etusijajärjestyttä koskevan asian. Tämä olisi omiaan vähentämään tarvetta varsinaista ratakapasiteetin jakopäätöstä koskeviin oikaisuvaatimuksiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä poikkeusperusteista, joilla etusijajärjestys voitaisiin yksittäistapauksessa ratkaista poiketen tässä luvussa säädetyistä yleisperiaatteista. Rautatiekuljetusjärjestelmän toimivuuden vuoksi voi esiintyä tarvetta poiketa yksittäistapauksessa muusta tämän lain säännöksessä tarkoitettua etusijajärjestyksestä, koska ratakapasiteetin jakopäätöksellä voi olla laajoja seurannaisvaikutuksia ja joiden kielteisiä vaikutuksia voidaan vähentää yksittäistapauksia koskevilla poikkeusratkaisuilla.

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

21 §. *Aikatauluehdotuksen laadinta ja asi-anosaisten kuuleminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 20 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen tulisi laatia aikatauluehdotus viimeistään neljän kuukauden kuluttua valtioneuvoston asetuksella säädettävän ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä. Ratahallintokeskuksella olisi siten neljä kuukautta aikaa selvittää haettu ratakapasiteetti ja antaa momentin mukainen aikatauluehdotus.

Ratahallintokeskuksen aikatauluehdotuksessa otettaisiin kantaa myönnettäväksi ehdotettuun ratakapasiteettiin vain sillä tarkkuudella kuin ratakapasiteetin aikataulun mukainen käyttö edellyttäisi. Rautatieyritysten vastuulla olisi vastaisuudessaakin junakohtaisten aikataulujen laadinta rautatieyrityksen liikenneturvallisuustehtävissä toimivia henkilöitä varten, koska ratakapasiteetin jakamisessa tällaisia aikatauluja ei valmisteltaisi. Ratahallintokeskuksen liikenteenohjauksen tarvitsemien aikataulujen käytöstä Ratahallintokeskus ja rautatieyritykset voisivat sopia 25 §:ssä tarkoitettulla rataverkon käyttösopimuksella. Aikataulujen laadintaan sovellettaisiin sitä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

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

Aikatauluehdotus annettaisiin niin sanottu-

na graafisena aikatauluna, jossa esitettäisiin myönnettäväksi ehdotettu ratakapasiteetti jokaista rautatiereittiä varten. Graafinen aikataulu laadittaisiin hyvin tarkaksi, mutta myönnettyä ratakapasiteettia olisi mahdollista käyttää joustavasti kuitenkin niin, että sillä ei saisi vaikuttaa muille hakijoille myönnetyn ratakapasiteetin käyttöön tai radanpidon työhön.

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

22 §. Ratakapasiteetin jakaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 21 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskus päättäisi ratakapasiteetin jaosta laatimansa aikatauluehdotuksen perusteella. Ratakapasiteetin jaon tulisi perustua tasapuolisiin ja syrjimättömiin perusteisiin, ja siinä olisi otettava huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeet, radanpito sekä rataverkon tehokkaan käytön asettamat vaatimukset. Ratakapasiteetin jakopäätöksessä tulisi soveltaa erikoistuneen ja ylikuormittuneen kapasiteetin mukaisia etusijajärjestyksiä.

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

23 §. Kiireellinen ratakapasiteetti. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 22 §:ää. Pykälän 1 momentin nojalla ratakapasiteetin hakijat ja museoliikenteen harjoittajat voisivat hakea ratakapasiteettia aikataulukausiin sidotusta ratakapasiteetin jaosta riippumatta. Tarkoituksena on turvata ratakapasiteetin saatavuus satunnaisesti kulkuun asetettavia junia varten. Pykälän 1 momenttia täsmennettäisiin siten, että ratakapasiteettia voitaisiin sen mukaan hakea Ratahallintokeskuksesta valtioneuvoston asetuksella säädettyjen määräaikojen mukaisesti ja että Ratahallintokeskuksen olisi annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Voimassa olevassa pykälässä ei

ole asetettu määräaika ratakapasiteetin hakemiselle. Toisaalta pykälässä veloitetaan Ratahallintokeskus tekemään päätöksensä viiden vuorokauden kuluessa hakemuksen jättämisestä, mistä saattaa aiheutua aikataullisia ongelmia viikonlopun tai pyhäpäivien takia.

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

Pykälän 3 momentin mukaan hakemusmenettely on ensisijaisesti kirjallinen. Hakija voisi saattaa asian vireille Ratahallintokeskuksessa sähköisesti siten kuin sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Mahdollisuutta käyttää sähköistä asiointia on asian kiireellisen luonteen takia pidettävä perusteltuna. Käytännössä Ratahallintokeskus voisi antaa päätöksen hakemukseen kirjallista menettelyä nopeammin ja turvata siten paremmin hakijan kaupalliset tarpeet kiireellisen kuljetuksen järjestämiseksi. Päätöksen tiedoksianto voisi tapahtua tällöin joko telekopiona tai sähköpostina, ja päätös katsottaisiin annetuksi tiedoksi, kun telekopio tai sähköposti on lähetetty hakijalle.

24 §. Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen. Pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain 23 §:ää. Sen 3 momenttiin tehtäisiin pykäläviittausten muuttumisesta aiheutuvia täsmennyksiä.

Pykälän 1 momentin mukaan rautatieyrittäjä saisi käyttää vain sille myönnettyä ratakapasiteettia. Jos rautatieyrittäjä käyttäisi muulle hakijalle myönnettyä ratakapasiteettia, Ratahallintokeskuksen tulisi peruuttaa ratakapasiteetti tältä osin.

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

Pykälän 3 momentin mukaan ratakapasiteetin peruuttamista ei voisi soveltaa kuitenkaan sellaiseen ratakapasiteetin käyttämättä jättä-

miseen, mikä johtuu rautatieyrityksestä riippumattomuudesta syistä. Jos käyttämättä jättäminen johtuisi kuitenkin rautatieyrityksestä riippumattomuudesta taloudellisista syistä, ratakapasiteetti voitaisiin peruuttaa 3 momentin nojalla. Tällaisina taloudellisina syinä pidettäisiin sitä, että rautatieyrityksen kuljetuksille ei ole ollut riittävästi kysyntää tai rautatieyritys ei ole muutoin taloudellisista syistä pysynyt ylläpitämään liikennettä myönnetyn ratakapasiteetin mukaisessa laajuudessa.

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

25 §. Rataverkon käyttösopimus. Pykälässä säädettäisiin voimassa olevan rautatielain 12 §:n 2 momentissa tarkoitettusta rataverkon käyttöä koskevasta sopimuksesta. Asian merkittävyyden vuoksi käyttösopimuksesta olisi tarpeen ottaa 4 lukuun oma säännöksensä.

Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan tulisi tehdä Ratahallintokeskuksen kanssa sopimus rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta keskeisten palvelujen käytöstä kuten nykyäänkin. Käyttösopimuksessa sovittavia asioita ei pykälässä kuitenkaan lueteltaisi, vaan niiden osalta viitattaisiin lain 13 §:ssä tarkoitettuihin Ratahallintokeskuksen tarjoamiin palveluihin. Tämän lisäksi käyttösopimuksessa voitaisiin osapuolten välillä sopia myös mahdollisista muista rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta tarpeellisista käytännön järjestelyistä.

Pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskus veloitettaisiin tekemään rataverkon käyttösopimus jokaisen rautatieliikenteen harjoittajan kanssa yhtäläisin ja syrjimättömin perustein ottaen huomioon rautatieliikenteen harjoittajalle myönnetyn ratakapasiteetin luonne ja laajuus. Käyttösopimuksella ei saisi asettaa lainmukaisia vaatimuksia tiukempia vaatimuksia. Käyttösopimus tehtäisiin kutakin aikataulukautta varten erikseen

ja sitä voitaisiin muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasiteetin jakoa koskevat päätökset tai muut, esimerkiksi rataverkon kuntoon ja käytettävyyteen liittyvät seikat, sitä edellyttäisivät.

Ratahallintokeskus ei saisi 3 momentin mukaan tehdä käyttösopimusta, elleivät kaikki tämän lain mukaiset edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle täyty. Käyttösopimuksen yhtenä tarkoituksena on osoittaa, että kaikki rautatieliikenteen aloittamisen edellytykset ovat täyttyneet ja että liikenteen harjoittaminen voidaan aloittaa.

26 §. Liikenteenohjaus. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 27 §:ää, joka siirrettäisiin lain 5 luvusta 4 lukuun asiasisällöltään sinne paremmin kuuluvana.

Pykälän mukaan Ratahallintokeskus vastaisi liikenteenohjauksesta kuten nykyäänkin. Ratahallintokeskus voisi järjestää liikenteenohjauksen itse tai ostaa liikenteenohjauspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Toistaiseksi Ratahallintokeskus on ostanut liikenteenohjauspalvelut VR Osakeyhtiöltä, koska virastolla ei ole itsellään tehtävään tarvittavia henkilöresursseja. Käytäntö voisi jatkua toistaiseksi nykyisellään.

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

5 luku **Rautatiejärjestelmän turvallisuus ja yhteentoimivuus**

27 §. Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden perusteet. Pykälän 1 momentissa edellytettäisiin rautatiejärjestelmän olevan mahdollisimman turvallinen ja yhteentoimiva. Lisäksi momentissa veloitettaisiin parantamaan turvallisuustasoa ja yhteentoimivuutta alan teknisen kehityksen ja muun rautatiejärjestelmän turvallisuuteen ja yhteentoimivuuteen vaikuttavan kehityksen

mahdollistamalla tavalla. Rautatieliikenteen turvallisuustaso on Euroopassa yleisesti ottaen hyvä erityisesti tieliikenteeseen verrattuna. Tekninen kehitys sekä nykyaikainen turvallisuusjohtaminen ovat merkittävästi vähentäneet kuolemaan johtaneita rautatieonnettomuuksia viimeisten 30 vuoden aikana. Rautatieonnettomuuksissa kuolee vuosittain keskimäärin 100 matkustajaa EU:n jäsenvaltioissa. Vastaavasti tieliikenteessä kuolee vuosittain yli 40 000 ihmistä EU:n jäsenvaltioissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin alan toimijoiden rautatieturvallisuuteen liittyvästä vastuusta. Momentin mukaan Ratahallintokeskus, rautatieliikenteen harjoittaja ja radanpidon töitä tekevä yritys vastaisivat kukin omassa toiminnassaan rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siihen liittyvien riskien hallinnasta. Ratahallintokeskuksella ja rautatieyrityksellä olisi oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Radanpidon töitä tekevältä yritykseltä ei edellytettäisi turvallisuusjohtamisjärjestelmää, mutta se vastaisi kuitenkin oman toimintansa turvallisuudesta ja toimintaansa liittyvien riskien hallinnasta.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin rautatieturvallisuudirektiivin 7 artiklaan, jossa määritellään rautatiejärjestelmän vähimmäisturvallisuustaso yhteisön tasolla yhteisissä turvallisuustavoitteissa. Yhteisissä turvallisuustavoitteissa määritellään rautatiejärjestelmän vähimmäisturvallisuustaso. Se määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevin perusteina, jotka koskevat matkustajiin, henkilöstöön, tasoristeysten käyttäjiin ja toisaalta yhteiskuntaan kohdistuvina riskeinä. Ensimmäiset yhteiset turvallisuustavoitteet ovat Euroopan rautatieviraston johdolla valmistella ja ne perustuvat jäsenvaltioiden tämänhetkiseen turvallisuustasoon.

Momentissa velvoitettaisiin Rautatievirasto tarvittaessa muuttamaan rautatieturvallisuutta koskevat määräyksensä siten, että yhteiset turvallisuustavoitteet voidaan saavuttaa.

Yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamisen arvioinnin osalta viitattaisiin pykälän 4 momentissa rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuihin yhteisiin turvallisuusmenetelmiin. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä kuvattaisiin, miten turvallisuuden tasoa ja turvalli-

suustavoitteiden ja -vaatimusten saavuttamista ja noudattamista arvioidaan. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä olisi oltava muun muassa riskien arviointimenetelmiä sekä menetelmiä, joilla arvioidaan turvallisuustodistusten vaatimusten noudattamista, ja menetelmiä, joilla valvotaan, että Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmien osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti. Jäsenvaltiot velvoitettaisiin muuttamaan kansalliset turvallisuussääntönsä yhteisten turvallisuusmenetelmien muutosten mukaisesti.

Pykälän 5 momentissa edellytettäisiin, että rautatiejärjestelmään kuuluvat osajärjestelmät ja yhteentoimivuuden osatekijät ovat yhteentoimivuuden teknisten eritelmiin vaatimusten mukaisia. Vaatimuksia olisi noudatettava osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän käytössä ja kaikissa momentissa mainituissa käyttöönottamista edeltävissä vaiheissa.

28 §. *Rautatiejärjestelmää koskevat vaatimukset.* Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 3 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä olennaisista vaatimuksista, joita rautatiejärjestelmässä on noudatettava.

Olennaisten vaatimusten perusteet on määrätty tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksidirektiivin liitteessä III ja vastaavasti suurten nopeuksien yhteentoimivuuksidirektiivin liitteessä III. Vaatimukset koskevat turvallisuutta, luotettavuutta ja käyttökuntoa, terveyttä, ympäristönsuojelua ja teknistä yhteensopivuutta. Momentissa valtuutettaisiin antamaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset olennaisista vaatimuksista. Valtioneuvosto on 29 päivänä elokuuta 2002 antanut Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta asetuksen (765/2002), joka sisältää myös olennaisia vaatimuksia koskevat säännökset.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi valtuutussäännös, jonka nojalla Rautatievirasto voisi antaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi tarkemmat määräykset eli kansalliset turvallisuussäännöt momentissa yksilöidyistä asioista. Vastaava säännös, jolla Ratahallintokeskus on valtuutettu antamaan tarkempia määräyksiä vastaavista asioista, sisältyy voimassa olevan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 3 §:n 3 momenttiin. Määräyk-

set olisivat teknisluonteisia ja niiden kohderyhmä olisi rajattu. Kohderyhmään kuuluisivat lähinnä Ratahallintokeskuksen ja rautatie liikenteen harjoittajien palveluksessa olevat rautatiealan asiantuntijat.

Sääntelyn kohteena olisivat rataverkolla tapahtuva liikennöinti, rata rakenteineen ja laitteineen ja rataverkolla käytettävä liikkuva kalusto. Rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä on annettu tarkemmat määräykset pääosin 5 päivänä kesäkuuta 2005 voimaan tulleessa Ratahallintokeskuksen päätöksensä annetussa junaturvallisuussäännössä. Rataa ja sen rakenteita ja laitteita koskevat tarkemmat määräykset annettaisiin ratateknisissä määräyksissä, sähköratamääräyksissä sekä rautateiden sähköalan määräyksissä. Liikkuvaa kalustoa koskevia määräyksiä annettaisiin liikkuvan kaluston teknisissä määräyksissä. Rataa ja sen rakenteita ja laitteita sekä liikkuvaa kalustoa koskevia määräyksiä voitaisiin antaa myös junaturvallisuussäännön teknisissä määräyksissä.

Määräysten maantieteellisenä ja toiminnallisena soveltamisalana olisi pääasiassa valtion rataverkko ja sillä tapahtuva liikennöinti. Määräysten tulisi tarvittaessa koskea myös yksityisraiteita, joiden valvontavastuu kuuluu 46 §:n mukaan Rautatievirastolle. Pykälän 3 momenttiin otettaisiin tämän vuoksi säännös, jonka mukaan määräykset voisivat koskea myös yksityisraiteita, yksityisraiteilla käytettävää liikkuvaa kalustoa ja liikennöintiä yksityisraiteilla.

Pykälän 4 momentti vastaisi voimassa olevan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 3 §:n 2 momenttia. Säännöstä täsmennettäisiin toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Säännöksessä valtuutettaisiin Rautatievirasto panemaan kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuuden tekniset eritelmit. Säännöstä täsmennettäisiin siten, että siinä viitattaisiin liikenneturvallisuustehtäviä rataverkolla hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksia koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien täytäntöönpanon osalta rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettuun lakiin (1167/2004).

Rautatievirasto ei kaikissa tapauksissa panisi komission yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä täytäntöön sellaisenaan, vaan se voisi ottaa huomioon yhteentoimivuusdirektiivien 7 artikloissa säädetyt poikkeusperusteet. Direktiivien 7 artikloissa jäsenvaltiot oi-

keutetaan poikkeamaan artikloissa säädetyin perustein teknisten eritelmien vaatimuksista. Tavanomaisen ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän osalta nämä poikkeusperusteet ovat erilaiset. Suomen kannalta ensisijaisena tavoitteena on sisällyttää kaikki poikkeusperusteet yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin, jolloin direktiivissä säädetyt poikkeusperusteita ei tarvitsisi soveltaa. Poikkeusperusteet olisivat Suomelle toissijaisia, mutta ne takaisivat mahdollisuuden säilyttää ne rataverkon ominaispiirteet, jotka poikkeavat yhteisön pääasiallisesta raideleveydestä ja kuormausulottumista. Tavanomaisen rataverkon osalta voidaan soveltaa myös Venäjän yhdysliikenteessä käytettävän nykyisen vaunuston teknisiä vaatimuksia sellaisinaan.

29 §. Turvallisuustavoitteiden saavuttamisen seuranta. Pykälässä säädettäisiin Rautatieviraston velvollisuudesta seurata yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja rautatieturvallisuuden kehittymistä. Rautateiden turvallisuuskehityksen seuranta varten kehitettäisiin edellä 2 ja 25 §:ssä tarkoitetut yhteiset turvallisuusindikaattorit, yhteiset turvallisuusmenetelmät ja yhteiset turvallisuustavoitteet. Yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä otetaan käyttöön asteittain turvallisuustason säilyttämiseksi. Yhteisiä turvallisuustavoitteiden ja yhteisten turvallisuusmenetelmien avulla arvioidaan turvallisuustasoa ja liikenteenharjoittajien suoritus tasoa sekä yhteisön tasolla että jäsenvaltioissa. Yhteisten turvallisuustavoitteiden ja turvallisuusmenetelmien avulla pyritään paitsi ylläpitämään turvallisuustaso myös parantamaan sitä, mikäli se on kohtuudella toteutettavissa.

Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin Rautatievirasto esittämään vuosikertomuksessaan rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä I luetellut turvallisuusindikaattorit. Rautatieviraston olisi julkaistava vuosikertomus vuosittain edellisen vuoden toiminnastaan ja toimitettava se liikenne- ja viestintäministeriölle sekä Euroopan rautatievirastolle. Yhteisön tasolla on tarkoitus kehittää yhteiset turvallisuusindikaattorit. Yhteisiä turvallisuusindikaattoreita tullaan ottamaan käyttöön sen arvioimiseksi, onko järjestelmä yleisten turvallisuustavoitteiden mukainen. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on kerätä tietoja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista turvallisuusviranomaisten vuosikertomusten perusteella. Yh-

teisten turvallisuusindikaattorien ensimmäinen viitevuosi on 2006 ja niistä raportoidaan kansallisten turvallisuusviranomaisten vuosikertomuksissa vuonna 2007.

Yhteisiä turvallisuusindikaattoreita ovat onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit, kuten junien yhteentörmäykset, junien raiteilta suistumiset ja tasoristeysonnettomuudet. Onnettomuuksien kokonaismäärä suhteutetaan junakilometreihin. Vaaratilanteisiin liittyvät indikaattorit, kuten seis-opastetta näyttävien opasteiden luvattomat ohitukset. Onnettomuuksien seurauksiin liittyviä indikaattoreita ovat kuolleet ja loukkaantuneet. Turvallisuuden hallinnointiin liittyvillä indikaattoreilla tarkoitetaan rataverkon haltijan ja rautatieyritysten suorittamia sisäisiä tarkastuksia, jotka liittyvät turvallisuusjohtamisjärjestelmään.

Pykälän 2 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen ja rautatieyritysten olisi julkaistava vuosittain turvallisuuskertomus, joka sisältää tiedot turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta ja turvallisuussuunnitelman tuloksista. Kertomus olisi toimitettava Rautatievirastolle. Yhteisön tasolla seurataan yhteisten turvallisuusindikaattorien avulla rautateiden turvallisuuden kehitystä niin jäsenvaltioissa kuin koko yhteisön rataverkolla. Niiden avulla myös arvioitaisiin turvallisuustasoa yhteisten turvallisuustavoitteiden mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella antamaan tarkemmat säännökset yhteisistä turvallisuusindikaattoreista, Rautatieviraston vuosikertomuksesta sekä Ratahallintokeskuksen ja rautatieyrityksen turvallisuuskertomuksesta.

30 §. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälä olisi uusi. Voimassa olevassa rautatelaissa ei ole säädetty turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, jota ei ole aikaisemmin myöskään vaadittu radanpitoviranomaisena toimivalta Ratahallintokeskukselta.

Pykälän 1 momentissa veloitettaisiin rautatieyritys ja Ratahallintokeskus ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka täyttää rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä varmistettaisiin organisaation toiminnan turvallisuus. Siinä tulisi osoittaa organisaation turvallisuusriskit. Hakiessaan turvallisuustodistusta rautatieyrityksen ja Ratahallintokeskuksen olisi osoitettava, että se on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjär-

jestelmän ja että se pystyy noudattamaan turvallisuusmääräyksiä ja -sääntöjä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällään rautatieyritys ja Ratahallintokeskus voisivat osoittaa kykynsä saavuttaa turvallisuustavoitteet ja täyttää sääntelyn edellyttämät vaatimukset.

Rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää laadittaessa olisi pykälän 2 momentin mukaan otettava huomioon sen harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus. Valta-kunnallista rautatieliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettaisiin erilaiset vaatimukset kuin esimerkiksi maantieteellisesti rajoitetulla alueella syöttöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmälle.

Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi 2 momentin mukaan lisäksi otettava huomioon rautatieyritysten toiminnan vaikutukset rataverkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieyritykset voivat toimia yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten turvallisuusmääräysten sekä turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

Rautatieyrityksen toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö ja Ratahallintokeskuksen ylijohtaja vastaisivat 3 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa. Vastuun asettamisella organisaation ylimmälle johdolle on tarkoitus osoittaa, että turvallisuus ei ole organisaation toiminnasta erillinen kokonaisuus, ja toisaalta sitouttaa ylin johto turvallisuusjohtamisjärjestelmään. Pykälän 2 momentissa veloitettaisiin rautatieyritys ja Ratahallintokeskus ilmoittamaan välittömästi Rautatievirastolle turvallisuusjohtamisjärjestelmään tehdyistä merkittävistä muutoksista, jotta Rautatievirasto turvallisuusvalvonnasta vastaavana viranomaisena olisi jatkuvasti tietoinen valvottavien organisaatioiden tilanteesta.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella antamaan tarkemmat säännökset rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettavista vaatimuksista.

31 §. Rautatieyrityksen turvallisuustodistus. Voimassa olevan lain 11 §:n 1 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen on myönnettävä rautatieyritykselle turvallisuustodistus

tai hyväksyttävä muualla Euroopan talousalueella hyväksytty turvallisuustodistus enintään viiden vuoden määräajaksi.

Pykälää ehdotetaan uudistettavaksi toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Ehdotuksen mukaan turvallisuustodistuksen myöntäisi tai sen hyväksyisi Ratahallintokeskuksen asemesta Rautatievirasto. Turvallisuustodistus myönnettäisiin edelleen enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytykset ehdotetaan pysytettäväksi pääosin nykyisinä. Pykälän 2 momentin 1 kohdassa korvattaisiin turvallisuudenhallintajärjestelmä turvallisuusjohtamisjärjestelmällä. Momentin 4 kohdassa vaadittaisiin hakijalta selvitystä sen 11 §:ssä tarkoitetuista vakuutuksista tai muista järjestelyistä. Rautatieliikenteen harjoittamiseen oikeuttavan toimiluvan hakijan olisi 6 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan esitettävä toimilupaviranomaiselle selvitys muun muassa vastuuvakuutuksestaan. Ehdotuksen mukaan rautatieyrityksen olisi esitettävä selvitys vastuuvakuutuksesta Rautatievirastolle jo hakiessaan turvallisuustodistusta, jotta jo siinä käsittelyvaiheessa voitaisiin arvioida vastuuvakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn riittävyttä.

Pykälän 3 momentissa veloitettaisiin hakija toimittamaan Rautatievirastolle tarvittavat tiedot asian ratkaisemiseksi.

Pykälän 4 momentin mukaan Rautatievirasto hyväksyisi myöntämällään turvallisuustodistuksella rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne rautatieyrityksen sisäiset ohjeet, jotka koskevat rautatieyrityksen liikennöinnin tai sen harjoittaman muun toiminnan turvallisuuden varmistamista. Rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää ei olisi siten tarvetta erikseen hyväksyttävä.

Pykälän 5 momentin mukaan Rautatievirasto voisi hyväksyä rautatieyrityksen turvallisuustodistuksen koskemaan valtion rataverkkoa kokonaisuudessaan tai yksittäisiä rautatiereittejä. Rautatievirasto voisi sisällyttää turvallisuustodistukseen rautatieliikenteen turvallisuutta koskevia ehtoja rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Viraston olisi tällöin otettava huomioon rautatieyrityksen harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus. Rautatievirasto voisi momentin mukaan tarkistaa turvallisuustodistuksen tai sen osan, jos rautatiejärjestelmän turvallisuutta

koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutettiin olennaisesti.

Pykälän 6 momentti vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan lain 11 §:n 4 momenttia. Rautatieyritys veloitettaisiin säännöksessä hakemaan uutta turvallisuustodistusta tai pyytämään Rautatievirastoa hyväksymään turvallisuustodistuksen uudelleen, mikäli sen harjoittaman rautatieliikenteen luonne tai laajuus muuttuisi oleellisesti.

32 §. Ratahallintokeskuksen turvallisuuslupa. Ratahallintokeskuksen asema muuttuisi olennaisesti rautatiejärjestelmän uudessa turvallisuusympäristössä. Ratahallintokeskus ei olisi enää rautatieturvallisuutta valvova viranomainen eikä se myöntäisi turvallisuustodistuksia rautatieyrityksille. Sillä olisi kuitenkin jatkossakin keskeinen asema rautatie-turvallisuudessa. Se vastaisi valtion rataverkon turvallisuudesta ja rataverkolla tapahtuvan liikennöinnin turvallisuudesta.

Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskuksella olisi oltava valtion rataverkon suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitämistä varten Rautatieviraston myöntämä turvallisuuslupa. Myös Ratahallintokeskuksen turvallisuuslupa myönnettäisiin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, jotta luvan myöntämisen edellytyksiä voitaisiin määräjain tarkastaa. Ratahallintokeskukselta ei ole aikaisemmin vaadittu turvallisuuslupaa.

Momentissa säädettäisiin Ratahallintokeskuksen turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksistä, joita olisivat viraston turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja muut järjestelyt, joilla Ratahallintokeskus voisi osoittaa varmistavansa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon. Lisäksi edellytettäisiin, että Ratahallintokeskuksella on palveluksessaan asiantunteva ja pätevä turvallisuudesta vastaava johto ja muu henkilöstö.

Pykälän 2 momentissa veloitettaisiin Ratahallintokeskus toimittamaan Rautatievirastolle turvallisuusluvan myöntämiseksi tarvittavat momentissa yksilöidyt tiedot.

Myöskään Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää ei tarvitsisi erikseen hyväksyä. Pykälän 3 momentin mukaan Rautatievirasto hyväksyisi myöntämällään turvallisuusluvalla Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja lisäksi ne ohjeet, jotka koskevat rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja rataverkon

käytön kannalta välttämättömiä erityisvaatimuksia.

Pykälän 4 momentissa oikeutettaisiin Rautatievirasto 31 §:n 5 momenttia vastaavasti tarkistamaan Ratahallintokeskuksen turvallisuuslupa, jos rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutettaisiin olennaisesti.

33 §. Turvallisuustodistusta ja -lupaa koskevan asian käsittely ja niiden muuttaminen tai peruuttaminen. Pykälän 1 momentissa veloitettaisiin Rautatievirasto ratkaisemaan turvallisuustodistuksen ja -lupan myöntämistä tai hyväksymistä koskeva hakemus neljän kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut sille kaikki hakemuksen käsittelyä varten tarpeelliset tiedot. Päätös olisi kuitenkin aina tehtävä 12 kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta. Vastaava neljän kuukauden määräaikaa koskeva säännös sisältyy voimassa olevan lain 11 §:ään. Tarkoituksena on varmistaa lupa-asian viivyttämätön käsittely viranomaisessa. Voimassa olevan lain säännös ei kuitenkaan koske Ratahallintokeskukselle myönnettävää turvallisuuslupaa. Säännöstä ehdotetaan sen vuoksi ja toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi tarkennettavaksi.

Rautatieyrittäjä veloitettaisiin 2 momentissa ilmoittamaan välittömästi Rautatievirastolle turvallisuustodistukseen vaikuttavista muutoksista ja silloin, kun se ottaa palvelukseensa uusia turvallisuustehtäviä hoitavia henkilöstöryhmiä tai käyttöönsä uutta liikkuvaa kalustoa. Rautatieyrittäjä voisi ottaa palvelukseensa uusia turvallisuustehtäviä hoitavia henkilöstöryhmiä esimerkiksi sellaisessa tilanteessa, jossa se alkaisi tavaraliikenteen lisäksi harjoittaa henkilöliikennettä ja palkkaisi palvelukseensa henkilökuntaa, jolle kuuluisi liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä. Turvallisuustehtäviä eivät ole esimerkiksi ravintolavaunun henkilökunnan tehtävät, jos niihin kuuluu pelkästään asiakaspalvelutehtäviä.

Momentissa veloitettaisiin myös Ratahallintokeskus ilmoittamaan Rautatievirastolle välittömästi, jos rataverkkoa tai sillä olevia laitteita tai rataverkon kunnossapitoa tai sitä koskevia menettelyjä muutetaan oleellisesti, sekä muista turvallisuuslupaan vaikuttavista merkittävistä muutoksista, jotta Rautatievirasto voisi arvioida niiden vaikutuksen turvallisuuslupaan tai sen ehtoihin.

Pykälän 3 momentin mukaan Rautatievirasto voisi muuttaa rautatieyrityksen turvallisuustodistusta ja Ratahallintokeskuksen turvallisuuslupaa, jos turvallisuustodistuksen tai -lupan myöntämisen edellytykset ovat muuttuneet. Rautatieviraston olisi kuitenkin kuuluttava asianomaista turvallisuustodistuksen tai -lupan haltijaa ennen päätöksen tekemistä.

Pykälän 4 momentti vastaisi voimassa olevan lain 11 §:n 4 momenttia. Rautatievirasto voisi momentin nojalla turvallisuustodistuksen haltijaa kuultuaan peruuttaa rautatieyrityksen turvallisuustodistuksen tai muualla Euroopan talousalueella myönnetyn turvallisuustodistuksen hyväksynnän, jos turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä tai toimii vakavasti vastoin sille säädettyjä tai määrättyjä velvollisuuksia. Samoin edellytyksin Rautatievirasto voisi peruuttaa Ratahallintokeskuksen turvallisuusluvan.

34 §. Liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusvaatimukset. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 26 §:ää.

Liikkuvan kaluston kuljettajien, liikenteenohjaukseen osallistuvien sekä muiden välittömästi rautatieliikenteen liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuutta koskeva perusvaatimus sisällytettäisiin 1 momenttiin. Heiltä edellytettäisiin sellaista tehtävien asianmukaisen hoitamisen vaatimaa terveyttä, koulutusta ja muuta kelpoisuutta, josta säädetään erikseen rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettussa laissa. Pykälän 2—4 momentti sisältäisivät muiden rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuuteen vaikuttavien tehtävien hoitavien henkilöiden kelpoisuutta koskevat säännökset. Muita rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä ovat muun muassa asetinlaiteasentajan tehtävät.

35 §. Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa. Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimiviuslain 5 §:ää. Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöön ottamiseen vaadittaisiin pykälän mukaan Rautatieviraston myöntämä käyttöönottolupa. Osajärjestelmiä ovat muun muassa infrastruktuuri, liikenteenohjaus ja valvonta sekä liikkuva kalusto.

Pykälän 1 momentin maantieteellisenä soveltamisalana olisi lähtökohtaisesti koko rautatierataverkko, joka käsittää Ratahallinto-

keskuksen hallinnoiman rataverkon lisäksi yksityisraiteiden muodostaman kokonaisuuden. Teknistä eritelmiä sovellettaisiin uusiin, parannettuihin tai uusittuihin radan rakentisiin ja laitteisiin sekä liikkuvaan kalustoon.

Rautatieviraston myöntämää käyttöönottolupaa ei 1 momentin mukaan vaadittaisi, jos Suomea koskevasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johtuu. Kansainvälisellä velvoitteella tarkoitettaisiin muun muassa 16 päivänä huhtikuuta 1996 tehtyä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välistä sopimusta Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdyliikenteestä. Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävän liikkuvan kaluston hyväksymiseen sovellettaisiin yhdysliikennesopimuksen ja sen liitteiden määräyksiä.

Kansainvälisellä velvoitteella tarkoitettaisiin myös kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaa yleissopimusta (COTIF-yleissopimus), joka on uudistettu vuonna 1999. Suomi on ratifioinut sopimuksen vuonna 2004. Uudistettuun COTIF-yleissopimukseen kuuluvat liitteet ”Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä (APTU)” ja ”Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitettun rautatiekaluston teknisestä hyväksymisestä (ATMF)” sisältävät määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä käytettävien vaunujen hyväksymistä.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin Rautatievirasto myöntämään käyttöönottolupa sellaiselle rakenteelliselle osajärjestelmälle, joka täyttää yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset. Osajärjestelmän hyväksymisessä noudatetaan vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta, jos osajärjestelmää koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä on hyväksytty. Vastavuoroinen tunnustaminen edellyttää kuitenkin aina, että se jäsenvaltio, jossa osajärjestelmää käytetään, on antanut sille käyttöönottoluvan.

Rakenteellinen osajärjestelmä voitaisiin momentin mukaisesti hyväksyä myös turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksymisen yhteydessä. Menettely koskisi käyttötoimintaja liikenteenhallintaosajärjestelmää, jonka käyttöönottoon sovellettaisiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivien lisäksi

rautatieturvallisuudirektiivin säännöksiä.

Rautatievirasto voisi 3 momentin mukaan myöntää käyttöönottoluvan määräaikaaisena ja sisällyttää siihen rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai tässä laissa säädettyjen tai lain nojalla määrättyjen vaatimusten noudattaminen. Säännös olisi tarpeellinen muun muassa silloin, kun liikkuva kalusto täyttäisi asetetut vaatimukset, mutta esimerkiksi talvitestaukset olisivat sääolosuhteista tai vastaavasta syystä suorittamatta ennen lopullisen käyttöönottoluvan myöntämistä.

Pykälän 4 momentissa osajärjestelmän omistaja tai haltija velvoitettaisiin ilmoittamaan Rautatievirastolle, jos osajärjestelmää parannetaan tai uudistetaan käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeen. Jos osajärjestelmää parannetaan tai uudistetaan olennaisesti, osajärjestelmän omistajan tai haltijan olisi haettava sen käyttöön ottamiselle olisi haettava Rautatievirastolta uusi käyttöönottolupa. Rautatieviraston olisi myönnettävä uusi käyttöönottolupa ennen kuin osajärjestelmä voitaisiin ottaa uudelleen käyttöön. Uudistamisella ja parantamisella tarkoitettaisiin osajärjestelmään tai sen osaan liittyviä merkittäviä töitä. Uusi käyttöönottolupa olisi tarpeellinen aina, kun suunnitteilla olevat työt voisivat vaikuttaa kyseisen osajärjestelmän turvallisuuden yleiseen tasoon. Jos uutta lupaa tarvittaisiin, Rautatievirasto päättäisi, miten laajasti yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä olisi sovellettava hankkeeseen.

36 §. Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupaa ja yhteentoimivuuden osatekijän hyväksyntää koskevat erinäiset säännökset. Jos rakenteellinen osajärjestelmä ei kuulu yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalan piiriin, sen olisi 1 momentin mukaan täytettävä Rautatieviraston määräyksissä asetetut vaatimukset. Tällaisia rakenteellisia osajärjestelmiä ovat muun muassa ne osajärjestelmät, jotka on otettu käyttöön ennen asianomaisen teknisen eritelmän voimaantuloa. Euroopan laajuinen yhteentoimivuussääntely syrjäyttää usean vuoden pituisen siirtymäkauden aikana vaiheittain kansallisen turvallisuussääntelyn. Kaikilta osin yhteentoimivuussääntely ei jatkossakaan syrjäytä kansallisia määräyksiä.

Kukin Euroopan unionin jäsenvaltio myöntää sen alueella sijaitseville tai siellä käytettävillä osajärjestelmille käyttöönottoluvan.

Jossakin muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa osajärjestelmälle myönnetty käyttöönottolupa ei oikeuttaisi automaattisesti käyttöönottoluvan saamiseen Rautatievirastolta. Suomessa vaadittaisiin 2 momentin mukaan Rautatieviraston myöntämä käyttöönottolupa myös sellaiselle Suomessa käytettäväksi tarkoitettulle liikkuvalla kalustolle, jolle on jo myönnetty käyttöönottolupa muualla Euroopan talousalueella tai talousalueen ulkopuolisessa valtiossa. Sellaisen liikkuvan kaluston, joka ei kuulu teknisen eritelmän soveltamisalaan, olisi täytettävä Rautatieviraston määräysten asettamat vaatimukset. Tällaista kalustoa on muun muassa Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävä kalusto. Käyttöönottoluvan myöntäminen näissä tapauksissa perustuisi kansalliseen sääntelyyn eikä käyttöönottoluvan myöntämisessä edellyttäisi vastavuoroista tunnustamista.

Lähtökohtana 2 momentille on, että Suomessa halutaan säilyttää nykyinen turvallisuustaso ja -vaatimukset niiden osajärjestelmien kohdalla, jotka eivät kuulu yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamisalaan. Suomessa on perinteisesti muun muassa sää- ja maaperäolosuhteiden takia tiukat vaatimukset sekä liikkuvalla kalustolla että radan rakenteilla ja kalustolla. Tämän vuoksi halutaan varmistaa, että mahdollisesti lievempien vaatimusten mukaan hyväksytyä liikkuvaa kalustoa ja radan rakenteita tai laitteita ei käytettäisi Suomen rataverkolla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden mukaisesti Suomen ja Venäjän välisessä rautateiden yhdysliikenteessä käytettävää liikkuvaa kalustoa voidaan käyttää Suomen rataverkolla. Kaluston käyttäminen Suomen rataverkolla edellyttäisi, että kalustosta on toimitettu 37 §:n 4 momentissa tarkoitettut rekisteröintitiedot Rautatieviraston liikkuvan kaluston rekisteriin. Tietojen toimittamisesta vastaisi se rautatieyrittäjä, joka harjoittaa yhdysliikennettä Suomen rataverkolla. Yhdysliikenteessä käytettävän kaluston käyttö Suomen rataverkolla edellyttäisi momentin mukaan lisäksi, että Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikennesopimuksessa ja sen liitteissä tarkoitettut tarkastukset on suoritettu. Kun momentissa vaaditut ilmoitukset ja tarkastukset on suoritettu, kalustoa voitaisiin käyttää Suomen rataverkolla suoraan lain nojalla ilman erillistä hakemusmenettelyä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin yhteentoimivuuden osatekijälle myönnettävästä tyyppikohtaisesta hyväksynnästä. Hyväksyntä voitaisiin ottaa huomioon osajärjestelmän käyttöönottolupaa myönnettäessä. Osatekijän hyväksyntä olisi tyyppikohtainen ja sen myöntäminen perustuisi Rautatievirastolle tehtävään hakemukseen. Hakemuksen voisi tehdä osatekijän valmistaja tai käyttäjä tai niiden edustaja. Osatekijän tulisi täyttää 28 §:n nojalla säädetyt tai määrätyt vaatimukset, jollei Suomea koskevasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

37 §. Liikkuvan kaluston rekisteri. Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin Rautatievirasto pitämään rautatiejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi ja liikkuvan kaluston yksilöimiseksi rekisteriä, jonka avulla valvottaisiin liikkuvan kaluston kelpoisuutta ja liikenne-turvallisuutta. Liikkuva kalusto rekisteröitäisiin Rautatieviraston ylläpitämään rekisteriin, jos sille haetaan käyttöönottolupaa Suomesta. Rekisteröinti tapahtuisi jo ennen käyttöönottoluvan myöntämistä. Rekisteriin merkittäisiin myös sellainen valtion rataverkolla käytettävä liikkuva kalusto, joka on saanut käyttöönottoluvan muualla Euroopan talousalueella tai talousalueen ulkopuolisessa valtiossa. Velvollisuus liikkuvan kaluston rekisterin pitämiseen perustuu yhteentoimivuusdirektiivin muutosdirektiivin vaatimuksiin.

Rautatievirasto voisi 2 momentin mukaan rekisteröidä liikkuvan kaluston myös määräajaksi. Lisäksi sellainen liikkuva kalusto, joka on saanut käyttöönottoluvan toisessa valtiossa, voitaisiin rekisteröidä määräajaksi, mikäli sille on myönnetty käyttöönottolupa Suomessa ja sitä käytetään rataverkolla ainoastaan väliaikaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin rekisteriin merkittävistä tiedoista. Liikkuvan kaluston rekisteriin olisi merkittävät tiedot liikkuvan kaluston omistajasta, haltijasta ja vuokraajasta. Muista liikkuvan kaluston rekisteriin merkittävistä tiedoista voitaisiin antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä käytettävästä liikkuvasta kalustosta olisi rekisteriin merkittävä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin muutosdirektiivin 2 artiklan 9 kohdan c alakohdan mukaan tiedot kulkuneuvon omistajasta tai vuokraajasta, kulkuneuvon käyttöön

liittyvistä mahdollisista rajoituksista sekä kulkuneuvon huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

Rautatievirasto käyttäisi liikkuvan rautatiekaluston rekisteröinnin seurantaan tietojärjestelmää, joka siirrettäisiin Ratahallintokeskuksesta Rautatievirastolle.

38 §. Liikkuvan kaluston rekisteröinti ja kaluston poistaminen rekisteristä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rekisteröinnin hakemisesta Rautatievirastolta. Säännöksen mukaan hakemukseen olisi liitettävä selvitys siitä, että tässä laissa säädetyt rekisteröinnin edellytykset täyttyvät. Samoin on liitettävä mukaan muut rekisteröintiä varten tarvittavat selvitykset, joista Rautatievirasto voisi antaa tarkemmat määräykset. Rekisteröintiä haettaessa hakemuksen mukana olisi toimitettava käyttöotolupa vaadittavat tiedot sillä tarkuudella kuin ne hankinnan määrittelyvaiheessa ovat tiedossa.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin rautatieyhtiö tai muu liikkuvasta kalustosta vastaava yhtiö tai yhteisö ilmoittamaan Rautatievirastolle, jos liikkuvan kaluston omistaja, haltija tai vuokraaja vaihtuu tai muut rekisteriin merkityt tiedot tai rekisteröinnin edellytykset muuttuisivat. Muutoksesta olisi ilmoitettava 14 päivän kuluessa siitä lukien, jolloin kalustosta vastaava taho on saanut muutoksesta tiedon. Jollei ilmoitusta olisi tehty tässä momentissa säädetyssä määräajassa, Rautatievirasto voisi kieltää liikkuvan kaluston käyttämisen valtion rataverkolla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin rekisteristä poistamisen perusteista. Rautatieviraston olisi momentin mukaan poistettava liikkuva kalusto rekisteristä, jos rekisteröinnin edellytykset eivät enää täyty, liikkuva kalusto on tuhoutunut, romutettu tai muuten poistettu käytöstä tai rekisteriin merkityn liikkuvan kaluston katsastus ei ole ollut voimassa kahden vuoteen eikä liikkuvaa kalustoa ole sen jälkeen Rautatieviraston määräämässä ajassa uudelleen todettu liikennekelpoiseksi.

39 §. Liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 28 §:ää. Pykälässä säädettäisiin liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmästä. Rataverkolla kansallisessa liikenteessä käytettävä liikkuva kalusto kuuluisi Rautatieviraston katsastusjärjestelmän piiriin. Katsastustoiminnan tarkoituksena on osaltaan varmistaa liikkuvan kaluston kunto koko sen elinkaaren ajalle.

Katsastusjärjestelmä on siten eräs viranomaisen valvonnan väline. Katsastustietojen seuranta varten Rautatievirasto käyttäisi samaa tietojärjestelmää kuin kaluston rekisteröimiseen. Rautatievirasto järjestäisi katsastuksen tai hankkisi katsastuspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Katsastustehtäviä hoitavilta henkilöiltä edellytettäisiin ammatillisen kelpoisuuden ja pätevyyden lisäksi sopivuutta tehtäviin.

Katsastustehtävien osalta olisi kyseessä hallintotehtävän siirtäminen viranomaiskoneiston ulkopuolelle. Tämä vuoksi on tarpeen, että asiasta on tarvittavat säännökset laissa. Katsastustoiminnan tarkoituksenmukainen hoitaminen edellyttäisi, että se voidaan siirtää viranomaiskoneiston ulkopuolelle. Varsinaiset hallintopäätökset perusoikeuksien ja oikeusturvan varmistamiseksi tekisi edelleenkin viranomainen eli Rautatievirasto. Lisäksi katsastustoimintaa harjoittavan viranomaiskoneistoon kuulumattoman tahon tulee noudattaa hyvän hallinnon vaatimuksia.

40 §. Ratarekisteri. Pykälässä velvoitettaisiin Ratahallintokeskus pitämään rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden edistämiseksi ratarekisteriä. Ratarekisterin ylläpitotehtävien osoittaminen Ratahallintokeskukselle on tarkoituksenmukaista ottaen huomioon viraston asema valtion rataverkon haltijana.

Ratarekisteriin olisi merkittävät tiedot tarvittavista osajärjestelmistä ja niiden ominaisuuksista. Ratarekisterin ylläpidossa olisi otettava huomioon ne vaatimukset, joista määrätään asianomaisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä.

Ratahallintokeskus hankkii nykyisin radanpidon rekisteritietoja VR-Rata Oy:ltä. Rekisterien käyttöönottamisessa ja ylläpidossa otetaan huomioon alalla toimivien yritysten tiedonsaannin edellytysten turvaaminen. Ratahallintokeskus ylläpitää radanpidossa ja liikennöinnissä tarvittavia yhteentoimivuuteen liittyviä rekistereitä siten, että niistä saatava tieto on kaikkien alan toimijoiden saatavissa tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

41 §. Ilmoitetun laitoksen nimeäminen ja nimeämisen peruuttaminen. Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 7 §:ää ja 10 §:n 3 momenttia. Pykälää muutettaisiin sisällöllisiä muutoksia tekemättä toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Ilmoitetun laitoksen nimeäminen kuuluu nykyisin liikenne- ja viestintäministeri-

riölle. Jatkossa nimeäminen siirrettäisiin Rautatievirastolle.

Pykälän 1 momentin mukaan Rautatievirasto nimeäisi hakemuksesta yhteentoimivuusdirektiivien 20 artiklassa tarkoitetut ilmoitetut laitokset Suomessa määräajaksi tai toistaiseksi. Hakijalta edellytettäisiin 1 momentissa mainittujen vaatimusten täyttymistä. Hakijana voisi olla suomalainen julkisoikeudellinen yhteisö tai yksityisoikeudellinen yhteisö. Jotta laitoksen toimintaa voitaisiin tehokkaasti valvoa, edellytettäisiin laitoksen olevan suomalainen oikeushenkilö. Lisäksi laitokselta edellytettäisiin riippumattomuutta rautatiejärjestelmämarkkinoista momentissa tarkemmin yksilöidyissä suhteissa. Laitoksella tulisi olla vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely. Muu vastaava järjestely voitaisiin osoittaa esimerkiksi toiminnan laajuuteen suhteutettuna vastaavalla varallisuudella kuin mitä vastuuvakuutuksen tulisi kattaa. Momentissa säädettäisiin myös hakijalta vaadittavista toiminnallisista vaatimuksista laitoksen tehtävien suorittamiseksi.

Se, että laitos toimisi jonkin rautatiejärjestelmämarkkinoilla toimivan yhteisön osana, ei 2 momentin mukaan poistaisi hakijan riippumattomuutta, jos asianomainen yksikkö myös tosiasiallisesti muodostaisi oman erillisen ja tunnistettavissa olevan osan oikeushenkilöstä.

Ilmoitetut laitokset nimettäisiin erikseen tavanomaista ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää varten. Toisaalta sama ilmoitettu laitos voisi hoitaa myös molempien direktiivien mukaisia tehtäviä, kunhan ilmoitettu laitos täyttää molempien yhteentoimivuusdirektiivien liitteissä VII määrätyt vaatimukset. Ilmoitettu laitos voisi hoitaa vain osaa yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvista tehtävistä ja siten esimerkiksi erikoistua vain tiettyjen arviointitehtävien hoitamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on toistaiseksi nimennyt ainoastaan Oy DNV Ab:n yhtiön ilmoitetuksi laitokseksi tavanomaista rautatiejärjestelmää varten. Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää varten Suomessa ei ole nimetty yhtään ilmoitettua laitosta.

Rautatievirasto voisi 3 momentin nojalla asettaa laitoksen nimeämiselle laitoksen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistettaisiin laitoksen tehtä-

vien asianmukainen hoitaminen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen nimeämisen peruuttamisesta. Rautatievirasto voisi peruuttaa nimeämisen, jos laitos ei täyttäisi säädettyjä vaatimuksia tai jos se toimisi olennaisesti rautatielain tai yhteentoimivuusdirektiivien vaatimusten vastaisesti. Nimeäminen voitaisiin peruuttaa kokonaan tai määräajaksi.

Pykälän 5 momentin mukaan tarkemmat säännökset ilmoitetulle laitokselle asetettavista vaatimuksista annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Sillä tarkennettaisiin yhteentoimivuusdirektiivien liitteissä VII määrättyjä ilmoitettua laitosta koskevia vaatimuksia.

42 §. Ilmoitetun laitoksen tehtävät ja valvonta. Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 8 §:ää ja 10 §:n 1 ja 2 momenttia. Säännöksiä muutettaisiin sisällöllisiä muutoksia tekemättä toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Samalla pykälään lisättäisiin uusi momentti, jonka mukaan ilmoitetun laitoksen edustajalla olisi tehtäviä suorittaessaan oikeus päästä tarkastuksen kohteena olevalle työmaalle ja muihin momentissa mainittuihin paikkoihin, joihin pääsyä tarkastuksen suorittaminen välttämättä edellyttäisi. Lisäksi ilmoitetulla laitoksella olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä tarkastuksia suorittaessaan saada tutkittavakseen tarkastusta varten tarvittavat asiakirjat. Momentissa tarkoitetut ilmoitetun laitoksen valtuudet olisivat välttämättömiä tarkastusten asianmukaista järjestämistä varten. Momentti sijoitettaisiin pykälän 3 momentiksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen osajärjestelmälle tehtävästä EY-tarkastuksesta ja yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden tai käyttöön soveltuvuuden arvioinnista. Tarkastuksiin liittyvistä menettelyistä ja vaatimuksenmukaisuus- ja tarkastustodistusten antamisesta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella yhteentoimivuusdirektiivien liitteiden IV, V ja VI mukaisesti. Käytännössä osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän arviointi määräytyisi olennaisten vaatimusten ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella on annettu Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta pykälän 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitettu lai-

tos voisi teettää osan tehtävistään alihankkijalla. Laitoksen oikeus käyttää alihankkijaa koskisi yksittäistapauksessa vain arvioinnin osatoimenpiteitä. Laitos voisi säännöksen nojalla täydentää osaamistaan joillakin arvioinnin osa-alueilla, mutta laitos ei saisi tällä perusteella ulkoistaa kokonaisarviointia alihankkijan suorittavaksi. Ilmoitettu laitos vastaisi aina alihankkijansa tekemistä toimenpiteistä. Alihankkijan käytöllä ei voitaisi sivuuttaa laissa säädettyjä vaatimuksia, vaan alihankkijan tulisi täyttää kaikki ne vaatimukset, joita laitokselta itseltäänkin vaadittaisiin.

Rautatievirasto voisi pykälän 4 momentin nojalla harkintansa mukaan käyttää ilmoitettua laitosta liikkuvan kaluston sekä radan rakenteiden ja rakenteen vaatimuksenmukaisuuden arviointiin ja tarkastukseen, vaikka ne eivät kuuluisi yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalan piiriin.

Momentin mukaista menettelyä pidetään tarpeellisena, ottaen huomioon ilmoitetun laitoksen asiantuntemus ja muut edellytykset momentissa tarkoitettuihin tehtäviin, vaikka ne eivät kuuluisi sen hoidettaviksi teknisen eritelmän vaatimusten mukaisesti.

Rautatieviraston tehtävänä olisi pykälän 5 momentin nojalla valvoa ilmoitettujen laitosten toimintaa. Tätä tarkoitusta varten Rautatievirasto oikeutettaisiin saamaan salassapitosäännösten estämättä tarpeelliset tiedot laitoksen hallinnosta, taloudesta, henkilökunnan teknisestä pätevyydestä sekä suoritetuista arvioinneista. Momentissa velvoitettaisiin ilmoitettu laitos itse toimittamaan tietoja Rautatievirastolle sellaisista toimintansa muutoksista, joilla voi olla vaikutusta ilmoitettuna laitoksena toimimisen edellytyksiin.

43 §. *Hyvän hallinnon vaatimukset ilmoitetun laitoksen toiminnassa.* Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 9 §:ää. Pykälässä säädettäisiin ilmoitettuun laitokseen sovellettavista, hallintomenettelyä koskevista laeista. Pykälän lakiviittaukset ajantasaistettaisiin siten, että pykälässä viitattaisiin kumottujen yleishallinnollisten lakien asemesta voimassa oleviin, kumotut lait korvaaviin lakeihin. Ilmoitetuksi laitokseksi voitaisiin määrätä valtionhallinnon ulkopuolinen yhteisö. Hyvän hallinnon takeiden turvaamiseksi ja ottaen lisäksi huomioon perustuslain 124 §:n säännökset, laissa olisi tämän vuoksi säädettävä ilmoitetun laitoksen velvollisuu-

desta noudattaa momentissa mainittuja lakeja. Kielilain vaatimuksista olisi voitava poiketa vaatimuksenmukaisuustodistuksessa ja tarkastustodistuksessa käytettävän kielen osalta, koska yhteentoimivuusdirektiivien mukaan näiden asiakirjojen kielenä on arvioinnin perustana olevissa asiakirjoissa käytetty kieli.

Ottaen huomioon, että myös yksityisoikeudelliset ilmoitetut laitokset hoitavat yhteentoimivuuksilain tarkoittamia tehtäviä suorittaessaan julkista hallintotehtävää, sanotuissa laitoksessa arviointeja tekevät ja niistä vastaavat henkilöt olisi syytä saattaa rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin. Tämän vuoksi pykälään otettaisiin asiaa koskeva säännös.

44 §. *Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden tarkastaminen ja arviointi.* Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 4 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden arvioinnin perusteista. Arviointi suoritettaisiin olennaisten vaatimusten ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien perusteella sen mukaisesti, mitä 28 §:n nojalla on säädetty tai määrätty. Yhteentoimivuuden osatekijän osalta arvioinnissa olisi otettava huomioon myös muut yhteisön oikeuden nojalla asetetut tekniset vaatimukset. Yhteisön oikeuden mukaisella teknisellä vaatimuksella tarkoitettaisiin eurooppalaisia eritelmiä. Tällaisia olisivat direktiivin 93/38/ETY 1 artiklan 8—13 kohdassa tarkoitettut yhteiset tekniset eritelmät, eurooppalaiset tekniset hyväksynnät tai eurooppalaisia standardeja vastaavat kansalliset standardit. Jos mainittuja teknisiä vaatimuksia ei ole pantu Suomessa täytäntöön, näitä yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevia vaatimuksia ei olisi tarkoitettu Suomessa täytäntöönpantaviksi myöskään 1 momentin nojalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden osoittamisesta, jossa ilmoitetulla laitoksella on alan teknisenä asiantuntijaorganisaationa keskeinen asema. Osajärjestelmän vaatimuksenmukaisuus voitaisiin osoittaa EY-tarkastusvakuutuksella, jos ilmoitettu laitos on antanut osatekijää koskevaa vaatimuksenmukaisuustodistuksen. Vastaavasti yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuus voitaisiin osoittaa EY-

vaatimuksenmukaisuusvakuutuksella tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksella, jos ilmoitettu laitos on antanut yhteentoimivuuden osatekijää koskevan tarkastustodistuksen. Ilmoitettu laitos tekisi osajärjestelmän EY-tarkastuksen ja yhteentoimivuuden osatekijän arvioinnin valmistajan, maahantuojan, rata-verkon haltijan tai rautatieyrityksen toimeksiannosta. EY-tarkastusvakuutuksen olisi täytettävä tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteen V ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteen V vaatimukset. Vastaavasti EY-vakuutuksen olisi täytettävä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivien liitteen IV vaatimukset.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin valtioneuvosto antamaan tarkemmat säännökset asetuksella EY-tarkastusvakuutuksesta sekä EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksesta ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksesta sekä näiden vakuutusten antamista koskevista edellytyksistä ja menettelystä.

45 §. Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuus sekä vaatimuksenmukaisuusolettama. Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 6 §:ää.

Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamisesta säädettäisiin 1 momentissa. Jos osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä ei täytä olennaisia vaatimuksia, sitä ei saisi saattaa rautatiejärjestelmämarkkinoille eikä käyttää rautatiejärjestelmässä. Kielto ei koskisi sellaisia osajärjestelmiä tai yhteentoimivuuden osatekijöitä, joita markkinoitaisiin muuhun kuin lain soveltamisalaan kuuluvaan rautatiejärjestelmään.

Markkinoiden rajoittamiskiellon tarkoituksena olisi turvata olennaisten vaatimusten mukaisten osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden saattaminen markkinoille ilman kilpailuoikeudelliselta kannalta perusteettomia rajoituksia. Markkinoiden rajoittamista koskeva kielto koskisi vain rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta johtuvia perusteita, joten muussa laissa säädettyjä, esimerkiksi turvallisuutta koskevia mahdollisia rajoituksia tulisi soveltaa sellaisenaan. Myös kansallisia teknisiä vaatimuksia voitaisiin soveltaa sellaisenaan. Niillä voidaan täydentää ja soveltaa niitä olennaisia vaatimuksia, joista ei ole annettu yhteentoimivuuden

teknisiä eritelmiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös EY-tarkastusvakuutuksen, EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen antamasta vaatimuksenmukaisuusolettamasta. Jos osajärjestelmällä tai yhteentoimivuuden osatekijällä on kyseinen vakuutus, osajärjestelmää tai yhteentoimivuuden osatekijää olisi pidettävä olennaisten vaatimusten mukaisena, jos arvioinnissa on otettu huomioon Rautatieviraston 28 §:n nojalla antamat määräykset tai muut 28 §:n nojalla säädetyt vaatimukset.

Rautatieviraston päätöksessä otettaisiin huomioon se, missä osajärjestelmää ja yhteentoimivuuden osatekijää aiotaan käyttää. Esimerkiksi Suomen osalta vaatimukset saattavat erältä osin poiketa muissa maissa sovellettavista erityisvaatimuksista. Jos osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän arvioinnissa on otettu huomioon Suomessa sovellettavat yhteentoimivuuden tekniset eritelmit yhteentoimivuusdirektiivien 7 artiklan mukaisine poikkeuksineen, 2 momentti ei rajoittaisi muussa valtiossa tehdyn arvioinnin vastavuoroista hyväksyntää Suomessa.

Rautatieviraston päätökset sisältäisivät määräykset myös niitä osajärjestelmiä ja yhteentoimivuuden osatekijöitä varten, jotka on tarkoitus saattaa markkinoille muualla kuin Suomessa. Momentissa viitattuja Rautatieviraston päätöksiä voitaisiin siten käyttää vaatimuksenmukaisuuden arvioinnissa myös muiden ETA-maiden teknisten erityisvaatimusten arvioinneissa, jotka Suomessa toimiva ilmoitettu laitos suorittaa.

Pykälän 2 momentissa säädetty vaatimuksenmukaisuusolettama olisi kumottavissa, jos olennaisten vaatimusten vastaisuus olisi näytettävissä toteen. Käytännössä markkinavallonnasta vastaava viranomaislainen olisi velvollinen osoittamaan sen, että osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä ei vastaa olennaisia vaatimuksia.

46 §. Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 30 §:ää, jonka mukaan Ratahallintokeskus valvoo rautatieliikenteen turvallisuutta. Valvontavastuu siirrettäisiin Rautatievirastolle ja samalla se laajennettaisiin kattamaan turvallisuusvalvonnan lisäksi yhteentoimivuusvalvonnan.

Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta on yksi viraston keskeisimpiä tehtäviä.

alueita. Valvontavelvollisuus koskisi lain soveltamisalan perusteella lähtökohtaisesti valtion rataverkkoa ja sillä harjoitettavaa liikennettä. Lisäksi virasto valvoisi rautatieliikenteen turvallisuutta yksityisraiteilla varmistukseen liikenneturvallisuuden myös muualla kuin valtion rataverkolla. Virasto voisi siten tarvittaessa puuttua myös yksityisraiteella tapahtuvaan liikennöintiin.

Valvontaviranomaisena Rautatievirasto valvoisi 2 momentin nojalla, että rautatieyrityksen ja Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmät täyttävät laissa ja rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Momentissa oikeutettaisiin Onnettomuustutkintakeskus tarkastamaan onnettomuustutkinnan toimittamiseksi rautatieyrityksen ja Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä keinoista ja menettelyistä, jotka Rautatievirastolla on käytettävissään valvontatehtävän hoitamiseksi. Rautatievirastolla olisi momentin nojalla oikeus päästä Ratahallintokeskuksen, rautatieliikenteen harjoittajan, yksityisraiteen haltijan, radanpidon töitä tekevän yrityksen, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen sekä rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen hallinnassa oleviin tiloihin, tarkastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja saada nähtäväkseen valvonnan toimittamiseksi tarvittavat rekisterit, luettelot ja muut asiakirjat. Rautatievirasto voisi lisäksi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, mikäli se olisi valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntija voisi olla esimerkiksi yritysten kirjanpitoon erikoistunut henkilö tai yhteisö. Momentissa veloitettaisiin poliisi tarvittaessa antamaan virka-apua lain nojalla tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvontaa koskevissa asioissa.

Rautatievirastolla olisi momentin nojalla oikeus rautatieliikenteen viestiverkon tallenteiden käyttöön. Puhelin- ja radiopuhelinliikenteen tallentaminen tapahtuu yleensä liikenneturvallisuuden valvomiseksi sekä onnettomuuksien tutkintaa varten. Rautatiejärjestelmässä käytetään yleensä omaa televiestintän erillisverkkoa. Viestintäsalaisuuden poistaminen tällaisessa erillisverkossa on sallittavaa, koska viestintään osallistuvat tietävät etukäteen sekä tallennuksesta että tallen-

teiden sisällön käsittelystä.

Rautatieliikenteen harjoittajan, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen sekä rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen olisi pykälän 4 momentin mukaan salassapitosäännösten estämättä annettava Rautatievirastolle sen valvontatehtävän hoitamiseksi tarvitsemat tiedot. Momentin mukaista tiedonantovelvollisuutta on pidettävä tarpeellisena Rautatieviraston valvontatehtävän hoitamisen turvaamiseksi.

47 §. Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinavalvonta. Pykälä vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 11 §:ää. Pykälää tarkistettaisiin sisältöä muuttamatta toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Rautatievirasto olisi Ratahallintokeskuksen asemesta pykälässä tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen.

Pykälän 1 momentissa veloitettaisiin Rautatievirasto valvomaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten toteutumista. Valvontavelvollisuus kohdistuisi rautatiejärjestelmämarkkinoille saatettavien osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden arviointiin momentissa yksilöidyissä tilanteissa.

Rautatievirastolla olisi 1 momentin mukaan salassapitosäännösten estämättä oikeus saada momentissa mainituilta tahoilta tietoja valvontatehtävänsä suorittamiseksi. Virasto voisi puuttua lain soveltamisalaan kuuluviin rautatiejärjestelmämarkkinoihin, jos se havaitsee 2 momentissa yksilöityjä epäasianmukaisuuksia markkinoilla. Viraston olisi vaadittava momentissa säädetyissä tilanteissa asianomaista tahoja ryhtymään toimenpiteisiin osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän saattamiseksi lain vaatimusten mukaisiksi. Viraston olisi itse ryhdyttävä toimenpiteisiin, jos vaatimuksenmukaisuuden vastaisuus vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta tai on muutoin vakava. Virasto voisi rajoittaa tai kieltää osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän käytön tai poistaa osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän markkinoilta. Sen olisi yhteentoimivuudirektiivien vaatimusten mukaisesti ilmoitettava 2 momentin soveltamisesta komissiolle. Ilmoituksen perusteella komissio voi arvioida toimenpiteiden asianmukaisuuden ja aloittaa yhteentoimivuudirektiiveissä säädetyt menettelyt.

48 §. *Onnettomuuden tai muun uhkaavan tilanteen estäminen.* Voimassa olevassa rautatielaisissa ei ole säännöstä, joka velvoittaisi turvallisuudesta vastaavan viranomaisen puuttumaan tapahtumaan ja toisaalta oikeuttaisi estämään tapahtuman, jossa on perusteltua syytä epäillä rautateiden turvallisuuden vaarantuvan vakavasti. Pykälän mukaan Rautatievirastolla olisi vaarallisen tapahtuman estämiseksi oikeus keskeyttää liikennöinti, radan rakentamiseen ja kunnossapitoon liittyvä työ tai toimenpide sekä muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että henkeä ja terveyttä taikka huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttava tapahtuma on meneillään tai uhkaamassa.

Pykälässä tarkoitettu tilanne voisi olla äkillinen vaaratilanne. Myös onnettomuuden yhteydessä voisi ilmetä äkillinen vaaratilanne, jolloin saattaisi olla tarpeellista turvaamis-toimenpiteenä keskeyttää toiminta. Edellytyksenä pykälässä tarkoitettuun toimenpiteeseen ryhtymiselle olisi, että keskeyttäminen olisi välttämätöntä vaarallisen tapahtuman estämiseksi.

49 §. *Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen.* Pykälä vastaa voimassa olevan rautatielain 31 §:ää. Pykälää tarkistettaisiin toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Toimivaltainen viranomainen pykälässä tarkoitetuissa asioissa olisi Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta.

Voimassa olevan 31 §:n 1 momenttiin verrattuna pykälää tarkistettaisiin lisäksi jättämällä sana ”yksittäistapauksessa” pois, koska tarkoitus on, että Rautatievirasto voi toimivaltaisena viranomaisena määrätä yleisemmin kuin yksittäistapauksessa, mihin toimenpiteisiin rautatieliikenteen harjoittajan on ennakolta ryhdyttävä rautatieliikenteessä sattuneen onnettomuuden tai rautatieliikennettä uhkaavan vaaran varalta. Momentissa tarkoitettu onnettomuus tai vaara ei koskisi yksinomaan varsinaisia rautatieonnettomuuksia, vaan myös esimerkiksi tieliikenteestä aiheutuvia taseristeysonnettomuuksia. Viraston päätöksessä tarkoitettujen velvoitteiden tulisi suhteuttaa harjoitettavan toiminnan luonteeseen ja laatuun käytettävissä olevien resurssien mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajan ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rau-

tatieliikenteessä, velvollisuudesta osallistua pelastusharjoituksiin sekä onnettomuus- tai vauriotilanteessa rautatieliikenteen pelastustoimintaan. Osallistumisvelvollisuus rajoitettaisiin enintään viideksi vuorokaudeksi vuodessa.

50 §. *Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkiminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 32 §:ää. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin (373/1985), jonka mukaisesti Onnettomuustutkintakeskus tutkii onnettomuudet ja osan vaaratilanteista.

Pykälään otettaisiin uusi 2 momentti, jossa rautatieliikenteen harjoittaja ja Ratahallintokeskus velvoitettaisiin tutkinnallisista syistä ilmoittamaan viipymättä Onnettomuustutkintakeskukselle ja Rautatievirastolle niiden tietoon tulleet onnettomuudet ja vaaratilanteet.

Pykälän 3 momentissa mainittaisiin toimivaltaisena viranomaisena Rautatievirasto.

6 luku Sääntelyelin ja sen tehtävät

51 §. *Sääntelyelin.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 42 §:ää. Pykälää ehdotetaan tarkistettavaksi toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Pykälässä tarkoitettuna sääntelyelimenä toimisi liikenne- ja viestintäministeriön sijasta Rautatievirasto.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivissä veloitetaan jäsenvaltiot perustamaan sääntelyelin, jonka tehtävänä on valvoa direktiivin vaatimusten oikeudenmukaista ja syrjimätöntä soveltamista. Lisäksi sääntelyelin toimii direktiivin mukaan kansallisena oikaisu- eliimenä, jolta voi hakea oikaisua direktiivin 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista rataverkon haltijan päätöksistä.

Sääntelyelimen on oltava organisaatioiltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rataverkon haltijasta sekä luvanhakijoista. Suomessa sääntelyelimenä on voimassa olevan rautatielain mukaisesti toiminut liikenne- ja viestintäministeriö, jonka tehtävänä on ollut sääntelyelimenä valvoa lain mukaisten vaatimusten noudattamista.

Sääntelyelimen tehtävät siirrettäisiin ministeriöltä Rautatievirastolle, jonka valvonta kohdistuisi toisaalta Ratahallintokeskukseen rataverkon haltijana ja toisaalta rautatieyrityksiin ja luvanhakijoihin. Rautatieviraston olisi 1 momentin nojalla erityisesti varmistet-

tava, että ratamaksut eivät ole syrjiviä tai muutoin lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisia ja että ratakapasiteetin jakaminen hoidetaan laissa säädettyjen vaatimusten edellyttämällä tavalla.

Pykälän 2 momentissa Rautatievirasto oikeutettaisiin salassapitosäännösten estämättä saamaan valvontatehtävänsä suorittamiseksi tarvittavat tiedot Ratahallintokeskukselta ja Suomessa rautatieliikennettä harjoittavilta rautatieyrityksiltä.

52 §. Erimielisyyksien ratkaiseminen Rautatievirastossa. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rautatieyrityksen tai muun tahon oikeudesta saattaa siihen kohdistuva tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastainen menettely Rautatieviraston tutkittavaksi. Rautatievirasto voisi myös omasta aloitteestaan ottaa asian tutkittavakseen. Rautatieyrityksen menettely voi vaikuttaa toisen rautatieyrityksen asemaan markkinoilla, joten toisella rautatieyrityksellä tulisi olla oikeus saada menettelyn laillisuutta koskeva tutkinta vireille Rautatievirastossa. Myös rautatiekulketuspalveluita hankkivilla asiakkailta olisi oikeus saattaa asia vireille Rautatievirastossa, jos asia koskee sen etua tai oikeutta.

Rautatieviraston olisi 2 momentin mukaan ratkaistava 1 momentissa tarkoitettu asia ilman aiheutonta viivytystä. Viivytyksettömän käsittelyn vaatimus tarkoittaisi sitä, että Rautatieviraston olisi käsiteltävä asia sen laatu ja olosuhteet huomioon ottaen kohtuullisessa ajassa. Asioiden käsittelyä Rautatievirastossa nopeuttaisi tosiasiallisesti 3 momentin säännös, jonka mukaan rautatieyrityksen tulisi hinnoittelua koskevaa asiaa käsiteltäessä esittää selvitys siitä, että sen palvelusta perimä hinta on 57 ja 58 §:ssä tarkoitettulla tavalla tasapuolinen ja kustannuksiin nähden kohtuullinen. Pykälän 2 momentissa todettaisiin lisäksi, että osapuolille päätöksen yhteydessä asetettavien velvoitteiden tulee olla tämän lain säännösten mukaisia.

Rautatieviraston olisi 4 momentin mukaan edistettävä rautatieyritysten yhteistyötä sekä pyrittävä ratkaisemaan niiden väliset erimielisyydet ensisijaisesti sovittamalla. Rautatievirasto voisi osapuolten niin halutessa toimia epävirallisena sovittelijana myös yritysten välisessä sopimusriidassa. Pääsääntöisesti Rautatieviraston sovittelijan rooli kohdistuisi kuitenkin rautatielain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudat-

tamista koskeviin kiistoihin. Hallintoviranomaisen sovittelijan rooli olisi sopusoinnussa myös hallinnon palveluperiaatteen kanssa. Rautatieviraston sovittelijan roolia rajoittaisi kuitenkin käytännössä se seikka, että se ei voisi sovittelussa edustamallaan kannanotoilla rajoittaa omaa toimivaltaansa sen käsiteltäväksi mahdollisesti tulevassa virallisessa asiassa. Pykälän 4 momentissa tarkoitettussa sovittelumenettelyssä osapuolia autettaisiin löytämään molempia osapuolia tyydyttävä lopputulos ilman viranomaisen väliintuloa ja valituskelpoista päätöstä. Mahdollisuudella käsitellä asioita sovittelumenettelyssä voitaisiin vähentää Rautatieviraston ratkaistavaksi tulevien asioiden määrää. Jos sovittelu ei johtaisi tulokseen, Rautatieviraston tulisi riidan osapuolen vaatimuksesta tehdä asiassa päätös kohtuullisen ajan kuluessa sovittelun päättämisestä.

7 luku Erinäiset säännökset

53 §. Radanpitoon liittyvä liikenne. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 37 §:ää. Pykälässä säädettäisiin radanpitoon välittömästi liittyvästä liikenteestä. Radanpitoa harjoittavalle yritykselle voitaisiin myöntää oikeus käyttää rataverkkoa 17 §:n sitä estämättä. Oikeus voitaisiin myöntää yritykselle, joka toimii rataverkolla Ratahallintokeskuksen toimeksiannosta radanpitoon välittömästi liittyvässä tarkoituksessa. Rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä ei saisi toimia radanpitoon liittyvän liikenteen harjoittajana, koska kyse olisi tällöin kaupallisesta tavaraliikenteestä. Rautatieyritys tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä voisi kuitenkin harjoittaa vastaavaa rautatieliikennettä ratakapasiteetin puitteissa, jos on kyse kaupallisesta liikenteestä. Radanpitoon liittyvän liikenteen harjoittajaan sovellettaisiin niitä tässä laissa säädettyjä tai lain nojalla annettavia säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat liikennöintiä ja liikenneturvallisuustehtäviä.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan tarkistettavaksi voimassa olevaan lakiin verrattuna siten, että myös radanpitoon liittyvää liikennettä varten vaadittaisiin vastuuvakuutus tai sitä vastaava järjestely. Toimilupaa ei radanpitoon liittyvää liikennettä varten jatkossakaan vaadittaisi. Sitä vastoin myös radanpitoon liittyvää liikennettä varten vaadittaisiin Rau-

tatieviraston myöntämä liikennöintilupa, josta säädettäisiin 55 §:ssä.

Radanpitoon liittyvälle liikenteelle ei myönnettäisi ratakapasiteettia, vaikka liikennettä harjoitettaisiin junaliikenteen aikataulujen mukaisesti. Radanpitoon liittyvä liikenne ei saisi vaikuttaa ratakapasiteetin hakijoille myönnetyn ratakapasiteetin käyttöön, vaan liikenne järjestettäisiin 2 momentin mukaisesti Ratahallintokeskuksen liikenteenohjauksen johdolla muun liikenteen lomaan.

54 §. Museoliikenne. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 36 §:ää. Pykälässä tarkoitettua museoliikennettä voitaisiin harjoittaa koko rataverkolla. Museoliikenteen harjoittajaan sovellettaisiin niitä tässä laissa säädettäviä vaatimuksia, jotka koskevat liikennöintiä, rautatieliikenteen harjoittamista ja liikenneturvallisuustehtäviä.

Pykälää ehdotetaan tarkistettavaksi voimassa olevaan lakiin verrattuna siten, että myös museoliikenteen harjoittajalta vaadittaisiin vastuuvakuutus tai sitä vastaava järjestely. Toimilupaa museoliikenteen harjoittaminen ei jatkossakaan edellytetäisi. Sitä vastoin museoliikenteen harjoittamiseen vaadittaisiin samoin kuin radanpitoon liittyvää liikennettä varten Rautatieviraston myöntämä liikennöintilupa.

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

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

55 §. Liikennöintilupa. Pykälässä ehdotetaan otettavaksi käyttöön uusi, museoliiken-

nettä ja radanpitoon liittyvää liikennettä varten myönnettävä liikennöintilupa, jonka Rautatievirasto voisi myöntää enintään viideksi vuodeksi kerrallaan pykälässä säädetyin edellytyksin. Liikennöintilupa olisi toimilupaa kevyempi menettely, jonka myöntämisen yhteydessä Rautatievirasto voisi kuitenkin varmistaa, ettei aiottu liikennöinti aiheuta haittaa rautatiejärjestelmälle tai vaaranna rautatieliikenteen turvallisuutta.

Liikennöintiluvan myöntämisen edellytyksistä säädettäisiin 2 momentissa. Hakijalla olisi momentin mukaan oltava riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely, hakijan liikennöintiä hoitavilla henkilöillä olisi oltava tehtäviin vaadittu kelpoisuus ja hakijan liikennöintiin käyttämän kaluston olisi oltava hyväksytty ja täytettävä sille asetetut vaatimukset. Lisäksi hakijalla olisi oltava järjestelmä, jolla varmistetaan organisaation toimintaan oleellisesti kuuluvien riskien hallintaa. Järjestelmä vastaisi suppeassa merkityksessä turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Sille asetettaisiin soveltuvin osin samat vaatimukset kuin turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosille.

56 §. Yksityisraiteiden liityntä valtion rataverkkoon. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 38 §:ää. Teollisuusyrityksillä ja kunnilla on raiteita ja raiteistoja, jotka on yhdistetty valtion rataverkkoon. Tarkoituksena on, että yritysten ja kuntien oikeudet raideyhteyteen valtion rataverkolle säilyisivät jatkossakin ennallaan. Myös eräillä valtion viranomaisilla on liittymä Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaan rataverkkoon.

57 §. Velvollisuus palvelujen tarjoamiseen. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 34 §:ää. Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta tarjota kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 5 artiklan vaatimusten mukaisesti direktiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisesti ja syrjimättömin perustein korvausta vastaan, jos palveluja tarjoaisi ainoastaan yksi yhtiö tai muu yhteisö eikä palveluja voitaisi muutoin kohtuudella järjestää. Velvollisuus koskisi rautatieyritystä sekä rautatieliikenteen palveluja tarjoavaa yhtiötä tai muuta yhteisöä. Velvollisuutta on pidettävä välttämättömänä tasapuolisten ja syrjimättömien toimintaedellytysten takaamiseksi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Palvelujen tarjoamisvelvollisuudella ei kuitenkaan

saataisi rajoittaa palveluja tarjoavan rautatieyrittäjien tai muun yhteisön oikeutta käyttää omia palvelujaan. Rautatieyrittäjällä olisi edelleen oikeus ensisijaisesti itse käyttää muun muassa polttoaineen tankkauspaikkoja, huoltolaitteita ja tavaraliikenneterminalleja omaan käyttöönsä.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan tarkistettavaksi voimassa olevaan lakiin verrattuna eräiltä osin. Palveluista perittävän hinnan tulisi olla tasapuolinen kaikkia rautatieyrittäjiä kohtaan sekä kohtuullinen ottaen huomioon aiheutuneet kustannukset ja toiminnan tehokkuus. Kohtuullisuutta arvioitaessa olisi otettava huomioon myös kohtuullinen pääomalle laskettava tuotto, johon vaikuttavat palveluita tarjoavan rautatieyrittäjien tekemät investoinnit ja niihin liittyvät riskit. Tasapuolisella ja syrjimättömällä ehdolla tarkoitettaisiin ehtoa, joka kohtelee samanlaisissa tilanteissa olevia rautatieyrittäjiä tasapuolisesti. Jos rautatieyrittäjä käyttää tiettyä palvelua itse tai tarjoaa sitä tytäryhtiölle tai muulle vastaavalle taholle, sen olisi tarjottava vastaavaa palvelua vastaavin ehdoin myös kilpailevalle rautatieyrittäjälle.

Pykälään ehdotetaan voimassa olevaan lakiin verrattuna otettavaksi uusi 3 momentti, jonka mukaan rautatieyrittäjällä olisi oikeus käyttää yksityisraiteita, jotka johtavat useampaa kuin yhtä loppukäyttäjää palveleviin terminaaleihin ja satamiin, ja tarjota terminaaleissa ja satamissa asiakkailleen palveluja. Säännös olisi tarpeellinen tasapuolisten ja syrjimättömien toimintaedellytysten luomiseksi tilanteissa, jossa rautatiekuljetusmarkkinoilla toimii yhtä useampi rautateiden tavaraliikennepalveluja tarjoava rautatieyrittäjä.

Pykälän 4 momentti vastaisi voimassa olevan rautatielain 34 §:n 2 momenttia. Momentissa valtuutettaisiin antamaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset pykälässä tarkoitetuista palveluista ja raideyhteyksistä.

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

58 §. Velvollisuus koulutuspalvelujen tarjoamiseen. Lakiin ehdotetaan otettavaksi pykälä, jossa säädettäisiin koulutuspalvelujen tarjoamisesta. Pykälässä velvoitettaisiin rau-

tatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1167/2004) 7 §:ssä tarkoitettuja liikenneturvallisuuteen liittyviä koulutuspalveluja tai muita rautatieliikenteen koulutuspalveluja tarjoava yhtiö tai muu yhteisö tarjoamaan tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja muille toiminnan harjoittajille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulisi olla tasapuolinen ja kohtuullinen ja perustua todellisiin koulutuksen järjestämisestä aiheutuviin kustannuksiin.

Velvollisuutta koulutuspalvelujen tarjoamiseen pidetään tärkeänä, koska alalle tulon ja turvallisuustodistuksen saamisen eräs keskeinen edellytys on, että rautatieyrittäjällä on käytettävissään ammattitaitoinen ja asianmukaisen koulutuksen saanut henkilökunta. Jos turvallisuustodistusta hakeva rautatieyrittäjä ei pysty palkkaamaan koulutettua ja todistuksen saanutta henkilökuntaa siinä jäsenvaltiossa, jossa se aikoo harjoittaa liikennettä, sen on voitava luottaa siihen, että sillä on mahdollisuus kouluttaa nykyistä henkilökuntaa. Koska koulutus sisältää käytösäännöt, liikenteenohjausjärjestelmän, reititiedot ja hätätilanmenettelyt, sitä tarjotaan toistaiseksi ainoastaan kansallisesti kunkin jäsenvaltion omaa rataverkkoa varten. Rautatieturvallisuusdirektiivissä edellytetään jäsenvaltioiden varmistavan, että koulutusmahdollisuudet ja todistukset ovat kaikkien turvallisuustodistusta hakevien rautatieyrittäjien saatavilla.

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

59 §. Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 35 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Ratahallintokeskuksen velvollisuudesta laatia ratakapasiteetin arviointi, jos rautatiereitti todetaan ratakapasiteetin jaon yhteydessä ylikuormittuneeksi. Arvioinnin tarkoituksena on selvittää syyt, jotka ovat johtaneet ylikuormittumiseen, ja Ratahallintokeskuksen ensisijaiset liikenteelliset toimenpiteet, joilla kuormitusta voitaisiin vähentää. Arviointi perustuisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 25 artiklaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Rata-

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

60 §. Liikenteenohjauspalveluille ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluille asetettavat vaatimukset. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 29 §:ää. Liikenteen ohjauspalveluja ja liikkuvan kaluston katsastuspalveluja on pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna viranomaisorganisaation ulkopuolelle siirrettynä julkisena hallintotehtävänä. Kysymys ei ole kuitenkaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävän tehtävän siirtämisestä viranomaisorganisaation ulkopuolelle.

Pykälässä säädettäisiin tehtäville asetettavista vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan palveluja tarjoavalla yrityksellä tulisi olla turvallisuuden takaava organisaatio ja järjestelmä, jolla varmistetaan organisaation toimintaan oleellisesti kuuluvien riskien hallinta. Järjestelmä vastaisi suppeassa merkityksessä turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja sille asetettaisiin soveltuvin osin samat vaatimukset kuin turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosille. Rautatievirasto hyväksyisi momentissa tarkoitettua turvallisuuden takaavan organisaation ja järjestelmän. Järjestelmää laadittaessa otettaisiin huomioon organisaation toiminnan luonne ja laajuus. Yrityksen toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaisi järjestelmän käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä. Palvelujen tarjoajat veloitettaisiin ilmoittamaan välittömästi Rautatievirastolle järjestelmään tehdyistä merkittävistä muutoksista.

Momentissa tarkoitettuja palveluja tulisi tarjota tasapuolisesti kaikille rautatieyrityksille. Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen toiminnassa olisi 1 momentin mukaan noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan liikkuvan kaluston katsastustehtäviä hoitavilta henkilöiltä edellytettäisiin sopivuutta tehtäviin sekä ammatillista pätevyyttä. Katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen olisi tehtäviä suorittaes-

saan noudatettava soveltuvin osin momentissa mainittuja hallintomenettelyä koskevia lakeja. Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen palveluissa ei momentissa mainittujen lakien noudattaminen sellaisenaan tulisi kysymykseen tehtävien operatiivisen laadun vuoksi.

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

61 §. Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 33 §:ää. Pykälän 1 momentissa tarkoitettu varautumisvelvollisuus laajennettaisiin koskemaan myös Rautatievirastoa. Momentissa säädettäisiin Rautatieviraston, Ratahallintokeskuksen sekä rautatieyrityksen velvollisuudesta varautua valmiuslaisissa (1080/1991) määriteltyihin poikkeusoloihin sekä poikkeusoloihin verrattavissa oleviin normaaliolojen häiriöihin eli erityistilanteisiin. Normaalioloissa tapahtuvalla varautumisella pyritään varmistamaan se, että junaliikenne voi mahdollisimman häiriöttömästi jatkua myös normaaliolojen erityistilanteissa ja poikkeusoloissa. Ratahallintokeskuksella ja Rautatievirastolla on valtion virastoina valmiuslain perusteella velvollisuus varautua hoitamaan tehtävänsä myös poikkeusoloissa. Pykälässä velvollisuutta tarkennettaisiin siten, että varautumisvelvollisuus koskee myös rataverkon liikennöitävyyttä erilaisissa poikkeusoloissa ja erityistilanteissa. Erityistilanteita ovat normaalioloissa mahdolliset ja poikkeusoloihin verrattavissa olevat vakavat häiriöt, kuten ratoihin ja liikenteen ohjausjärjestelmiin kohdistuvat laajat toimintahäiriöt, erilaiset luonnonkatastrofit, paikalliset ja valtakunnalliset suuronnettomuudet sekä rikollisuus, ilkivalta ja terrorismi. Varautuminen tapahtuisi valmiussuunnittelun sekä erityisvalmistelujen avulla.

Varautumistoimenpiteitä johtaisi ja koordinoisi liikenne- ja viestintäministeriö, joka valtuutettaisiin pykälän 2 momentissa antamaan tarpeelliset ohjeet varautumiseen ja valmiussuunnitteluun liittyvistä yksityiskohdista.

62 §. Viranomaisen tiedonsaantioikeus ratamaksun määräämistä, tilastointia ja tutkimusta varten. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 39 §:ää. Pykälässä lisättäisiin tiedonsaantiin oikeutetuksi viranomaiseksi

Ratahallintokeskuksen lisäksi Rautatievirasto, jolla olisi oikeus saada rautatieliikenteen harjoittajalta tarpeelliset tiedot tilastointia ja tutkimusta varten.

Rautatieyrittäjä velvoitettaisiin antamaan Ratahallintokeskukselle tämän pyynnöstä ratamaksun määrittämistä sekä tilastointia ja tutkimusta varten tarpeelliset tiedot. Ratahallintokeskuksen tietojensaantioikeutta on pidettävä tarpeellisena toisaalta ratamaksun säännösten ja verkkoselostuksen mukaista määrittämistä ja toisaalta viraston rautatieviranomaisena suorittamien tehtävien hoitamista varten.

63 §. Rautatieyrityksen kirjanpito. Pykälä vastaa voimassa olevan rautatielain 40 §:ää. Pykälässä velvoitettaisiin rautatieyrittäjä noudattamaan kirjanpidossaan kirjanpitoa koskevia Euroopan yhteisössä ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä ja määräyksiä. Lisäksi rautatieyrittäjä velvoitettaisiin tekemään tavaraliikenteen kannattavuutta koskeva laskelma sekä sen tuotantovälineiden määrää, arvoa ja niihin liittyviä taloudellisia vastuita koskeva vuotuinen yhteenveto, joka olisi julkaistava. Edelleen rautatieyrittäjä velvoitettaisiin kirjaamaan julkisina ostopalveluina henkilöliikenteestä saamansa tulot erikseen asianmukaisille tileille. Näitä tuloja ei saisi käyttää muuhun liiketoimintaan. Velvollisuutta on pidettävä tarpeellisena ostopalveluliikenteen valvonnan järjestämiseksi.

Pykälän tarkoituksena on saada rautatieyrityksen kirjanpito mahdollisimman avoimeksi.

64 §. Uhkasakko, teettämisuhta ja keskeyttämisuhta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 41 §:ää. Voimassa olevaan lakiin verrattuna muutoksena olisi se, että Ratahallintokeskuksen lisäksi myös Rautatievirasto oikeutettaisiin asettamaan lain nojalla antamansa velvoitteen tai kiellon tehosteeksi uhkasakko, teettämisuhta tai keskeyttämisuhta.

65 §. Oikaisuvaatimus. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 43 §:n 1—3 momenttia ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 13 §:n 1 momenttia. Pykälää tarkistettaisiin sisällöllisiä muutoksia tekemättä toimivaltaisen viranomaisen ja eräiden pykäläviittausten muuttumisen vuoksi.

Pykälän 1 momentissa oikeutettaisiin Ratahallintokeskuksen päätökseen tyytymätön asianosainen hakemaan oikaisua sääntelyelimenä toimivalta Rautatievirastolta niihin

momentissa tarkoitettuihin Ratahallintokeskuksen rataverkon haltijana antamiin päätöksiin, joita tarkoitetaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 30 artiklassa. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen antamaan vaatimuksenmukaisuustodistukseen tai tarkastustodistukseen liittyvästä oikaisumenettelystä. Oikaisua haettaisiin myös näissä tapauksissa Rautatievirastolta.

Oikaisuvaatimus olisi 3 momentin mukaan tehtävä Rautatievirastolle 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Pykälän 4 momentissa velvoitettaisiin Rautatievirasto ratkaisemaan pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun oikaisua hakenut on toimittanut sille kaikki tarvittavat tiedot. Rautatieviraston olisi pyrittävä ratkaisemaan oikaisuvaatimukset rautatiekuljetusmarkkinoiden joustavuuden ja kuljetusasiakkaiden tarpeiden vuoksi mahdollisimman pikaisesti. Oikaisuvaatimus olisi asian luonteen vuoksi ratkaistava normaaliakin nopeammin eli 10 päivän kuluessa haettaessa oikaisua kiireellistä ratakapasiteettihakemusta koskevaan Ratahallintokeskuksen päätökseen.

66 §. Muutoksenhaku. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 43 §:n 4—5 momenttia ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuksilain 13 §:n 2—3 momenttia. Rautatieviraston oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen haettaisiin 1 momentin mukaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Rautatieviraston ja Ratahallintokeskuksen 64 §:n nojalla tekemään päätökseen haettaisiin muutosta uhkasakko-lain mukaisesti. Rautatieviraston 52 §:n nojalla 57 ja 58 §:ssä tarkoitettujen palvelujen tarjoamista koskevista erimielisyyksistä antamiin päätöksiin haettaisiin muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Ehdotettua valitustietä näiden päätösten osalta pidetään tarkoituksenmukaisena päätösten luonteen vuoksi. Muutoin ministeriön, Rautatieviraston ja Ratahallintokeskuksen tämän lain nojalla antamiin päätöksiin haettaisiin muutosta valittamalla hallintolainkäyttölain mukaisesti.

Laissa velvoitettaisiin ministeriö antamaan päätöksensä toimilupahakemukseen 7 §:n 3 momentissa säädetyssä määräajassa ja toisaalta Rautatievirasto ratkaisemaan oikaisuvaatimukset 3 momentissa säädetyssä määräajassa. Lisäksi Rautatievirasto velvoitettaisiin

siin ratkaisemaan *turvallisuustodistuksen ja -luvan* myöntämistä tai hyväksymistä koskeva asia 33 §:ssä säädettyssä määräajassa.

Pykälän 2 momentissa oikeutettaisiin haki- ja tekemään valitus, jos toimivaltainen viranomainen ei ole ratkaissut edellä tarkoitettua asiaa säädettyssä määräajassa. Valituksen katsottaisiin tällöin kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Valituksen voisi tehdä, kunnes toimivaltainen viranomainen on ratkaissut asian. Viranomainen olisi velvollinen ilmoittamaan päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle.

67 §. Lain suhde kilpailulainsäädäntöön. Pykälässä säädettäisiin lain suhteesta kilpailulainsäädäntöön. Rautatieyrittäjä voi toimialallaan olla määrävissä markkina-asemassa tai siihen sovelletaan kilpailunrajoituksista annetun lain (480/1992) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä. Näiltä osin rautatielain ja kilpailunrajoituksista annetun lain soveltamisalat saattavat mennä päällekkäin. Tällaisia asioita olisivat esimerkiksi rautatieyrittäjien mahdollinen kieltäytyminen tarjoamasta tämän lain 57 §:ssä tarkoitettuja palveluita tai niiden kohtuuton hinnoittelu. Tarkoituksenmukaista olisi, että samasta asiasta annettaisiin vain yksi ratkaisu. Tämän vuoksi 1 momentissa ehdotetaan, että Rautatievirasto voisi siirtää kilpailunrajoituksista annetun lain vastaisia kilpailunrajoituksia koskevat asiat käsiteltäviksi mainitun lain mukaisesti.

Rautatielaissa ja sen nojalla annettavassa valtioneuvoston asetuksessa on säännöksiä muun muassa palveluiden tarjoamisesta sekä niiden hinnoittelusta. Pykälään ehdotetaan sisällytettäväksi 2 momentti, jossa nimenomaisesti todettaisiin, että arvioitaessa rautatiemarkkinoiden kilpailunrajoituksia ja niiden vaikutuksia on otettava huomioon myös rautatielain ja sen nojalla annettavat säännökset.

68 §. Rangaistussäännökset. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 44 §:ää ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 12 §:n 1 momenttia. Pykälää tarkistettaisiin sisällöllisiä muutoksia tekemättä eräiden pykäläviittausten muuttumisen vuoksi.

Rautatiekuljetusmarkkinoiden häiriöttömän toiminnan varmistamiseksi ehdotetaan 1 momentissa säädettäväksi rangaistavaksi luvanvaraisen rautatieliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista toimilupaa. Vastaavainen rangaistussanktio on säädetty muunkin luvanvaraisen liikenteenharjoittamisen tur-

vaamiseksi. Pykälän 2 momentin 1 kohdassa säädettäisiin rangaistavaksi rautatieliikenteen harjoittaminen 12 §:n mukaisten edellytysten puuttuessa. Vastaavasti 2 kohdan mukaan rangaistavaa olisi ratakapasiteetin käyttäminen vastoin Ratahallintokeskuksen ratakapasiteetin jakopäätöstä.

Momentin 3 kohdassa säädettäisiin rangaistavaksi toiminta, joka olisi vastoin 53 §:ssä säädettyjä radanpitoon liittyvää liikennettä koskevia edellytyksiä ja vaatimuksia. Vastaavasti momentin 4 kohdassa säädettäisiin rangaistavaksi museoliikenteen harjoittaminen vastoin 54 §:ssä säädettyjä edellytyksiä ja vaatimuksia.

Momentin 5 kohdassa ehdotetaan säädettäväksi rangaistavaksi teko, jonka tunnusmerkistö täyttyisi liikkumalla tai oleskelemalla asiattomasti ratapiha-alueella, ratalinjalla, rautatiesillalla tai rautatietunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä. Momentin 5 kohdan mukaan voitaisiin se, joka on tahallaan syyllistynyt momentissa mainittuihin tekoihin, tuomita rautatielainsäädännön rikkomisesta sakkoon, jollei teko olisi vähäinen. Sanktio olisi kuitenkin toissijainen. Teosta ei seuraisi momentissa tarkoitettua sanktiota, jos muussa laissa olisi säädetty ankarampi rangaistus.

Momentissa kuvattujen tekojen säätämiseksi rangaistavaksi pyritään erityisesti varmistamaan rautatieliikenteen turvallisuus ja toisaalta takaamaan rautatieliikenteen harjoittajien tasapuoliset ja syrjimättömät toimintaedellytykset.

Myös rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 12 §:n rangaistussäännöksiä pidetään edelleen yhteentoimivuusvaatimusten noudattamisen varmistamiseksi tarpeellisina. Niistä säädettäisiin 3 momentissa. Momentin tarkemmat perustelut on esitetty hallituksen esityksessä laiksi Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta (HE 15/2002 vp).

Pykälän 4 momentti vastaisi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuslain 12 §:n 2 momenttia.

69 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä syyskuuta 2006, jolloin Rautatievirasto käynnistää toimintansa. Lailla kumottaisiin voimassa oleva rautatielaki ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettu laki niihin tehtyine muutoksineen.

Kotimaan tavaraliikenne avattaisiin kilpailulle Euroopan unionin toisen rautatiepaketin vaatimusten mukaisesti vuoden 2007 alussa. Tämän vuoksi 16 §:n 1 momentin 2 kohtaa sovellettaisiin vasta 1 päivästä tammikuuta 2007.

Rautatieyritysten ja muiden 34 §:n 3 momentissa tarkoitettujen toimijoiden on annettava momentissa tarkoitettujen kelpoisuustodistukset ja pidettävä kelpoisuustodistuksen saaneista henkilöistä kelpoisuusrekisteriä 1 päivästä tammikuuta 2007 alkaen. Tämän vuoksi myös 34 §:n 3 momenttia sovellettaisiin vasta 1 päivästä tammikuuta 2007.

70 §. Siirtymäsäännökset. Uudella rautatielailla uudistettaisiin rautatieliikennettä koskevaa lainsäädäntöä varsin perusteellisesti. Lain 70 §:ään on koottu lain voimaantuloon liittyvät tarpeelliset siirtymäsäännökset.

Voimassa olevan rautatielain 5 §:n nojalla on myönnetty toimilupa rautatieliikenteen harjoittamista varten ainoastaan VR Osakeyhtiölle. Yhtiöllä on toimiluvan nojalla oikeus harjoittaa henkilö- ja tavaraliikennettä valtion koko rataverkolla. Tämän lain 5 §:n 1 momentissa velvoitettaisiin VR Osakeyhtiö hakemaan uuden lain mukaista toimilupaa lain tultua voimaan. Nykyinen toimilupa olisi kuitenkin voimassa yhden vuoden pituisen siirtymäkauden ajan lain voimaantulosta. Tavaraliikenteen kilpailun avaamisen jälkeen Suomen rautatiemarkkinoille saattaa tulla muitakin rautatieyrityksiä, joiden olisi haettava toimilupaa uuden rautatielain säännösten mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan voimassa olevan rautatielain 11 §:n nojalla myönnetty turvallisuustodistukset olisivat sellaisinaan voimassa 1 päivään toukokuuta 2007, jonka jälkeen rautatieyrityksellä olisi oltava tämän lain 31 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus.

Ratahallintokeskus on myöntänyt voimassa olevan rautatielain 11 §:n nojalla turvallisuustodistuksen myös eräille museoliikenteen harjoittajille ja radanpitoa harjoittaville yhtiöille. Pykälän 3 momentissa vaadittaisiin, että näillä olisi oltava lain 55 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa 1 päivään toukokuuta 2007 mennessä. Samaan päivämäärään mennessä vaadittaisiin Ratahallintokeskukselta lain 32 §:ssä tarkoitettu turvallisuuslupa.

Pykälän 4 momentin mukaan Ratahallintokeskuksen valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annettun lain

(21/1995), jäljempänä *rataverkkolaki*, 6 §:n ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain 3 §:n 2 ja 3 momentin nojalla antamia määräyksiä sovellettaisiin sellaisinaan siihen saakka, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädettäisiin tai määrättäisiin. Tämä koskisi niin Ratahallintokeskuksen antamia teknisluonteisia normeja kuin liikenneturvallisuustehtävissä olevien henkilöiden kelpoisuus- ja terveydentilavaatimuksia. Teknisluonteiset normit syrjäytyvät vastaisuudessa Rautatieviraston päätöksillä täytäntöön pantavilla yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä. Momentin mukaan myös rataverkkolain 12 §:ään perustuvat tai Ratahallintokeskuksen myöntämät yksityisraideliittymäluvat jäisivät sellaisinaan voimaan, kunnes ne korvattaisiin uusilla määräyksillä tai luvilla.

Koska tavaraliikenne avattaisiin kilpailulle vasta 1 päivästä tammikuuta 2007 lukien, otettaisiin lain siirtymäsäännöksiin säännös, jonka mukaan kumottavan rautatielain 4 luvun mukaan myönnettyä ratakapasiteettia saa käyttää kotimaan tavaraliikenteessä 31 päivään joulukuuta 2006 saakka ainoastaan Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain 1 §:ssä tarkoitettua osakeyhtiön rautatieliikennettä harjoittava tytäryhtiö eli VR Osakeyhtiö.

Ratahallintokeskus on antanut voimassa olevan rautatielain 26 §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä pykälän 2 momentissa tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksista. Myös näitä määräyksiä sovellettaisiin 6 momentin mukaisesti siihen saakka, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädettäisiin tai määrättäisiin.

1.2. Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain muuttamisesta

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettua lakia, jäljempänä rautatiejärjestelmän kelpoisuuslaki, tarkistettaisiin toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Laissa tarkoitettua viranomaistehtäviä siirrettäisiin Ratahallintokeskukselta Rautatievirastolle sen aloittaessa toimintansa 1 päivänä syyskuuta 2006. Ratahallintokeskuksessa laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitavat virkamiehet siirrettäisiin Rautatievirastoon.

6 §. Oppilaitoksen hyväksyminen. Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetussa laissa tarkoitettuna oppilaitoksen hyväksyisi Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta, minkä johdosta pykälää olisi muutettava.

Rautatievirasto hyväksyisi laissa tarkoitettuna koulutuksen järjestäjäksi sellaisen liikenneturvallisuuskoulutusta antavan yhtiön tai muun yhteisön (oppilaitos), jonka kouluttajilla on koulutustehtävän hoitamisen edellyttämä, rautatiejärjestelmän hyvä ammatillinen osaaminen. Oppilaitoksen kouluttajina voisivat toimia vain sellaiset kouluttajat, jotka hallitsevat opettamansa asian sekä pedagogisesti että ammatillisesti. Kouluttajien ammatilliseen osaamiseen sisältyisivät valmiudet antaa liikenneturvallisuustehtävän vaatima teoriaopetus sekä kyky huolehtia tehtävän edellyttämästä yönopastuksesta ja työohjauksesta. Nykyisin Suomessa toimii ainoana Ratahallintokeskuksen hyväksymänä liikenneturvallisuuskoulutusta antavana oppilaitoksena VR Koulutuskeskus, joka kuuluu VR-konserniin.

7 §. Koulutusohjelmat ja koulutusta vastaavat pätevyudet. Rautatievirasto hyväksyisi Ratahallintokeskuksen sijasta liikenneturvallisuusohjelmien koulutusohjelmat samoin kuin koulutusohjelman yksityisraiteiden liikennettä varten. Koulutusohjelmaan tulisi sisällyttää ainakin rautatiejärjestelmän perustiedot, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä perehdyttäminen koulutusohjelman mukaisiin tehtäviin. Ratahallintokeskuksen hyväksymät nykykäytäntöä vastaavat liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat on tarkoitus lain voimaan tullessa pysyttää sisällöltään sellaisina kuin ne ovat tällä hetkellä.

Rautatievirasto voisi hyväksyä myös yksityisraiteiden liikennettä varten yksityisraiteiden liikenteen laatuun ja laajuuteen suhteutettuna koulutusohjelman. Kun liikenneturvallisuustehtäviä hoidetaan teollisuusyritysten, satamien tai muiden yksityisraiteiden haltijoiden yksityisraiteiden tai valtion rataverkon luovutusraiteistoilla tai muilla vastaavilla raitteilla, tehtäviä hoitavilta henkilöiltä ei edellytetä laissa tarkoitettujen koulutusohjelmien suorittamista. Koulutuksessa tulisi kuitenkin aina ottaa huomioon se, että rautatieliikenteen liikenneturvallisuudelle ei aiheuteta vaaraa.

8 §. Pätevyyden voimassaolo. Rautatievirasto hyväksyisi Ratahallintokeskuksen sijasta liikenneturvallisuusasioihin perehtyneen henkilön pykälässä tarkoitettuna kertauskoulutuksen antamista varten.

10 §. Erityiset terveydentilavaatimukset. Rautatievirasto antaisi Ratahallintokeskuksen sijasta pykälän 2 momentissa tarkoitettuna tarkemmat määräykset tehtäväkohtaisesti vaadittavista aistivaatimuksista ja muista momentissa tarkoitetuista liikenneturvallisuustehtävän hoitamista heikentävistä ominaisuuksista ja niiden arvioinnista sekä pykälän 3 momentissa tarkoitetuista terveydentilan lääketieteellisistä arviointiperusteista ja -menetelmistä.

Rautatievirasto voisi 2 momentin nojalla antaa tarkemmat määräykset niistä aistivaatimuksista, joita liikenneturvallisuustehtävissä edellytetään, sekä sellaisista sairauksista, vioista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta henkilön ominaisuudesta, jotka voivat vaarantaa liikenneturvallisuutta tai jotka ovat esteenä liikenneturvallisuustehtävien hoitamiseen sekä niiden arvioinnista. Tehtäväkohtaisia terveydentilavaatimuksia koskevilla määräyksillä Rautatievirasto tarkentaisi tehtäväkohtaisesti lain 9 §:ssä säädettyjä yleisiä terveydentilavaatimuksia. Virasto voisi myös määrittellä tarkemmin, milloin henkilön kyky toimia liikenneturvallisuustehtävissä edellä mainittujen syiden takia on heikentynyt.

Virasto voisi 2 momentin nojalla lisäksi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitettuna terveydentilan lääketieteellisistä arviointiperusteista ja -menetelmistä. Rautatievirasto tarkentaisi määräyksillään terveydentilan arviointiperusteita ja määrittäisi tarkemmin, miten liikenneturvallisuustehtävää hoitavan henkilön terveydentila tulisi arvioida eri tilanteissa.

11 §. Asiantuntijalääkäreiden ja muiden asiantuntijoiden hyväksyminen. Rautatievirasto hyväksyisi Ratahallintokeskuksen sijasta pykälän 1 momentissa tarkoitettuna rautatiealan asiantuntijalääkärit ja pykälän 2 momentissa tarkoitettuna työterveysaseman työterveyshuollon ammattihenkilöt. Rautatiealan asiantuntijalääkärin tulisi olla perehtynyt erityisesti liikennelääketieteeseen ja rautatieliikenteen työolosuhteisiin ja hänellä tulisi lisäksi olla hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteessä vaadittavaan terveydentilaan ja käytännön

kokemusta rautatieliikenteessä toimivilta vaadittavasta terveydentilasta ja toimintakyvyn arvioinnista. Rautatievirasto määritteli, kuinka paljon rautatiealan asiantuntijalääkäreitä kulloinkin tarvitaan ottaen huomioon liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden määrää. Rautatiealan asiantuntijalääkäreitä hyväksyttäessä tulisi erityisesti huolehtia siitä, että he toimivat maan eri osissa.

Nykyisin Suomessa on 13 Ratahallintokeskuksen hyväksymää asiantuntijalääkäreitä, jotka toimivat maan keskeisimmillä rautatieliikenteen liikennepaikoilla tai niiden läheisyydessä. Asiantuntijalääkäreistä osa toimii VR-Yhtymä Oy:n palveluksessa. VR-Yhtymä Oy:n palveluksessa olevat lääkärit ovat antaneet sopivuuslausunnot yhtiön palveluksessa liikenneturvallisuustehtävissä työskentelevistä henkilöistä. Pääosa liikenneturvallisuustehtävissä toimivista henkilöistä on VR-Yhtymä Oy:n tai sen tytäryhtiöiden palveluksessa. Lisäksi yhtiön asiantuntijalääkärit ovat yleensä antaneet lausunnot yksityisraiteilla toimivien teollisuuslaitosten henkilökunnan sopivuudesta liikenneturvallisuustehtäviin. Muut asiantuntijalääkärit ovat antaneet muiden yhtiöiden ja yhteisöjen henkilökunnan sopivuuslausunnot.

Rautatievirasto hyväksyisi pykälän 2 momentin nojalla hakemuksesta liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden terveystarkastuksia varten työterveysasemalla tai muun vastaavan palvelujen tuottajan palveluksessa työskentelevät työterveyshuollon ammattihenkilöt. Työterveyshuollon ammattihenkilöllä tarkoitetaan työterveyshuoltolain (1383/2001) 3 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua henkilöä. Näitä ovat työterveyshuollossa toimivat lääkärit ja terveydenhoitajat. Heillä on oltava työterveyshuoltolain 3 §:ssä tarkoitettu pätevyys sekä lain 5 §:n mukaisesti riittävällä täydennyskoulutuksella ylläpidetyt tiedot ja taidot. Lisäksi heillä tulisi 2 momentin mukaisesti olla hyvä perehtyneisyys niihin erityisvaatimuksiin, joita edellytetään liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden työssä.

Rautatievirasto voisi hyväksyä yleisesti työterveyshuoltopalveluja tuottavan yrityksen lisäksi esimerkiksi sellaisen yksityisraiteella toimivan, oman työterveysaseman omaavan teollisuusyrityksen työterveyshuollon ammattihenkilöt, jos he täyttävät pykälän 2 momentissa asetetut vaatimukset. Ratahal-

lintokeskuksella on jo nykyisin käytettävissä järjestelmä, johon kuuluvat tietyt, maan eri osissa toimivat työterveyshuollon palvelujen tuottajat. Lisäksi virasto on hyväksynyt joidenkin suurempien teollisuuslaitosten työterveysasemat, joilla on palveluksessaan momentin vaatimukset täyttävä henkilökunta.

Ainoastaan Rautatieviraston hyväksymät työterveyshuollon ammattihenkilöt voisivat tehdä tämän lain edellyttämät terveystarkastukset liikenneturvallisuustehtäviä hoitaville henkilöille. Vaatimus on katsottu tarpeelliseksi, koska terveystarkastuksia tekevän on tunnettava rautatieliikenteen työolosuhteet ja ne terveydelliset seikat ja sairaudet, jotka saattavat vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.

Rautatiealan asiantuntijalääkäri arvioisi henkilön terveydellisen sopivuuden hoitaa liikenneturvallisuustehtävää. Työterveyshuollon ammattihenkilöt voisivat lain 12 §:n edellyttämässä tapauksissa tehdä työterveyshuoltolain mukaiset terveystarkastukset.

Pykälän mukainen kaksiportainen järjestelmä on katsottu tarpeelliseksi, koska näin taataan, että lääkärin puolueettomuus sekä sopivuuslausuntojen objektiivisuus ja tasalaatuisuus säilyvät. Työterveyshuollossa toimiva, henkilöä hoitava lääkäri ja sopivuutta arvioiva rautatiealan asiantuntijalääkäri olisivat aina eri henkilöitä. Rautatiealan asiantuntijalääkäri ei toimisi henkilöä hoitavana lääkärinä eivätkä hoitosuhteeseen liittyvät psykologiset seikat voisi vaikuttaa liikenneturvallisuuden kannalta olennaiseen sopivuusarvioon. Toisaalta asiantuntijalääkärin mahdollisesti antama lausunto soveltumattomuudesta liikenneturvallisuustehtävään ei myöskään saisi haitata liikenneturvallisuuteen vaikuttavan sairauden hoitoa ja hoitosuhdetta.

14 §. Erivapauden myöntäminen. Rautatievirasto myöntäisi Ratahallintokeskuksen sijasta pykälässä tarkoitettut erivapaudet, mikä edellyttäisi myös 16 §:n 3 momentin 4 kohdan muuttamista.

Rautatievirasto voisi erityisestä syystä myöntää liikenneturvallisuustehtävien kelpoisuusvaatimuksista erivapauden toistaiseksi tai määräajaksi. Erivapaus voitaisiin myöntää tehtäväkohtaista pätevyyttä ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista. Yleisistä kelpoisuusvaatimuksista ei voitaisi myöntää erivapautta. Erivapauden myöntäminen ei koskaan saisi vaarantaa rautatieliikenteen turval-

lisuutta. Ratahallintokeskus on vastaavin edellytyksin myöntänyt jossain määrin erivapauksia liikenteenhoitotehtävissä toimivien henkilöiden terveydentilavaatimuksista ja tehtäväkohtaisista kelpoisuusvaatimuksista.

Tehtäväkohtaista pätevyyttä koskevista vaatimuksista voitaisiin myöntää erivapaus tilanteessa, jossa henkilö voisi osoittaa, että hänellä on muuta soveltuvaa koulutusta tai työkokemusta, jolla voitaisiin korvata laissa tarkoitettua koulutusta. Lähtökohtaisesti pykälässä tarkoitettuja koulutusohjelmia ei voisi korvata muulla koulutuksella tai työkokemuksella. Lain kertauskoulutusvaatimuksesta ei myöskään pääsääntöisesti myönnettäisi erivapautta.

Terveydentilaa koskevista vaatimuksista voitaisiin myöntää erivapaus ainoastaan tilanteessa, jossa on varmistettu, että henkilön terveydentilassa oleva puute ei vaikuta hänen kykyynsä hoitaa liikenneturvallisuustehtävää. Tämä varmistettaisiin aina tapauskohtaisesti ottamalla huomioon henkilön hoitama tehtävä. Tarvittaessa henkilön työtehtävät määriteltäisiin uudelleen tai parannettaisiin muutoin henkilön työolosuhteita ja henkilökohtaisia työvälineitä. Lisäksi olisi myös aina tapauskohtaisesti selvitettävä, miten asiaan voitaisiin vaikuttaa lääketieteen keinoin.

Ratahallintokeskus on määritellyt ne sairaudet ja tilat, jotka estävät liikenneturvallisuustehtävissä työskentelyn. Erivapaus voitaisiin tällaisessa tilanteessa myöntää määräaikaisena, jos henkilöön kohdistuvan valvonnan, työjärjestelyjen ja olemassa olevan tekniikan avulla on voitu varmistua siitä, että henkilö voi jatkaa liikenneturvallisuustyössä rautatieliikenteen turvallisuuden vaarantumatta.

16 §. Kelpoisuusrekisteri. Pykälän 3 momentin 4 kohtaa, jossa viitataan viranomaisen myöntämiin erivapauksiin, muutettaisiin toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Erivapauden myöntäisi lain 14 §:n nojalla Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta.

20 §. Valvonta. Rautatievirasto vastaisi Ratahallintokeskuksen sijasta pykälän 1 ja 2 momentissa tarkoitettua valvonnasta, minkä vuoksi säännöksiä olisi muutettava.

Rautatievirasto valvoisi 1 momentin mukaan liikenneturvallisuustehtävien kelpoisuusvaatimusten noudattamista. Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden on

aina täytettävä tässä laissa tarkoitettut kelpoisuusvaatimukset. Rautatievirasto voisi valvonnan hoitamista varten pyytää liikenneturvallisuustehtäviä hoitavaa henkilöä koskevia tarpeellisia tietoja muun muassa hänen terveydentilastaan, opintosuorituksistaan ja yleisestä kelpoisuudestaan tehtävään.

Rautatievirasto valvoisi 2 momentin mukaan oppilaitosten, kertauskouluttajien, työterveyshuollon ammattihenkilöiden sekä rautatiealan asiantuntijalääkäreiden toimintaa näiden hoitaessa laissa tarkoitettuja tehtäviä. Oppilaitoksia ja kertauskouluttajia valvottaisiin siltä osin, että näiden tahojen antama koulutus on Rautatieviraston hyväksymien koulutusohjelmien mukaista. Työterveyshuollon ammattihenkilöiden ja rautatiealan asiantuntijalääkäreiden toimintaa valvottaisiin siltä osin, että terveystarkastukset tehdään ja sopivuuksilausekset annetaan lain ja Rautatieviraston antamien määräysten mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin rekisterinpitäjä, toiminnanharjoittaja, oppilaitos, kertauskouluttaja, liikenneturvallisuustehtävää hoitava henkilö, työterveyshuollon ammattihenkilö ja rautatiealan asiantuntijalääkäri antamaan salassapitosäännösten estämättä tarpeelliset tiedot Rautatievirastolle pykälässä säädetyn valvontatehtävän suorittamista varten.

23 §. Muutoksenhaku. Pykälässä tarkoitettu viranomainen, jonka päätökseen voitaisiin lain nojalla hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, olisi Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta. Asioiden luonteen vuoksi päätöstä olisi valituksesta huolimatta kuitenkin noudatettava, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

25 §. Siirtymäsäännökset. Ratahallintokeskuksen rautatiejärjestelmän kelpoisuuslain 7 §:n 1—3 momentin hyväksymiä koulutusohjelmia samoin kuin Ratahallintokeskuksen lain 10 §:n 2 ja 3 momentin nojalla antamia määräyksiä sovellettaisiin pykälän 5 momentin mukaisesti siihen saakka, kunnes Rautatievirasto antaisi ne korvaavat koulutusohjelmat ja määräykset.

Ratahallintokeskuksen lain 6 §:n nojalla antama oppilaitoksen hyväksyminen ja 8 §:n 3 momentin nojalla antama kertauskoulutusta antavan henkilön hyväksyminen olisivat pykälän 6 momentin nojalla voimassa yhden

vuoden ajan lain voimaantulosta. Sen jälkeen oppilaitoksella ja kertauskouluttajalla olisi oltava Rautatieviraston antama hyväksyntä tehtävään.

Ratahallintokeskuksen lain 11 §:n 1 momentin nojalla antama rautatiealan asiantuntijalääkäriin hyväksyminen ja saman pykälän 2 momentin nojalla antama työterveysaseman ammattihenkilökunnan hyväksyminen olisivat pykälän 7 momentin nojalla voimassa 31 päivään toukokuuta 2007 saakka, jonka jälkeen rautatiealan asiantuntijalääkärillä ja työterveydenhuollon ammattihenkilöltä edellytettäisiin Rautatieviraston antamaa hyväksyntää.

Ratahallintokeskuksen 14 §:n nojalla liikenneturvallisuustehtäviä hoitavalle henkilölle myöntämä erivapaus terveydentilavaatimuksista olisi pykälän 8 momentin nojalla voimassa seuraavaan määräaikaikaiseen terveystarkastukseen tai rautatiealan asiantuntijalääkäriin erikseen määräämään terveystarkastukseen asti, jonka jälkeen asianomaisella henkilöllä olisi oltava Rautatieviraston myöntämä erivapaus.

1.3. Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 ja 12 §:n muuttamisesta

6 §. *Muut viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan tarkistettavaksi toimivaltaisen viranomaisen muuttumisen vuoksi. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia valvoisi Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta. Vastaavasti vaarallisten aineiden ilmakuljetusten valvonta on siirtynyt Ilmailulaitokselta vuoden 2006 alussa toimintansa aloittaneelle Ilmailuhallinnolle.

12 §. *Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa.* Pykälän 3 momentissa tarkoitettun ratapihan turvallisuusselvityksen hyväksyisi vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia valvovana viranomaisena Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta.

1.4. Laki kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (CO-TIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

3 §. *Toimivaltainen viranomainen.* Pykälän

1 momentissa tarkoitettu kansallinen toimivaltainen viranomainen olisi Rautatievirasto Ratahallintokeskuksen asemesta.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus antaa tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, yhteisistä turvallisuusindikaattoreista, Rautatieviraston vuosikertomuksesta ja Ratahallintokeskuksen ja rautatieyrityksen turvallisuuskertomuksesta, turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettavista vaatimuksista, rautatiejärjestelmän turvallisuuden valvonnasta sekä palvelujen tarjoamisesta. Lisäksi Rautatievirasto valtuutettaisiin antamaan rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistamiseksi tarkemmat säännökset rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä, radanpidosta, ratalaitteista ja ratarakenteista sekä liikkuvan kaluston käyttämisestä liikenteeseen.

Alemmanasteinen sääntely olisi pääosin teknisluonteista eikä se sisältäisi yleisesti yksilön oikeuksiin tai velvollisuuksiin kohdistuvia tai muutoin lailla annettavia säännöksiä. Alemmanasteiset normit kohdistuisivat suppeaan kohderyhmään, pääosin rautatieyrityksiin ja muihin alan toimijoihin sekä niiden palveluksessa olevaan henkilöstöön.

Sääntelyn taustalla olevien direktiivien liitteet ovat teknisluonteisia. Niitä on tarkoitus muuttaa teknisen kehityksen ja rautatieturvallisuuden kehittyessä komitologiamenettelyllä.

3. Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan 1 päivänä syyskuuta 2006, jolloin erikseen annetulla lailla (1094/2005) perustettu Rautatievirasto aloittaa toimintansa. Kotimaan tavaraliikenteen kilpailun avaamista koskevaa 16 §:n 1 momentin 2 kohtaa, kuten myös liikenneturvallisuustehtäviä hoitaville henkilöille annettavaa kelpoisuustodistusta ja kelpoisuusrekisteriä koskevaa 34 §:n 3 momenttia sovellettaisiin kuitenkin vasta 1 päivästä tammikuuta 2007.

4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitykseen sisältyy eräitä valtiosääntöoikeudellisesti huomionarvoisia säännöksiä. Tällaisia ovat erityisesti alemmanasteista norminantovaltaa koskevat säännökset ja elinkeinonharjoittamisen vapautta koskevat säännökset. Ehdotetun lain nojalla annettava alemmanasteinen sääntely on pääosin teknisluonteista ja yksityiskohtaista, kuten edellä kohdassa ”Tarkemmat säännökset ja määräykset” on todettu. Alemmanasteisella sääntelyllä pantaisiin täytäntöön muun muassa eräitä rautatieturvallisuudirektiivin liitteitä, joita on tarkoitus muuttaa komitologiamenettelyllä. Alemmanasteisten normien kohderyhmät olisivat hyvin suppeita, eivätkä ne kohdistuisi yksien oikeuksiin tai velvollisuuksiin. Niitä koskevat perusedellytykset ehdotetaan säädettäväksi lailla.

Elinkeinoharjoittamisen vapauteen liittyvistä rautatieliikenteen harjoittamisen vapauden rajoituksista säädettäisiin lailla. Ne olisi-

vat yhteisöainsäädännön vaatimusten mukaisia, eivätkä ne rajoittaisi elinkeinonharjoittamista perusoikeuksien vastaisesti.

Ehdotuksen mukaan Rautatievirastolla olisi rautatiejärjestelmän turvallisuusvalvontatehtävänsä hoitamiseksi oikeus päästä rautatieliikenteen harjoittajan ja alan muiden toimijoiden hallinnassa oleviin tiloihin ja saada nähtäväkseen valvonnan toimittamiseksi tarvittavat rekisterit, luettelot ja muut asiakirjat. Lisäksi sanotuilla elinkeinonharjoittajilla ja Ratahallintokeskuksella olisi salassapitovelvollisuuden estämättä velvollisuus antaa Rautatievirastolle sen valvontatehtävän hoitamiseksi tarvittavat tiedot. Rautatievirastolle ehdotettua oikeutta on pidettävä valvontatehtävän hoitamiseksi perusteltuna.

Ehdotusta valmisteltaessa on edellä esitetyn perusteiden katsottu, että laki voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Rautatielaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta ja rataverkon käyttöä. Lain tarkoituksena on lisäksi kehittää rautateiden turvallisuutta.

Lakia sovelletaan yksityisraiteita koskevaan määräyksenantovaltaan siten kuin 28 §:n 3 momentissa säädetään, rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupaun siten kuin 35 ja 36 §:ssä säädetään, liikkuvan kaluston rekisteröintiin siten kuin 37 §:ssä säädetään, yksityisraiteiden turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvontaan siten kuin 46 §:ssä säädetään samoin kuin oikeuteen käyttää yksityisraiteita siten kuin 57 §:n 3 momentissa säädetään. Lakia ei sovelleta nii-

hin ratoihin ja yksityisraiteisiin, joita käytetään ainoastaan paikalliseen tai historialliseen käyttöön tai matkailukäyttöön, eikä muusta rataverkosta erillään oleviin ratoihin ja niillä käytettävään liikkuvaan kalustoon.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatieyrityksellä* yksityisoikeudellista yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä ja jolla on hallinnassaan liikenteen harjoittamiseen tarvittavaa liikkuvaa kalustoa; rautatieyrityksenä pidetään myös yksinomaan vetovoimapalveluja tarjoavia yhteisöjä;

2) *rataverkolla* Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaa valtion rataverkkoa;

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

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

5) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieyritystä ja rautatieyritysten kansainvälistä yhteensuhteita;

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

7) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja Ratahallintokeskuksen hallinnoimaa raidetta, jolla on liityntä rataverkkoon;

8) *rautatiejärjestelmällä* rataverkkoa ja yksityisraiteita sekä liikennöinnissä käytettäviä raidekulkuneuvoja;

9) *Euroopan laajuisella rautatiejärjestelmällä* Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/16/EY, jäljempänä *tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi*, tarkoitetun tavanomaisen rautatiejärjestelmän ja Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa neuvoston direktiivissä 96/48/EY, jäljempänä *suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi*, tarkoitetun suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän muodostamaa kokonaisuutta;

10) *yhteentoimivuudella* Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin sellaisella suoritustasolla, joka näiltä raidoilta vaaditaan;

11) *olennaisilla vaatimuksilla* niitä tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III sekä suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja yleisiä ja erityisiä teknisiä vaatimuksia, jotka Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitännöjen on täytettävä;

12) *yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevia vaatimuksia, joilla mahdollis-

tetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;

13) *osajärjestelmällä* Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän jakamista rakenteellisiin tai toiminnallisiin perusteisiin;

14) *yhteentoimivuuden osatekijällä* osajärjestelmässä olevaa tai siihen tarkoitettua perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus riippuu;

15) *parantamisella* osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;

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

17) *käyttöönnotolla* kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä saatetaan suunniteltuun toimintakuntoon.

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

19) *yhteisillä turvallisuustavoitteilla* rautatieturvallisuusdirektiivin 7 artiklassa tarkoitettua rautatiejärjestelmän vähimmäisturvallisuustasoa;

20) *yhteisillä turvallisuusmenetelmillä* rautatieturvallisuusdirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja turvallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamisen arviointia kuvaamaan kehitettyjä menetelmiä.

3 §

Radanpidon rahoitus

Rataverkkoa ylläpidetään ja rakennetaan valtion talousarviossa osoitettujen määrära-

hojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Tämän lain 3 luvussa tarkoitettu ratamaksu käytetään radanpidon rahoitukseen. Ratamaksu otetaan huomioon valtion talousarviossa.

4 §

Verkkoselostus

Ratahallintokeskus julkaisee aikataulukausittain ratakapasiteetin hakijoita varten verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain säännöksistä tai lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

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

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

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

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

yskokoelmassaan.

2 luku

Rautatieliikenteen harjoittaminen

5 §

Toimilupa

Rautatieliikenteen harjoittamista varten on oltava liikenne- ja viestintäministeriön (*ministeriö*) myöntämä toimilupa, johon voidaan sisällyttää erityisesti harjoitettavan liikenteen laajuuteen ja luonteeseen liittyviä tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä täydentäviä ehtoja.

Toimilupa voidaan hakemuksesta myöntää rajoitettuna koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä.

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

Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty toimilupa on voimassa koko Euroopan talousalueella. Ministeriö ilmoittaa asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jos muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa toimiluvan saanut rautatieyrittäjä ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

6 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Ministeriö myöntää toimiluvan Suomeen sijoittautuneelle hakijalle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

1) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautaliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota veto-voimapalveluja;

2) hakijalla on Rautatieviraston antama tai hyväksymä 31 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus tai se antaa toiminnastaan vastaavan selvityksen;

3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilöt ovat hyvämaineisia ja ammatillisesti päteviä;

4) hakija on riittävän vakavarainen, niin että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

5) hakijalla on 11§:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

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

1) hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa;

2) hakijan turvallisuudesta vastaavalla henkilökunnalla on tehtävien edellyttämä pätevyys; sekä

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

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

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

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

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

Ministeriö voi erityisestä syystä poiketa 4 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

7 §

Toimiluvan hakeminen ja myöntäminen

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

1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;

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

3) turvallisuudesta vastaavan henkilöstön pätevyydestä ja ammatillisesta koulutuksesta;

4) varoistaan ja veloistaan;

5) omasta ja vieraasta pääomastaan riittävästi eriteltyinä;

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

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

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

8 §

Hakemusmaksu

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

9 §

Toimiluvan peruuttaminen

Jos luvan haltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä, ministeriön on varattava luvan haltijalle mahdollisuus korjata puutteellisuudessa määrääjässä, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi siitä lukien, kun ministeriö on saanut tiedon puutteellisuudesta. Jos luvan haltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määrääjässä tai jos luvan haltija on asetettu konkurssiin eikä luvan haltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttä-

mälle tasolle kohtuullisessa ajassa, ministeriön on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

Todetessaan, ettei toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta, ministeriö voi samalla päättää, että rautatieliikenteen harjoittamista saadaan jatkaa toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Lupaa rautatieliikenteen harjoittamisen jatkamiseen ei saa kuitenkaan antaa, jos toiminnan jatkaminen voi vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

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

10 §

Rautatieliikenteen harjoittamiseen vaikuttavat muutokset rautatieyrityksen toiminnassa

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

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

Jos ministeriö katsoo, että rautatieturvallisuus voi 1 ja 2 momentissa tarkoitetussa muutostilanteessa vaarantua, sen on peruutettava toimilupa noudattaen vastaavasti, mitä 9 §:ssä säädetään.

11 §

Vakuuttamisvelvollisuus

Rautatieliikenteen harjoittajalla ja lain

53 §:ssä tarkoitetulla radanpidon töitä tekevällä yhtiöllä tai muulla yrityksellä on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely raidekulkuneuvon käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta toiminnan harjoittaja 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.

12 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen aloittaminen ja keskeyttäminen

Toimiluvan haltijalla on oikeus rautatieliikenteen harjoittamisen aloittamiseen edellyttäen, että:

1) toimiluvan haltijalla on 31 §:n mukainen Rautatieviraston myöntämä tai hyväksymä turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatierieitit, joilla liikennettä aiotaan harjoittaa;

2) toimiluvan haltijalle on myönnetty aiotua liikennettä varten tarvittava ratakapasiteetti;

3) toimiluvan haltija on tehnyt Ratahallintokeskuksen kanssa 25 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen;

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

Toimiluvan haltijan on aloitettava toimintansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Ministeriö voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että toiminta saadaan aloittaa myöhemmin kuin kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut toimintaansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä tai on keskeyttänyt toimintansa yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, ministeriö voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

3 luku

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut ja ratamaksu

13 §

Ratahallintokeskuksen rautatieliikenteen harjoittajille tarjoamat palvelut

Ratahallintokeskuksen on tarjottava rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja ja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia raideyhteyksiä palveluihin pääsemiseksi noudattaen, mitä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, jäljempänä *kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi*, liitteessä II säädetään. Näistä palveluista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tieto palvelujen yksityiskohdista ja saatavuudesta ja käytävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä verkkoselostukseen.

Ratahallintokeskus voi tarjota rautatieliikenteen harjoittajille rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja, rataverkon käytön lisäpalveluja ja oheispalveluja sekä sopia näistä palveluista ja muista hyödykkeistä. Tarkemmat säännökset rataverkon käytön lisäpalveluista ja oheispalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Tieto tarjottavista palveluista ja muista hyödykkeistä sekä niiden yksityiskohdista ja saatavuudesta on sisällytettävä verkkoselostukseen. Ratahallintokeskuksen on tarjottava tässä momentissa tarkoitettuja palveluja ja muita hyödykkeitä verkkoselostuksesta julkaistujen tietojen mukaisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille rautatiereittikohtaisesti yhtäläisin ja tasapuolisesti ehdoin.

14 §

Ratamaksu

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

Ratahallintokeskuksen on perittävä rata-

maksun perusmaksua rautatieliikenteen harjoittajilta tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin 13 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista momentissa tarkoitetuista hyödykkeistä niiden käytön mukaisesti noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II luvussa säädetään. Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista 13 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista hyödykkeistä perittävän ratamaksun perusmaksun tulee perustua aina niihin radanpidon kustannuksiin, joita rautatieliikenteen harjoittaminen aiheuttaa suoraan rataverkolle ja radanpidolle.

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

15 §

Ratamaksun periminen

Ratahallintokeskus päättää ratamaksun perusmaksun maksuunpanosta ja perii maksut kalenterikuukausittain rautatieliikenteen harjoittajilta. Ratahallintokeskuksen maksuunpanemat ratamaksut ovat ulosottokelpoisia ilman tuomiota tai päätöstä.

4 luku

Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti

16 §

Rataverkolle pääsyyn oikeutetut rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät

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

1) Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä kansainvälisessä rautatieliikenteessä 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettu rautatieyrittäjä, jolla on Euroopan talousalueella myönnetty asianomainen toimilupa, tai tällaisten rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä;

2) kotimaan tavaraliikenteessä 1 kohdassa tarkoitettu rautatieyrittäjä tai tällaisten rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä;

3) kotimaan henkilöliikenteessä sekä Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä rataverkolla Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (20/1995) 1 §:ssä tarkoitetun osakeyhtiön rautatieliikennettä harjoittava tytäryhtiö.

Tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetut rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät saavat käyttää rataverkon liikennepaikkoja harjoittamaansa liikennettä varten 25 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttö sopimuksen mukaisin ehdoin. Myös muu yritys tai yhteisö saa käyttää rataverkon yksittäistä liikennepaikkaa rautatieliikenteeseen edellyttäen, että liikennöinti palvelee liikennepaikkaan liitettyä yksityisraidetta ja että liikennöinnistä on sovittu Ratahallintokeskuksen kanssa.

17 §

Puitesopimus

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

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

Tieto puitesopimuksesta ja pääpiirteet siinä sovitusta ratakapasiteetista ovat julkisia. Muilta osin sopimuksen julkisuuteen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999). Rautatievirastolla

on kuitenkin oikeus saada tiedot salassapitosäännösten estämättä puitesopimuksia koskevista neuvotteluista, sopimusten tekemisestä ja niiden perusteista sekä puitesopimusten ehdoista.

18 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteettia on haettava Ratahallintokeskukselta kutakin aikataulukautta varten valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetävässä määräajassa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen aikataulukauden aikana.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteessä III säädetään. Ratahallintokeskus voi antaa tarkemmat määräykset ratakapasiteettihakemuksesta.

Rautatieyritys ja rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä voivat hakea Ratahallintokeskukselta ratakapasiteettia myös sellaista Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten, josta vain osa kuuluu tässä laissa tarkoitettuun rataverkkoon.

19 §

Ratakapasiteettihakemusten etusijajärjestykset

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

Jos haetun ratakapasiteetin yhteensovittaminen ei ole 20 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla mahdollista, Ratahallintokeskuksen on päätöksellään tällöin todettava rautatiereitti tai sen osa tältä osin ylikuormitetuksi

ratakapasiteetiksi. Ratakapasiteetti voidaan todeta ylikuormitetuksi myös, jos ratakapasiteetin ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä. Ratahallintokeskus voi antaa tarkemmat määräykset rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joiden mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen ratakapasiteetin jakamisessa.

20 §

Yksittäistä etusijajärjestystä koskeva päätös

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

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

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

21 §

Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisen kuuleminen

Ratahallintokeskuksen on laadittava hakemusten perusteella aikatauluehdotus seuraavaa aikataulukautta varten neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä. Aikatauluehdotukseen voidaan sisällyt-

tää tiedot hakijalle myönnettäväksi ehdotetavasta ratakapasiteetista ainoastaan siinä laajuudessa ja sellaisin rajoituksin kuin mitä ratakapasiteetin käyttö liikenteenohjauksen toteuttamiseksi edellyttää.

Aikatauluehdotuksen tulee perustua ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen edellyttäen, että ratakapasiteetin mukaisilla aikatauluilla voidaan harjoittaa rautatieliikennettä teknisten vaatimusten ja turvallisuusvaatimusten mukaisesti. Ratahallintokeskus voi kuitenkin tarjota ratakapasiteetin jaon parantamiseksi hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista. Ratakapasiteetti voidaan jättää myös jakamatta, jos aikataulukautta varten tarvitaan varakapasiteettia rautatieliikenteen etusijajärjestyksen vuoksi.

Ratahallintokeskuksen on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille viimeistään 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaan mennessä ja varattava hakijoille tilaisuus tulla kuulluiksi. Kuulemisaika on 30 päivää aikatauluehdotuksen tiedoksiannosta. Tavaraliikenteen rautatiekuljetuspalveluita hankkivilla asiakkailta ja rautatiekuljetuspalveluiden ostajia edustavilla yhteisöillä on oikeus antaa lausunto aikatauluehdotuksesta 30 päivän kuulemisaikana, joka alkaa kulua näiden asianosaisten osalta Ratahallintokeskuksen määräyskokoelmassa julkaistavasta aikatauluehdotuksen valmistumista koskevasta ilmoituksesta.

22 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Ratahallintokeskuksen on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 21 §:n 3 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein. Ratahallintokeskuksen on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radanpidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös erikoistuneen ja ylikuormittuneen ratakapasiteetin mukaan määräytyvät etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu.

Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 1 mo-

mentin mukaisin perustein noudattaen, mitä menettelystä 18 §:n 1 ja 2 momentissa ja niiden nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

23 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija ja museoliikennettä harjoittava yhteisö voivat hakea Ratahallintokeskukselta kiireellistä ratakapasiteettia, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Tässä pykälässä tarkoitettua ratakapasiteettia voidaan hakea Ratahallintokeskukselta valtioneuvoston asetuksella säädetävässä määräajassa. Ratahallintokeskuksen on tällöin annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä.

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

Kiireellinen ratakapasiteettihakemus on tehtävä kirjallisesti. Hakemus voidaan saattaa käsiteltäväksi kuitenkin myös sähköisesti siten kuin siitä säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003). Lain säännöksistä poiketen sähköisesti vireille tulleeeseen hakemukseen annettu ratkaisu voidaan antaa hakijalle tiedoksi myös telekopiona tai sähköpostina. Päätös katsotaan tällöin annetuksi tiedoksi, kun telekopio tai sähköposti on lähetetty hakijalle.

24 §

Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen

Ratakapasiteetin hakija ei saa luovuttaa myönnettyä ratakapasiteettia toiselle. Jos rautatieyrittäjä käyttää myönnettyä ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, Ratahallintokeskuksen on tältä osin peruutettava hakijalle myönnetty ratakapasiteetti.

Ratahallintokeskus antaa tarkemmat määräykset rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä. Rata-

hallintokeskus voi peruuttaa hakijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä, jos hakija on käyttänyt ratakapasiteettia vähintään 30 päivän aikana vähemmän kuin rautatiereitin tai sen osan mukainen kynnysmäärä edellyttää.

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

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

25 §

Rataverkon käyttö sopimus

Ratahallintokeskuksen tulee tehdä rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus. Siinä tulee sopia 13 §:ssä tarkoitettujen Ratahallintokeskuksen tarjoamien palveluiden käytöstä ja muista tarvittavista käytännön järjestelyistä.

Ratahallintokeskuksen tulee tehdä käyttö sopimus jokaisen rautatieliikenteen harjoittajan kanssa tasapuolisina ja kohtuullisina ehdoin. Käyttö sopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten ottaen huomioon aikataulukaudelle myönnetty ratakapasiteetti. Käyttö sopimusta voidaan muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasiteetin jakamista koskevat päätökset tai muut sopimukseen vaikuttavat seikat sitä edellyttävät.

Ratahallintokeskus ei saa tehdä käyttö sopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittaja täyttää 12 §:ssä säädetyt edellytykset rautatieliikenteen aloittamiselle.

26 §

Liikenteenohjaus

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

5 luku

Rautatiejärjestelmän turvallisuus ja yhteentoimivuus

27 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden perusteet

Rautatiejärjestelmän on oltava mahdollisimman turvallinen ja teknisesti yhteentoimiva. Rautatiejärjestelmän turvallisuustasoa ja yhteentoimivuutta on kehitettävä alan teknisen ja muun rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuteen vaikuttavan kehityksen mahdollistamalla tavalla.

Ratahallintokeskus, rautatieliikenteen harjoittaja ja radanpidon töitä tekevä yritys vastaavat toiminnassaan rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siihen liittyvien riskien hallinnasta. Ratahallintokeskuksella ja rautatieyrityksellä on oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja 30 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä.

Rautatiejärjestelmän vähimmäisturvallisuustaso määritellään rautatieturvallisuusdirektiivin 7 artiklassa tarkoitetuissa yhteisissä turvallisuustavoitteissa. Rautatieviraston on tarvittaessa muutettava rautatieturvallisuutta koskevat määräyksensä siten, että yhteiset turvallisuustavoitteet voidaan saavuttaa.

Yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamista arvioidaan rautatieturvallisuusdirektiivin 6 artiklassa tarkoitetuissa yhteisissä turvallisuusmenetelmissä. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä käytetään turvallisuuden tason ja turvallisuustavoittei-

den saavuttamisen ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamisen arvioinnissa.

Rautatiejärjestelmässä käytettävien osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden on oltava olennaisten vaatimusten ja niitä täydentävien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai Rautatieviraston antamien määräysten mukaisia. Näitä vaatimuksia on noudatettava osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän suunnittelussa, valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa ja käytössä.

28 §

Rautatiejärjestelmää koskevat vaatimukset

Rautatiejärjestelmässä on noudatettava niitä turvallisuutta, luotettavuutta ja käyttökuntoa, terveyttä, ympäristönsuojelua ja teknistä yhteensopivuutta koskevia olennaisia vaatimuksia, joista säädetään tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset rautatiejärjestelmää koskevista olennaisista vaatimuksista.

Rautatievirasto voi antaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi tarkemmat määräykset:

- 1) rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä;
- 2) radanpidosta, ratalaitteista ja ratarakenteista;
- 3) liikkuvan kaluston käyttämisestä liikenteeseen.

Edellä 2 momentissa tarkoitettujen määräykset voivat koskea myös yksityisraiteilla olevia radan rakenteita ja laitteita, yksityisraiteilla käytettävää liikkuvaa kalustoa ja liikennöintiä yksityisraiteilla.

Rautatievirasto antaa tarkemmat määräykset yhteentoimivuuden teknisten eritelmien täytäntöönpanosta Suomessa. Liikenneturvallisuukseltaan rataverkolla hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksia koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien täytäntöönpanosta on kuitenkin voimassa, mitä niistä muutoin säädetään.

29 §

Turvallisuustavoitteiden saavuttamisen seuranta

Rautatievirasto seuraa yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja rautatieturvallisuuden kehittymistä. Se esittää vuosikertomuksessaan rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä I luetellut turvallisuusindikaattorit. Virasto julkaisee vuosikertomuksen edellisen vuoden toiminnasta ja toimittaa sen 30 päivään syyskuuta mennessä ministeriölle ja Euroopan rautatievirastolle.

Ratahallintokeskuksen ja rautatieyritysten on laadittava vuosittain turvallisuuskertomus, joka sisältää tiedot edellisen vuoden turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta. Kertomus on toimitettava Rautatievirastolle 30 päivään kesäkuuta mennessä.

Tarkempia säännöksiä yhteisistä turvallisuusindikaattoreista, Rautatieviraston vuosikertomuksesta ja Ratahallintokeskuksen ja rautatieyrityksen turvallisuuskertomuksesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

30 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Rautatieyrityksellä ja Ratahallintokeskuksella on oltava rautatieturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka täyttää rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava organisaation toimintaan oleellisesti kuuluvien riskien hallinta.

Rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää laadittaessa on otettava huomioon sen harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus. Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon rautatieyritysten toiminnan vaikutukset rataverkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieyritykset voivat toimia yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten turvallisuusmääräysten sekä turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Rautatieyrityksen ja Ratahallintokeskuksen on ilmoitettava välittömästi Rautatievirastolle turvallisuusjohtamisjärjestelmään

tehdystä merkittävistä muutoksista.

Rautatieyrityksen toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö ja Ratahallintokeskuksen ylijohtaja vastaavat turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Tarkemmat säännökset rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettavista vaatimuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

31 §

Rautatieyrityksen turvallisuustodistus

Rautatieyrityksellä on oltava rautatieliikenteen harjoittamista varten turvallisuustodistus, joka voi kattaa rataverkon kokonaan tai osan siitä. Rautatieviraston on tässä pykälässä säädetyin edellytyksin hakemuksesta myönnettävä turvallisuustodistus tai hyväksyttävä muualla Euroopan talousalueella myönnetty turvallisuustodistus enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Muualla Euroopan talousalueella myönnetyn turvallisuustodistuksen osalta Rautatievirasto voi edellyttää hakijalta lisäselvitystä Suomessa harjoitettavaksi aiotusta liikenteestä tai muusta toiminnasta.

Rautatievirasto myöntää hakijalle turvallisuustodistuksen, jos:

1) hakijalla on turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja muu vastaava järjestelmä hakijan sisäisistä järjestelyistä, joilla varmistetaan rautatieliikenteen harjoittamista koskevien säännösten ja määräysten noudattaminen;

2) hakijan liikenneturvallisuudesta vastaava johto ja henkilöstö on tehtävänsä pätevä ja ammatillisesti koulutettu;

3) hakijan liikkuva kalusto täyttää sille asetetut vaatimukset ja sen huolto ja kunnossapito on järjestetty asianmukaisesti;

4) hakijalla on 11 §:ssä tarkoitettu riittävä vakuutus tai muu järjestely.

Hakijan on turvallisuustodistuksen myöntämiseksi tai hyväksymiseksi toimitettava Rautatievirastolle selvitykset 2 momentissa säädettyjen edellytysten täyttymisestä sekä tarvittaessa rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä IV tarkoitettujen selvitysten turvallisuustodistuksen verkkokohtaisen osan saamiseksi.

Rautatievirasto hyväksyy turvallisuustodistuksella tai erillisellä päätöksellä rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne rautatieyrityksen sisäiset ohjeet, jotka koskevat rautatieyrityksen liikennöinnin ja sen harjoittaman muun toiminnan turvallisuuden varmistamista.

Rautatievirasto voi myöntää tai hyväksyä rautatieyrityksen turvallisuustodistuksen koskemaan valtion rataverkkoa kokonaisuudessaan tai yksittäisiä rautatiereittejä. Turvallisuustodistukseen voidaan muutoinkin sisällyttää rautatieliikenteen turvallisuutta koskevia ehtoja, joiden perusteena on rautatieliikenteen turvallisuuden varmistaminen ottaen huomioon hakijan harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus. Rautatievirasto voi tarkistaa turvallisuustodistuksen tai sen osan, jos rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutetaan olennaisesti.

Jos rautatieyrityksen harjoittaman rautatieliikenteen luonne tai laajuus muuttuu oleellisesti, sen on haettava uusi turvallisuustodistus tai pyydettävä Rautatievirastoa hyväksymään turvallisuustodistuksen uudelleen.

32 §

Ratahallintokeskuksen turvallisuuslupa

Ratahallintokeskuksella on oltava valtion rataverkon suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitamista varten Rautatieviraston myöntämä turvallisuuslupa. Rautatieviraston on tässä pykälässä säädetyin edellytyksin myönnettävä Ratahallintokeskukselle turvallisuuslupa enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Rautatievirasto myöntää turvallisuusluvan, jos Ratahallintokeskus osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla järjestelyillä voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon. Lisäksi Ratahallintokeskuksella on oltava palveluksessaan asiantunteva ja pätevä turvallisuudesta vastaava johto ja muu henkilöstö.

Ratahallintokeskuksen on turvallisuusluvan myöntämiseksi toimitettava Rautatievirastolle tiedot:

1) turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja sen muista sisäisistä turvallisuusjärjestelyistä, joilla varmistetaan valtion rataverkon turval-

linen suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito sekä rataverkon hallinnointia koskevien säännösten ja määräysten noudattaminen;

2) turvallisuudesta vastaavan johdon ja henkilöstön pätevydestä ja ammatillisesta koulutuksesta.

Rautatievirasto hyväksyy myöntämällään turvallisuusluvalla tai erillisellä päätöksellä Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne Ratahallintokeskuksen sisäiset ja muut ohjeet, jotka koskevat rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja rataverkon käytön kannalta välttämättömiä erityisvaatimuksia.

Rautatievirasto voi tarkistaa Ratahallintokeskuksen turvallisuusluvan, jos rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia säännöksiä ja määräyksiä muutetaan olennaisesti.

33 §

Turvallisuustodistusta ja -lupaa koskevan asian käsittely ja niiden muuttaminen tai peruuttaminen

Rautatieviraston on ratkaistava turvallisuustodistuksen ja -luvan myöntämistä tai hyväksymistä koskeva hakemus neljän kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimitanut sille kaikki hakemuksen käsittelyä varten tarpeelliset tiedot. Turvallisuustodistusta ja -lupaa koskeva päätös on kuitenkin aina tehtävä 12 kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta.

Rautatieyrityksen on ilmoitettava välittömästi Rautatievirastolle turvallisuustodistukseen vaikuttavista muutoksista ja kun se ottaa palvelukseensa uusia turvallisuustehtäviä hoitavia henkilöstöryhmiä tai ottaa käyttöönsä uutta liikkuvaa kalustoa. Ratahallintokeskuksen on ilmoitettava välittömästi Rautatievirastolle rataverkon ja sillä olevien laitteiden tai kunnossapidon tai sitä koskevia menettelyjen oleellisista muutoksista sekä muista turvallisuuslupaan vaikuttavista merkittävistä muutoksista.

Rautatievirasto voi turvallisuustodistuksen haltijaa kuultuaan muuttaa rautatieyrityksen turvallisuustodistusta ja Ratahallintokeskusta kuultuaan Ratahallintokeskuksen turvallisuuslupaa, jos turvallisuustodistuksen tai -luvan myöntämisen edellytykset ovat muuttuneet.

Rautatievirasto voi turvallisuustodistuksen haltijaa kuultuaan peruuttaa toistaiseksi tai määräajaksi rautatieyrityksen turvallisuustodistuksen ja Ratahallintokeskusta kuultuaan Ratahallintokeskuksen turvallisuusluvan tai muualla Euroopan alueella myönnetyn turvallisuustodistuksen hyväksynnän, jos todistuksen- tai luvan haltija ei enää täytä turvallisuustodistuksen tai -luvan saamisen edellytyksiä tai toimii vakavasti vastoin sille säädettyjä tai määrättyjä velvollisuuksia.

34 §

Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimukset

Rautateiden liikkuvan kaluston kuljettajilla, liikenteenohjaukseen osallistuvilla sekä muilla välittömästi rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviä hoitavilla henkilöillä tulee olla tehtävien asianmukaisen hoitamisen vaatima terveys, koulutus ja muu kelpoisuus sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään tai määrätään.

Muilla rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä hoitavilla henkilöillä on oltava tehtävien asianmukaisen hoitamisen vaatima terveys, koulutus ja muu kelpoisuus. Heidän on oltava vähintään 18 vuoden ja enintään 65 vuoden ikäisiä ja muutoinkin sopivia hoitamaansa tehtävään.

Rautatieyrityksen, rautatieyritysten kansainvälisen yhteenliittymän ja radanpitoa harjoittavan yrityksen on annettava palveluksessaan olevalle 2 momentissa säädettyt kelpoisuusvaatimukset täyttävälle henkilölle kelpoisuustodistus. Kelpoisuustodistuksen antajan on pidettävä palveluksessaan olevista kelpoisuustodistuksen saaneista henkilöistä kelpoisuusrekisteriä. Rekisterin pitämiseen sovelletaan, mitä rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1167/2004) 16—20 §:ssä säädetään.

Rautatievirasto voi antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitettujen henkilöiden kelpoisuusvaatimuksista, jollei niistä muuta säädetä tai määrätä. Rautatievirasto voi erityisestä syystä myöntää tämän momentin nojalla antamistaan määräyksistä erivapauden. Erivapauden myöntämisellä ei saa vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

35 §

Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa

Rautatiejärjestelmässä käytettävän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöön ottamiseen on oltava Rautatieviraston myöntämä käyttöönottolupa, jollei Suomea koskevasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu. Tämän pykälän säännökset rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvasta koskevat myös yksityisraiteilla käytettäviä rakenteellisia osajärjestelmiä.

Rautatieviraston on myönnettävä käyttöönottolupa sellaiselle rakenteelliselle osajärjestelmälle, joka täyttää yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset. Lisäksi osajärjestelmän on täytettävä Rautatieviraston 28 §:n nojalla antamien määräysten vaatimukset, jos ne koskevat asianomaista osajärjestelmää. Rautatievirasto voi hyväksyä rakenteellisen osajärjestelmän käyttöön otettavaksi myös turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksymisen yhteydessä.

Rautatievirasto voi myöntää käyttöönottoluvan määräaikaisena sekä sisällyttää siihen sellaisia rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai tässä laissa säädettyjen tai sen nojalla määrättyjen vaatimusten noudattaminen. Käyttöönottoluvan ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

Jos rakenteellista osajärjestelmää parannetaan tai uudistetaan käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeen, siitä on ilmoitettava Rautatievirastolle. Jos rakenteellista osajärjestelmää parannetaan tai uudistetaan olennaisesti, sitä ei saa ottaa käyttöön ennen kuin sille on myönnetty uusi käyttöönottolupa.

36 §

Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupaa ja yhteentoimivuuden osatekijän hyväksyntää koskevat erinäiset säännökset

Jos rakenteellinen osajärjestelmä ei kuulu yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalan piiriin, sen on täytettävä 28 §:n nojalla säädetty tai määrätty vaatimukset, jollei Suomea koskevasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu. Tämän pykälän säännökset rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönot-

toluvasta koskevat myös yksityisraiteilla käytettäviä rakenteellisia osajärjestelmiä.

Rakenteellisella osajärjestelmällä, jolle on myönnetty käyttöönottolupa muualla Euroopan talousalueella tai talousalueen ulkopuolisessa valtiossa, on oltava Rautatieviraston myöntämä käyttöönottolupa ennen sen ottamista käyttöön.

Suomen ja Venäjän välisessä rautateiden yhdysliikenteessä käytettävältä liikkuvasta kalustolta ei vaadita 35 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Yhdysliikenteessä käytettävistä liikkuvasta kalustosta on ilmoitettava tässä laissa vaaditut rekisteröintitiedot 37 §:ssä tarkoitettuun liikkuvan kaluston rekisteriin ennen kuin kalusto voidaan ottaa käyttöön Suomen rataverkolla. Lisäksi kaluston on oltava tarkastettu siten kuin Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdysliikenteestä on sovittu ennen sen käyttöönottoa Suomen rataverkolla.

Rautatievirasto voi hakemuksesta myöntää yhteentoimivuuden osatekijälle tyyppikohtaisen hyväksynnän, jos osatekijä täyttää 28 §:n nojalla säädetyt tai määrätyt vaatimukset, jollei Suomea koskevasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

37 §

Liikkuvan kaluston rekisteri

Rautatievirasto pitää rautatiejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi ja liikkuvan kaluston yksilöimiseksi rekisteriä, jonka avulla valvotaan liikkuvan kaluston kelpoisuutta ja liikenneturvallisuutta. Liikkuva kalusto rekisteröidään Rautatieviraston ylläpitämään rekisteriin, jos liikkuva kalusto on saanut käyttöönottoluvan Suomessa. Rekisteriin merkitään myös sellainen valtion rataverkolla käytettävä liikkuva kalusto, joka on saanut käyttöönottoluvan muualla Euroopan talousalueella tai talousalueen ulkopuolisessa valtiossa, sekä yksityisraiteilla käytettävä liikkuva kalusto.

Rautatievirasto voi rekisteröidä liikkuvan kaluston hakemuksesta myös määräajaksi. Myös sellainen liikkuva kalusto, joka on saanut käyttöönottoluvan toisessa valtiossa, voidaan rekisteröidä määräajaksi, jos sille on myönnetty käyttöönottolupa Suomessa ja sitä käytetään valtion rataverkolla ainoastaan vä-

liaikaisesti.

Liikkuvan kaluston rekisteriin on merkittävät tiedot liikkuvan kaluston omistajasta, haltijasta ja vuokraajasta. Muista liikkuvan kaluston rekisteriin merkittävistä tiedoista annetaan tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä käytettävästä liikkuvasta kalustosta on rekisteriin merkittävät tiedot kulkuneuvon omistajasta tai vuokraajasta, kulkuneuvon käyttöön liittyvistä mahdollisista rajoituksista sekä kulkuneuvon huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

38 §

Liikkuvan kaluston rekisteröinti ja kaluston poistaminen rekisteristä

Liikkuvan kaluston rekisteröintiä haetaan Rautatievirastolta. Hakemukseen on liitettävä selvitys siitä, että 37 §:ssä säädetyt rekisteröinnin edellytykset täyttyvät, ja muut rekisteröintiä varten tarvittavat selvitykset, joista Rautatievirasto antaa tarkemmat määräykset.

Jos liikkuvan kaluston omistaja, haltija tai vuokraaja vaihtuu tai muut rekisteriin merkityt tiedot tai muut rekisteröinnin edellytykset muuttuvat, rautatieyrityksen tai muun liikkuvasta kalustosta vastaavan yhtiön tai yhteisön on ilmoitettava siitä Rautatievirastolle. Muutoksesta on ilmoitettava Rautatievirastolle 14 päivän kuluessa siitä, kun rautatieyritys tai muu liikkuvasta kalustosta vastaava yhtiö tai yhteisö on saanut muutoksesta tiedon. Jollei ilmoitusta ole tehty tässä momentissa säädetyssä määräajassa, Rautatievirasto voi kieltää liikkuvan kaluston käyttämisen valtion rataverkolla.

Rautatieviraston on poistettava liikkuva kalusto rekisteristä, jos:

- 1) rekisteröinnin edellytykset eivät enää täyty;
- 2) liikkuva kalusto on tuhoutunut, romutettu tai muuten poistettu käytöstä; tai
- 3) rekisteriin merkityn liikkuvan kaluston katsastus ei ole ollut voimassa kahteen vuoteen eikä liikkuvaa kalustoa ole sen jälkeen Rautatieviraston määräämässä ajassa uudelleen todettu liikennekelpoiseksi.

39 §

Liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä

Rataverkolla kansallisessa liikenteessä käytettävä liikkuva kalusto kuuluu Rautatieviraston katsastusjärjestelmän piiriin, jos sille ei ole myönnetty 35 §:ssä tarkoitettua osajärjestelmän käyttöönottolupaa. Rautatievirasto järjestää katsastuksen tai hankkii katsastuspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Rautatievirasto antaa kuitenkin katsastusta koskevat ja siihen liittyvät hallintopäätökset.

40 §

Ratarekisteri

Ratahallintokeskus pitää yhteentoimivuuden edistämiseksi ratarekisteriä, johon on sisällytettävä tiedot osajärjestelmistä ja niiden ominaisuuksista sekä muut asianomaisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä edellytetyt tiedot.

41 §

Ilmoitetun laitoksen nimeäminen ja nimeämisen peruuttaminen

Rautatievirasto nimeää hakemuksesta ilmoitetun laitoksen tavanomaista rautatiejärjestelmää ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää varten määrääjäksi tai toistaiseksi. Laitoksen nimeämisen edellytyksenä on, että:

- 1) laitos on viranomainen tai suomalainen oikeushenkilö;
- 2) laitos on luotettava sekä toiminnallisesti, kaupallisesti ja taloudellisesti rautatiejärjestelmämarkkinoiden osapuolista riippumaton;
- 3) laitoksella on toiminnan laajuuden kannalta riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely;
- 4) laitoksella on käytössään riittävästi ammattitaitoista henkilöstöä sekä toiminnan edellyttämät järjestelmät, laitteet ja välineet.

Jos ilmoitetun laitoksen tehtäviä hoitaa erillinen ja tunnistettavissa oleva osa oikeushenkilöä, laitoksen ei 1 momentin 2 kohtaa sovellettaessa katsota tämän perusteella menettävän riippumattomuuttaan.

Rautatievirasto voi sisällyttää ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevaan päätökseen

sellaisia laitoksen toimintaan liittyviä rajoituksia tai ehtoja, joilla varmistetaan, että laitokselle kuuluvat tehtävät hoidetaan asianmukaisesti.

Rautatievirasto voi peruuttaa ilmoitetun laitoksen nimeämisen kokonaan tai määräajaksi, jos laitos ei täytä säädettyjä vaatimuksia taikka jos laitos toimii olennaisesti tämän lain tai tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin tai suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivin vastaisesti.

Tarkemmat säännökset ilmoitetulle laitokselle asetettavista vaatimuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

42 §

Ilmoitetun laitoksen tehtävät ja valvonta

Ilmoitettu laitos tekee osajärjestelmien vaatimuksenmukaisuuden tarkastuksia ja antaa tarkastuksia koskevia vaatimuksenmukaisuustodistuksia sekä yhteentoimivuuden osatekijöille vaatimuksenmukaisuuden tai käyttösoveltuvuuden arviointeja ja antaa niitä koskevia vaatimuksenmukaisuus- ja tarkastustodistuksia. Tarkemmat säännökset tässä momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa sovellettavasta menettelystä sekä vaatimuksenmukaisuus- ja tarkastustodistusten antamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ilmoitettu laitos voi teettää alihankkijalla osatoimenpiteitä tässä pykälässä tarkoitettujen tehtäviensä suorittamisessa, jos alihankkija täyttää 41 §:n 1 momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta 1 kohdan vaatimusta ja jos alihankkija suorittaa tehtävän tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen vaatimusten mukaisesti. Ilmoitettu laitos vastaa alihankintana teettämistään toimenpiteistä.

Ilmoitetun laitoksen edustajalla on tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan oikeus päästä tarkastuksen kohteena olevalle työmaalle, tuotantolaitokseen, varastoalueelle, testauslaitokseen ja muihin sellaisiin paikkoihin, joihin pääsy on välttämätöntä tarkastuksen suorittamiseksi. Ilmoitetulla laitoksella on tarkastuksia suorittaessaan salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tutkittavakseen tarkastusta varten tarvittavat toteut-

tamissuunnitelmat ja muut tarvittavat asiakirjat.

Ilmoitettua laitosta voidaan käyttää liikkuvan kaluston sekä radan laitteen ja rakenteen vaatimuksenmukaisuuden arviointiin ja tarkastukseen myös silloin, kun liikkuva kalusto sekä radan laite ja rakenne eivät kuulu yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalan piiriin.

Rautatievirasto valvoo ilmoitetun laitoksen toimintaa. Rautatievirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada valvonta-tehtävänsä suorittamiseksi tarpeelliset tiedot laitoksen hallinnosta, taloudesta, henkilökunnan teknisestä pätevyydestä, laitoksen tekemistä arvioinneista sekä tämän lain mukaisista arviointimenettelyistä ja laitoksen antamista vaatimuksenmukaisuustodistuksista ja tarkastustodistuksista. Ilmoitetun laitoksen on ilmoitettava Rautatievirastolle sellaisista toimintansa muutoksista, joilla voi olla vaikutusta ilmoitettuna laitoksena toimimisen edellytyksiin.

43 §

Hyvän hallinnon vaatimukset ilmoitetun laitoksen toiminnassa

Ilmoitetun laitoksen on noudatettava tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan, mitä hallintolaissa (434/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa ja kielilaissa (423/2003) säädetään. Vaatimuksenmukaisuustodistuksessa ja tarkastustodistuksessa voidaan kuitenkin käyttää sitä kieltä, jolla arviointia koskevat tekniset asiakirjat on laadittu. Ilmoitetun laitoksen tai tämän alihankkijan palveluksessa olevaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 42 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä.

44 §

Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden tarkastaminen ja arviointi

Rautatiejärjestelmän osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuus arvioidaan 28 §:n nojalla annettujen

vaatimusten perusteella. Jos yhteisön oikeuden nojalla on muutoin asetettu yhteentoimivuuden osatekijöihin sovellettavia teknisiä vaatimuksia, vaatimuksenmukaisuuden arvioinnissa otetaan huomioon myös nämä vaatimukset.

Osajärjestelmän vaatimuksenmukaisuus voidaan osoittaa EY-tarkastusvakuutuksella, jos ilmoitettu laitos on antanut tätä varten osajärjestelmää koskevan vaatimuksenmukaisuustodistuksen. Yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuus voidaan osoittaa EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksella tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksella, jos ilmoitettu laitos on antanut tätä varten yhteentoimivuuden osatekijää koskevan tarkastustodistuksen.

Osajärjestelmälle annettavasta EY-tarkastusvakuutuksesta sekä yhteentoimivuuden osatekijälle annettavasta EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutuksesta ja EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksesta sekä niiden antamisen edellytyksistä ja antamista koskevasta menettelystä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

45 §

Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuus sekä vaatimuksenmukaisuusolettama

Jos osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä ei täytä olennaisia vaatimuksia, osajärjestelmää tai yhteentoimivuuden osatekijää ei saa saattaa markkinoille, pitää kaupan, myydä tai muutoin luovuttaa toiselle rautatiejärjestelmässä käytettäväksi tai käyttää tässä järjestelmässä. Olennaiset vaatimukset täyttävän osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän saattamista markkinoille, kaupan pitämistä, myyntiä tai muuta luovutusta taikka käyttöä ei saa kieltää, rajoittaa tai vaikeuttaa muulla kuin tässä laissa säädetyllä tai lain nojalla määrätyllä olennaisten vaatimusten noudattamisesta johtuvalla tai muussa laissa säädetyllä perusteella.

Jos osajärjestelmällä on EY-tarkastusvakuutus tai vastaava muu Euroopan talousalueella annettu vakuutus taikka yhteentoimivuuden osatekijällä EY-vaatimuksenmukaisuusvakuutus tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus tai vastaava muu Euroopan talousalueella annettu vakuu-

tus ja vakuutusta osajärjestelmälle tai yhteentoimivuuden osatekijälle annettaessa on otettu huomioon 28 §:n nojalla säädetty tai määrätty vaatimukset, osajärjestelmää tai yhteentoimivuuden osatekijää on pidettävä olennaisten vaatimusten mukaisena. Tämä vaatimuksenmukaisuusolettama on voimassa, jollei näytetä, että osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä on olennaisten vaatimusten vastainen.

46 §

Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Rautatievirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen ja se vastaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta. Virasto valvoo turvallisuutta ja yhteentoimivuutta myös yksityisraiteilla.

Rautatievirasto valvoo, että rautatieyrityksen ja Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmät täyttävät tässä laissa ja rautatieturvallisuusdirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Onnettomuustutkintakeskus voi onnettomuustutkinnan toimittamiseksi tarkastaa rautatieyrityksen ja Ratahallintokeskuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän.

Rautatievirastolla on oikeus valvontatehtävän hoitamiseksi päästä Ratahallintokeskuksen, rautatieliikenteen harjoittajan, yksityisraiteen haltijan, radanpidon töitä tekevän yrityksen, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen hallinnassa oleviin tiloihin, tarkastaa 30 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvonnan toimittamiseksi tarvittavat rekisterit, luettelot ja muut asiakirjat. Rautatievirasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Poliisiin tulee tarvittaessa antaa virka-apua tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvontaa koskevissa asioissa.

Edellä 3 momentissa tarkoitettujen yritysten ja yhteisöjen on salassapitosäännösten estämättä annettava Rautatievirastolle sen valvontatehtävän hoitamiseksi tarvitsemat tiedot.

47 §

Osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän markkinavalvonta

Rautatievirasto valvoo rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten noudattamista. Virastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada valvontatehtävänsä suorittamiseksi tarvittavat tiedot ilmoitetulta laitokselta, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden valmistajalta, näiden edustajalta, niiltä, jotka saattavat osajärjestelmiä tai yhteentoimivuuden osatekijöitä markkinoille, pitävät kaupan, myyvät tai muutoin luovuttavat, sekä niiltä, jotka ottavat käyttöön tai käyttävät osajärjestelmiä ja yhteentoimivuuden osatekijöitä.

Jos 44 §:ssä tarkoitettu vakuutus ei ole asianmukainen taikka osajärjestelmä tai yhteentoimivuuden osatekijä ei muutoin vastaa tässä laissa tai sen nojalla säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia, Rautatieviraston on vaadittava 1 momentissa tarkoitettua yhteisöä tai muuta tahoa ryhtymään toimenpiteisiin osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi. Jos osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän vaatimuksenmukaisuuden vastaisuus vaarantaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden tai vaatimuksenmukaisuuden vastaisuus on muutoin olennainen, viraston on ryhdyttävä toimenpiteisiin osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän käytön rajoittamiseksi tai kieltämiseksi taikka sen poistamiseksi markkinoilta. Viraston on ilmoitettava tässä momentissa tarkoitettua toimenpiteestä Euroopan yhteisöjen komissiolle.

48 §

Onnettomuuden tai muun uhkaavan tilanteen estäminen

Rautatievirastolla on oikeus keskeyttää rautatieliikennettä tai rautateitä uhkaava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että rautatieliikenteen tai rautateiden turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perusteiden Rautatievirasto voi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman.

49 §

Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan, Ratahallintokeskuksen ja radanpitoon liittyvää liikennettä harjoittavan yrityksen on riittävällä tavalla varauduttava rautateitä uhkaavan vaaran tai onnettomuuden varalta. Rautatievirasto voi antaa tarkempia määräyksiä varautumisesta onnettomuuteen ja vaaratilanteeseen.

Rautatievirasto voi velvoittaa rautatieyrityksen ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rautatieliikenteessä, osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastustoimintaan, kuitenkin enintään viideksi vuorokaudeksi vuodessa.

50 §

Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta

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

Rautatieliikenteen harjoittajan ja Ratahallintokeskuksen on ilmoitettava onnettomuustutkintakeskukselle ja Rautatievirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

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

6 luku

Säätelyelin ja sen tehtävät

51 §

Säätelyelin

Rautatieviraston on säätelyelimenä sen lisäksi, mitä sen tehtävistä tämän lain nojalla muutoin säädetään, valvottava lain mukaisten vaatimusten noudattamista. Sen on erityisesti varmistettava, että 14 §:ssä tarkoitettu ratamaksu ei ole syrjivä tai muutoin tämän lain

tai sen nojalla annettujen säännösten vastainen ja että ratakapasiteetin jakaminen hoidetaan tässä laissa säädettyjen vaatimusten edellyttämällä tavalla.

Rautatievirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä ilman aiheetonta viivytystä saada tämän lain mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi tarvittavat tiedot rautatieliikenteen harjoittajilta ja Ratahallintokeskukselta.

52 §

Erimielisyyksien ratkaiseminen Rautatievirastossa

Rautatieyritys tai muu taho, jonka etua tai oikeutta asia koskee, voi saattaa asian Rautatieviraston tutkittavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Rautatievirasto voi myös omasta aloitteestaan ottaa asian tutkittavakseen.

Rautatieviraston on ratkaistava 1 momentissa tarkoitettu asia ilman aiheetonta viivytystä. Osapuolille päätöksen yhteydessä asetettavien velvoitteiden tulee olla tämän lain säännösten mukaisia.

Rautatieviraston käsitellessä 57 ja 58 §:ssä tarkoitettujen palveluiden hinnoittelua koskevaa erimielisyyttä palvelua tarjoavan rautatieyrityksen ja koulutuspalveluja tarjoavan yhteisön tulee Rautatieviraston pyynnöstä esittää selvitys siitä, että sen palvelusta perimä hinta on kohtuullinen ja tasapuolinen.

Rautatieviraston tulee edistää rautatieyritysten yhteistyötä. Viraston on pyrittävä ratkaisemaan niiden väliset erimielisyydet ensisijaisesti sovittamalla. Jos sovittelu ei johda tulokseen, viraston on riidan osapuolen vaatimuksesta annettava asiassa päätös kohtuullisessa ajassa sovittelun päättymisestä.

7 luku

Erinäiset säännökset

53 §

Radanpitoon liittyvä liikenne

Radanpitoon liittyvän liikenteen edellytyksiin ja sen harjoittamiseen sovelletaan, mitä

liikennöinnistä, rautatieliikenteen harjoittamisesta, rautatieliikenteen harjoittajan vakuutuksista ja liikenneturvallisuustehtävistä tässä laissa tai muussa laissa säädetään taikka niiden nojalla säädetään tai määrätään. Radanpitoon liittyvään liikenteeseen ei vaadita 5 §:n mukaista toimilupaa.

Radanpitoon liittyvä liikenne voidaan järjestää Ratahallintokeskuksen liikenteenohjauksen johdolla siten, että radanpidon liikenne ei vaikuta ratakapasiteetin hakijoiden oikeuteen käyttää näille myönnettyä ratakapasiteettia.

54 §

Museoliikenne

Museoliikenteen harjoittamisen edellytyksiin ja museoliikenteen harjoittamiseen sovelletaan, mitä liikennöinnistä, rautatieliikenteen harjoittamisesta, rautatieliikenteen harjoittajan vakuutuksista ja liikenneturvallisuustehtävistä tässä laissa tai muussa laissa säädetään taikka niiden nojalla säädetään tai määrätään. Museoliikenteen harjoittajalta ei kuitenkaan vaadita 5 §:n mukaista toimilupaa. Museoliikenteen harjoittajaan sovelletaan lisäksi, mitä 12 §:n 2—4 kohdassa säädetään toimiluvan haltijan oikeudesta aloittaa rautatieliikenteen harjoittaminen sekä 24 §:ssä ratakapasiteetin hakijasta. Museoliikenteen harjoittajan ratakapasiteettihakemus käsitellään aina kiireellisenä sen mukaan kuin 23 §:ssä säädetään.

55 §

Liikennöintilupa

Tämän lain 53 §:ssä tarkoitettua radanpitoon liittyvää liikennöintiä ja 54 §:ssä tarkoitettua museoliikennettä varten on oltava Rautatieviraston myöntämä liikennöintilupa.

Liikennöintilupa myönnetään hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, jos

1) hakijalla on 11 §:ssä tarkoitettu vastuu-
vakuutus tai muu vastaava järjestely;

2) hakijan liikennöintiä hoitavilla henkilöillä on tehtäviin vaadittu kelpoisuus;

3) hakijan liikennöintiin käyttämä kalusto on hyväksytty ja täyttää sille asetetut vaatimukset;

4) hakijalla on järjestelmä, jolla varmistetaan organisaation toimintaan oleellisesti kuuluvien riskien hallinta.

56 §

Yksityisraiteiden liityntä valtion rataverkkoon

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

57 §

Velvollisuus palvelujen tarjoamiseen

Rautatieyritys, rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä ja rautatieliikenteen palveluja tarjoava yhtiö tai muu yhteisö on velvollinen tarjoamaan kapasiteetti- ja ratamak-
sudirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan, jos palveluja tarjoaa ainoastaan yksi yhtiö tai muu yhteisö eikä palveluja voida muutoin kohtuudella järjestää. Velvollisuutta palvelujen tarjoamiseen ei kuitenkaan ole, jos palvelu on yrityksen tai muun yhteisön omassa käytössä ja palvelu on välttämätön yrityksen tai muun yhteisön omaa tarvetta varten.

Korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia rautatieyrityksiä kohtaan ja kohtuullinen ottaen huomioon palveluista aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen voitto. Palveluiden hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajoituksia.

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

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista ja raideyhteyksistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

58 §

Velvollisuus koulutuspalvelujen tarjoamiseen

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 7 §:ssä tarkoitettuja liikenneturvallisuuteen liittyviä koulutuspalveluja tai muita rautatieliikenteen koulutuspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja muille tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen voitto.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuista koulutuspalveluista voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

59 §

Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma

Jos Ratahallintokeskus toteaa rautatiereitin 19 §:n 2 momentin nojalla ylikuormitetuksi, sen on laadittava kuuden kuukauden kuluessa ylikuormittumisen toteamisesta ratakapasiteettia koskeva arviointi. Arvioinnissa on selvitettävä rautatiereitin ylikuormittumisen syyt sekä ne Ratahallintokeskuksen toimenpiteet, joilla se voi poistaa tai vähentää ylikuormittumista arvioitavana olevalla rautatiereitillä.

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

60 §

Liikenteenohjauspalveluille ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluille asetettavat vaatimukset

Liikenteenohjauspalveluja ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavalla yrityksellä tulee olla Rautatieviraston hyväksymä turvallisuuden takaava organisaatio ja järjestelmä, jolla varmistetaan organisaation toimintaan oleellisesti kuuluvien riskien hallinta. Järjestelmään tehdyistä merkittävistä muutoksista on ilmoitettava välittömästi Rautatievirastolle. Palveluja on tarjottava tasapuolisesti kaikille rautatieyrityksille. Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen toiminnassa on noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia.

Rautateiden liikkuvan kaluston katsastustehtäviä hoitavien henkilöiden on oltava tehtäviin sopivia ja ammatillisesti päteviä. Liikkuvan kaluston katsastustehtäviä hoitavan yrityksen on toiminnassaan soveltuvin osin noudatettava, mitä hallintolaissa, viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa ja kielilaissa säädetään.

Tämän pykälän 1 momentissa tarkoitettua yrityksen palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 26 tai 39 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä.

61 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

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

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

liittyvistä yksityiskohdista.

62 §

Viranomaisen tiedonsaantioikeus ratamaksun määräämistä, tilastointia ja tutkimusta varten

Rautatieliikenteen harjoittajan on pyynnöstä annettava Ratahallintokeskukselle ratamaksun määräämistä varten sekä tilastointia ja tutkimusta varten tarpeelliset tiedot taloudestaan ja harjoittamastaan liikenteestä. Sama oikeus tiedonsaantiin on Rautatievirastolla tilastointia ja tutkimusta varten.

63 §

Rautatieyrityksen kirjanpito

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

64 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Rautatievirasto ja Ratahallintokeskus voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa velvoitteen tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

65 §

Oikaisuvaatimus

Ratahallintokeskuksen tekemään päätökseen saa siihen tyytymätön asianosainen ha-

kea oikaisua Rautatievirastolta, jos päätös koskee:

- 1) yksittäistä etusijajärjestystä ratakapasiteetin jaossa;
- 2) ratamaksua;
- 3) ratakapasiteetin jakamista; tai
- 4) kiireellisen ratakapasiteetin myöntämistä.

Edellä 42 §:n 1 momentissa tarkoitetun ilmoitetun laitoksen vaatimuksenmukaisuustodistusta tai tarkastustodistusta koskevaan päätökseen saa siihen tyytymätön asianosainen hakea oikaisua Rautatievirastolta. Vaatimuksenmukaisuustodistukseen tai tarkastustodistukseen on liitettävä oikaisuvaatimusohjeet.

Tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus on tehtävä Rautatievirastolle 30 päivän kuluessa Ratahallintokeskuksen antaman päätöksen tai ilmoitetun laitoksen antaman vaatimuksenmukaisuustodistuksen tai tarkastustodistuksen tiedoksisaannista.

Rautatieviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun oikaisuvaatimuksen tekijä on toimittanut sille kaikki ratkaisun tekemiseksi tarvittavat tiedot. Päätös oikaisuvaatimukseen on yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista ja kiireellistä ratakapasiteetin myöntämistä koskevasa asiassa kuitenkin annettava 10 päivän kuluessa kaikkien tarvittavien tietojen toimitamisesta.

66 §

Muutoksenhaku

Rautatieviraston ja Ratahallintokeskuksen 64 §:n nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin uhkasakkolaissa säädetään. Rautatieviraston 52 §:n nojalla 57 ja 58 §:ssä tarkoitettujen palvelujen tarjoamisesta johtuvista erimielisyyksistä antamiin päätöksiin saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Ministeriön, Rautatieviraston ja Ratahallintokeskuksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa muutoin hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on valituksesta huolimatta kuitenkin noudatettava, jollei valitusviranomaisen toisin määrää.

Jos ministeriö ei ole antanut päätöstä toimilupahakemukseen 7 §:n 3 momentissa säädettyssä määräajassa tai Rautatievirasto ratkaissut oikaisupyyntöä 65 §:n 4 momentissa säädettyssä määräajassa taikka ratkaissut turvallisuustodistuksen tai -luvan myöntämistä tai hyväksymistä koskevaa asiaa 33 §:ssä säädettyssä määräajassa, hakija voi tehdä valituksen. Valituksen katsotaan tällöin kohdistuvan hakemuksen hylkävään päätökseen. Tällaisen valituksen voi tehdä, kunnes hakemukseen on annettu päätös. Ministeriön ja Rautatieviraston on ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Tässä momentissa tarkoitettua valituksen tekemisestä ja käsitelystä on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään.

67 §

Lain suhde kilpailulainsäädäntöön

Jos Rautatieviraston käsiteltävänä oleva asia koskee menettelyä, joka saattaa rikkoa kilpailunrajoituksista annetun lain (480/1992) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä, Rautatievirasto voi siirtää asian kilpailunrajoituksia koskevilta osin käsiteltäväksi sanotun lain mukaisesti.

Rautatiemarkkinoilla ilmeneviä kilpailunrajoituksia ja niiden vahingollisia vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon tämän lain ja sen nojalla annetut säännökset ja määräykset.

68 §

Rangaistussäännökset

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

Joka tahallaan

1) harjoittaa rautatieliikennettä 12 §:n mukaisten edellytysten puuttuessa,

2) käyttää ratakapasiteettia 22 §:n vastaisesti,

3) toimii vastoin 53 §:ssä säädettyjä radanpitoon liittyvää liikennettä koskevia edellytyksiä ja vaatimuksia,

4) harjoittaa museoliikennettä vastoin 54 §:ssä säädettyjä edellytyksiä ja vaatimuksia,

5) liikkuu tai oleskelee asiattomasti ratapiha-alueella, ratalinjalla, rautatiesillalla tai rautatietunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä,

on tuomittava *rautatielainsäädännön rikkomisesta* sakkoon, jollei teko ole vähäinen tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta 35 §:n 1 momentin tai 45 §:n 1 momentin vastaisesti tai 28 §:n 2 momentin nojalla annetun määräyksen vastaisesti ottaa käyttöön, parantaa tai uudistaa osajärjestelmän tai yhteentoimivuuden osatekijän tai käyttää sitä, saattaa sen markkinoille, pitää kaupan, myy tai muuten luovuttaa sen, on tuomittava, jos teko ei ole vähäinen tai jos teosta ei muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisesta* sakkoon.

Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, ei voida tuomita 3 momentin nojalla rangaistukseen samasta teosta.

69 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan 7 päivänä maaliskuuta 2003 annettu rautatielaki (198/2003) ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 28 päivänä kesäkuuta 2002 annettu laki (561/2002) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Tämän lain 16 §:n 1 momentin 2 kohtaa ja 34 §:n 3 momenttia sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2007.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

70 §

Siirtymäsäännökset

Tällä lailla kumotun rautatielain, jäljempänä *vanha laki*, 5 §:n nojalla myönnetty toimilupa, on voimassa yhden vuoden ajan tämän lain voimaantulosta tässä laissa tarkoitettuna toimilupana. Toimiluvan haltijalla on tämän

jälkeen oltava tämän lain mukainen toimilupa rautatieliikenteen harjoittamiseksi.

Vanhan lain 11 §:n nojalla myönnetyt turvallisuustodistukset ovat sellaisinaan voimassa 1 päivään toukokuuta 2007, jonka jälkeen rautatieyrityksellä on oltava tämän lain 31 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus.

Ratahallintokeskuksella on oltava 32 §:ssä tarkoitettu turvallisuuslupa sekä radanpitoon liittyvää liikennettä harjoittavalla yhtiöllä tai muulla yhteisöllä ja museoliikenteen harjoittajalla 55 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa 1 päivään toukokuuta 2007 mennessä.

Valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (21/1995) 6 §:n nojalla ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain 3 §:n 2 ja 3 momentin nojalla annettuja Ratahallintokeskuksen määräyksiä sovelletaan

sellaisinaan siihen saakka, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädetään tai määrätään. Valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain 12 §:ään perustuvat tai Ratahallintokeskuksen myöntämät yksityisraideliittymät jäävät sellaisinaan voimaan.

Vanhan lain 4 luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia kotimaisessa tavaraliikenteessä saa käyttää ainoastaan Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain 1 §:ssä tarkoitettun osakeyhtiön rautatieliikennettä harjoittava tytäryhtiö 31 päivään joulukuuta 2006 saakka.

Vanhan lain 26 §:n 5 momentin nojalla annettuja Ratahallintokeskuksen määräyksiä sovelletaan sellaisinaan siihen saakka, kunnes niiden soveltamisesta 34 §:n 4 momentin nojalla muuta säädetään tai määrätään.

2.

Laki**rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä 21 päivänä joulukuuta 2004 annetun lain (1167/2004) 6 §, 7 §:n 1 ja 3 momentti, 8 §:n 3 momentti, 10 §:n 2 ja 3 momentti, 11 ja 14 §, 16 §:n 3 momentin 4 kohta sekä 20 ja 23 §, ja
lisätään 25 §:ään 5—8 momentti seuraavasti:

6 §

Oppilaitoksen hyväksyminen

Rautatievirasto hyväksyy tässä laissa tarkoitetun koulutuksen järjestäjäksi sellaisen liikenneturvallisuuskoulutusta antavan yhtiön tai muun yhteisön (*oppilaitos*), jonka henkilöstöllä on koulutustehtävän hoitamisen edellyttämä rautatiejärjestelmän hyvä ammatillinen osaaminen.

7 §

Koulutusohjelmat ja koulutusta vastaavat pätevyudet

Rautatievirasto hyväksyy liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat. Koulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin rautatiejärjestelmän perustiedot, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä perehdyttäminen koulutusohjelman mukaisiin tehtäviin.

Koulutusohjelma voidaan rajata vain osaan 2 momentissa tarkoitetuista tehtäväkokonai-

suuksista. Rautatievirasto voi hyväksyä yksityisraiteiden liikennettä varten koulutusohjelman ottaen huomioon yksityisraiteiden liikenteen laadun ja laajuuden.

8 §

Pätevyyden voimassaolo

Kertauskoulutusta saa antaa 6 §:ssä tarkoitettu oppilaitos tai Rautatieviraston tehtävään hyväksymä liikenneturvallisuusasioihin perehtynyt henkilö.

10 §

Erityiset terveydentilavaatimukset

Rautatievirasto voi antaa tarkemmat määräykset tehtäväkohtaisesti vaadittavista aisti-vaatimuksista sekä liikenneturvallisuustehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vioista, vammoista, muusta toimintakyvyn

heikentymisestä tai muusta vastaavasta liikenneturvallisuustehtävän hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arvioinnista.

Lisäksi Rautatievirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetun terveydentilan lääketieteellisistä arviointiperusteista ja -menetelmistä.

11 §

Asiantuntijalääkäreiden ja muiden asiantuntijoiden hyväksyminen

Rautatievirasto hyväksyy hakemuksesta liikenneturvallisuustehtävissä toimivien terveydentilan arviointia ja arviointimenettelyä varten laillistetun lääkärin (*rautatiealan asiantuntijalääkäri*), joka on perehtynyt erityisesti liikennelääketieteeseen ja jolla on hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteessä vaadittavaan terveydentilaan ja käytännön kokemusta siitä.

Rautatievirasto hyväksyy hakemuksesta liikenneturvallisuustehtävissä toimivien terveystarkastuksia varten työterveysaseman työterveyshuollon ammattihenkilöt, joilla on riittävä perehtyneisyys rautatiealan liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden työn edellyttämiin erityisvaatimuksiin.

14 §

Erivapauden myöntäminen

Rautatievirasto voi erityisestä syystä myöntää erivapauden liikenneturvallisuustehtävien tehtäväkohtaisesta pätevyydestä ja terveydentilavaatimuksista. Erivapaus voidaan myöntää toistaiseksi tai määräajaksi. Erivapauden myöntämisellä ei saa vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

16 §

Kelpoisuusrekisteri

Rekisteriin talletetaan kelpoisuustodistuksen antamista, kelpoisuuden valvomista sekä kelpoisuusasioiden muuta käsittelyä varten tarpeelliset tiedot:

4) Rautatieviraston myöntämistä erivapauksista.

20 §

Valvonta

Rautatievirasto valvoo liikenneturvallisuustehtävien kelpoisuusvaatimusten noudattamista.

Rautatievirasto valvoo myös oppilaitosten, kertauskouluttajien, rautatiealan asiantuntijalääkäreiden sekä työterveyshuollon ammattihenkilöiden toimintaa niiden hoitaessa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä.

Rekisterinpitäjän, toiminnanharjoittajan, oppilaitoksen, kertauskouluttajan sekä liikenneturvallisuustehtävää hoitavan henkilön, työterveyshuollon ammattihenkilön ja rautatiealan asiantuntijalääkärin on salassapitosäännösten estämättä annettava Rautatievirastolle sen tässä pykälässä säädetyn valvontatehtävän suorittamiseksi tarpeelliset tiedot.

23 §

Muutoksenhaku

Rautatieviraston tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on valituksesta huolimatta kuitenkin noudatettava, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

25 §

Siirtymäsäännökset

Ratahallintokeskuksen 7 §:n 1—3 momentin nojalla hyväksymiä koulutusohjelmia ja 10 §:n 2 ja 3 momentin nojalla antamia määräyksiä sovelletaan sellaisinaan siihen saakka, kunnes Rautatievirasto on antanut uudet voimassa olevat korvaavat koulutusohjelmat ja määräykset.

Ratahallintokeskuksen 6 §:n nojalla antama oppilaitoksen hyväksyminen ja 8 §:n 3 momentin nojalla antama kertauskoulutusta antavan henkilön hyväksyminen ovat voimassa yhden vuoden ajan tämän lain voimaantulosta.

ta, jonka jälkeen oppilaitoksella ja kertauskouluttajalla on oltava Rautatieviraston antama hyväksyntä tehtävään.

Ratahallintokeskuksen 11 §:n 1 momentin nojalla antama rautatiealan asiantuntijalääkärin hyväksyminen ja 2 momentin nojalla antama työterveysaseman työterveyshuollon ammattihenkilön hyväksyminen ovat sellaisinaan voimassa 31 päivään toukokuuta 2007, jonka jälkeen rautatiealan asiantuntijalääkäreillä ja työterveyshuollon ammattihenkilöillä on oltava Rautatieviraston antama hyväksyntä tehtävään.

Ratahallintokeskuksen 14 §:n nojalla myöntämä erivapaus terveydentilavaatimuksesta on sellaisenaan voimassa seuraavaan 12 §:n 4 momentissa tarkoitettuun määräaikaiseen terveystarkastukseen tai rautatiealan asiantuntijalääkärin erikseen määräämään terveystarkastukseen asti, jonka jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitavalla henkilöllä on oltava Rautatieviraston myöntämä erivapaus tehtävään.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 .

3.

Laki**vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 ja 12 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2 päivänä elokuuta 1994 annetun lain (719/1994) 6 §:n 1 momentti ja 12 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 215/2005, seuraavasti:

6 §

Muut viranomaiset

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvovat Merenkululaitos, Ilmailuhallinto, tullilaitos, poliisiviranomaiset, Rautatievirasto, rajavartiolaitos, satamaviranomaiset, turvatekniikan keskus, Ajoneuvohallintokeskus, säteilyturvallisuuskeskus ja työsuojeluviranomaiset kukin toimialallaan siten kuin siitä säädetään tässä laissa ja tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Näiden viranomaisten vaarallisten aineiden kuljetukseen tai tilapäiseen säilytykseen liittyvistä muista, niiden toimialaan liittyvistä tehtävistä sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten yhteistyöstä säädetään tässä laissa ja tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää myös muille viranomaisille

kuuluvista niiden toimialaan liittyvistä tehtävistä, joiden tarkoituksena on varmistaa vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuus.

12 §

Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa

Rautatieyrityksellä tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuus selvitys ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Ratapihan turvallisuus selvityksen hyväksyy Rautatievirasto.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta 16 päivänä kesäkuuta 2004 annetun lain (525/2004) 3 §:n 1 momentti seuraavasti:

3 §
Toimivaltainen viranomainen Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

COTIF-yleissopimuksen liitteen G
(ATMF) 5 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on Rautatievirasto.

Helsingissä 17 päivänä maaliskuuta 2006

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*

1.

Laki**rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä 21 päivänä joulukuuta 2004 annetun lain (1167/2004) 6 §, 7 §:n 1 ja 3 momentti, 8 §:n 3 momentti, 10 §:n 2 ja 3 momentti, 11 ja 14 §, 16 §:n 3 momentin 4 kohta sekä 20 ja 23 §, ja
lisätään 25 §:ään 5—8 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

6 §

6 §

*Oppilaitoksen hyväksyminen**Oppilaitoksen hyväksyminen*

Ratahallintokeskus hyväksyy tässä laissa tarkoitetun koulutuksen järjestäjäksi sellaisen liikenneturvallisuuskoulutusta antavan yhtiön tai muun yhteisön (*oppilaitos*), jonka henkilöstöllä on koulutustehtävän hoitamisen edellyttämä rautatiejärjestelmän hyvä ammatillinen osaaminen.

Rautatievirasto hyväksyy tässä laissa tarkoitetun koulutuksen järjestäjäksi sellaisen liikenneturvallisuuskoulutusta antavan yhtiön tai muun yhteisön (*oppilaitos*), jonka henkilöstöllä on koulutustehtävän hoitamisen edellyttämä rautatiejärjestelmän hyvä ammatillinen osaaminen.

7 §

7 §

*Koulutusohjelmat ja koulutusta vastaavat pätevyudet**Koulutusohjelmat ja koulutusta vastaavat pätevyudet*

Ratahallintokeskus hyväksyy liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat. Koulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin rautatiejärjestelmän perustiedot, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä perehdyttäminen koulutusohjelman mukaisiin tehtäviin.

Rautatievirasto hyväksyy liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat. Koulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin rautatiejärjestelmän perustiedot, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä perehdyttäminen koulutusohjelman mukaisiin tehtäviin.

Koulutusohjelma voidaan rajata vain osaan 2 momentissa tarkoitetuista tehtävistä

Koulutusohjelma voidaan rajata vain osaan 2 momentissa tarkoitetuista tehtävistä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kokonaisuuksista. Ratahallintokeskus voi hyväksyä yksityisraiteiden liikennettä varten koulutusohjelman ottaen huomioon yksityisraiteiden liikenteen laadun ja laajuuden.

kokonaisuuksista. *Rautatievirasto* voi hyväksyä yksityisraiteiden liikennettä varten koulutusohjelman ottaen huomioon yksityisraiteiden liikenteen laadun ja laajuuden.

8 §

Pätevyyden voimassaolo

Kertauskoulutusta saa antaa 6 §:ssä tarkoitettu oppilaitos tai Ratahallintokeskuksen tehtävään hyväksymä liikenneturvallisuusasioihin perehtynyt henkilö.

10 §

Erityiset terveydentilavaatimukset

Ratahallintokeskus voi antaa tarkemmat määräykset tehtäväkohtaisesti vaadittavista aistivaatimuksista sekä liikenneturvallisuustehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vioista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta liikenneturvallisuustehtävän hoitamisesta heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arvioinnista.

Lisäksi Ratahallintokeskus voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitettun terveydentilan lääketieteellisistä arviointiperusteista ja -menetelmistä.

11 §

Asiantuntijalääkäreiden ja muiden asiantuntijoiden hyväksyminen

Ratahallintokeskus hyväksyy hakemuksesta liikenneturvallisuustehtävissä toimivien terveydentilan arviointia ja arviointimenettelyä varten laillistetun lääkärin (*rautatietialan asiantuntijalääkäri*), joka on perehtynyt erityisesti liikennelääketieteeseen ja jolla on hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteessä.

8 §

Pätevyyden voimassaolo

Kertauskoulutusta saa antaa 6 §:ssä tarkoitettu oppilaitos tai *Rautatieviraston* tehtävään hyväksymä liikenneturvallisuusasioihin perehtynyt henkilö.

10 §

Erityiset terveydentilavaatimukset

Rautatievirasto voi antaa tarkemmat määräykset tehtäväkohtaisesti vaadittavista aistivaatimuksista sekä liikenneturvallisuustehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vioista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta liikenneturvallisuustehtävän hoitamisesta heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arvioinnista.

Lisäksi *Rautatievirasto* voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitettun terveydentilan lääketieteellisistä arviointiperusteista ja -menetelmistä.

11 §

Asiantuntijalääkäreiden ja muiden asiantuntijoiden hyväksyminen

Rautatievirasto hyväksyy hakemuksesta liikenneturvallisuustehtävissä toimivien terveydentilan arviointia ja arviointimenettelyä varten laillistetun lääkärin (*rautatietialan asiantuntijalääkäri*), joka on perehtynyt erityisesti liikennelääketieteeseen ja jolla on hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteessä.

teessä vaadittavaan terveydentilaan ja käytännön kokemusta siitä.

Ratahallintokeskus hyväksyy hakemuksesta liikenneturvallisuustehtävissä toimivien terveystarkastuksia varten työterveysaseman työterveyshuollon ammattihenkilöt, joilla on riittävä perehtyneisyys rautatiealan liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden työn edellyttämiin erityisvaatimuksiin.

14 §

Erivapauden myöntäminen

Ratahallintokeskus voi erityisestä syystä myöntää erivapauden liikenneturvallisuustehtävien tehtäväkohtaisesta pätevyydestä ja terveydentilavaatimuksista. Erivapaus voidaan myöntää toistaiseksi tai määräajaksi. Erivapauden myöntämisellä ei saa vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

16 §

Kelpoisuusrekisteri

Rekisteriin talletetaan kelpoisuustodistuksen antamista, kelpoisuuden valvomista sekä kelpoisuusasioiden muuta käsittelyä varten tarpeelliset tiedot:

4) Ratahallintokeskuksen myöntämistä erivapauksista

20 §

Valvonta

Ratahallintokeskus valvoo liikenneturvallisuustehtävien kelpoisuusvaatimusten noudattamista.

Ratahallintokeskus valvoo myös oppilaitosten, kertauskouluttajien, rautatiealan asiantuntijalääkäreiden sekä työterveyshuollon

vaadittavaan terveydentilaan ja käytännön kokemusta siitä.

Rautatievirasto hyväksyy hakemuksesta liikenneturvallisuustehtävissä toimivien terveystarkastuksia varten työterveysaseman työterveyshuollon ammattihenkilöt, joilla on riittävä perehtyneisyys rautatiealan liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden työn edellyttämiin erityisvaatimuksiin.

14 §

Erivapauden myöntäminen

Rautatievirasto voi erityisestä syystä myöntää erivapauden liikenneturvallisuustehtävien tehtäväkohtaisesta pätevyydestä ja terveydentilavaatimuksista. Erivapaus voidaan myöntää toistaiseksi tai määräajaksi. Erivapauden myöntämisellä ei saa vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

16 §

Kelpoisuusrekisteri

Rekisteriin talletetaan kelpoisuustodistuksen antamista, kelpoisuuden valvomista sekä kelpoisuusasioiden muuta käsittelyä varten tarpeelliset tiedot:

4) *Rautatieviraston* myöntämistä erivapauksista.

20 §

Valvonta

Rautatievirasto valvoo liikenneturvallisuustehtävien kelpoisuusvaatimusten noudattamista.

Rautatievirasto valvoo myös oppilaitosten, kertauskouluttajien, rautatiealan asiantuntijalääkäreiden sekä työterveyshuollon

ammattihenkilöiden toimintaa niiden hoitaessa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä.

Rekisterinpitäjän, toiminnanharjoittajan, oppilaitoksen, kertauskouluttajan sekä liikenneturvallisuustehtävää hoitavan henkilön, työterveyshuollon ammattihenkilön ja rautatiealan asiantuntijalääkäriin on salassapitosäännösten estämättä annettava Ratahallintokeskukselle sen tässä pykälässä säädetyn valvontatehtävän suorittamiseksi tarpeelliset tiedot.

23 §

Muutoksenhaku

Ratahallintokeskuksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on valituksesta huolimatta kuitenkin noudatettava, jollei valitusviranomaisen toisin määrää.

25 §

Siirtymäsäännökset

ammattihenkilöiden toimintaa niiden hoitaessa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä.

Rekisterinpitäjän, toiminnanharjoittajan, oppilaitoksen, kertauskouluttajan sekä liikenneturvallisuustehtävää hoitavan henkilön, työterveyshuollon ammattihenkilön ja rautatiealan asiantuntijalääkäriin on salassapitosäännösten estämättä annettava Rautatievirastolle sen tässä pykälässä säädetyn valvontatehtävän suorittamiseksi tarpeelliset tiedot.

23 §

Muutoksenhaku

Rautatieviraston tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on valituksesta huolimatta kuitenkin noudatettava, jollei valitusviranomaisen toisin määrää.

25 §

Siirtymäsäännökset

Ratahallintokeskuksen 7 §:n 1—3 momentin nojalla hyväksymiä koulutusohjelmia ja 10 §:n 2 ja 3 momentin nojalla antamia määräyksiä sovelletaan sellaisinaan siihen saakka, kunnes Rautatievirasto on antanut uudet voimassa olevat korvaavat koulutusohjelmat ja määräykset.

Ratahallintokeskuksen 6 §:n nojalla antama oppilaitoksen hyväksyminen ja 8 §:n 3 momentin nojalla antama kertauskoulutusta antavan henkilön hyväksyminen ovat voimassa yhden vuoden ajan tämän lain voimaantulosta, jonka jälkeen oppilaitoksella ja kertauskouluttajalla on oltava Rautatieviraston antama hyväksyntä tehtävään.

Ratahallintokeskuksen 11 §:n 1 momentin nojalla antama rautatiealan asiantuntijalääkäriin hyväksyminen ja 2 momentin nojalla antama työterveysaseman työterveyshuollon ammattihenkilön hyväksyminen ovat sellaisinaan voimassa 31 päivään toukokuuta 2007, jonka jälkeen rautatiealan asiantuntijalääkäreillä ja työterveyshuollon

ammattihenkilöllä on oltava Rautatieviraston antama hyväksyntä tehtävään.

Ratahallintokeskuksen 14 §:n nojalla myöntämä erivapaus terveydentilavaatimuksista on sellaisenaan voimassa seuraavaan 12 §:n 4 momentissa tarkoitettuun määräaikaiseen terveystarkastukseen tai rautatiealan asiantuntijalääkärin erikseen määräämään terveystarkastukseen asti, jonka jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitavalla henkilöllä on oltava Rautatieviraston myöntämä erivapaus tehtävään.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*

2.

Laki**vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 6 ja 12 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2 päivänä elokuuta 1994 annetun lain (719/1994) 6 §:n 1 momentti ja 12 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 215/2005, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

6 §

Muut viranomaiset

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvovat merenkululaitos, Ilmailulaitos, tullilaitos, poliisiviranomaiset, Ratahallintokeskus, rajavartiolaitos, satamaviranomaiset, turvatekniikan keskus, Ajoneuvohallintokeskus, säteilyturvakeskus ja työsuojeluviranomaiset kukin toimialallaan siten kuin siitä säädetään tässä laissa ja tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Näiden viranomaisten vaarallisten aineiden kuljetukseen tai tilapäiseen säilytykseen liittyvistä muista, niiden toimialaan liittyvistä tehtävistä sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten yhteistyöstä säädetään tässä laissa ja tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää myös muille viranomaisille kuuluvista, niiden toimialaan liittyvistä tehtävistä, joiden tarkoituksena on varmistaa vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuus.

Ehdotus

6 §

Muut viranomaiset

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvovat Merenkululaitos, *Ilmailuhallinto*, tullilaitos, poliisiviranomaiset, *Rautatievirasto*, rajavartiolaitos, satamaviranomaiset, turvatekniikan keskus, Ajoneuvohallintokeskus, säteilyturvallisuuskeskus ja työsuojeluviranomaiset kukin toimialallaan siten kuin siitä säädetään tässä laissa ja tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Näiden viranomaisten vaarallisten aineiden kuljetukseen tai tilapäiseen säilytykseen liittyvistä muista, niiden toimialaan liittyvistä tehtävistä sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten yhteistyöstä säädetään tässä laissa ja tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää myös muille viranomaisille kuuluvista niiden toimialaan liittyvistä tehtävistä, joiden tarkoituksena on varmistaa vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuus.

12 §

*Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusket-
jussa*

Rautatieyrityksellä tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuus selvitys ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Ratapihan turvallisuus selvityksen hyväksyy Ratahallintokeskus.

12 §

*Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusket-
jussa*

Rautatieyrityksellä tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuus selvitys ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Ratapihan turvallisuus selvityksen hyväksyy *Rautatievirasto*.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*

3.

Laki**kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta 16 päivänä kesäkuuta 2004 annetun lain (525/2004) 3 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

3 §

Toimivaltainen viranomainen

COTIF-yleissopimuksen liitteen G (ATMF) 5 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on Ratahallintokeskus.

Ehdotus

3 §

Toimivaltainen viranomainen

COTIF-yleissopimuksen liitteen G (ATMF) 5 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on *Rautatievirasto*.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .