

**Hallituksen esitys eduskunnalle raideliikennelaksi ja laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi raideliikennelaki, joka korvaisi voimassa olevan rautatielain ja kaupunkiraideliikennelain. Esitykseen sisältyy lisäksi laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi.

Esityksellä pannaan kansallisesti täytäntöön EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyvät säädökset ja toteutetaan samalla rautatielainsäädännön kokonaisuudistus.

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

Uudella raideliikennelaila selkiytettäisiin voimassa olevaan rautatielakiin verrattuna lukujaottelua niin, että laissa olisivat ensin rautatieturvallisuutta koskevat luvut, toisena rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevat luvut, kolmantena rautatiemarkkinoita koskevat luvut, neljäntenä kaupunkiraideliikenteen hallintaa koskeva luku ja lopuksi yleiset loppusäännökset.

EU:n neljäs rautatiepaketti edellyttää, että rataverkon haltijat turvaavat rautatieyrityksille yhtäläiset edellytykset käyttää rataverkkoa myös kotimaan henkilöliikenteessä, kun ne julkistavat joulukuussa 2019 vuotta myöhemmin alkavaa rautateiden aikataulukautta koskevan verkkoselostuksen. Tällä tavalla turvattaisiin rautatieyrityksille avoin markkinoillepääsy ja yhtäläiset edellytykset harjoittaa myös rautateiden kotimaan henkilöliikennettä vastaavalla tavalla kuin jo aikaisemmin on turvattu unionilainsäädännön mukaisesti avoin markkinoillepääsy EU:n sisäiseen kansainväliseen henkilöliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen kotimaassa ja EU:n jäsenvaltioiden välillä.

Jatkossa avoimen markkinoillepääsyn turvaamiseksi edes toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen väliset sopimusjärjestelyt julkisen palveluvelvoitteen sisältävistä rautateiden henkilöliikennejärjestelyistä eivät takaisi automaattisesti rautatieyritykselle yksinoikeutta harjoittaa rautateiden henkilöliikennettä millään rataverkon osalla. Ainoastaan rautatiealan kansallisen sääntelyelimen julkisen palveluvelvoitteen sopimusjärjestelyn taloudellista tasapainoa koskevan arvioinnin perusteella voidaan tehdä päätös mahdollisen yksinoikeuden antamisesta julkista palveluvelvoitetta jollakin rataverkon osalla hoitavalle rautatieyritykselle.

Rautatieliikenteen harjoittajat voivat jatkossa hakea yhtenäistä turvallisuustodistusta Suomen rataverkolla harjoitettavaa rautatieliikennettä varten joko Liikenteen turvallisuusvirastolta tai Euroopan unionin rautatievirastolta. Jos rautatieliikennettä on tarkoitus harjoittaa useamman

Euroopan talousalueen jäsenvaltion alueella, turvallisuustodistusta on aina haettava Euroopan unionin rautatievirastolta. Myös kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupaa voitaisiin hakea joko Liikenteen turvallisuusvirastolta tai Euroopan unionin rautatievirastolta, jos sitä käytetään vain Suomen rataverkolla. Useamman jäsenvaltion alueella käytettävien kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvat olisi haettava Euroopan unionin rautatievirastolta.

Esityksen tavoitteena on osaltaan vahvistaa rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä Suomessa. Esityksellä pyritään helpottamaan yksityisraiteen haltijoiden hallinnollisia velvoitteita niin, että yksityisraiteen haltijoilla olisi jatkossa mahdollisuus ilmoittaa yksityisraiteensa Liikenteen turvallisuusvirastolle nykyisen unionilainsäädännön edellyttämän turvallisuuslupavaatimuksen sijasta. Myös ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla käytettävän kaluston käyttöönottolupamenettelyä esitetään kevennettäväksi niin, että vaikka myös näillä yksityisraiteilla noudatettaisiin yhteentoimivuuden teknisen eritelmiä, niiden noudattamisen voisi ilmoitetun laitoksen sijasta tarkistaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Vain yksityisraiteilla liikkuvalla kalustolle ei tarvittaisi jatkossakaan hakea kaluston markkinoillesaattamislupaa.

Esitykseen sisältyvään lakiin liikennepalvelulain muuttamisesta sisältyisivät eräät rautatieliikennepalvelujen viranomaisjärjestelyjä koskevat säännökset.

Raideliikennelaki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019 ja rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevien lukujen säännösten osalta 15 päivänä kesäkuuta 2019. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

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

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

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

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

EU:n neljännen rautatiepaketin tekninen osa koostuu seuraavista säädöksistä:

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

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

3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (EU) 2016/798, jäljempänä *rautatieturvallisuusedirektiivi*. Teknisen osan uudelleen laaditut säädökset kumoavat aikaisemmat vastaavista asioista annetut EU-säädökset.

Euroopan parlamentti ja neuvosto saavuttivat sovun teknisen osan säädöksistä kesäkuussa 2015 ja teknisen osan säädösehdotukset tulivat voimaan 15 päivänä kesäkuuta 2016. Euroopan parlamentti ja neuvosto saavuttivat sovun markkinaosan säädöksistä huhtikuussa 2016 ja markkinaosan säädökset tulivat voimaan 25 päivänä joulukuuta 2016.

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

Hallituksen esitykseen sisältyy rinnakkaislakiesitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Lakiehdotuksella liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi esitetään annettavaksi ne kansalliset säännöt, joita tarvitaan palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen soveltamista varten. EU-asetuksia

sovelletaan Euroopan talousalueen jäsenvaltioissa, jäljempänä *ETA-valtiossa*, sellaisenaan, joten EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneet asetukset eivät sinällään edellytä kansallista täytäntöönpanoa. Palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen edellyttämät viranomaisjärjestelyt sekä mahdollisuus eräisiin kansallisiin rajauksiin edellyttävät kuitenkin niiden soveltamista koskevia säännöksiä ja nämä tehtäisiin esityksellä laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.

ETA-valtioille on annettu 24 kuukautta aikaa rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin voimaantulosta panna direktiivi kansallisesti täytäntöön. Näin ollen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi olisi pantava kansallisesti täytäntöön 25 päivään joulukuuta 2018 mennessä. ETA-valtioille on annettu 36 kuukautta aikaa panna kansallisesti täytäntöön teknisen osan yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuudirektiivit. Täytäntöönpanoaika päättyy 16 päivänä kesäkuuta 2019, mutta jäsenvaltiot voivat jatkaa täytäntöönpanoaikaa tarvittaessa yhdellä vuodella. Koska Suomessa pidetään eduskuntavaalit huhtikuussa 2019, olisi tärkeää, että eduskunta hyväksyisi uuden raideliikennelain ennen eduskuntavaaleja, jotta EU:n neljännen rautatiepaketin direktiivit olisi pantu edellytetyssä aikataulussa kansallisesti täytäntöön.

## **2 Nykytila**

### **2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö**

Voimassa oleva rautatielaki annettiin 8 päivänä huhtikuuta 2011 ja laki tuli voimaan 15 päivänä huhtikuuta 2011. Rautatielaille pantiin kansallisesti täytäntöön EU:n ns. ristiinhyväksyntäpakettiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY sekä yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY. Voimassa olevaa rautatielakia on muutettu neljä kertaa ja jokainen annetuista rautatielain muuttamista koskevista laeista on liittynyt unionilainsäädännön täytäntöönpanoon.

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

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

Tällä hetkellä Suomessa toimii neljä rautatieyritystä rautatiemarkkinoilla. VR-Yhtymä Oy:lle on liikenne- ja viestintäministeriö myöntänyt viimeksi heinäkuussa 2012 toimiluvan rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamista varten koko rataverkolla. Ratarahiti Oy:lle on myönnetty toimilupa toukokuussa 2012 harjoittaa paikallisia tavarankuljetuksia ja Fennia Rail Oy:lle on myönnetty maaliskuussa 2015 toimilupa harjoittaa tavaraliikennettä koko rataverkolla. Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi kesäkuussa 2017 toimiluvan Aurora Rail Oy:lle rataverkon ratapihoilla tapahtuvaa vaihtotyöliikennettä varten. Lisäksi

Suomessa on nykyään seitsemän museoliikenteen harjoittajaa. Radan kunnossapitoon liittyvää liikennettä Suomessa harjoittaa neljä yritystä.

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

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

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

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

Hallitus on lisäksi sopinut maakuntaudistuksen yhteydessä, että maakunnista tulisi omalla toimivalta-alueellaan toimivaltaisia viranomaisia myös rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen mukaisissa palveluhankinnoissa 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen. Toimivaltaiset maakunnat voisivat tämän jälkeen sopia rautatieyritysten kanssa sellaisista rautateiden henkilöliikenteen palvelujen lisähankinnoista, joita ne katsovat tarvitsevänsä sen lisäksi, mitä liikenne- ja viestintäministeriö valtakunnallisella tasolla ja HSL Helsingin seudun lähiliikenteessä ovat sopineet rautatieyritysten kanssa.

## **2.1 EU-lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön kehitys**

Rautatiealan lainsäädäntöä on kehitetty Euroopan unionissa asteittain. Yhteisön rautateiden kehittämistä annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY eli niin

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

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

Vuonna 2004 annetulla Euroopan unionin toisella rautatiepaketilla avattiin tavaraliikenne kokonaisuudessaan, myös jäsenvaltion sisäiset rautateiden tavarankuljetukset, kilpailulle vuoden 2007 alusta alkaen. Tavarankuljetusten kilpailun avaamista koskevat säännökset sisältyivät kehittämisdirektiivin muutosdirektiiviin 2004/51/EY. Tämän lisäksi toiseen rautatiepakettiin sisältyivät myös Euroopan rautatievirastoa koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 881/2004, rautatieturvallisuutta koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY sekä suositus neuvoston päätökseksi komission valtuuttamisesta käynnistää neuvottelut Euroopan yhteisön liittymisestä kansainvälisten rautatiekuljetusten yleissopimukseen eli ns. COTIF-yleissopimukseen. Toinen rautatiepaketti pantiin täytäntöön 1 päivänä syyskuuta 2006 voimaan tulleella rautatielailalla (555/2006).

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

Vuonna 2008 annettuun niin sanottuun ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyivät rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY eli niin sanottu yhteentoimivuusdirektiivi, rautatieturvallisuusedirektiivin muuttamista koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY sekä Euroopan rautatieviraston perustamisesta annetun asetuksen muuttamista koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston

asetus 2008/110/EY. Ristiinhyväksyntäpaketti pantiin kansallisesti täytäntöön 15 päivänä huhtikuuta 2011 voimaan tulleella rautatielailalla.

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

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

## **2.2 Kansainvälinen kehitys, Euroopan unionin ja eräiden muiden jäsenvaltioiden lainsäädäntö**

Rautatiealan lainsäädäntö perustuu Suomessa ja muissakin EU:n jäsenvaltioissa pääosin unionilainsäädäntöön ja jäsenvaltioilla on nykyisin hyvin vähän puhtaasti kansallista lainsäädäntöä. Suomessa voimassa oleva rautatielaki on pääosin unionilainsäädännön täytäntöönpanolaki, kun taas radanpitoa koskeva ratalaki (110/2007) on pääosin kansallista lainsäädäntöä ilman kytkentää unionilainsäädäntöön.

Vastaavalla tavalla kuin Suomessa on rautatielaki myös muissa Pohjoismaissa ja muissa lähimmissä viiteryhmän maissa on rautatieliikennettä sääntelevät yleislait, joilla on pantu ja pannaan kansallisesti täytäntöön unionilainsäädännön vaatimukset. Rautatieliikennettä sääntelevien yleislakien nojalla jäsenvaltioissa annetaan yksityiskohtaisemmat tekniset vaatimukset Suomen tavoin alemman asteisilla säädöksillä ja määräyksillä. EU:n neljäs rautatiepaketti on erittäin mittava lainsäädäntökokonaisuus, jonka täytäntöönpano on käynnistetty kaikissa ETA-valtioissa. Täytäntöönpano edellyttäne todennäköisesti lähes kaikissa jäsenvaltioissa mittavia kokonaisuudistuksia rautatiealan lainsäädäntöön ja siten yksikään jäsenvaltioista ei ole saattanut täytäntöönpanotoimenpiteitä vielä päätökseen siinä vaiheessa, kun hallituksen esitys annetaan eduskunnalle. Ruotsi ja Iso-Britannia ovat kuitenkin jäsenvaltioilta saatujen tietojen perusteella täytäntöönpanotoimenpiteiden valmistelun osalta tällä hetkellä pisimmällä. Molemmat maat ovat käynnistäneet julkisen kuulemisen täytäntöönpanoa koskevista lakiehdotuksista vuoden vaihteessa 2017/18.

ETA-valtioiden yleisestä rautatiemarkkinatilanteesta voidaan todeta, että rautatiemarkkinat ovat asteittain avautuneet kilpailulle. Euroopan komissio julkaisee kahden vuoden välein rautatiemarkkinoiden seurantaa koskevan raportin. Viimeisimmän 8 päivänä joulukuuta 2016 julkaistun raportin

(COM(2016) 780 final) sekä EU:n rautatieviraston ylläpitämän toimiluparekisterin perusteella Suomea, Irlantia ja Luxemburgia lukuun ottamatta kaikissa muissa Euroopan talousalueen jäsenvaltioissa on henkilöliikenteen kuljetuksissa yhtä useampi rautatieyritys. Suomessa myös rautateiden tavaraliikenteen kuljetukset on unionin jäsenvaltioista viimeisten joukossa avautumassa kilpailulle, kun Fennia Rail Oy aloitti heinäkuussa 2016 tavarankuljetukset. ETA-valtioista vain Irlannissa on monopolitilanne myös rautateiden tavarankuljetuksissa.

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

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



liikennettä varten. Ruotsissa toimii viimeisimpien tietojen mukaan rautateiden henkilöliikenteessä 17 rautatieyrittäystä ja tavaraliikenteessä 12 rautatieyrittäystä.

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

Norjassa kansallinen rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusasioista vastaava rautatieturvallisuusviranomaisen on valtioneuvoston liikenneosaston (Samferdselsdepartement) alaisuudessa toimiva rautatievirasto (Statens jernbanetilsyn), jonka yhteydessä toimii itsenäisenä yksikkönä myös kansallinen rautatiealan sääntelyelin. Valtion rataverkon hallinnasta vastaa Jernbaneverket. Myös Norjassa on Suomen ja Ruotsin tavoin runsaasti yksityisraiteita, mutta yksityisraiteet on jätetty Norjassa EU-sääntelyn vaatimusten ulkopuolelle. Yksityisraiteisiin kohdistuu kuitenkin erillinen kansallinen lainsäädäntö, jonka mukaisesti yksityisraiteilta vaaditaan turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jonka vähimmäisvaatimuksiin kuuluu muun muassa riskienhallinnan menettelyt, kunnossapidon menettelyt, pätevyysvaatimukset, vastuunjako organisaatiossa, valmiussuunnitelma, poikkeamaraportointi, vuotuinen turvallisuusraportointi ja menettelyt terveydentilavaatimusten täyttämistä. Lainsäädäntöön sisältyy myös vaatimuksia rataverkon kunnossapidosta, liikenteen hallinnasta ja käytettävästä kalustosta.

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

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

*Tanskassa* unionilainsäädännön täytäntöönpanossa noudatetaan kevyttä menettelyä, jonka mukaisesti jokainen EU-direktiivi pannaan täytäntöön erikseen parlamentissa hyväksyttävällä blankettimuotoisella täytäntöönpanolailla. Tällaiset lait sisältävät säännökset voimaantuloaikataulusta, viranomaisvelvoitteista, oikaisu- ja muutoksenhakumenettelyistä. Muilta osin viitataan suoraan direktiiviin ja sen velvoitteisiin. Niin ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyneet rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivit kuin viimeisimpänä rautatiemarkkinadirektiivi pantiin Tanskassa etuajassa kansallisesti täytäntöön. Vastaavalla tavalla pantaneen täytäntöön myös EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyvät uudelleen kootut rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivi sekä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi. Koska unionilainsäädännön täytäntöönpano tapahtuu pääsääntöisesti direktiivikohtaisesti blankettimuotoisella

sääntelyllä, Tanskalla ei ole ollut ongelmia panna direktiivejä aikataulussa täytäntöön, eikä Tanskaa vastaan ole käynnistetty rikkomusmenettelyjä direktiivien täytäntöönpanon myöhästymisestä tai puutteista.

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

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

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

Saksassa liittovaltion liikenneministeriön (Bundesverkehrsministerium) alaisuudessa toimiva rautatievirasto (Eisenbahn Bundesamt) on rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusasioista vastaava kansallinen rautatieturvallisuusviranomaisena. Saksassa valtion rataverkon hallinnasta DB Netz-yhtiö, joka kuuluu samaan konserniin kuin Saksan suurin valtiollinen rautatieyhtiö Deutsche Bahnen AG (DB). Saksassa on valtion rataverkon lisäksi noin 3000 yksityistä rataverkon haltijaa, joihin EU-sääntelystä sovelletaan rautatiemarkkinadirektiivin vaatimuksia silloin kun yksityisraiteilla liikennöi useampi rautatieyhtiö. Saksassa yksityisraiteilla ei kuitenkaan sovelleta muita EU-rautatedirektiivejä, vaikkakin osavaltiotasolla on omaa rautatieturvallisuuslainsäädäntöä turvallisuustason varmistamiseksi.

Komissiolla oli alkuperäisenä tavoitteena puuttua EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosalla juuri Saksan mallin mukaiseen rakenteeseen, jossa rataverkon hallinta ja rautatieliikenteen harjoittaminen ovat samassa konserniyhtiössä. Tällaisen ns. vertikaalisen integraation mukaisen yritysrakenteen ei katsota olevan tasapuolinen markkinoille pääsyn näkökulmasta, koska rataverkon hallinnasta vastaava konserniyhtiön osa voi suosia rataverkon käyttöoikeuden jakamisessa omaa rautatieyhtiötä. Saksan sääntelyelimelle

(Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen eli Bundesnetzagentur, BNetzA) onkin tullut useita kanteluja kilpailevilta rautatieyrityksiltä, jotka koskevat ratakapasiteetin tasapuolista jakoa. Saksan kaltainen vertikaalinen malli on myös Itävallassa ja Sloveniassa. Myös Ranskassa ollaan siirtymässä takaisin vertikaaliseen integraation malliin, kun valtiollinen rautatieyritys SNCF on ottamassa takaisin hoitaakseen rataverkon hallintaan liittyviä tehtäviä. Saksan johdolla maat saivatkin sisällytettyä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiiviin säännökset siitä, että jatkossakin vertikaalisen integraation salliva malli on lainsäädännöllisesti tasavertainen vaihtoehto järjestää rataverkon hallinta, kun rataverkon hallinnan ja rautatieliikenteen harjoittamisen toiminnallinen ja päätöksenteon itsenäisyys, toimintojen rahoituksen läpinäkyvyys sekä toimintojen johtaminen ja valvonta on riittävällä tavalla eriytetty. Maat voivat siten jatkaa pitkälti nykyisen kaltaista vertikaalisen integraation mallia rataverkon hallinnassa.

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

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

Alankomaissa infrastruktuuri- ja ympäristöministeriö (Inspectie Leefomgeving en Transport, ILT) on kansallinen rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusasioista vastaava viranomainen. Alankomaissa rataverkon hallinta ja rautatieliikenteen harjoittaminen on toiminnallisesti ja lainsäädännöllisesti eriytetty toisistaan. Valtion rataverkon hallinnoinnista vastaa liikenneministeriön alaisuudessa toimiva virasto ProRail. Valtionyhtiö Nederlandse Spoorwegen (NS) on edelleen henkilöliikenteen kuljetuksissa pääoperaattori, jonka markkinaosuus on yli 90 prosenttia henkilöliikennesuoritteesta. Alankomaissa toimii rautateiden henkilöliikenteessä NS:n lisäksi viisi muuta rautatieyritystä (mm. Arriva, Veolia, Connexion), jotka ovat voittaneet alueellisten ja paikallisten toimivaltaisten viranomaisten (suuret kaupungit) järjestämiä seudullisten ja paikallisten henkilökuljetusten kilpailutuksia. Alankomaissa valtakunnallisessa liikenteessä toimi useampi operaattori aina vuoteen 2004 saakka, jolloin toimivaltaisena viranomaisena valtakunnallisesta liikenteestä vastaava liikenneministeriö teki 10 vuoden yksinoikeussopimuksen NS:n kanssa. Sopimusta on jatkettu viidellä vuodella. Kansainvälisillä pääreiteillä on kilpailua, koska kansainväliset junayhteydet voivat poimia matkustajia myös kotimaan henkilöliikenteessä.

*Iso-Britanniassa* unionilainsäädännön velvoitteet pannaan kansallisesti täytäntöön rautatielailla (The Railway Act) ja rautatieturvallisuuslailla (The Railway and Transport Safety Act) sekä niiden nojalla annetuilla direktiivikohtaisilla alemman asteisilla asetuksilla ja määräyksillä. Iso-Britannia pani

rautatiemarkkinadirektiivin kansallisesti täytäntöön rautatielakiin tehdyillä muutoksilla, jotka annettiin aikataulussa, mutta yksityiskohtaisten teknisten asetusten antamisessa Iso-Britannia myöhästyi ja täytäntöönpano saatiin päätökseen vasta syksyllä 2016.

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

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

### **2.3 Nykytilan arviointi**

Voimassa oleva rautatielaki tuli voimaan 15 päivänä huhtikuuta 2011. Lakia uudistettiin ensisijaisesti EU:n niin sanottuun ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyneiden yhteentoimivuuks- ja rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivin täytäntöön panemiseksi. Rautatielaki on pääosin unionilainsäädännön täytäntöönpanolaki, joka nyky muodossaan sisältää vain hyvin vähän puhtaasti kansallista sääntelyä. Voimassa oleva rautatielaki on ollut niin viranomaisten kuin toimijoiden kannalta sangen toimiva kokonaisuus, koska rautatiealan puitelakina se on sisältänyt säännökset markkinoillepääsyn edellytyksistä, rataverkkoon pääsyn edellytyksistä ja ratakapasiteetin jakamisesta, palveluista, rataverkon hinnoittelusta, turvallisuusvaatimuksista, kalustovaatimuksista, yhteentoimivuuksivaatimuksista, viranomaisjärjestelyistä ja seuraamuksista. Liikenteen palveluista annetun lain niin sanotussa toisessa vaiheessa myös rautatielaista siirrettiin markkinoille tulon edellytyksiin liittyvä sääntely osaksi liikennepalvelulakia.

Vaikka rautatielaki on toiminut sääntelyn näkökulmasta toimivana puitelakia, on lakia jouduttu uudistamaan sen voimassa oloaikana neljä kertaa ja viimeisin uudistus rautatielakiin tehtiin lailla 1394/2015, jolla pantiin rautatiemarkkinadirektiivi kansallisesti täytäntöön. Näiden muutosten lisäksi rautatielakiin tehtiin vielä kahteen otteeseen tiettyjä teknisluonteisia muutoksia, kun laki liikenteen palveluista hyväksyttiin ja toisessa vaiheessa lakia liikenteen palveluista muutettiin (lailla xxx/2018). Liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa rautatielaista siirrettiin rautatiemarkkinoille pääsyä ja toimilupaa koskevat säännökset osaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Samassa yhteydessä myös kaupunkiraideliikennelaista siirrettiin osaksi metro- ja raitioliikenteen harjoittamiseen liittyvät säännökset osaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Myös rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009) sisällytettiin uudistettuna osaksi liikenteen palveluista annettua lakia.

### **2.3.1 Rautatieturvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskeva sääntely**

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt tämän hallituksen esityksen valmistelua varten vaikutusarvion yksityisraiteita koskevasta sääntelystä ja sen kehittämistarpeista (Ville Vainiomäki, Yksityisraiteita koskevan sääntelyn kehittäminen, Vaikutusten arviointi, Trafim julkaisu 8/2017). Kun voimassa olevan rautatielain myötä yksityisraiteiden haltijoilta alettiin edellyttää turvallisuuslupaa, tämä on osaltaan lisännyt tietoa yksityisraiteiden määrästä, omistajista ja yksityisraiteilla liikennöitävistä liikennemääristä. Liikenteen turvallisuusvirasto on toukokuuhun 2017 mennessä myöntänyt rataverkon haltijoilta vaadittavan turvallisuuslupan 97 yksityisraiteiden haltijalle. Edelleen arvioidaan kuitenkin olevan kymmeniä yksityisraiteita, joille lupaa ei ole vielä

haettu. Lähtökohtaisesti on arvioitu, että Suomessa voisi olla enimmillään noin 150 yksityisraiteen haltijaa, joiden raiteet ovat käytössä tai joiden raiteita ylläpidetään mahdollista tulevaa liikennettä varten. Kaikkinsa erillisiä yksityisraiteita on Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston tietojen mukaan yli 600. Ero yksityisraiteiden ja yksityisraiteiden haltijoiden määrässä johtuu siitä, että yksittäinen yksityisraiteen haltija voi hallinnoida useaa erillistä yksityisraidetta. Esimerkiksi VR-Yhtymä Oy hallinnoi useita kymmeniä erillisiä yksityisraiteita. VR:n hallinnassa yksityisraiteita on kaikkiaan noin 70 kilometriä ja pääosa raiteista johtaa VR:n omistamille kunnossapito- ja huoltopaikoille. Kaiken kaikkiaan yksityisraiteiden yhteispituudeksi on arvioitu noin 1000 kilometriä.

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

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

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

Kun yksityisraiteen haltijat tulivat voimassa olevan rautatielain myötä turvallisuussääntelyn piiriin ja Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo ja auditoi yksityisraiteen haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmiä. Turvallisuusjohtaminen on tuonut järjestelmällisyyttä ja suunnitelmallisuutta yksityisraiteiden kunnossapitoon ja turvallisuusasioista huolehtimiseen. Yksityisraiteiden turvallisuustilanne olisi siten sääntelyn, turvallisuusjohtamisjärjestelmän sekä tehostuneen valvonnan ansiosta parantunut. Tilanne yksityisraiteilla kuitenkin edelleenkin vaihtelee. Erityisesti teollisuuden ja logistiikan toimijoiden (mm. satamat ja VR) yksityisraiteilla turvallisuusjohtamisjärjestelmä toimii hyvin ja raideliikenteeseen liittyvien riskien hallinta on aidosti jokapäiväistä toimintaa. Tehdyn vaikutusarvion perusteella kuitenkin näyttäisi siltä, että osalla vähäliikenteisistä yksityisraiteista turvallisuusjohtamisjärjestelmä ei ole välttämättä jalkautunut vastaavalla tavalla osaksi käytännön rataverkon hallintatoimintaa. On kuitenkin muistettava, että yksityisraiteiden poikkeamaraportoinnin laajuus ei ole vielä kovin korkea eikä siten yksityisraiteilla tapahtuneiden turvallisuuspoikkeamien määrän kehityksestä 2000-luvulla kyetä muodostamaan vertailukelpoista aikasarjaa.

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

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

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

Edellä olevat yhteentoimivuutta koskevat vaatimukset koskevat lähtökohtaisesti myös yksityisraiteiden osajärjestelmiä. Rataverkon haltijoiden (tällä hetkellä Liikennevirasto ja yksityisraiteen haltija) on myös toimitettava rautatielain 70 §:n mukaiseen ratarekisteriin tiedot hallinnoimastaan rataverkosta.

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

Yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuudirektiivien nojalla Euroopan rautatievirasto on valmistellut laajalti alemman asteisia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä ja turvallisuusvaatimuksia, jotka käsitellään rautateiden yhteentoimivuus- ja turvallisuuskomiteassa (RISC, Railway Interoperability and Safety Committee) komitologiamenettelyssä ja ne tulevat hyväksynnän jälkeen ne tulevat voimaan komission asetuksina ja päätösinä.

### **2.3.2 Rautatiemarkkinoita koskeva sääntely**

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

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

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

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

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

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



Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanosta aiheutuneet merkittävimmät muutokset kohdistuivat rataverkon käytön hinnoitteluun, jossa selkeästi vastuu ja päättävältä hinnoittelusta siirtyivät rataverkon haltijalle. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää, että rataverkon käytön hinnoittelujärjestelmä on saatettu rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla hinnoittelusta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/909 mukaiseksi 15 päivään kesäkuuta 2019 mennessä. Näin ollen aikaisemmin rataverolain (605/2003) nojalla veroina kerätyt rataverkon niukkuus-, haitta-, investointi- ja lisämaksut ovat jatkossa rataverkon haltijan itsenäisen päätöksen pohjalta käyttönotettavissa maksuina eikä niitä voi jatkossa periä verona. Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon myötä myös sääntelyelimen itsenäisyyttä vahvistettiin ja sääntelyelimen tehtävät erityisesti palveluiden saatavuuden ja maksujen tasapuolisuuden valvonnassa tehostuivat.

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

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

### **2.3.3 Kaupunkiraideliikenne**

Kaupunkiraideliikennelaki jää itsenäisenä lakina sangen lyhytaikaiseksi, koska laki tuli voimaan vasta 1 päivänä maaliskuuta 2016. Liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa kaupunkiraideliikenteen harjoittamista koskevat säännökset siirtyvät liikennepalvelulakiin ja nyt lakiin jäljelle jääneet metro- ja raitioliikenteen rataverkon hallintaa koskevat säännökset esitetään yhdistettäväksi osaksi uutta raideliikennelakia. Kaupunkiraideliikennelaki annettiin, koska Suomessa ei ole aikaisemmin ollut metroliikennettä koskevaa lainsäädäntöä. Raitioliikenteeseen on sovellettu tieliikennelakia siltä osin kuin liikenne tapahtuu tieliikennelain soveltamisalaan kuuluvalla tiellä tai kadulla. Myöskään EU-lainsäädäntö ei koske metro-, raitioliikennettä tai muuta kevyttä raideliikennettä ja kyseisessä liikenteessä käytettävää kalustoa.

Kaupunkiraideliikennelain antaminen katsottiin välttämättömäksi, koska eduskunnan oikeusasiamies antoi 29 päivänä huhtikuuta 2013 ratkaisun kahteen kanteluun, jotka koskivat Helsingin metroliikenteen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta. Oikeusasiamies totesi ratkaisussaan, että Helsingin kaupunki huolehtii itse kaikesta metroliikenteen liittyvistä tehtävistä, koska metroliikennöinti on järjestetty kokonaan kuntalakiin perustuvan kunnallisen itsehallinnon puitteissa eikä metroliikenteestä ole lainsäädäntöä. Helsingin kaupunki on vastannut liikenteen operoinnista, verkoston ylläpidosta, valvonnasta ja näihin liittyvästä ohjeistuksesta Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL)

sisäisen metrolinjan toimintaohjeen puitteissa. Oikeusasiamies vertasi ratkaisussaan Helsingin kaupungin metrolinjan tie- ja rautatieliikenteen järjestelyihin, joissa on erotettu viranomais tehtävät sekä muu toiminnan operointi. Oikeusasiamiehen mukaan metrolinjan tehtävät ovat eroteltavissa vastaavalla tavalla. Oikeusasiamies myös nosti esille metrolinjan turvallisuusvalvonnan ja liikenteen harjoittamiseen liittyvät riskit. Muiden kulkumuotojen riskeihin on varauduttu järjestämällä lain tasolla turvallisuusvalvonta, mutta metrolinjan näin ei ollut ennen kaupunkiraideliikennelakia. Oikeusasiamies totesi lausunnossaan, että Helsingin metro on valmistunut ja liikenne käynnistynyt ennen nykyisen perustuslain voimaantuloa. Voimassa olevassa rautatielaissa sekä rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetussa laissa eduskunta on sulkenut metrolinjan lakien soveltamisalan ulkopuolelle EU-lainsäädännön mahdollistaman soveltamisalarajauksen nojalla. Oikeusasiamies päätyi lausunnossaan siihen, että erityisesti turvallisuussyistä metrolinjan ei pitäisi jättää laintason sääntelyn ulkopuolelle ja toiminnan valvonta olisi saatettava laintason sääntelyn piiriin. Tästä syystä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltiin kaupunkiraideliikennelaki, jonka eduskunta hyväksyi 4 päivänä joulukuuta 2015.

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

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

Esitettyssä raideliikennelakiehdotuksessa säännökset noudattaisivat EU:n neljännen rautatiepaketin kolmen päädirektiivin mukaista järjestystä. Siten rautatieturvallisuusedirektiivin täytäntöönpanosäännökset olisivat ensisijaisesti lakiehdotuksen turvallisuutta koskevassa luvussa 2, turvallisuustodistusta koskevassa luvussa 3 ja turvallisuuslupaa koskevassa luvussa 4 sekä kalustoyksiköiden kunnossapitoa koskevassa 13 luvussa. Luvussa 5 annettaisiin kansalliset säännökset siitä, millaiset olisivat yksityisraiteen haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan unionilainsäädännön mukaisia turvallisuuslupa- ja todistusvaatimuksia kevyemmät ilmoitusmenettelyä koskevat vaatimukset.

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

EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan täytäntöönpanosäännösten jälkeen tulisivat markkinasääntelyä koskevat lain luvut. Lain 16 luvun säännökset rataverkon haltijan riippumattomuudesta ja tehtävien järjestämisestä olisivat

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

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

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

### **3.1 Turvallisuussäätely uudessa laissa**

EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan säädösten tavoitteena on vahvistaa yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toimivuutta niin, että hallinnollisia ja teknisiä esteitä poistetaan, eurooppalaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta ja rautatieturvallisuutta vahvistetaan. Näiden tavoitteiden saavuttamisessa keskeisellä sijalla on erityisesti Euroopan unionin rautatieviraston roolin vahvistaminen rajat ylittävän liikenteen lupamenettelyissä. Tähän tähtää paitsi uudistettu EU-virastoasetus, myös uudistetut rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivit. EU:n sisäisen kansainvälisen liikenteen luvat ja todistukset on jatkossa haettava Euroopan unionin rautatievirastolta (EU-virastolta). Yksinomaan kansallista liikennettä varten haettavia lupia voidaan hakea kansalliselta turvallisuusviranomaiselta, tai EU-virastolta. EU-virastoasetuksen mukaan EU-viraston ja kansallisten rautatieturvallisuusviranomaisten on tehtävä yhteistyötä, jotta lupaprosessien toimivuus taataan. EU-viraston ja kansallisten rautatieviranomaisten välillä on tehtävä yhteistyösopimuksia, joissa sovitaan jaettavista tehtävistä, suoritettavien tehtävien ja lupaprosessien määräajoista, hakijan suorittamien maksujen jakamisesta sekä muista mahdollisista yhteistyöjärjestelyistä, kuten esimerkiksi kansallisiin erityispiirteisiin liittyvän asiantuntija-avun antamisesta EU-virastolle. Sopimukset voivat olla kahdenvälisiä tai EU:n rautatieviraston ja useamman jäsenvaltion keskinäisiä. EU-viraston on perustettava valituslautakunta, johon lupien ja todistusten hakijat voivat valittaa viraston tekemistä päätöksistä. Valituslautakunta toimii sovittelijana myös EU-viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten välisissä erimielisyystilanteissa. EU-virasto voi myös tehdä tarkastuksia kansallisiin turvallisuusviranomaisiin ja nimettyjen ilmoitettujen laitosten toimintaan.

Uuden rautatieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanon keskeisimmät muutokset koskevat rautatieyrityksiltä edellytettävää turvallisuustodistusta ja sen hakemista. Tähän asti turvallisuustodistus on jaettu A- ja B-osiin. A-osan edellytyksenä on ollut vaatimusten mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty A-osa on voimassa kaikissa ETA-valtioissa. B-osan saadakseen hakijan on osoitettava, että se kykenee toimimaan turvallisesti

myös sillä rataverkolla, jossa hakija aikoo harjoittaa liikennettä. Näin ollen B-osaa on haettu erikseen jokaisesta jäsenvaltiosta, joiden rataverkolla on tarkoitus liikennettä harjoittaa. Uuden rautatieturvallisuudirektiivin myötä nykyisistä turvallisuustodistuksen A- ja B-osista luovutaan ja ne korvataan yhtenäisellä turvallisuustodistuksella. Yhtenäinen turvallisuustodistus on mahdollista hakea kerralla yhteen tai useampaan jäsenvaltioon. Näin usean valtion alueella liikennettä harjoittavan rautatieyrityksen ei tarvitse hakea B-osaa erikseen jokaisesta toiminta-alueen jäsenvaltiosta. Turvallisuustodistuksen saadakseen rautatieyrityksen on osoitettava, että se on käyttöönsä turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja se pystyy noudattamaan turvallisuusvaatimuksia kaikilla rataverkoilla, joilla rautatieyrityksen on tarkoitus liikennettä harjoittaa. Usean jäsenvaltion alueella tapahtuvaa liikennettä varten yhtenäistä turvallisuustodistusta on jatkossa anottava EU-virastolta.

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

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

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

Ehdotetun lain 5 luku sisältäisi uudet kansalliset säännökset yksityisraiteen haltijaa koskevasta ilmoitusmenettelystä, jonka mukaisesti näihin kohdistuisivat lain 3 ja 4 luvuissa säädettyjä ja rautatieturvallisuudirektiiviin perustuvia turvallisuuslupavaatimuksia kevyemmät vaatimukset. Näin pyrittäisiin tulemaan vastaan yksityisraiteen haltijoiden esittämiä huolia siitä, että EU-sääntelyyn perustuva turvallisuuslupasääntely on hallinnollisesti raskasta ja byrokraattista. Ehdotetun mukainen ilmoitusmenettely keventäisi yksityisraiteen haltijoiden velvoitteita ilman, että rautatieturvallisuus heikentyisi. Ilmoitukseen liitettäisiin kuvaus yksityisraiteen haltijan ylläpitämästä turvallisuudenhallintajärjestelmästä. Liikenteen turvallisuusvirasto säilyttäisi näin jatkossakin valvontaroolin yksityisraiteen haltijoihin ja yksityisraiteen haltijoilla myös säilyisi velvollisuus ilmoittaa ja raportoida yksityisraiteiden vaaratilanteista ja onnettomuuksista.

### **3.2 Yhteentoimivuussääntely uudessa laissa**

Uuden yhteentoimivuudirektiivin täytäntöönpanon keskeinen muutos on, että nykyinen kalustoyksiköiden käyttöönottolupa korvataan kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvalla. Nykyisin kalustoyksiköllä pitää olla käyttöönottolupa

ennen kuin sitä saa käyttää rataverkolla. Nykyiset kaluston käyttöönottoluvat haetaan kansalliselta turvallisuusviranomaiselta ja ne ovat yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisen kaluston osalta voimassa kaikissa jäsenvaltioissa, vaikkakin käytännössä täydentäviä käyttöönottolupia tarvitaan usein rajat ylittävässä liikenteessä käytettävälle kalustolle rataverkkojen erityispiirteiden johdosta. Myös yhteentoimivuuden teknisten eritelmien niin sanotut avoimet kohdat edellyttävät yleensä kansallisia täydentäviä käyttöönottolupia. Uuden yhteentoimivuusdirektiivin myötä kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa haetaan pääsääntöisesti EU-virastolta sille alueelle, jolle lupa myönnetään. Tämä mahdollistaa kalustoyksikön markkinoille saattamisen ja käytön rajat ylittävässä liikenteessä, jos lupa on myönnetty useamman ETA-valtion alueella tapahtuvaan liikenteeseen. Jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu yhden jäsenvaltion rataverkolle, luvan hakija voi valita, hakeeko se markkinoillesaattamislupaa kyseisen jäsenvaltion turvallisuusviranomaiselta vai EU-virastolta.

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

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

Ehdotetun lain 6 luku yhteentoimivuudesta sisältäisi säännökset yhteentoimivuuden perusteista, ratarekisteristä ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättämisestä. Rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden olisi täytettävä rautatiejärjestelmän turvallisuutta, luotettavuutta, käyttökuntoa, terveys- ja ympäristövaikutuksia, teknistä yhteensopivuutta, esteettömyyttä ja saavutettavuutta koskevat olennaiset vaatimukset. Olennaisista vaatimuksista on säädetty tarkemmin yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II ja III ja liitteiden mukaiset vaatimukset pantaisiin kansallisesti täytäntöön ehdotetun lain 33 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

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

Ehdotetun lain 8 luku sisältäisi säännökset yhteentoimivuuden osatekijöiden ja luku 9 osajärjestelmien markkinoillesaattamisesta. Markkinoille saa saattaa vain olennaiset vaatimukset täyttäviä rautatiejärjestelmän osatekijöitä ja osajärjestelmiä. EY-tarkastusvakuutus tai EY-käyttöönsoveltuusvakuutus olisi tae siitä, että olennaiset vaatimukset täyttyvät ja osatekijä ja osajärjestelmä voidaan saattaa markkinoille ja niille turvattaisiin vapaa liikkuvuus EU:ssa. EY-tarkastusvakuutuksen tai EY-käyttöönsoveltuusvakuutuksen tekisi ilmoitettu laitos osatekijän tai osajärjestelmän valmistajan tai tämän edustajan pyynnöstä. Jos markkinoille halutaan saattaa sellaisia rautatiejärjestelmän rakenteellisia osajärjestelmiä, joille ei ole EU-tasolla sovittuja yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa näiden osajärjestelmien markkinoille saattamista varten kansallisia sääntöjä. Osajärjestelmän markkinoille

saattaminen edellyttäisi silloin, että sille on tehty Liikenteen turvallisuusviraston tai ilmoitetun laitoksen toimesta FI-tarkastus ja tuote on saanut sen mukaisen FI-tarkastusvakuutuksen.

Ehdotetun lain 10 luku sisältäisi edelleen tarkemmat säännökset kiinteiden osajärjestelmien käyttöönottamisen edellyttävästä käyttöönotosta sekä luku 11 liikkuvien osajärjestelmien käyttöönotosta. Rautatieinfrastruktuuria koskevien kiinteiden osajärjestelmien käyttöönottoluvat säilyvät pääosin nykyisellään. Eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ERMTS/ETCS) edellyttämille ERTMS-laitteille tulee kuitenkin yhteentoimivuusdirektiivin edellyttämällä tavalla EU:n rautatieviraston edellyttämä ennakkotarkastus. Tällä pyritään varmistamaan ERTMS-järjestelmän edellyttämien junien kulunvalvontalaitteiden yhdenmukainen käyttöönotto ETA-valtioissa. Liikkuvan kaluston käyttöönottoluvan korvaisi jatkossa markkinoillesaattamislupa, jota haettaisiin edellä kuvatulla tavalla joko Liikenteen turvallisuusvirastolta tai EU-virastolta. Nykyisin voimassa olevan sääntelyn mukaisesti on ollut kansalliset kalustorekisterit, mutta uusi yhteentoimivuusdirektiivi edellyttää, että ensin rinnalle kehitetään eurooppalainen kalustorekisteri, joka viiden vuoden kuluessa yhteentoimivuusdirektiivin voimaantulosta eli 15 päivään kesäkuuta 2021 mennessä korvaa kansalliset kalustorekisterit.

Lain 12 luku sisältäisi säännökset kalustoyksiköiden ja kalustoyksikkötyyppien olennaisten vaatimusten vastaisuudesta. Uuden yhteentoimivuusdirektiivin myötä kalustoyksiköiden tyyppihyväksyntää voi hakea joko EU-virastolta tai kansalliselta turvallisuusviranomaiselta vastaavalla tavalla kuin kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa. EU-virasto voi myöntää kalustoyksikkötyypin hyväksynnän kerralla useamman jäsenvaltion alueelle. Lain 13 lukuun sisältyisivät yhteentoimivuusdirektiivin nojalla tarkistettut säännökset kalustoyksiköiden kunnossapidosta.

Lain 14 luku sisältäisi säännökset siitä, miten lain 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla osajärjestelmät otettaisiin käyttöön ja mitkä olisivat Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä liikenteessä käytettävän kaluston käyttöönottolupamenettely. Sääntely olisi pääosin uutta, Lain 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla noudatettaisiin yhteentoimivuuden teknisen eritelmiä, mutta niiden noudattamisen voisi ilmoitetun laitoksen sijasta tarkistaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Yksityisraiteen haltija voisi halutessaan käyttää tarkistukseen myös ilmoitettua laitosta. Vain yksityisraiteilla liikkuvalla kalustolle ei tarvittaisi jatkossakaan hakea kaluston markkinoillesaattamislupaa. Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava jatkossakin Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä käyttöönottolupa ja kalustolla saa liikennöidä ainoastaan maiden välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

Arviointilaitoksia koskevassa ehdotetun lain 15 luvussa täsmennetään vaatimustenmukaisuuden arviointia suorittavien arviointilaitosten tehtäviä ja niihin kohdistuvia vaatimuksia. Arviointilaitoksilla tarkoitetaan akkreditoituja ilmoitettuja laitoksia, jotka tekevät rautatiejärjestelmässä käyttöön otettaville osajärjestelmille (niin kiinteille kuin liikkuville osajärjestelmille) tai sen osalle tarkastuksen ja antavat sen mukaisesti EY-tarkastusvakuutuksen ennen niiden markkinoille saattamista ja käyttöönottoa. EY-tarkastusvakuutus takaa osajärjestelmien turvallisen käytön ja yhteentoimivuuden. Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenteen turvallisuusviraston nimeämä ilmoitettu laitos voisivat tehdä ns. FI-tarkastuksen sellaiselle osajärjestelmälle tai sen osalle, jonka arviointi tehdään kansallisten sääntöjen pohjalta.

### 3.3 Markkinasääntely uudessa laissa

EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädöksillä avataan rautatieliikenteen viimeinen markkinasegmentti eli jäsenvaltioiden kotimaan sisäinen henkilöliikenne kilpailulle. EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädösten mukaan joulukuussa 2019 annettavissa ja 14 päivänä joulukuuta 2020 käynnistyvää aikataulukautta varten julkaistavissa rataverkon haltijoiden verkkoselostuksissa on turvattava yhtäläiset mahdollisuudet käyttää rataverkkoa myös kotimaan henkilöliikennepalveluissa. Useimmat ETA-valtiot ovat turvanneet avoimen markkinoillepääsyn kotimaan henkilöliikennepalveluihin jo kansallisilla päätöksillään. Myöskään Suomessa ei ole lainsäädännöllisiä esteitä rautatiemarkkinoille tulolle, vaan kaikille lupaedellytykset täyttävälle rautatieyrityksille on myönnettävä toimilupa harjoittaa rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksia. Markkinoillepääsyä on kuitenkin rajoitettu palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukaisilla toimivaltaisen viranomaisen (Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö ja Helsingin seudun liikenne, HSL ry) ja VR Yhtymä Oy:n välisillä yksinoikeussopimuksilla. Palvelusopimusasetuksen muuttamista koskeva asetus (2338/2016) asettaa unionitasolla pelisäännöt siitä, millä ehdoilla jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä julkisia palveluvelvoitteita koskevia sopimuksia rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisestä, jotta avointa markkinoillepääsyä rautateiden henkilöliikenteeseen ei rajoiteta liikaa. Palvelusopimusasetuksen muuttamista koskeva asetus asettaa jatkossa kilpailutuksen pääsäännöksi suorahankinnan sijasta, kun toimivaltaiset viranomaiset järjestävät julkisen palveluvelvoitteen mukaisia rautateiden henkilöliikennepalveluja. Toimivaltainen viranomainen voi hankkia suoraan ilman kilpailutusta pienet julkiset palveluhankinnat, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen hankinnan osalta alle 7,5 milj. euroa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa. Palvelusopimusasetuksen muuttamista koskeva asetus antaa toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden hankkia suoraan ilman kilpailutusta myös näitä raja-arvoja isommat hankinnat, jos toimivaltainen viranomainen pystyy laatimaan palvelusopimusasetuksen muuttamista koskevan asetuksen 5 artiklan 4 a kohdan mukaisen yhteiskuntataloudellisen vaikutusarvion, joka osoittaisi, että suorahankinta parantaisi palvelujen laatua ja/tai kustannustehokkuutta sekä kykenee seuraamaan näiden tavoitteiden toteutumista asetettujen suorituskykykriteerien valossa.

ETA-valtioilla on oikeus rajata suorahankinnan mahdollisuutta kansallisella lainsäädännöllä. Suomi katsoi EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan neuvostokäsittelyn aikana, että suorahankinta pitäisi rajata koskemaan selkeästi raja-arvot alittavia palveluhankintoja. Kaikki *ex post*-tarkastelut eli tiedot, jotka ovat käytettävissä toteutuneista kilpailutetuista palveluhankinnoista osoittavat, että kilpailutuksen avulla on saatu toimivaltaisen viranomaisen kustannuksia laskemaan 20-30 prosenttia aikaisempaan suorahankintaan verrattuna. Lisäksi vertailun tekeminen esitettyjen suorituskykykriteerien (vuorovälit, täsmällisyys, liikkuvan kaluston laatu ja kuljetuskapasiteetti) avulla objektiivisesti on käytännössä mahdotonta, koska tätä tietoa voi olla kilpailutustilanteessa saatavilla ainoastaan siltä rautatieyritykseltä, joka on hoitanut henkilöliikenteen kuljetukset tähän asti. Muiden markkinoille pyrkivien yritysten osalta tietoa ei ole olemassa. Näillä perusteilla hallituksen esityksessä esitetään, että Suomessa rajattaisiin palvelusopimusasetuksen soveltamista niin, että suorahankinta olisi mahdollista vain pienissä edellä mainitut raja-arvot alittavissa hankinnoissa ja toimivaltaisten viranomaisten olisi kilpailutettava kaikki raja-arvoja suuremmat palveluhankinnat. Kyseisen säännöksen ehdotetaan kuitenkin tulevan voimaan vasta 25 päivänä joulukuuta 2023 alkaen, jolloin myös palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen mukaan kumoutuu säännös, jonka mukaisesti suorahankintaa

voisi soveltaa kaikissa rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen mukaisissa hankinnoissa.

Kuten EU-asetuksia yleensäkin, myös palvelusopimusasetusta ja palvelusopimusasetuksen muuttamista koskevaa asetusta sovelletaan Suomessa sellaisenaan. Edellä kuvatun kaltainen suorahankintaa koskeva rajausta esitetään siten sisällytettäväksi hallituksen esitykseen laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (laki 2). Kyseiseen lakiin sisältyisivät myös säännökset rautatieyrityksen ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan varautumissuunnitelmasta häiriötilanteisiin. Nämä säännökset perustuvat rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiiviin.

EU:n neljänten rautatiepaketin markkinaosaan kuuluvan rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin täytäntöönpano edellyttää erityisesti muutoksia siihen, miten rataverkon haltijan toiminnot on järjestetty ja miten turvataan rataverkon haltijan toimintojen riippumattomuus kaikista rautatieliikenteen harjoittajista, jotta kaikilla olisi syrjimätön ja tasapuolinen pääsy rataverkkoon. Nämä uudet säännökset sisältyisivät ehdotetun lain 14 lukuun. Suomessa rataverkon hallinta on täysin eriytetty rautatieliikenteen harjoittamisesta jo nykyisellään, koska valtion rataverkon hallinnasta vastaa Liikennevirasto. Liikennevirasto tarjoaa rataverkon käyttöoikeuden ja siellä tarjottavat palvelut kaikille rautatieliikenteen harjoittajille yhtäläisin ehdoin eikä Liikennevirastolla ole mitään kytköstä rautatieyrityksiin. Liikennevirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan keskusvirasto, joka saa rahoituksen vuosittain eduskunnan hyväksymästä valtion budjetista. VR-Yhtymä Oy on valtion omistama yhtiö, jonka omistajaohjauksesta vastaa valtioneuvoston kanslian omistajaohjausyksikkö. Näin ollen Liikenneviraston ja VR-Yhtymä Oy:n hallinnollinen ohjaus on myös eriytetty. Liikenneviraston lisäksi Suomessa on noin 150 yksityisraiteen haltijaa. Yksityisraiteen haltijoina toimivat satamat ja niiden alueella toimivat operaattorit, kunnat, teollisuuslaitokset sekä VR-Yhtymä Oy omien yksityisraiteidensa osalta.

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

Rataverkon käyttöoikeuden myöntämistä koskevassa lakiehdotuksen 109 §:ssä ja rataverkon käyttöoikeuden rajoittamista koskevaa 110 §:ssä säädettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin mukaisesti rautateiden



henkilöliikenteen avoimesta markkinoillepääsystä sekä siitä, miten avoimen markkinoillepääsyn edellyttämää rataverkon käyttöoikeudetta voitaisiin rajoittaa. Rataverkon käyttöoikeutta ja avointa markkinoillepääsyä voitaisiin rajoittaa vain, jos rautatiealan sääntelyelin päätyy tekemänsä tasapainotestin pohjalta siihen lopputulokseen, että julkisen palveluvelvoitteen mukainen liikennejärjestely edellyttää yksinoikeutta kyseisellä reittivälillä, jotta sopimuksen osapuolena olevalle rautatieyritykselle taataan riittävä lipputulokertymä myönnetyn ostoliikennetuen lisäksi. Euroopan komissio on antanut täytäntöönpanoasetuksen, jossa säädetään yksityiskohtaisesti siitä, miten rautatiealan sääntelyelimen on tasapainotesti tehtävä. Avointa markkinoillepääsyä ei kuitenkaan saisi rajoittaa yhtään laajemmin ja laajemmalla rataverkolla kuin vain sillä reittiosuudella, josta on tehty toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välinen sopimus ja sääntelyelimen tasapainotesti osoittaa, että avoin markkinoillepääsy julkisen palveluvelvoitteen reitillä vaarantaisi sopimuksen mukaisen taloudellisen tasapainon rautatieyrityksen ja/tai toimivaltaisen viranomaisen näkökulmasta.

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

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

#### **4 Esityksen vaikutukset**

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

##### **4.1 Taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset**

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

- rautateiden henkilöliikennepalvelujen tarjonta kasvaa, matkustajamäärät kasvavat ja rautateiden osuus kokonaisuudessaan henkilöliikenteen kuljetuksista voi kääntyä kasvuun. Näin ollen rautatiemarkkinat kokonaisuudessaan kasvavat ja jaettavaa riittää useammalle yritykselle;
- matkustajat hyötyvät paitsi lisääntyneestä palvelutarjonnasta myös palvelujen lisääntyneestä hintavalikoimasta, kun hintakilpailun lisääntyessä erilaisten tarjousten määrä kasvaa. Tämä luo uutta palvelujen kysyntää (ad hoc-matkailua);
- matkustajatytyvyisyys rautatieliikennepalveluihin on kasvanut Ruotsissa monopolitilanteeseen verrattuna ja myös Iso-Britanniassa sen jälkeen, kun rataverkon hallinta palautettiin takaisin valtionyhtiö Network Railille. Asiakastytyvyyden osalta aina riittää parannettavaa (esim. myöhästymiset, palvelutaso jne.), mutta lisääntynyt palvelutarjonta ja hintavariaatiot erityistarjouksineen ovat lisänneet asiakkaiden tyytyväisyyttä, mikä näkyy kasvavina matkustajamäärinä;
- toimivaltaisten viranomaisten rautateiden henkilöliikennepalvelujen ostoihin käyttämän julkisen tuen tarvetta voidaan tehostaa: kokemukset Ruotsista ja Iso-Britanniasta sekä pienemmässä mittakaavassa myös muista maista, joissa palveluja on kilpailutettu suorahankinnan sijasta osoittavat, että julkisen tuen tarve on keskimäärin vähentynyt 10-30 prosenttia. Säästöjä on voitu käyttää siihen, että julkinen sektori on käyttänyt rahat uusien henkilöliikennepalvelujen ostamiseen, jolloin palvelutarjonta on lisääntynyt entisestään ja näin on voitu luoda positiivinen kierre, jossa kysyntä ja tarjonta kasvavat entisestään;
- Euroopan komissio on neljännen rautatiepaketin vaikutusarviossa esittänyt, että rautateiden kotimaan henkilöliikennepalvelujen avaaminen kilpailulle (avoin markkinoillepääsy ja tuettavien palveluiden kilpailuttaminen) toisi perusskenaariossa (ilman uusia investointeja) Euroopan unionissa 29,4 miljardin euron hyödyn vuodessa ja lisäisi rautatieliikennettä 2,0 miljardia henkilökilometriä vuodessa. Rautatieliikenteen sopimusjärjestelyjen kilpailuttaminen suorahankinnan sijasta tehostaisi julkisten varojen käyttöä niin, että säästöt ja muut saavutettavat hyödyt olisivat Euroopan unionissa 43,4 miljardia euroa. Sopimusjärjestelyjen kilpailuttamisesta saavutettaisiin edelleen 3,8 miljardin henkilökilometrin lisäys rautatieliikenteen suoritteisiin. Komission vaikutusarvion investointivaihtoehdossa (jossa saavutetuista säästöistä ja hyödyistä puolet käytettäisiin uusiin rautatieliikenteen investointeihin), rautatieliikenteen suoritteet Euroopan unionissa kasvaisivat noin 26 miljardia henkilöliikennekilometriä vuodessa;
- Ruotsin ja Iso-Britannian kokemukset osoittavat, että rautatiekilpailu on lisännyt huomattavasti rautatiealan työpaikkoja. Rautatiealan ammattilaiset eivät enää ole riippuvaisia yhdestä yrityksestä, joten myös ammattitaitoisesta työvoimasta kilpailevat useat yritykset. Näin myös henkilöstön ansiotaso on kilpailuolosuhteissa kehittynyt myönteisesti. Työvoiman kannalta ei ole mitään takeita siitä, että rautatieliikenteen monopolitilanne takaa työsuhteiden jatkuvuuden, kuten on nähty Suomessa, jossa VR-Yhtymä Oy on muun henkilöliikenteen kilpailun johdosta vähentänyt ja joutuu mahdollisesti jatkossakin vähentämään henkilöstömäärää;
- myöskään turvallisuussyillä ei voida argumentoida rautatiekilpailua vastaan. Ruotsissa ja Iso-Britanniassa rautatieturvallisuus on Euroopan unionin parhaimpien joukossa.

Pääministeri Juha Sipilän hallitus ilmoitti eduskunnalle marraskuussa 2015 antamassaan joukkoliikennettä koskevassa välikysymysvastauksessaan, että rautatieliikenteen kilpailukyvyyn ja asiakaslähtöisyyden parantaminen edellyttävät henkilöjunaliikenteen avaamista kilpailulle. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti 10 päivänä huhtikuuta 2017 keskeisistä linjauksista, joiden mukaisesti rautateiden henkilöliikennepalvelut avataan Suomessa kilpailulle. Kuten edellä luvussa 2.1 on kuvattu, päätöksen mukaan henkilöliikenne avataan kilpailulle käyttöoikeussopimusmallilla ja kaikki sopimukset kilpailutettaisiin. Ensimmäisenä kilpailutetaan Etelä-Suomen taajamajunaliikennejärjestelyt niin, että palveluja voitaisiin alkaa tarjota uuden kilpailutetun sopimuksen mukaisesti 1 päivästä kesäkuuta 2022 alkaen. Kaikki muut neljä käyttöoikeussopimusta olisi kilpailutettu ja sopimusten mukainen liikenne olisi käynnistetty viimeistään 1 päivään kesäkuuta 2026 mennessä. Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle edellyttää vaunukaluston ja kunnossapitopalvelujen tasapuolista saatavuutta sekä syrjimätöntä pääsyä kiinteistöihin ja huoltolaitteisiin. Siksi talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätöksen mukaan VR-Yhtymä Oy:stä eriytetään erilleen kolme uutta valtion omistamaa yhtiötä: kalustoyhtiö, kunnossapitoyhtiö ja kiinteistöyhtiö. Myös viranomaistoimintoja on vahvistettava, erityisesti ratakapasiteetin jakamiseen ja aikatauluttamiseen liittyvien toimintojen osalta.

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

Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin säännökset keskittyvät rataverkon haltijan tehtävien järjestämiseen niin, että rataverkon hallinnan riippumattomuus rautatieliikenteen harjoittajista on turvattu. Suomessa rataverkon hallinta ja rautatieliikenteen harjoittaminen on eriytetty täysin toisistaan jo 1 päivästä heinäkuuta 1995 alkaen, kun Ratahallintokeskus perustettiin. Vuoden 2010 alusta alkaen Ratahallintokeskuksen toiminnot yhdistyivät Liikennevirastoon, joka olisi 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen Liikennevirasto. Näin ollen hallituksen esityksellä ei ole rataverkon haltijaan kohdistuvien tehtävien osalta olennaisia taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

Ainoastaan VR-Yhtymä Oy:n omistamat yksityisraiteet ovat sellaista vertikaalisesti integroitunutta toimintaa, jossa saman konsernin puitteissa on rataverkon hallintaan ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyviä toimintoja. VR-Yhtymä Oy:n on järjestettävä yksityisraiteidensa hallinnointi hallituksen esityksen mukaisesti niin, että yksityisraiteiden hallinnointi ja rautatieliikenteen harjoittaminen ovat järjestetty toisistaan riippumattomalla tavalla eikä toimintojen ja niistä vastaavien henkilöiden välille muodostu eturistiriitoja. VR-

Yhtymä Oy omistaa noin 70 kilometriä yksityisraiteita ja ne johtavat ensisijaisesti VR:n varikko-, huolto- ja terminaalitoimintoihin.

EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan säädösten vaikutusarviossa komissio tarkasteli viittä vaihtoehtoista vaihtoehtoa. Komission esittämistä vaihtoehtoista lainsäädännöllisesti toteutui 4. vaihtoehto, kun EU:n neljännen rautatiepaketin teknisissä säädöksissä jaettiin toimivalta kansallisten turvallisuusviranomaisten ja EU-viraston välillä. Tämä hyväksytyn lainsäädännön mukainen ratkaisu johtaa komission esittämän arvion mukaan lähes 500 miljoonan euron vuotuisiin kokonaiskustannussäästöihin EU-tasolla. Kustannussäästöt saavutetaan erityisesti siitä, että lupien haku- ja myöntämisprosessit nopeutuvat. Erityisesti yhtenäinen, kaikissa ETA:n jäsenvaltioissa voimassa oleva turvallisuustodistus helpottaa rautatieyritysten markkinoille tuloa. Myös kalustoyksiköiden saattaminen markkinoille nopeutuu ja sitä kautta saadaan kustannussäästöjä. Aika- ja kustannussäästöjen pitäisi näkyä osaltaan myös rautatiealan toimijoiden kustannuksissa. Koska luvan hakijat voivat hakea lupia suoraan myös EU-virastolta, kansallisten turvallisuusviranomaisten lupien myöntämismenettelyt yhdenmukaistuvat ja mahdollisesti syrjivät menettelyt jäävät tulevaisuudessa pois. On vaikea arvioida, kuinka paljon suomalaiset rautatiealan toimijat jatkossa hakevat lupia EU-virastolta ja kuinka paljon Liikenteen turvallisuusvirastolta. Suomella ei ole juurikaan EU:n sisäistä kansainvälistä rautatieliikennettä, joten lähtökohtana voisi pitää, että valtaosa Suomen rautatieliikenteen luvista haettaisiin jatkossakin Liikenteen turvallisuusvirastolta. Näin ollen Liikenteen turvallisuusviraston lupaprosesseissa ei odoteta saavutettavan huomattavia kustannussäästöjä.

Ehdotetun kaltainen kevennetty turvallisuus- ja yhteentoimivuussäätely yksityisraiteen haltijoiden osalta kuitenkin karsii merkittävällä tavalla yksityisraiteen haltijoille tulevaa hallinnollista työtä ja sitä kautta yksityisraiteen haltijoille aiheutuvia kustannuksia voitaisiin karsia. Yksityisraiteen haltijoiden esittämän arvion mukaan hallinnollisen lisätyön vähentymisestä aiheutuva kustannussäästö voisi olla muutaman miljoonan luokkaa vuodessa kaikilla sääntelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteilla.

## **4.2 Ympäristövaikutukset**

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

Liikenne- ja viestintäministeriö on arvioinut kotimaan henkilöliikenteen kilpailun avaamisesta tehtyjen vaikutusarvioinnin yhteydessä, että jos rautatieliikenteen kilpailun avaaminen johtaa arvioidun kaltaiseen tieliikennesuoritteiden vähentymiseen ja rautatieliikennesuoritteiden kasvuun, olisi mahdollista saavuttaa arviolta noin 28 440 CO<sub>2</sub>-tonnin vuotuinen vähennys hiilidioksidipäästöissä. Tämä tukisi osaltaan niiden kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttamista, joita Euroopan komissio on asettanut Suomelle heinäkuussa 2016, kun se on esittänyt Suomelle 39 prosentin päästöjen vähentämistavoitteen päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikenne on päästökauppasektorin ulkopuolista toimialoista suurin päästölähde.

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

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

### **4.3 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisten toimintaan**

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

Kalustoyksiköiden käyttöönottolupa korvautuu jatkossa kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvalla. Kuten edellä jo on todettu, myös EU:n sisäisen kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupa haetaan EU-virastolta ja vain yhden jäsenvaltion sisäisessä liikenteessä ja mahdollisesti ETA:n ulkopuoliseen kolmanteen maahan suuntautuvassa liikenteessä

käytettävien kalustoyksiköiden markkinoillesaattamisluvat voidaan hakea vaihtoehtoisesti joko EU-virastolta tai kansalliselta turvallisuusviranomaiselta. Usean jäsenvaltion alueelle haettavien markkinoillesaattamislupien osalta EU-virasto delegoi kaluston aiotun käyttöalueen yhteensopivuuden tarkistuksen niiden jäsenvaltioiden kansallisille turvallisuusviranomaisille, joissa kalustoyksiköitä on tarkoitus käyttää.

Siihen, hakevatko toimijat jatkossa turvallisuustodistusta sekä kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupaa ja niiden tyyppihyväksyntöjä Liikenteen turvallisuusvirastosta vai EU-virastosta, vaikuttaa todennäköisesti paitsi liikennöntialueen laajuus myös viranomaisen lupaprosessin sujuvuus, viranomaiskontaktin tuttuus, toimijan tyytyväisyys aikaisempaan palveluun, luvan hinta sekä mitä kansallisen turvallisuusviranomaisen ja EU-viraston välisessä yhteistyösopimuksessa on sovittu käytännön työnjaosta. Kuten edellä on taloudellisia vaikutuksia koskevassa alaluvussa todettu, lähtökohtaisesti tällä hetkellä arvioidaan, että Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollinen työmäärä olennaisesti vähenisi nykyisestä. Lähtökohtalettamuksena on, että ottaen huomioon Suomen rautatiemarkkinoiden erillisyys EU:n muista rautatiemarkkinoista, lupia jatkossakin haettaisiin pääsääntöisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta.

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

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

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

## **5 Asian valmistelu**

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

Hallituksen esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, valtioneuvoston kansalian omistajaohjausyksiköltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, rautatiealan sääntelyelimeltä, Onnettomuustutkintakeskukselta (OTKES), Kilpailu- ja kuluttajavirastolta, VTT:ltä, Finas-akkreditointipalvelulta, Satamaliitolta, Kuntaliitolta, Suomen satamilta, Suomen kansainvälisen liikenteen merisatamilta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL/HRT), VR-Yhtymä Oy:ltä, Fenniarail Oy:ltä, Ratarahiti Oy:ltä, Aurora Rail Oy:ltä, NR-Rail Oy:ltä, Destia Rail Oy:ltä, Eltel Networks Oy:ltä, Museorautatieyhdistys ry:ltä, Haapamäen museoveturiyhdistys ry:ltä, Höyryraide Oy:ltä, Höyryveturimatkat 1009:lta, Keitele-Museo Oy:ltä, Komsor Oy:ltä, Outokumpu Stainless Oy:ltä, Metsä Fibre Oy:ltä, Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry:ltä, Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat ry:ltä, Porvoon Museorautatie ry:ltä, Rautaruukki Oyj:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitto ry:ltä, YTL ry:ltä, Metsäteollisuus ry:ltä, Stora Enso Oyj:ltä, UPM Kymmene Oyj:ltä, Veturimiesten liitto ry:ltä, rataverkon haltijoiden yhteistyöryhmältä sekä raideliikenteen neuvottelukunnalta (RAINE).

## **6 Riippuvuus muista esityksistä**

Hallituksen esitykseen sisältyy esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi.

Ehdotetulla lailla liikenteen palveluista annetun muuttamisesta lain I osan 5 ja 6 luvun säännöksiä varautumisesta poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin muutettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla niin, että rautatieyrityksellä ja kaupunkiraideliikennettä harjoittavalla yrityksellä olisi velvollisuus laatia varautumissuunnitelma. Liikenteen palveluista annetun lain osan III osan 3 luvun 1 §:ään hankintamenettelystä lisättäisiin säännös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisessä ja suoraankintaa koskevien säännösten soveltamisalan rajaamisesta palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen mahdollistamalla tavalla.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Raideliikennelaki

**1 §.** *Lain tarkoitus ja soveltamisala.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 1 §:ää, mutta voimassa olevan rautatielain 1 §:ään verrattuna soveltamisalaan esitettäisiin kuitenkin eräitä tarkistuksia. Nämä tarkistukset johtuisivat yhtäältä siitä, että on tarvetta tarkistaa, miltä osin lakia sovelletaan yksityisraiteisiin ja sellaisiin palvelupaikkoihin, joita palvelupaikan haltija käyttää yksinomaan omiin tavarankuljetuksiinsa tai jotka palvelevat vain yhtä loppuasiakasta. Lisäksi soveltamisalaa tarkistettaisiin voimassa olevan rautatielain soveltamisalaan verrattuna siitä syystä, että kaupunkiraideliikennelaki yhdistetään osaksi nyt annettavaa raideliikennelakia. Soveltamisalaa koskevassa pykälässä pyritään myös muilta osin täsmentämään sitä, mitä lain lukuja ja säännöksiä sovellettaisiin rautatiejärjestelmän eri toimijoihin, kuten museoliikenteen harjoittajiin ja millaisia raiteita voidaan Euroopan unionilainsäädännön nojalla jättää kokonaan lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lain tarkoituksesta. Lain tarkoituksena olisi edistää raideliikennettä, ja sen turvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Raideliikenne kattaa rautatieliikenteen sekä lain soveltamisalaan kuuluvan kaupunkiraideliikenteen. Pykälän 8 momentissa säädetyllä tavalla lakia sovellettaisiin kuitenkin vain kaupunkiraideliikenteen eli metro- ja raitiorataverkon hallintaan. Yhteentoimivuutta pyrittäisiin edistämään vain rautatiejärjestelmässä, koska yleensä yhden kaupungin tai alueen julkisen liikenteen tarpeisiin tarkoitettun kaupunkiraideliikenteen ei tarvitse olla yhteentoimivaa toisella alueella toimivan kaupunkiraideliikenteen kanssa. Lain tavoitteena olisi lisäksi luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset raideliikennemarkkinoiden toiminnalle.

Pykälän 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin Suomen rautatiejärjestelmään, ratatyöhön, liikennöintiin rataverkolla sekä sillä käytettäviin kalustoyksiköihin sekä kaupunkiliikenteen rataverkon hallintaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että muut kuin merisatamaraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy yksityisraiteen haltijana voisivat halutessaan noudattaa lain 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä lain 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan sijasta. Merisatamaraiteiden haltijoilla tarkoitetaan tässä niitä merisatamien alueella toimivia yksityisraiteiden haltijoita, jotka hallinnoivat satamasta valtion rataverkolle johtavia yksityisraiteita. Tässä ei siis tarkoitettaisi kaikkia merisatamien alueella olevia liityntäraiteita, jotka johtavat satama-alueella liityntäraiteen päässä oleviin palvelupaikkoihin ja tuotantolaitoksiin, joita käytetään vain raiteen päässä olevan palvelupaikan ylläpitäjän tai muun ammatinharjoittajan omaa liikennettä varten.

Voimassa olevan rautatielain nojalla kaikilta yksityisraiteen haltijoilta edellytetään turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja EU-lainsäädännön mukaisesti yksityisraiteen haltijoiden on haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta turvallisuuslupaa. Yksityisraiteen haltijat ovat kokeneet turvallisuusluvan hallinnollisesti raskaaksi ja siksi on päädytty siihen, että valtaosan yksityisraiteen haltijoista ei jatkossa tarvitsisi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta turvallisuuslupaa, vaan ilmoittaa yksityisraiteensa Liikenteen turvallisuusvirastolle ja ylläpitää 5 luvussa säädetyn mukaista turvallisuuden hallintajärjestelmää. Merisatamaraiteiden haltijoilta ja



VR-Yhtymä Oy:ta yksityisraiteen haltijana edellytettäisiin jatkossakin 4 luvussa säädetyn mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja turvallisuuspäätöstä, koska nämä yksityisraiteet on katsottu Euroopan komission antamassa ja 4 momentissa mainitussa päätöksessä Suomessa strategisesti merkittäviksi yksityisraiteiksi, joten yksityisraiteet kuuluisivat myös turvallisuusvaatimusten osalta unionilainsäädännön mukaisten vaatimusten piiriin. Kun yksityisraiteen haltija soveltaa ilmoitusmenettelyä, se voi infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston käyttöönoton osalta soveltaa lain 14 luvun kevennettyjä käyttöönotonmenettelyjä lukujen 9, 11, 12 ja 15 sijasta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että lain 16 lukua rataverkon haltijan riippumattomuudesta ja tehtävien järjestämisestä, 17 lukua rataverkon käytöstä ja ratakapasiteetista sekä 19 lukua rataverkon käytön hinnoittelusta ei tarvitsisi soveltaa niihin yksityisraiteisiin, jotka Euroopan komissio on 20 päivänä helmikuuta 2015 antamassa täytäntöönpanopäätöksessään (C(2015) 857 lopullinen) ja sen liitteessä katsonut voitavan jättää sääntelyn ulkopuolelle. Myöskään lain 129 §:n 1 momenttia vähimmäiskäyttöpalveluista ei tarvitsisi soveltaa yksityisraiteilla, jotka komission päätöksen nojalla voidaan jättää sääntelyn ulkopuolelle. Vähimmäiskäyttöpalveluilla tarkoitetaan rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 1 tarkoitettuja palveluita, joita olisivat muun muassa oikeus hakea ja saada ratakapasiteettia ja käyttää saadun kapasiteetin mukaisesti raiteita sekä saada tarvittavaa junaliikenteen ohjausta. Komissio on päätöksessään katsonut, että sivu- ja haararaiteet eivät sisälly rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I tarkoitettuun rautatieinfrastruktuuriin, jolloin niihin ei tarvitse soveltaa edellä mainittuja säännöksiä. Komissio on antamassaan täytäntöönpanopäätöksessä myös linjannut, että rautatiemarkkinadirektiivin 2 artiklan 4 kohdan perusteella strategisesti vähämerkityksellisiksi rataverkoiksi voidaan myös katsoa Suomessa sellaiset yksityisraiteet, joita käytetään yksinomaan vain yksityisraiteen haltijan omaan tavaraliikenteeseen tai jotka palvelevat vain yhtä loppuasiakasta tai museoliikenteen harjoittamiseen käytettävät yksityisraiteet voidaan jättää kyseisten lukujen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio on kuitenkin linjannut, että strategisesti vähämerkityksellisiä yksityisraiteita Suomessa eivät voi olla satamiin johtavat raiteet tai VR-Yhtymä Oy:n hallinnassa olevat yksityisraiteet, jotka on otettava sääntelyn piiriin. Vastaavalla tavalla kuitenkin kuten edellä 3 momentissa, merisatamien alueella olevat sellaiset liityntäraiteet, jotka eivät ole kulkumuotoketjun ja kulkumuotosiirtymän (laiva-yksityisraidevaltion rataverkko) kannalta välttämättömiä ja joita käytetään vain palvelupaikan ylläpitäjän tai muun tuotantolaitoksen omaa liikennettä varten, voitaisiin jättää myös kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Näin tällaiset merisatamien alueella olevat liityntäraiteet olisivat samanlaisessa asemassa kuin muutkin liityntäraiteet muualla rataverkolla.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin siitä, että vaikka edellä 3 momentissa tarkoitettuja yksityisraiteita voidaan jättää lukujen 16, 17 ja 19 sääntelyn ulkopuolelle, myös tällaisten strategisesti vähämerkityksellisiksi katsotuille yksityisraiteille on turvattava avoin ja syrjimätön pääsy samoin kuin näillä yksityisraiteilla tarjottaviin vähimmäiskäyttöpalveluihin. Vähimmäiskäyttöpalveluista perittävien maksujen tulisi olla kohtuullisia, millä tarkoitettaisiin sitä, että maksulla katetaan niiden tuottamisesta aiheutuvat kustannukset ja sen lisäksi voitaisiin periä kohtuullista tuottoa. Lain 20 luvussa tarkoitettulla rautatiealan sääntelyelimellä olisi oikeus saada tietoa yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palveluntarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

Lain 6 momentissa säädettäisiin lain soveltamisesta museoliikenteeseen. Museoliikenteen harjoittajalta edellytettäisiin jatkossakin lain 3 luvun mukaista turvallisuustodistusta. Museoliikenteen kalustoyksiköihin sovellettaisiin lain 78 §:ää ja museoraitteisiin lain 128 §:ää. Lisäksi museoliikenteen harjoittajaa koskevat lain 2, 20, 19, 22, 23 ja 24 lukujen säännökset siltä osin kuin kyseisten lukujen säännökset kohdistuvat rautatieliikenteen harjoittajiin, joihin myös museoliikenteen harjoittaja luetaan mukaan.

Lain 7 momentissa säädettäisiin, että lain 18 luvun säännöksiä ei sovellettaisi sellaisiin palvelupaikkoihin ja niissä tarjottaviin palveluihin, joita palvelupaikan ylläpitäjä käyttää yksinomaan omiin tavarankuljetuksiinsa tai jotka palvelevat vain yhtä loppuasiakasta. Loppuasiakkaalla tarkoitettaisiin esimerkiksi teollisuusyritystä, joka tarvitsee omiin raaka-ainekuljetuksiinsa sekä lopputuotteiden markkinoille saattamiseen rautatiekuljetuksia. Myös tukkukaupan yritys voitaisiin katsoa loppuasiakkaaksi, mutta loppuasiakas ei voisi olla logistiikka-alan yritys, joka tarjoaa liikennepalveluita tai jolla on käytössä terminaalitoimintoja tai muita rautatieliikenteen tarvitsemia palvelupaikkoja. Pykälän 7 momentin mukainen poikkeusmahdollisuus olisi rautatiemarkkinadirektiivin sallima poikkeusmahdollisuus.

Lain 8 momentissa säädettäisiin, että lain 21 luvun säännöksiä sovelletaan vain *kaupunkiraideliikenteen* edellyttämän metrorataverkon ja raitiorataverkon rakentamiseen, kunnossapitoon ja hallintointiin, jollei muussa laissa toisin säädetä. Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijana voi olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö, joka on vastuussa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta. Lisäksi kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskisivat lain 162 § onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamisesta, 163 § onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta, 164 § onnettomuutta ja vaaratilannetta koskevan tiedon käytöstä, 166 § turvallisuutta koskevista suosituksista, 167 § varautumisesta, 168 § tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen ilmoittamisesta, 169 § toimenpiteistä häiriötilanteissa, 170 §:n rangaistussäännökset, 173 § toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumisesta, 175 §:n vakuuttamisvelvollisuudesta sekä 176 § rautatiejärjestelmän vahinkojen korvaamisesta.

Lain 9 momentissa säädettäisiin, että lakia ei sovelleta muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiin rataverkkoihin, joilta ei ole liikennettä muualle rataverkkoon. Tällaisia rataverkkoja olisivat esimerkiksi Jokioisten museorata, jolta ei liikennöidä muualle rataverkkoon.

Lain 10 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaessa tulisi huomioida, että Euroopan parlamentin ja neuvoston rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa annetun direktiivin 2016/797/EU, jäljempänä yhteentoimivuusdirektiivi, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston rautatieturvallisuudesta annetun direktiivin 2016/798/EU, jäljempänä turvallisuusedirektiivi, nojalla Euroopan komission antamassa täytäntöönpanosääntelyssä rautatieyrityksille kohdistetut velvoitteet koskevat myös rautatieliikenteen harjoittajia. Näin ollen, ellei laissa ole toisin erikseen säädetty, kun komission antamissa asetuksissa ja päätöksissä säädetään velvoitteista rautatieyrityksille, nämä velvoitteet koskevat myös muita rautatieliikenteen harjoittajia eli rautatieyritysten lisäksi myös rautatieliikennettä harjoittavia radan kunnossapitoyrityksiä, museoliikenteen harjoittajia ja liikennöivää rataverkon haltijaa tai muuta yritystä, joka harjoittaa rataverkolla rautatieliikennettä muuna kuin päätoimenaan.

**2 §. Määritelmät.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 2 §:ää, mutta määritelmiä on täsmennetty ja uusia määritelmiä on EU-lainsäädännön pohjalta otettu mukaan määritelmiin. Valvoessaan jäsenvaltioiden kansallista täytäntöönpanoa, komissio on viime aikoina kiinnittänyt huomiota siihen, että

unionilainsäädännön mukaiset määritelmät ovat osa kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä.

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

Pykälän 2 kohdan *akkreditoinnilla* tarkoitettaisiin kansallisen akkreditointielimen antamaa todistusta siitä, että vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos täyttää tiettyä vaatimustenmukaisuuden arviointia koskevat, yhdenmukaistetuilla standardeilla vahvistetut vaatimukset, ja tarvittaessa muut vaatimukset, mukaan luettuna ne, jotka on vahvistettu asiaa koskevissa alakohtaisissa ohjelmissa. Akkreditointi on määritelty tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008 eli niin sanotussa *akkreditointiasetuksessa*. Kohdassa myös määriteltäisiin *kansallinen akkreditointielin*, jolla tarkoitetaan akkreditointiasetuksen 2 artiklan 10 kohdassa määritellyn mukaisesti jäsenvaltion nimeämää ainoaa elintä, joka suorittaa akkreditointia käyttäen valtiolle kuuluvaa julkista valtaa.

Pykälän kohdassa 3 määritellyllä *erityistapauksella* tarkoitettaisiin rautatiejärjestelmän osaa, jota varten yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin on sisällytetty joko tilapäisiä tai pysyviä erityismääräyksiä maantieteellisten tai topografisten esteiden takia tai koska kaupunkiympäristö tai yhdenmukaisuus olemassa olevan järjestelmän kanssa asettaa rajoituksia. Tähän voisivat sisältyä erityisesti muusta yhteisön verkosta erillään olevat radat ja verkot, kuormauttuma, raideleveys tai raideväli sekä ainoastaan paikalliseen, alueelliseen tai historiallisessa tarkoituksessa tapahtuvaan käyttöön tarkoitetut kalustoyksiköt, jotka ovat peräisin kolmannelta maasta tai joiden määränäänä on kolmas maa. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 4 kohdan *hakijalla* tarkoitettaisiin lupaa tai oikeutta hakevaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka voi olla rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai joku muu henkilö tai oikeushenkilö, kuten valmistaja, omistaja tai kalustoyksikön haltija. Hakija voisi siten olla paitsi laissa tarkoitettujen erilaisten lupien ja todistusten lisäksi ratakapasiteetin, palvelun tai palvelupaikan käyttöoikeuden hakija. Palvelun hakija on määritelty erikseen määritelmien kohdassa 21 ja ratakapasiteetin hakija kohdassa 28. Hakijalla tarkoitetaan lisäksi yhteentoimivuusdirektiivin 15 artiklaa sovellettaessa hankintayksikköä tai valmistajaa tai sen valtuutettuja edustajia ja yhteentoimivuusdirektiivin 19 artiklaa sovellettaessa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka pyytää viraston päätöstä ERTMS-ratalaitteita koskevia hankkeita varten suunniteltujen teknisten ratkaisujen hyväksymiseksi.

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

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

Pykälän 7 kohdan *kalustoyksiköllä* tarkoitettaisiin raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu pyörillä raiteilla vetovoiman avulla tai ilman sitä. Kalustoyksikkö

koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä taikka tällaisen osajärjestelmän osasta. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 8 kohdan *kalustoyksikön haltijalla* tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity kalustoyksikön haltijaksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:n mukaiseen kalustorekisteriin. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 9 kohdan *kalustoyksikön käyttöalueella* tarkoitettaisiin verkkoa tai verkkoja ETA-valtiossa tai jäsenvaltioiden ryhmässä, jossa kalustoyksikköä on tarkoitus käyttää. Jos käyttöalue on yhden jäsenvaltion alueelle rajoittuva rataverkko, kalustoyksikölle voitaisiin hakea markkinoillesaattamislupaa joko kyseisen jäsenvaltion kansalliselta turvallisuusviranomaiselta tai EU-virastolta, jos taas käyttöalue on useamman jäsenvaltion rataverkko, markkinoillesaattamislupaa haettaisiin aina EU-virastolta. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 10 kohdan *kansallisilla säännöillä* tarkoitettaisiin rautateiden turvallisuutta tai teknisiä vaatimuksia koskevia kansallisesti vahvistettuja sitovia sääntöjä, jotka ovat muita kuin unionin tai kansainvälisissä säännöissä asetetut vaatimukset, ja joita sovelletaan kyseisessä jäsenvaltiossa rautatieyrityksiin, rataverkon haltijoihin tai kolmansiin osapuoliin. Rautatieturvallisuutta ja rautatieliikennettä koskevia teknisiä vaatimuksia voisivat antaa myös muut viranomaiset kuin Liikenteen turvallisuusvirasto. Näiden muiden viranomaisten olisi 7 ja 38 §:ssä säädetyllä tavalla ilmoitettava valmistelemansa kansalliset säännöt etukäteen Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka hoitaisi kansallisten sääntöjen notifiointin etukäteen komissiolle ja EU-virastolle.

Pykälän 11 kohdan *kohtuullisella tuotolla* tarkoitettaisiin oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla. Kohtuullisen tuoton määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin ja palvelupaikan ylläpitäjillä on oikeus periä tarjoamistaan palveluista kohtuullista tuottoa.

Pykälän 12 kohdan *kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä* tarkoitettaisiin kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin. Määritelmä perustuisi yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 13 kohdan *käyttönotolla* tarkoitettaisiin kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saatetaan toimintaan käyttöönottamista varten. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 14 kohdan *liikennöinnillä* tarkoitettaisiin junaliikennettä ja vaihtotyötä. Junaliikenne ja vaihtotyö on määritelty tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston rautatiejärjestelmän liikennöinnistä ja ratatyöstä antamassa määräyksessä (RVI/1092/412/2009). Junaliikenteellä tarkoitetaan määräyksen mukaan junayksiköiden liikkumista junaliikenteestä annettujen määräysten mukaan ja vaihtotyöllä liikkumista vaihtotyöstä annettujen määräysten mukaan. Vaihtotyö on käytännössä ratapihalla tai rautatielinjalla suoritettavaa junaliikenteestä erillään tapahtuvaa vaunujen siirtelyä ja järjestelyä, joko pelkästään veturin tai myös painovoiman avulla.

Pykälän 15 kohdan *markkinoille saattamisella* tarkoitettaisiin yhteentoimivuuden osatekijän, osajärjestelmän tai kalustoyksikön asettamista ensimmäistä kertaa saataville unionin markkinoilla toimintavalmiina suunnitellussa toimintakunnossaan. *Suunnitellulla toimintakunnolla* taas tarkoitettaisiin toimintaa ja ennakoitavissa olevia vajaatoimintatilanteita (kuluminen mukaan luettuna) teknisten ja huoltoa koskevien ohjeiden mukaisissa rajoituksissa ja käyttöoloissa. Kohdan määritelmät perustuisivat yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 16 kohdan *museoliikenteellä* tarkoitettaisiin museokalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennöintiä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa. Museoliikenne ei olisi siten tavanomaista joukkoliikennettä eikä museoliikenteen puitteissa harjoitettaisi kaupallista tavaraliikennettä. Kesäaikana tai muuten rajattuna ajankohtana liikenne voisi olla säännöllistä. Museokalustolla harjoitettua säännöllistä liikennettä harjoitettaisiin pääsääntöisesti vähäliikenteisillä rataosilla tai raiteistolla, jolla ei ole säännöllistä henkilöliikennettä. Liikenteen turvallisuusviraston museoliikennettä koskevassa määräyksessä museokalusto on määritelty kansalliseen kalustorekisteriin museokalustoksi rekisteröidyksi kalustoksi. Museokaluston olisi vastattava oman aikakautensa asua tai toiminnallista tilaa rakenteen, merkintöjen ja varustuksen osalta, lukuun ottamatta hätäpoistumisteitä ja turvavarusteita. Museoliikenteen kaluston käyttöönosta säädetäisiin lain 78 §:ssä. EU-säädöksissä museoliikenteestä käytetään termiä historiallinen liikenne ja se voidaan rajata unionisäädösten soveltamisalan ulkopuolelle, jos liikenne tapahtuu muusta rataverkosta erillään olevalla rataverkolla. Museoraiteista säädetäisiin lain 128 §:ssä. Suomessa museoliikennettä kuitenkin harjoitetaan myös valtion rataverkolla ja tästä syystä soveltamisalaa koskevassa 1 §:ssä on rajattu, miltä osin museoliikenteeseen sovelletaan tämän lain säännöksiä. Museoliikenteen harjoittaja kuuluisi raideliikennelaissa tarkoitettuihin raideliikenteen harjoittajiin.

Pykälän 17 kohdan *olennaisilla vaatimuksilla* tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja edellytyksiä, jotka raideliikennejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitännösten on täytettävä. Yhteentoimivuusdirektiivin liite III pantaisiin kansallisesti täytäntöön 33 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Olennaiset vaatimukset jakaantuvat yhteentoimivuusdirektiivin liitteen III mukaisella tavalla yleisiin vaatimuksiin (turvallisuus, luotettavuus ja käyttökunto, terveys, ympäristönsuojelu sekä esteettömyys ja saavutettavuus) sekä jokaista osajärjestelmää koskeviin erityisvaatimuksiin.

Pykälän 18 kohdan *onnettomuudella* tarkoitettaisiin ei-toivottua tai tahatonta äkillistä tapahtumaa tai erityistä tällaisten tapahtumien ketjua, jolla on haitallisia seurauksia. Onnettomuudet jaetaan rautatieturvallisuusdirektiivissä törmäyksiin, raiteilta suistumisiin, tasoristeysonnettomuuksiin, henkilöonnettomuuksiin, joissa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa sekä tulipaloihin ja muihin onnettomuuksiin.

Pykälän 19 kohdan *osajärjestelmällä* tarkoitettaisiin yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II tarkoitettuja Euroopan unionin raideliikennejärjestelmän rakenteellisia tai toiminnallisia osia. Yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II tarkoitettuja rakenteellisiin perustein jaoteltuja osia ovat infrastruktuuri, energia, ratalaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto, veturilaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto sekä liikkuva kalusto. Toiminnallisiin perustein jaoteltuja osajärjestelmiä ovat käyttötoiminta ja liikenteen hallinta, kunnossapito ja henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset. Yhteentoimivuusdirektiivin liite II pantaisiin

kansallisesti täytäntöön lain 33 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 20 kohdan *palvelujen hakijalla* tarkoitettaisiin julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön. Palvelupaikkojen ja rautatieliikenteen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta on annettu rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan nojalla komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/2177, jossa säädetään palvelujen tarjontaan ja hakemiseen liittyvistä yksityiskohdista. Asetus edellyttää, että jos jäsenvaltioissa palvelujen hakijalla tarkoitetaan myös muita kuin rautatieyrityksiä, tästä on säädettävä kansallisessa lainsäädännössä. Suomessa rautatieliikenteen palveluita voivat jo voimassa olevan rautatielain nojalla hakea myös kuin rautatieyritykset ja näin olisi jatkossakin. Pykälän 20 kohdan määritelmässä olisi kuitenkin syytä viitata asetukseen 2017/2177, jotta kyseisen suoraan sovellettavan EU-asetuksen mukaisia palveluita ja palvelupaikkojen käyttöoikeutta voisi Suomessa hakea myös muut kuin rautatieyritykset.

Pykälän 21 kohdan *palvelupaikalla* tarkoitettaisiin rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen. Liitteen II palvelupaikoista ja niillä tarjottavista palveluista on säädetty tarkemmin valtioneuvoston asetuksella 1489/2015 ja asetus jätettäisiin siirtymäsäännöksellä voimaan, koska palvelupaikkoja ja palveluita koskeva sääntely ei muutu EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpanon myötä.

Pykälän 22 kohdan *palvelupaikan ylläpitäjällä* tarkoitettaisiin julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja. Palvelupaikan ylläpitäjän määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 23 kohdan *parantamisella* tarkoitettaisiin osajärjestelmän tai sen osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, jotka parantavat osajärjestelmän tai sen osan yleistä suoritusasoa. Osajärjestelmän tai sen osan parantaminen edellyttää EY-tarkastusvakuutuksen liitteenä olevien teknisten asiakirjojen muuttamista, jos tällaiset tekniset asiakirjat ovat olemassa. *Uudistamisella* tarkoitettaisiin osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritusasoa. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 24 kohdan *pitkälle edenneellä hankkeella* tarkoitettaisiin hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että teknisten eritelmien muuttaminen voisi vaarantaa hankkeen suunnitellun toteutettavuuden. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 25 kohdan *radan kunnossapitoa harjoittavalla yrityksellä* tarkoitettaisiin yritystä, joka tekee rataverkolla radan rakennus- ja kunnossapitotöitä ja harjoittaa siihen liittyvää liikennöintiä rataverkolla. Radan kunnossapitoa harjoittava yritys kuuluisi raideliikennelaisissa tarkoitettuihin rautatieliikenteen harjoittajiin. Radan kunnossapitoa harjoittavalta yritykseltä vaadittaisiin turvallisuustodistus ja vastuuvakuutus. Radan kunnossapitoon liittyvää

liikennöintiä harjoittava yritys rinnastettaisiin turvallisuustodistusta hakiessaan tavaraliikennettä harjoittavaan rautatieyhteykseen.

Pykälän 26 kohdan *ratakapasiteetilla* tarkoitettaisiin rautatieliikenteen harjoittajien mahdollisuutta käyttää rataverkkoa ja laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitäville reiteille. Rataverkon tai sen osan ratakapasiteetti on aikaan sidottu rautatiereitin välityskyky, joka riippuu rataverkon ominaisuuksista. Ratakapasiteettiin vaikuttavia ominaisuuksia ovat muun muassa raiteiden määrä ja turvalaitteiden sallima liikenteen välityskyky sekä radanpidon työt. Rataverkon haltija jakaa ratakapasiteetin rautatieliikenteen harjoittajille näiden tekemien ratakapasiteettihakemusten perusteella. Määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 27 kohdan *ratakapasiteetin hakijalla* tarkoitettaisiin rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä ([320/2017](#)) tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajaa, lastinantajaa tai muuta rahdin lähettäjä, huolitsijaa, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajaa sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia. Koska ratakapasiteettia voisivat hakea myös muut kuin varsinaiset rautatieliikenteen harjoittajat, tämä mahdollistaisi sen, että henkilöliikenteessä palvelun järjestämistä vastuussa oleva toimivaltainen viranomainen ja tavaraliikenteessä esimerkiksi kuljetuspalvelua tarvitseva teollisuusyritys tai muu lastin lähettäjä tai vastaanottaja voisivat hakea ratakapasiteettia ja sopia myöhemmin valitsemansa rautatieyhteyksen kanssa ratakapasiteetin mukaisista liikennejärjestelyistä. Museoliikenteen harjoittajat hakevat ratakapasiteetin aina kiireellisenä. Radan kunnossapitoa harjoittavat yritykset eivät olisi ratakapasiteetin hakijoita silloin, kun ne liikennöivät suljetulla rataosalla. Ne voivat liikennöidä silloin valtion rataverkolla ainoastaan Liikenneviraston liikenteenohjauksen luvalla.

Pykälän 28 kohdan *rataverkolla* tarkoitettaisiin valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta. Lain 21 luvussa tarkoitettulla kaupunkiraideliikenteen rataverkolla tarkoitettaisiin metrorataverkkoa ja raitiorataverkkoa. Yksityisraiteen haltija voisi olla yksityisoikeudellisen yhtiön tai muun yhteisön lisäksi esimerkiksi kunta tai valtion virasto tai muu valtion organisaatioon kuuluva yhteisö, jotka hallinnoisivat omia yksityisraiteitaan. Kunnat ovat muun muassa keskeisiä satamaraiteiden haltijoita. Rataverkkoon kuuluisivat raiteiden lisäksi rautatieliikennepaikat, sillat, tunnelit, vaihteet ja muut tekniset rakenteet, asemien perusrakenteet sekä turva- ja suojalaitteet ja muut kiinteät laitteet.

Pykälän 29 kohdan *rataverkon haltijalla* elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta, mukaan lukien liikenteen hallinta sekä ohjaus, hallinta ja merkinanto; verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan antaa eri elimelle tai yritykselle. Laissa tarkoitettuja rataverkon haltijoita olisivat valtion rataverkon haltija ja yksityisraiteen haltija, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalan piiriin. Lisäksi lain 19 luvussa tarkoitettulla kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalla tarkoitettaisiin kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä (tällä hetkellä Helsingin kaupungin liikennelaitos, HKL), joka on vastuussa metrorataverkon ja raitiorataverkon hallinnasta. Rataverkon haltija olisi vastuussa rautateiden infrastruktuurin tai sen osan rakentamisesta ja kunnossapidosta, mihin kuuluisi myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmän hallinnointi.

Pykälän 30 kohdan *rautatiefrastruktuurilla* tarkoitettaisiin rataverkkoa ja rataan kiinteästi kuuluvia osia siten kuin ne on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä 1. Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen I mukaan rautatiefrastruktuuri kattaa maapohjan, raiteet ja ratapenkan niihin kuuluvine rakenteineen ja laitureineen, tekniset rakenteet, kuten sillat, rummut, ylikulkutiet, tunnelit jne., tasoristeykset turvalaiteineen (myös tieliikenteen osalta), ylärakenteet raiteineen, vaihteineen, risteyksineen jne., matkustajia ja tavaroita varten rakennetut liittymät, turva-, opastin- ja televiestintälaitteet radalla, asemilla ja järjestelyratapihoilla mukaan lukien opastimiin ja televiestintään tarvittava sähkövirran edellyttämät laitteet sekä laitteita ja asemia varten tarvittavat rakennukset, valaisulaitteet liikennettä ja turvallisuutta varten, junien kulkua varten tarvittavan sähkövoiman muunto- ja siirtolaitteet sekä infrastruktuurista vastaavan osaston käyttämät rakennukset, mukaan lukien maksujen keruuta varten tarvittavat rakenteet ja laitteet.

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

Pykälän 32 kohdan *rautatieliikenteen harjoittajalla* tarkoitettaisiin rautatieyritystä, liikennöivää radan kunnossapitäjää, museoliikenteen harjoittajaa, muuta kuin päätoimenaan liikennöivää yritystä tai yhteisöä ja liikennöivää rataverkon haltijaa. Rautatieliikenteen harjoittaja olisi siten käsitteenä laajempi kuin rautatieyritys. Rautatieliikenteen harjoittajista vain rautatieyritykseltä edellytetään toimilupaa, muilta rautatieliikenteen harjoittajilta vain turvallisuustodistusta. EU-sääntelyssä ei käytetä termiä rautatieliikenteen harjoittaja, vaan kaikista rautatieliikenteen harjoittajista käytetään termiä rautatieyritys. Näin ollen kun yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuudirektiivin nojalla annetuissa ja suoraan sovellettavissa täytäntöönpanosäädöksissä puhutaan rautatieyrityksistä, kyseisten säädösten velvoitteet kohdistuvat pääsääntöisesti kaikkiin rautatieliikenteen harjoittajiin.

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

Pykälän 34 kohdan *rautatieyrityksellä* tarkoitettaisiin julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella (ETA) myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa



rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista. Rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä. Rautatieyritykseltä edellytettäisiin Suomessa tai jossakin muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa (jäljempänä *ETA-valtiossa*) myönnettyä toimilupaa, jonka nojalla yrityksen tulisi harjoittaa päätoimenaan rautateiden henkilö- ja/tai tavaraliikennettä. Myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset olisivat rautatieyrityksiä. Sitä vastoin ainoastaan vaunukalustoa hallinnoivat tai tarjoavat yritykset eivät olisi rautatieyrityksiä. Radan kunnossapitoon liittyvää liikennettä harjoittavat yritykset ja museoliikennettä harjoittavat yritykset eivät olisi rautatieyrityksiä, eikä niiltä siten edellytettäisi toimilupaa. Muuten museoliikenteen harjoittajiin ja radan kunnossapitoon liittyvää liikennettä harjoittaviin yrityksiin kohdistuisivat lähtökohtaisesti samat velvoitteet kuin rautatieyrityksiin. Määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

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

Pykälän 36 kohdan siirtotyöllä tarkoitettaisiin rataverkon haltijan toimesta tapahtuvaa kaluston kuormaukseen, kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä liikennöintiä varten tai liikennöinnin jälkeen. Siirtotöinä voisi täten tehdä lyhyitä matkoja kattavia kalustoyksiköiden siirtämisiä, jotka liittyvät esimerkiksi kalustoyksiköiden siirtämiseen kuormaustai purkupaikalle, tankattavaksi tai kunnossapitämiseksi.

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

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

Pykälän 39 kohdan *toiminnan lajilla* tarkoitettaisiin sellaisia lajeja kuin henkilöliikenne, suurnopeusliikenne mukaan luettuna tai ilman sitä, tavaraliikenne, vaarallisten aineiden kuljetukset mukaan luettuina tai ilman niitä, sekä pelkkiä vaihtotyöpalveluja. Henkilöliikenne voitaisiin myös yksityiskohtaisemmin luokitella esimerkiksi kaukohenkilöliikenteeseen, inter city-liikenteeseen, alueelliseen ja/tai lähi-, kaupunki- ja esikaupunkiliikenteeseen.

Pykälän 40 kohdan *tuotteella* tarkoitettaisiin jonkin valmisteluprosessin avulla muodostettua tuotetta, yhteentoimivuuden osatekijät ja osajärjestelmät mukaan lukien. Määritelmä perustuisi yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 41 kohdan *turvallisuusjohtamisjärjestelmällä* tarkoitettaisiin rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiota, järjestelyjä ja menettelyjä, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuusdirektiiviin.

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

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

Pykälän 44 kohdan *vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttävällä menetelmällä tarkoitettaisiin* EU-viraston laatimia muita kuin sitovia lausuntoja, joissa määritellään tapoja, joilla olennaisten vaatimusten noudattaminen voidaan varmistaa. *Vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttävällä kansallisella menetelmällä* taas tarkoitettaisiin jäsenvaltioiden antamia muita kuin sitovia lausuntoja, joissa määritellään tapoja, joilla kansallisten sääntöjen noudattaminen voidaan varmistaa. Määritelmät perustuisivat yhteentoimivuudirektiiviin.

Pykälän 45 kohdan *vakavalla onnettomuudella* tarkoitettaisiin junien törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalla kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle, sekä muuta seurauksiltaan samanlaista onnettomuutta, jolla on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallintaan. *Huomattavalla vahingolla* taas tarkoitettaisiin vahinkoa, jonka tutkintaelin voi välittömästi arvioida aiheuttavan yhteensä vähintään kahden miljoonan euron kustannukset. Määritelmät perustuvat rautatieturvallisuudirektiiviin.

Pykälän 46 kohdan *valmistajalla* tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa tai antaa toisen suunniteltavaksi tai valmistettavaksi tuotteen ja markkinoi sitä omalla nimellään tai tavaramerkillään. Valmistettava tai suunniteltava tuote olisi yhteentoimivuuden osatekijä, osajärjestelmä tai kalustoyksikkö. Määritelmä perustuu yhteentoimivuudirektiiviin.

Pykälän kohdan 47 *varikkosivuraiteella* tarkoitettaisiin sivuraidetta, joka on erityisesti tarkoitettu rautatieliikenteen kulkuneuvojen pysäköintiin kahden ajovuoron välillä. Määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 48 kohdan *verkkoselostuksella* tarkoitettaisiin rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohtaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa. Määritelmä perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 49 kohdan *yhdenmukaistetulla standardilla* tarkoitettaisiin eurooppalaisesta standardoinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012 2 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä eurooppalaista standardia, joka on tunnustetun eurooppalaisen standardointielimen toistuvaa tai jatkuvaa käyttöä varten vahvistama tekninen eritelmä. Määritelmä perustuu yhteentoimivuudirektiiviin.

Pykälän 50 kohdan *yhteentoimivuudella* tarkoitetaan rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin vaadittavalla suoritusasteella. soveltuvuus saavutettaisiin noudattamalla olennaisia vaatimuksia siten, että kaikki lakisääteiset, tekniset ja toiminnalliset edellytykset täyttyvät. Yhteentoimivuudella pyritään kehittämään ja turvaamaan Euroopan laajuista rautatiejärjestelmää ja siten edistämään rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä ja houkuttelevuutta. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 51 kohdan *yhteentoimivuuden osatekijällä* tarkoitettaisiin sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rataverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Kussakin teknisessä eritelmässä määritellään yhteentoimivuuden osatekijät ja liitännät, jotka ovat välttämättömiä Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet. Määritelmä perustuu yhteentoimivuusdirektiiviin.

Pykälän 52 kohdan *yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* tarkoitettaisiin kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan Euroopan unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus. Yhteentoimivuuden tekniset eritelmät valmistellaan EU-viraston alaisissa työryhmissä ja ne annetaan komission pääsääntöisesti asetuksina. Kutakin osajärjestelmää varten laadittaisiin vähintään yksi tekninen eritelmä, joka voisi kattaa useita osajärjestelmiä. *Teknisellä eritelmällä* taas tarkoitettaisiin asiakirjaa, jossa määrätään tekniset vaatimukset, jotka tuotteen, osajärjestelmän, prosessin tai palvelun on täytettävä. Määritelmät perustuvat rautatieturvallisuudirektiiviin.

Pykälän 53 kohdan *yhteisillä turvallisuusmenetelmillä* tarkoitettaisiin rautatieturvallisuudirektiivin mukaisia menetelmiä, joilla kuvaillaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan. Yhteiset turvallisuusmenetelmät liittyvät unionin tasolla tarpeeseen päästä yhteiseen lähestymistapaan turvallisuuden, turvallisuustavoitteiden ja -vaatimusten arvioinnissa. Yhteisiin turvallisuusmenetelmiin kuuluu muun muassa riskien arviointimenetelmiä sekä Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmien käytön ja ylläpidon vaatimusten mukaisuuden arviointia. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on otettu asteittain käyttöön ja uusien menetelmien valmistelu jatkuu Euroopan rautatieviraston johdolla. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuudirektiiviin.

Pykälän 54 kohdan *yhteisillä turvallisuustavoitteilla* tarkoitettaisiin rautatiejärjestelmän turvallisuuden vähimmäistasoja, jotka on saavutettava koko järjestelmässä ja mahdollisuuksien mukaan unionin rautatiejärjestelmän eri osissa, kuten tavanomaisessa rautatiejärjestelmässä, suurnopeusjunaliikenteen rautatiejärjestelmässä, pitkien rautatietunnelien osalta tai yksinomaan tavaraliikenteeseen tarkoitetuilla radoilla. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuudirektiiviin.

Pykälän 55 kohdan *yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla* niitä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja yleisen kehittymisen seuraamiseksi kerättäviä tietoja, jotka luetellaan rautateiden turvallisuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798, jäljempänä *rautatieturvallisuudirektiivi*, liitteessä I. Yhteisten turvallisuusindikaattoreiden avulla pyritään yhdenmukaistamaan EU:n jäsenvaltioiden rautatieturvallisuuteen liittyviä määritelmiä ja laskentaa. Yhteisten

turvallisuusindikaattoreiden avulla arvioidaan, onko rautatiejärjestelmä yleisten turvallisuustavoitteiden mukainen. Yhteisiä turvallisuusindikaattoreita ovat onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit, vaarallisiin aineisiin liittyvät indikaattorit, riskitekijöihin liittyvät indikaattorit, itsemurhiin liittyvät indikaattorit, onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskemiseen liittyvät indikaattorit, infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit ja turvallisuuden hallinnointiin liittyvät indikaattorit. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on kerätä tietoja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien turvallisuuskertomusten perusteella. Määritelmä perustuu rautatieturvallisuudirektiiviin.

Pykälän 56 kohdan *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja valtion rataverkon hallinnoimaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvaa raidetta.

**2 luku.** *Turvallisuus.* Luku sisältäisi säännökset rautatieturvallisuuden kehittämistä sekä eri toimijoiden vastuut siinä. Lukuun sisältyisivät säännökset siitä, milloin voidaan antaa kansallisia rautatieturvallisuutta koskevia sääntöjä ja miten ne ilmoitetaan. Luku sisältäisi säännökset Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä kansallisena turvallisuusviranomaisena sekä rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta valvovana viranomaisena. Lisäksi luvussa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta laatia vuosikertomus, rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden velvollisuudesta ylläpitää ja kehittää turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä laatia vuosittain turvallisuuskertomus, joka niiden olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

**3 §.** *Rautatieturvallisuuden kehittäminen.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuudirektiivin 4 artikla siltä osin, kuin artikla sisältää jäsenvaltioon ja sen viranomaisiin kohdistuvia veloituksia rautatieturvallisuuden kehittämiseksi ja parantamiseksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto kansallisena turvallisuusviranomaisena vastaisi siitä, että rautatiejärjestelmän turvallisuustaso ylläpidetään ja että sitä parannetaan yhteistyössä muiden rautatiealan toimijoiden kanssa Euroopan unionin lainsäädännön, kansainvälisten sääntöjen ja alan teknisen ja tieteellisen kehityksen mahdollistamalla tavalla ja järjestelmänäkökohtat huomioiden.

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

Liikenteen turvallisuusviraston olisi lisäksi 3 momentissa ehdotetun mukaisesti laadittava ja julkaistava vuosittain vuotuinen turvallisuussuunnitelma.

Turvallisuussuunnitelmassa tulisi vahvistaa ne toimenpiteet, joiden avulla yhteiset turvallisuustavoitteet on tarkoitus saavuttaa. Viraston tulisi myös tarpeen mukaan tukea EU-*viraston* työtä sen seuratessa rautateiden turvallisuuden kehitystä unionin tasolla.

**4 §.** *Rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja muiden toimijoiden rooli turvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa.* Pykälässä säädettäisiin muiden kuin viranomaistoimijoiden vastuusta ja tehtävistä rautatieturvallisuuden kehittämiseen ja seurantaan liittyen. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden olisi sovellettava Euroopan unionin lainsäädäntöä ja kansallisia sääntöjä sekä otettava käyttöön ja ylläpidettävä 8 §:ssä tarkoitettua turvallisuusjohtamisjärjestelmää niin, että siinä otetaan huomioon lainsäädännössä tapahtuvat muutokset.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden olisi toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Niiden olisi otettava huomioon myös muiden osapuolien toimintaan liittyvät riskit ja varmistettava, että myös alihankkijat soveltavat riskienhallintatoimenpiteitä. Lisäksi tarvittaviin riskienhallintatoimenpiteisiin kuuluisi se, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ottaisivat turvallisuusjohtamisjärjestelmissään huomioon muiden toimijoiden ja kolmansien osapuolten toimintaan liittyvät riskit. Niiden olisi myös tarvittaessa sopimusteitse velvoitettava muut toimijat, joilla on mahdollisesti vaikutusta unionin rautatiejärjestelmän turvalliseen käyttöön, toteuttamaan riskienhallintatoimenpiteitä ja varmistettava sopimusteitse, että niiden alihankkijat toteuttavat riskienhallintatoimenpiteitä soveltamalla omavalvontamenettelyissä yhteisiä turvallisuusmenetelmiä. Rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden olisi pyynnöstä annettava alihankkijoiden kanssa tekemänsä sopimukset tiedoksi EU-*virastolle* tai kansalliselle turvallisuusviranomaiselle. Muilla toimijoilla pykälässä tarkoitettaisiin samoja tahoja kuin 3 §:n 2 momentissa.

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että jos edellä 2 momentissa tarkoitettujen toimijain (eli rataverkon haltijain ja rautatieliikenteen harjoittajain) havaitsevat turvallisuusriskin tai saavat siitä tiedon, niiden olisi toteutettava tarvittava korjaava toimenpide turvallisuusriskin käsittelemiseksi sekä ilmoitettava siitä muille asiaan kuuluville osapuolille tarvittaviin toimiin ryhtymiseksi. Turvallisuusriskillä tarkoitettaisiin teknisen laitteiston vikoihin, valmistusvirheisiin tai toimintahäiriöihin liittyvää riskiä, joka voi ilmetä myös rakenteellisissa osajärjestelmissä. Kunkin toimijan olisi toteutettava pykälässä esitetyt teot siltä osin, kuin ne kuuluvat sen omaan toimivaltaan. Tarvittaviin toimenpiteisiin luetaan muun muassa kyseisistä riskeistä ilmoittaminen asiaan kuuluville osapuolille, jotta nämä voivat toteuttaa muut tarvittavat korjaavat toimet unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustason säilyttämiseksi jatkuvasti.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajan velvollisuudesta huolehtia siitä, että kalustoyksikön siirtyessä toisen vastuulle,

kaikki kalustoyksikön turvallisen käytön kannalta merkittävä tieto siirrettäisiin kalustoyksikön uudelle haltijalle. Kaluston turvallisen käytön kannalta olennaiset tiedot, kuten tiedot asianomaisen kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjoista jäljitettävyyttä varten, kuormaustoimenpiteiden jäljitettävyydestä ja rahtikirjoista, pitäisi antaa kalustoyksikön uudelle haltijalle kalustoyksikön siirron yhteydessä.

**5 §. Toimintakyvyn heikkeneminen.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 94 b §:ää. Aikaisemmin vastaavanlainen säännös oli ollut rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) eli niin sanotun kelpoisuuslain 22 §:ssä. Kelpoisuuslaki kuitenkin kumottiin liikennepalvelulain kakkosvaiheen antamisen yhteydessä. Pykälällä on yhteyksiä 170 §:n 3 momenttiin, joka sisältäisi tämän pykälän rikkomista koskevan rangaistussäännöksen.

**6 §. Kansalliset turvallisuussäännöt.** Pykälässä säädettäisiin kansallisten turvallisuussääntöjen antamisesta ja niiden ilmoittamisesta EU-virastolle ja komissiolle ja sillä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuudirektiivin 8 artikla. Kansallisina turvallisuussääntöinä pidettäisiin sellaisia jäsenvaltioiden antamia ja rautatiejärjestelmää koskevia sitovia kansallisia säädöksiä ja määräyksiä, joita ei ole annettu EU-säädösten täytäntöön panemiseksi. Ehdotetun lain 36 § sisältäisi vastaavanlaiset säännökset yhteentoimivuudesta annettavista teknisistä kansallisista säännöksistä.

Koska EU-sääntelyn lähtökohta on, että kansallisten sääntöjen määrää tulisi vähentää, pykälän 1 momentissa säädettäisiin ehdoista, joita kansallisten sääntöjen pitäisi täyttää. Annettavat kansalliset säännöt eivät saisi johtaa minkäänlaiseen syrjintään tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikenteen harjoittamisen rajoittamiseen. Kansallisia sääntöjä voitaisiin antaa voimassa olevista kansallisista turvallisuustavoitteista ja turvallisuusmenetelmistä, turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetuista vaatimuksista, turvallisuustodistuksen myöntämisestä, yhteistä rataverkkoa koskevista liikennöintisäännöistä siltä osin kuin yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät niitä kata, ylimääräisille sisäisille liikennöintisäännöille asetuista vaatimuksista, joita rataverkonhaltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien on otettava käyttöön, turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavien henkilöiden vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei ole säädetty yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin ne tapaukset, joissa kansallisia turvallisuussääntöjä voitaisiin antaa. Kansallisia turvallisuussääntöjä voitaisiin antaa, jos yhteinen turvallisuusmenetelmä ei kata olemassa olevien turvallisuusmenetelmien sääntöjä, yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät vielä sisällä asianomaisia rataverkkoa koskevia sääntöjä, kansallinen sääntö on tarpeen antaa ennaltaehkäisevästi erityisesti onnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen tai aiemmin ilmoitettua kansallista sääntöä on muutettava. Lisäksi kansallinen sääntö voitaisiin antaa, jos se koskee turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavaa henkilöstöä eikä vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY tai yhteentoimivuuden tekniset eritelmät vielä sisällä asianomaisia sääntöjä. Kansallisen säännön antaminen ei saisi johtaa syrjintään

**7 §. Kansallisten turvallisuussääntöjen ilmoittaminen.** Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi 1 momentin mukaan kansallisten sääntöjen ja niiden luonnosten ilmoittamisesta. Koska virasto antaa itse kuitenkin vain määräyksiä,

joista osa voi täyttää kansallisten turvallisuussäätöjen kriteerit, tulee huolehtia siitä, että virasto saa tiedon myös muiden antamista kansallisista turvallisuussäännöistä, joita voivat määräysten lisäksi olla myös lait ja asetukset. Tätä varten ehdotetaan, että jos kansallista rautatieturvallisuutta koskevaa sääntöä valmistelee jokin muu viranomainen kuin Liikenteen turvallisuusvirasto, tämän olisi toimitettava kyseisen kansallisen säännön luonnos virastolle, joka toimittaisi luonnoksen komissiolle ja EU-virastolle. Lisäksi 1 momentissa esitetään turvallisuusdirektiivin 8 artiklan mukaisesti, että kansallinen sääntö voitaisiin antaa vasta, kun komissio on hyväksynyt luonnoksen.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan poikkeusta kansallisten säätöjen ilmoitusvelvollisuuteen rautatieturvallisuusdirektiivin 8 artiklan mukaisesti. Poikkeuksen muodostavat 2 momentin mukaan puhtaasti paikalliset säännöt, joita ei tarvitsisi ilmoittaa. Paikalliset säännöt, joista ei ilmoiteta EU-virastolle ja komissiolle, tulisi kuitenkin mainita ratarekisterissä tai ilmoittaa verkkoselostuksessa, missä sääntö on julkaistu. Rataverkon haltijan olisi huolehdittava siitä, että 35 §:ssä tarkoitettuun ratarekisteriin tallennetaan tiedot paikallisista säännöistä ja rajoituksista. Rataverkon haltijan olisi myös julkaistava 128 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessaan tieto paikallista säännöistä ja rajoituksista.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla olisi oltava turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmä voi saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet, vastata yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä vahvistettuja turvallisuusvaatimuksia ja että siinä sovelletaan yhteisiä turvallisuusmenetelmiä sekä kansallisia sääntöjä.

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

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

Pykälän 4 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään olisi sisällytettävä organisaation turvallisuuspolitiikka, tavoitteet turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi ja suunnitelmat ja menettelyt tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä olisi varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta ja siinä on huomioitava muiden toiminnasta aiheutuvat riskit.

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

Pykälän 6 momentti sisältäisi Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuuden antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

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

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

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkempia määräyksiä avunannosta vakavan onnettomuuden yhteydessä.

**10 §.** *Turvallisuuskertomus.* Pykälässä säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan velvollisuudesta toimittaa vuosittaiset turvallisuuskertomuksensa Liikenteen turvallisuusvirastolle.

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

Toimijoiden tulisi sisällyttää 2 momentin mukaan turvallisuuskertomukseen ensinnäkin tiedot siitä, miten organisaation turvallisuustavoitteet on saavutettu, sekä tiedot turvallisuussuunnitelmien toteutumisesta. Toiseksi turvallisuuskertomukseen tulisi sisältyä selvitys kansallisten turvallisuusindikaattorien ja yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittymisestä



siltä osin kuin sillä on merkitystä kertomuksen antavalle organisaatiolle. Kolmanneksi turvallisuuskertomuksessa tulisi esittää organisaation sisäisen turvallisuusauditoinnin tulokset. Neljänneksi turvallisuuskertomuksessa tulisi esittää rautatieliikenteessä ja rataverkon hallinnassa havaitut puutteet ja viat, jotka on hyvä saattaa Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän valvontatehtävän hoitamista varten. Lisäksi turvallisuuskertomuksessa olisi kuvattava sitä, miten organisaatio on omassa toiminnassaan soveltanut yhteisiä turvallisuusmenetelmiä.

Pykälän 3 momentti sisältäisi valtuuden, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat määräykset turvallisuuskertomuksen sisällöstä.

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

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

Kansallisen turvallisuusviranomaisen tulisi myös valvoa yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuutta. Tämä tarkoittaisi sitä, että virasto valvoo alueellaan, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat yhteentoimivuusdirektiivin 8 artiklassa säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia. Virasto myös valvoisi kalustoyksiköiden kalustoyksikkönumerointia. Tämä tarkoittaisi sitä, että virasto varmistaisi sen, että kalustoyksikkönumero on annettu yhteentoimivuusdirektiivin 46 artiklan mukaisesti.

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

Lisäksi kansallisen turvallisuusviranomaisen tulisi seurata ja edistää turvallisuuden sääntelykehystä ja siihen kuuluvaa kansallisten

turvallisuussääntöjen järjestelmää ja saattaa se tarvittaessa ajan tasalle sekä valvoa sääntöjen soveltamista. Kansallinen turvallisuusviranomaisen valvoisi rautatieyrityksiä, rautatieliikenteen harjoittajia ja rataverkon haltijoita. Kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan viraston tulisi lisäksi myöntää kuljettajien lupakirjat liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti ja tehdä niiden uusimista, muuttamista ja peruuttamista koskevat ratkaisut sekä myöntää kunnossapidosta vastaavien yksiköiden todistukset ja tehdä todistuksien uusimista, muuttamista ja peruuttamista koskevat ratkaisut.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto ei saisi siirtää tehtäviään rautatieliikenteen harjoittajalle, rataverkon haltijalle tai hankintayksikölle. Tällä estettäisiin kansalliselle turvallisuusviranomaiselle kuuluvien tehtävien siirtäminen muiden suoritettavaksi ja ratkaistavaksi. Säännös ei sen sijaan estäisi sitä, etteikö virasto voisi hyödyntää ulkopuolisten asiantuntijoiden apua esimerkiksi auditointi- ja arviointitehtävissään. Myös silloin kuin virasto käyttää ulkopuolista apua, lopulliset päätökset ja ratkaisut tehtäisiin aina virastossa ja virasto olisi niistä vastuussa.

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

**12 §.** *Kansallisen turvallisuusviranomaisen päätöksenteko.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuudirektiivin 18 artiklan 1 ja 4 kohdat. Pykälän 1 momentissa veloitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto suorittamaan tehtävänsä avoimesti, syrjimättömästi ja läpinäkyvästi. Viraston tulisi lisäksi päätöksiä tehdessään kuulla kaikkia asianomaisia osapuolia ja perusteltava päätöksensä. Virasto voisi tarvittaessa pyytää tehtäviinsä teknistä apua rautatieliikenteen harjoittajilta ja muilta toimijoilta.

Pykälän 2 momentissa virasto veloitettaisiin kuulemaan rautatiejärjestelmän toimijoita tehtävissään, jotka liittyvän kansallisen sääntelykehityksen kehittämiseen. Rautatiejärjestelmän toimijoilla tarkoitettaisiin tässä rataverkon haltijoita, rautatieyrityksiä, rautatieliikenteen harjoittajia, valmistajia sekä kunnossapitopalvelujen tarjoajia, käyttäjiä ja henkilöstön edustajia.

Lisäksi virasto veloitettaisiin 3 momentissa osallistumaan kansallisten turvallisuusviranomaisten yhteistyöhön päätöksentekoperusteidensa yhdenmukaistamiseksi unionissa.

**13 §.** *Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta.* Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävistä on säädetty voimassa olevan

rautatielain 77 §:ssä. Ehdotetulla raideliikennelain 13 §:llä Liikenteen turvallisuusviraston valvontarooli vastaisi voimassa olevan 77 §:n toiminaan osalualueita, mutta valvontaroolia ja tehtäviä tarkistettaisiin niin, että viraston harjoittama valvonta vastaisi rautatieturvallisuudirektiivin 17 artiklaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi pykälän 1 momentin mukaisesti rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta ja erityisesti sen valvonnasta, että rautatieyritykset, rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat käyttävät turvallisuusjohtamisjärjestelmää 8 §:n mukaisesti. Tätä varten kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi sovellettava rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua asiaankuuluvassa valvontaa koskevassa yhteisessä turvallisuusmenetelmässä vahvistettuja periaatteita. Rautatiealan toimijoita valvoessaan viraston tulisi tarkistaa erityisesti, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat soveltavat turvallisuusjohtamisjärjestelmää asianmukaisella tavalla. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että toimijat harjoittavat omavalvontaa, arvioivat turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkuutta, turvallisuusjohtamisjärjestelmän yksittäisiä tekijöitä tai sen osia, mukaan lukien operatiivisia toimia, kunnossapitoa ja materiaalien hankintaa sekä alihankkijoiden käyttöä. Näitä valvontatoimia Liikenteen turvallisuusvirasto voi soveltaa tarvittaessa myös kunnossapidosta vastaaviin yksiköihin. Virasto myös valvoisi lain 15 luvussa tarkoitettuja arviointilaitoksia, kalustoyksiköiden rekisteröintiä sekä rataan kuuluvia ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriasajärjestelmiä ja viraston olisi varmistettava näiden vaatimustenmukaisuus. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi hyödyntää valvonnassaan turvallisuustodistus- tai -lupahakemusta käsitellessään saamiaan tietoja esimerkiksi suunnitellaan valvontatoimien kohdentamista.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että viraston tulisi tehdä yhteistyötä veturinkuljettajien työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen noudattamista seuraavien viranomaisten kanssa. Koska Suomessa työ-, ajo- ja lepoaikojen noudattamista valvoo Työsuojeluhallinto, sen ja Liikenteen turvallisuusviraston olisi tehtävä yhteistyötä, jotta virasto voisi täyttää rautatieturvallisuutta koskevan valvontatehtävänsä. Viraston olisi lisäksi tehtävä yhteistyötä muiden ETA:aan kuuluvien jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa valvontatoimien koordinoimiseksi sekä rautatiejärjestelmää koskevien tietojen vaihtamiseksi.

**14 §. Viranomaisvalvonnan suorittaminen.** Pykälässä säädettäisiin siitä, miten Liikenteen turvallisuusviraston tulisi toteuttaa valvontatehtävänsä ja minkälaisia oikeuksia virastolla tehtävässään olisi. Pykälän säädettäisiin myös siitä, miten virasto voisi hyödyntää valvonnassaan asiantuntijoiden apua. Pykälän 1-3 momentit vastaisivat voimassa olevan rautatielain 78 §:n sisältöä. Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuudirektiivin 18 artiklan 2 kohta.

**15 §. Vuosikertomus.** Pykälällä pantaisiin täytäntöön rautatieturvallisuudirektiivin 19 artikla. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston veloitteesta laatia vuosikertomus. Pykälän 1 momentin

mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tulisi julkaista vuosikertomus edeltävän vuoden toiminnastaan vuosittain viimeistään 30 päivänä syyskuuta ja lähettää vuosikertomus myös tuolloin EU-virastolle.

Vuosikertomukseen tulisi 1 momentin mukaan sisällyttää ensinnäkin kuvaus rautateiden turvallisuuden kehittymisestä, mukaan lukien tiivistelmä yhteisten turvallisuusindikaattoreiden toteutumisesta. Toiseksi vuosikertomuksessa tulisi kuvata merkittävät muutokset rautateiden turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä ja sääntelyssä. Kolmanneksi vuosikertomuksessa tulisi antaa tilannekatsaus myönnetyistä, muutetuista tai peruutetuista turvallisuustodistuksista ja -luvista. Neljänneksi vuosikertomuksessa tulisi kuvata rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden valvonnasta saatuja tuloksia ja kokemuksia, mukaan lukien vuoden aikana suoritettujen tarkastusten ja auditointien lukumäärä ja tulokset. Viidenneksi vuosikertomuksessa olisi ilmoittaa poikkeukset, jotka on myönnetty kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmälle. Vuosikertomuksessa olisi myös kuvattava rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden kokemuksia yhteisten turvallisuusmenetelmien soveltamisesta.

Pykälän 2 momentti sisältäisi valtuutuksen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä I tarkoitetuista turvallisuusindikaattoreista ja niiden käyttämisestä.

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

**16 §. Turvallisuustodistus.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 4 §:ää, mutta pykälää muutettaisiin kuitenkin sisällöllisesti niin, että se vastaisi rautatieturvallisuudirektiivin 10 artiklan mukaista vaatimusta yhtenäisestä turvallisuustodistuksesta ja sen myöntämisestä koskevia edellytyksiä. Voimassa olevan rautatielain mukaan turvallisuustodistus on jakautunut A- ja B-osaan. Hakijan, jolla on ollut jossain muussa ETA-valtiossa myönnetty voimassa oleva turvallisuustodistuksen A-osa, on ollut haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta turvallisuustodistuksen B-osaa. Jatkossa olisi yhtenäinen turvallisuustodistus, jota haettaisiin 17 §:ssä säädetyllä tavalla joko Liikenteen turvallisuusvirastolta tai EU-virastolta. Rataverkolla saisi liikennöidä vain rautatieliikenteen harjoittaja, jolla on rautatieliikenteen harjoittamista varten joko kansallisen turvallisuusviranomaisen tai EU-viraston myöntämä turvallisuustodistus. Turvallisuustodistus osoittaisi sen, että rautatieliikenteen harjoittajalla on käytössä turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja että se pystyy toimimaan turvallisesti toiminta-alueellaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos rautatieyrittäjä liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 85/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja on rekisteröity

muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitsisi turvallisuustodistusta. Rautatieturvallisuudirektiivin 10 artiklan 9 kohdan nojalla jäsenvaltio voi myöntää tällaisen poikkeusmahdollisuuden edellyttäen, että asianmukainen turvallisuustaso varmistetaan joko rajat ylittävää liikennettä koskevalla jäsenvaltion ja kolmannen maan välisellä sopimuksella tai maiden rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten välisillä sopimusjärjestelyillä. Suomen ja Venäjän välillä näistä on sovittu edellä mainitussa valtiosopimuksessa. Rautatieturvallisuudirektiivin 9 artiklan a-b kohdat on otettu huomioon Suomen ja Venäjän välisessä sopimuksessa suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä, joka myös edellyttää, että rautatieraja-asemien välillä sijaitsevan rautatieinfrastruktuurin teknisen varustelun on täytettävät turvallisuusvaatimukset ja rautatieraja-asemien välillä saa liikennöidä ainoastaan rautatieturvallisuudesta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä liikkuvan kaluston yksiköllä vastaanottavan osapuolen sovellettavaksi tulevan lainsäädännön mukaisesti. Rataverkon haltijoiden on myös huolehdittava rautatieraja-asemien välisen raiteen kunnossapidosta ja tarkastuksista.

**17 §.** *Turvallisuustodistuksen hakeminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 5 §:ää, mutta pykälää muutettaisiin kuitenkin sisällöllisesti vastaamaan rautatieturvallisuudirektiivin 10 artiklan vaatimuksia. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi pykälän 1 momentin mukaan haettava yhtenäistä turvallisuustodistusta Liikenteen turvallisuusvirastolta tai EU-virastolta ennen kuin se aloittaa rautatieliikenteen harjoittamisen Suomessa. Jos hakija aikoo harjoittaa rautatieliikennettä vain Suomessa, se voi hakea turvallisuustodistusta Liikenteen turvallisuusvirastolta tai EU-virastolta. Jos hakija aikoo harjoittaa rautatieliikennettä kahden tai useamman ETA-valtion alueella, sen olisi haettava turvallisuustodistusta EU-virastolta.

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuustodistusta olisi haettava ja hakemusta tarvittaessa täydennettävä Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) 881/2004 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/796, jäljempänä *EU-virastoasetus*, 12 artiklassa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen kautta.

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

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

**18 §.** *Hakemuksen käsittely.* Pykälä sisältäisi säännökset siitä, miten Liikenteen turvallisuusviraston olisi käsiteltävä turvallisuustodistushakemusta ja tehtävä

tarvittaessa yhteistyötä hakemusten käsittelyssä EU-viraston kanssa. Näistä on säädetty rautatieturvallisuudirektiivin 10 ja 11 artiklassa sekä EU-virastoasetuksen 76 artiklassa.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi arvioitava, vastaako hakijan toiminta turvallisuusjohtamisjärjestelmää, yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, yhteisiä turvallisuusmenetelmiä, yhteisiä turvallisuustavoitteita ja kansallisia sääntöjä koskevia vaatimuksia sekä muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä säädettyjä vaatimuksia. Jos turvallisuustodistusta on haettu Liikenteen turvallisuusvirastolta, virasto tutkii vaatimusten täyttymisen. Jos todistusta on haettu EU-virastolta, Liikenteen turvallisuusvirasto tutkii kansallisia sääntöjä koskevien vaatimusten täyttymisen. Komissio on hyväksynyt rautatieturvallisuudirektiivin 10 artiklan 10 kohdan nojalla täytäntöönpanosäädöksen, jossa säädetään tarkemmin niistä asioista, jotka Liikenteen turvallisuusviraston on otettava huomioon, kun se arvioi turvallisuusjohtamisjärjestelmää, yhteisiä turvallisuusmenetelmiä ja -tavoitteita koskevien vaatimusten täyttymistä. Täytäntöönpanosäädös julkaistaan keväällä/kesällä 2018.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla ja EU-virastolla olisi hakemusta käsitellessään oikeus tehdä tarkastuksia ja auditointeja 14 §:ssä säädetyllä tavalla. Jos turvallisuustodistusta Suomen rataverkolle on haettu EU-virastolta, Liikenteen turvallisuusviraston olisi sovittava tarkastuksista ja auditoinneista EU-viraston kanssa.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava hakijalle kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta hakemusasiakirjojen riittävydestä tai pyydettyä hakijaa täydentämään hakemustaan kohtuullisen määräajan kuluessa.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi ennen turvallisuustodistuksen myöntämistä tarkastettava, että muilla rautatieliikenteen harjoittajilla kuin rautatieyrityksillä on 175 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely. Lisäksi viraston on tarkastettava, että hakijan kalustoyksiköt ovat käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisia siltä osin kuin eritelmää on niihin sovellettava. Rautatieyrityksen vastuuvakuutus tarkistetaan liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 4 §:ssä tarkoitettun toimiluvan myöntämisen yhteydessä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, siitä, miten toimittaisiin tilanteessa, jossa turvallisuustodistusta on haettu EU-virastolta, mutta Liikenteen turvallisuusvirasto katsoisi kansallisten sääntöjen arvioinnin pohjalta, että hakijalle ei turvallisuustodistusta tulisi myöntää. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on kansallisten sääntöjen perusteella eri mieltä turvallisuustodistuksen myöntämisestä EU-viraston kanssa, virastojen olisi yhteistyössä hakijan kanssa saatava aikaan virastojen hyväksyttävissä oleva arvio. Jos virastot eivät kuukauden kuluessa siitä, kun EU-virasto on ilmoittanut erimielisyytensä Liikenteen turvallisuusviraston kielteiseen arvioon, saisi aikaan virastoille hyväksyttävissä olevaa arviota, EU-viraston olisi ratkaistava asia, ellei Liikenteen turvallisuustävirasto ole vienyt asiaa EU-virastoasetuksen 55 artiklan mukaiseen sovintomenettelyyn EU-viraston yhteydessä toimivaan valituslautakuntaan. EU-virastoasetuksen 55 artiklan mukaan EU-virasto voi nimetä valituslautakunnan joko pysyvästi tai aina jokaista erimielisyytapausta varten erikseen oman

valituslautakunnan. Komission on tarkoitus antaa lista valituslautakuntaan nimettävistä sopivista jäsenistä, joista EU-viraston hallintoneuvosto nimeää valituslautakuntaan puheenjohtajan, muut jäsenet ja heidän varajäsenensä. Komissio vahvistaa valituslautakunnan työjärjestyksen, mukaan lukien äänestysäännöt, muutoksenhakumenettelyt ja jäsenten kulujen korvaamista koskevat edellytykset. Komissio on valtuutettu säätämään tarkemmin valituslautakunnan käytännöistä EU-virastoasetuksen 55 artiklan nojalla täytäntöönpanosäädöksillä. Siitä, miten valituslautakunta ratkaisisi asian säädetään rautatieturvallisuudirektiivin 10 artiklan 7 kohdassa.

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

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuustodistuksessa olisi täsmennettävä todistuksen kohteena olevan olevan rautatieliikenteen laji, laajuus ja toiminta-alue sekä tarvittaessa rautatieliikenteen harjoittajan omistamat ja sen turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyvät sivuraiteet. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi sisällyttää turvallisuustodistukseen rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevia ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus hakijan harjoittaman toiminnan luonne ja laajuus huomioon ottaen. Ehdot eivät saisi koskea todistuksen myöntämisen edellytyksiä, joiden olisi täytyttävä kaikilta osin turvallisuustodistusta myönnettäessä. Ehdot voisivat koskea esimerkiksi sitä, kuinka laajamuotoista ja millä rataverkolla liikennettä voidaan harjoittaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava viipymättä myöntämästään turvallisuustodistuksesta sekä sen uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta EU-virastolle. Ilmoitukseen olisi liitettävä tiedot rautatieliikenteen harjoittajan nimestä, osoitteesta, todistuksen antopäivästä, toiminnan lajista, laajuudesta ja toiminta-alueesta, todistuksen voimassaoloajasta sekä peruuttavan päätöksen perusteluista.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto kantaisi täyden vastuun myöntämistään turvallisuustodistuksista.

**20 §.** *Turvallisuustodistuksen muuttaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 8 §:ää, mutta sitä muutettaisiin rautatieturvallisuudirektiivin edellyttämällä tavalla niin, että pykälä sisältäisi säännökset Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän turvallisuustodistuksen lisäksi siitä, miten EU-viraston myöntämää turvallisuustodistusta muutettaisiin.

Jos turvallisuustodistuksen haltijan harjoittaman toiminnan laji tai laajuus muuttuu oleellisesti, sen olisi pykälän 1 momentin mukaan haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta tai EU-virastolta 17 §:n 1 momentin mukaisesti turvallisuustodistuksen muuttamista siltä osin kuin muutos vaikuttaa turvallisuustodistuksen edellytyksiin. Turvallisuustodistuksen haltijan olisi lisäksi ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle turvallisuustodistuksen edellytyksiin vaikuttavista muista merkittävistä muutoksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi lisäksi tarvittaessa turvallisuustodistuksen haltijan hakemuksesta muuttaa myöntämäänsä turvallisuustodistusta, jos turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä tai määräyksiä muutetaan olennaisesti. Turvallisuudirektiivin 10 artiklan 15 kohdan mukaisesti virasto voi vaatia turvallisuustodistuksen tarkistamista.

Pykälän 3 momentissa käsitellään siten, miten turvallisuustodistuksen haltijan tulisi toimia, jos se haluaisi laajentaa toiminta-alueaan. Jos turvallisuustodistuksen haltija haluaisi laajentaa toiminta-alueaan Suomessa, sen olisi haettava turvallisuustodistuksen laajentamista Liikenteen turvallisuusvirastolta keskitetyn palvelupisteen kautta, jonka olisi käsiteltävä asia soveltuvin osin 18-19 §:ien mukaisesti. Jos turvallisuustodistuksen haltija sen sijaan haluaisi laajentaa toimintaansa toiseen ETA-valtioon, sen tulisi hakea turvallisuustodistuksen laajentamista EU-virastolta.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi tarvittaessa ilmoitettava turvallisuustodistuksen edellytyksiin vaikuttavista 1 momentissa tarkoitetuista merkittävistä muutoksista asianomaiselle toisen jäsenvaltion kansalliselle turvallisuusviranomaiselle ja EU-virastolle.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi käytettävä valvontatoimien aikana kerättyjä tietoja, kun se uudistaa myöntämiään yhtenäisiä turvallisuustodistuksia tai turvallisuuslupia.

**21 §.** *Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän turvallisuustodistuksen peruuttaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 9 §:ää, mutta siihen lisättäisiin voimassa olevan rautatielain kyseiseen pykälään verrattuna uusi 4 momentti, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava turvallisuustodistuksen peruuttamisesta EU-virastolle ja liikenne- ja viestintäministeriölle.

**22 §.** *EU-viraston myöntämän turvallisuustodistuksen peruuttaminen.* Pykälä olisi uusi ja se sisältäisi säännökset siitä, miten Liikenteen turvallisuusviraston on toimittava yhteistyössä EU-viraston kanssa, kun EU-viraston myöntämä turvallisuustodistus perutaan tai peruuttamisen edellytyksiä tutkitaan. Pykälä sisältäisi rautatieturvallisuudirektiivin 17 artiklan mukaiset täytäntöönpanosäännökset.



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

Jos EU-virasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto ovat tarvittavista toimenpiteistä eri mieltä, pykälän 2 momentin mukaan erimielisyystilanteessa sovellettaisiin rautatieturvallisuudirektiivin 10 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua sovintomenettelyä. Jos sovintomenettelyssä päädyttäisiin siihen, että turvallisuustodistusta ei rajoiteta eikä peruuteta, Liikenteen turvallisuusviraston asettamat väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet olisi keskeytettävä.

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen väliaikaisista turvallisuustoimenpiteistä voitaisiin hakea muutosta 180 §:n mukaisesti. Tällaisessa tapauksessa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä voitaisiin soveltaa tuomioistuinkäsittelyn loppuun, sanotun kuitenkin rajoittamatta turvallisuudirektiivin 17 artiklan 5 kohdan soveltamista. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto toteaisi, että yhtenäisen turvallisuustodistuksen haltija ei enää täyttäisi turvallisuustodistuksen edellytyksiä, Liikenteen turvallisuusviraston olisi pyydettävä EU-virastoa rajoittamaan todistusta tai peruuttamaan se. EU-virasto ilmoittaa asiasta välittömästi kaikille toimivaltaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille. Jos EU-virasto päättää rajoittaa yhtenäistä turvallisuustodistusta tai peruuttaa sen, sen on perusteltava päätöksensä.

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

Jos väliaikaista toimenpidettä sovelletaan pidempään kuin kolme kuukautta, Liikenteen turvallisuusviraston on pyydettävä EU-virastoa rajoittamaan yhtenäistä turvallisuustodistusta tai peruuttamaan se. Tällöin sovelletaan rautatieturvallisuudirektiivin 17 artiklan 5 kohdassa säädettyä menettelyä.

**4 luku. Turvallisuuslupa.** Luvussa säädettäisiin rataverkon haltijalta edellytettävästä turvallisuusluvasta, sen hakemisesta, myöntämisestä, muuttamisesta ja peruuttamisesta. Nämä säännökset perustuvat rautatieturvallisuudirektiiviin, mutta kyseisiä säännöksiä ei muutettu sisällöllisesti EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneellä

rautatieturvallisuudirektiivillä ja siten kyseiset säännökset pysyisivät saman sisältöisenä kuin ne ovat voimassa olevassa rautatielaissa. Voimassa olevassa rautatielaissa turvallisuuslupaa koskevat säännökset ovat rataverkon hallinnointia koskevassa 3 luvussa ja nyt luvun otsikoksi tulisi turvallisuuslupa vastaavalla tavalla kuin edeltävä luku on otsikoitu turvallisuustodistusta koskevaksi luvuksi.

**23 §.** *Turvallisuuslupa ja sen hakeminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 16 §:ää, eikä pykälä muuttuisi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain säännöksiin verrattuna. Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijalla on oltava rataverkon suunnittelua, rakentamista, kunnossapitämistä sekä hallintaa varten turvallisuuslupa, jota rataverkon haltijan on haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta.

**24 §.** *Turvallisuusluvan myöntäminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 17 §:ää, eikä pykälä muuttuisi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain säännöksiin verrattuna. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuuslupa, jos hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille 8 §:ssä säädetyt vaatimukset ja hakija osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillä voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon, käytön ja hallinnan, mukaan luettuna myös liikenteen hallinta- ja merkinantojärjestelmän kunnossapidon ja käytön. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi turvallisuusluvan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

**25 §.** *Turvallisuusluvan muuttaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 18 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain vastaaviin säännöksiin verrattuna. Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltijan olisi ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle turvallisuuslupaan vaikuttavista merkittävistä muutoksista. Liikenteen turvallisuusvirasto päättää niiden pohjalta turvallisuuslupaan mahdollisesti tehtävistä muutoksista. Turvallisuuslupa olisi tarkistettava kokonaan tai osittain aina, kun infrastruktuuri-, merkinanto- tai energiaosajärjestelmä tai niiden käytön ja kunnossapidon periaatteita muutetaan.

**26 §.** *Turvallisuusluvan peruuttaminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 19 §:ää, eikä pykälää esitetä muutettavaksi sisällöllisesti voimassa olevan rautatielain vastaaviin säännöksiin verrattuna. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta peruuttaa rataverkon haltijan turvallisuuslupa kokonaan tai määräajaksi, jos tämä ei täytä turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiä eikä rataverkon haltija ole vähintään kahden kuukauden kuluessa Liikenteen turvallisuusviraston asettamasta määräajasta ryhtynyt toimenpiteisiin. Virasto voisi peruuttaa turvallisuusluvan välittömästi, jos kysymyksessä on erityisen vakava puutteellisuus, josta voi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

**5 luku.** *Yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelyä koskevat vaatimukset.* Luvussa säädettäisiin ilmoitusmenettelystä, jonka muut kuin merisatamien alueella toimivat yksityisraiteen haltijat ja VR-Yhtymä Oy yksityisraiteen haltijana voisivat valita lain 4 luvussa tarkoitetun EU:n turvallisuuslupamenettelyn sijasta. Luvussa säädettäisiin yksityisraiteen hallinnan ilmoittamisesta, kansallisesta turvallisuuden hallintajärjestelmästä ja muista yksityisraiteen hallintaa koskevista vaatimuksista sekä siirtotöistä yksityisraiteilla. Lisäksi luvussa säädettäisiin yksityisraiteen haltijoiden velvollisuudesta tehdä yhteistyötä sekä yksityisraiteita koskevasta rekisteröintivelvoitteesta.

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

**27 §.** *Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen.* Pykälässä säädettäisiin luvun soveltamisalaan kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden velvollisuudesta ilmoittaa yksityisraiteen hallinnasta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pykälän 1 momentin mukaan niiden yksityisraiteen haltijoiden, jotka eivät hae lain 23 §:ssä tarkoitettua turvallisuuslupaa, tulisi tehdä ilmoitus virastolle harjoittamastaan toiminnasta joka kolmas vuosi viimeistään 31 päivänä toukokuuta. Ilmoitus tulisi tehdä kirjallisesti ja erikseen jokaisen yksityisraiteen haltijan hallinnoiman raiteistokokonaisuuden osalta. Raiteistokokonaisuudella tarkoitetaan tietyllä alueella olevia raiteita. Jos yksityisraiteen haltijalla olisi siis raiteita useilla eri alueilla, joilla ei ole yhteyttä toisiinsa, täytyisi sen tehdä useita ilmoituksia. Jos kyseessä on uusi yksityisraiteen haltija, ilmoitus tulisi tehdä viimeistään kuusi kuukautta ennen toiminnan aloittamista, jotta virastolle jää aikaa ilmoituksen käsittelyyn ennen toiminnan aloittamista.

Pykälän 2 momentin mukaan yksityisraiteen hallintaa koskevassa ilmoitukseen tulisi sisällyttää yksityisraiteen haltijan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Ilmoitukseen tulisi lisäksi liittää kopio 28 §:n mukaisesta turvallisuuden hallintajärjestelmästä sen osoittamiseksi, että yksityisraiteen haltija voi varmistaa yksityisraiteensa turvallisen hallinnan ja käytön. Lisäksi ilmoituksen yhteydessä olisi vakuutettava, että yksityisraiteen haltijan toiminta täyttää tässä luvussa säädettäväksi esitetyt vaatimukset.

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

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus salassapitosäynnösten estämättä saada yksityisraiteen haltijaa ja sen toimitusjohtajaa tai muuta liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitettua ilmoituksen käsittelyä ja 14 §:ssä tarkoitettua viranomaisvalvontaa varten.

Jos ilmoitetut tiedot ovat puutteellisia tai ilmoitus on muutoin puutteellinen, Liikenteen turvallisuusviraston tulisi 5 momentin mukaisesti viipymättä varattava yksityisraiteen haltijalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saisi olla kahta viikkoa lyhyempi. Näin taattaisiin tarvittaessa yksityisraiteen haltijoille mahdollisuus tietojen täydentämiseen ennen kuin virasto käy toimitetun asiakirja-aineiston yksityiskohtaisesti läpi ja linjaa tarvittavat toimenpiteet.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

**28 §.** *Turvallisuuden hallintajärjestelmä.* Pykälässä säädettäisiin yksityisraiteita koskevasta turvallisuuden hallintajärjestelmästä ja sen sisällöstä. Turvallisuuden hallintajärjestelmä vastaisi tarkoitukseltaan ja toimintatavoiltaan EU-säätelyn mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmää, mutta ei edellyttäisi EU-säätelyssä edellytettävää kattavuutta ja yksityiskohtaisuutta. Turvallisuuden hallintajärjestelmässä tulisi kuitenkin kattavasti kuvata kaikki ne toiminnot ja niistä koskevat menettelyt, jotka liittyvät yksityisraiteen haltijan toimintaan.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä kokonaisuuksista, jotka yksityisraiteen haltijoiden tulisi ainakin kuvata turvallisuuden hallintajärjestelmässään. Niiden lisäksi yksityisraiteen haltijat voivat sisällyttää turvallisuuden hallintajärjestelmäänsä myös muita toimintaansa kiinteästi koskevia kokonaisuuksia ja niihin liittyviä ohjeita ja toimintamenettelyjä. Turvallisuuden hallintajärjestelmään tulisi sisällyttää ainakin yksityisraiteen haltijan toiminnan laatua ja laajuutta koskeva kuvaus, josta käy kattavasti ilmi, minkälaista toimintaa yksityisraiteen haltija rautatiejärjestelmässä harjoittaa. Hallintajärjestelmässä tulee lisäksi kuvata yksityisraiteen haltijan organisaatio erityisesti rautatiejärjestelmään liittyvien tehtävien osalta sekä niihin liittyvät vastuut. Lisäksi turvallisuuden hallintajärjestelmään tulisi sisällyttää menettelyt, joilla yksityisraiteen haltija huolehtii rataverkkonsa käytettävyyden ja kunnossapidon varmistamisesta. Niiden rataverkon haltijoiden, jotka tekisivät 30 §:n mukaista siirtotyötä yksityisraiteella, tulisi sisällyttää turvallisuuden hallintajärjestelmään myös menettelyt siitä, miten rataverkon haltija huolehtii siitä kalustosta, jota käytetään rataverkolla kunnossapitoon ja siirtotöihin. Turvallisuuden hallintajärjestelmään tulisi myös sisällyttää siirtotyössä noudatettavat menettelyt, joiden avulla varmistetaan, että siirtotyötä tekevät henkilöt ovat päteviä työtä suorittamaan. Lisäksi turvallisuuden hallintajärjestelmään tulisi sisällyttää yksityisraiteen haltijan omavalvontasuunnitelma sekä kuvata menettelyt omavalvonnan toteuttamiselle.

Jos luvun soveltamisalaan kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden henkilöstöön kuuluu veturinkuljettajia, heihin sovellettaisiin lähtökohtaisesti vatureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY eli EU:n veturinkuljettajadirektiivin mukaisia vaatimuksia, jotka on pantu kansallisesti täytäntöön liikenteen palveluista annetun lain II osan 7 ja 8 luvun säännöksillä. Koska yksityisraiteen haltija voi kuitenkin ilman turvallisuustodistusta tehdä vain 30 §:n mukaista siirtotyötä, kuljettajan tehtävä on kuitenkin lähtökohtaisesti paikallista ja pienimuotoista, jolloin asianomaiselta kuljettajalta ei liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta annetun lain perustelujen (HE 145/2017) mukaisesti edellytetä lakitasoisten koulutus- ja terveydentilavaatimusten täyttymistä eikä lupakirjaa ja lisätodistusta. Yksityisraiteen haltijan tulisi kuitenkin kuvata niin kuljettajien kuin muidenkin liikenneturvallisuustehtävien tekevien henkilöiden tehtävät ja tehtäviä koskevat pätevyysvaatimukset sekä pätevyyksien ylläpitoon ja varmistamiseen liittyvät menettelyt turvallisuuden hallintajärjestelmässään. Lisäksi yksityisraiteen haltijan tulisi kuvata turvallisuuden hallintajärjestelmässään kaikkien toimintaansa kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta mukaan lukien keinot riskien tunnistamiseen ja arvioimiseen.

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

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat määräykset turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä.

**29 §.** *Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset.* Pykälän 1 momentin mukaan 30 §:n mukaista siirtotyötä tekevän yksityisraiteen haltijan tulisi lisäksi ottaa toimintansa harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

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

**30 §.** *Siirtotyöt yksityisraiteella ja vierailu valtion rataverkolla.* Pykälän 1 momentissa tuotaisiin esiin pääsääntö siitä, että yksityisraiteella liikennöintiin tarvitaan 16 §:n mukainen turvallisuustodistus.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että turvallisuustodistusta ei kuitenkaan tarvittaisi, jos yksityisraiteen haltija tekisi tai teettäisi pelkästään omaan toimintaansa liittyvää kaluston siirtotyötä. Vaikka liikennöintinä pidetään pääsääntöisesti vain junana tai vaihtotyönä liikennöintinä, on sääntelyn keventämisen onnistumiseksi tarpeen sallia myös pienimuotoinen kalustoyksiköiden siirtely yksityisraiteilla ilman turvallisuustodistuksen hakemisvelvoitetta, joka sisältäisi automaattisesti myös velvoitteen EU-sääntelyn mukaisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän laadintaan ja ylläpitoon. Siirtotyötä voisi kuitenkin tehdä ainoastaan rataverkon haltija ja siirtotyön tulisi joko edeltää liikennöintiä tai tapahtua liikennöinnin jälkeen. Täten kaikilta yksityisraiteilla liikennöiviltä edellytettäisiin jatkossakin turvallisuustodistus ja EU-sääntelyn mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti yksityisraiteilla liikennöivien rautatieliikenteen harjoittajien kuljettajilla tulisi lisäksi olla lupakirja ja lisätodistus ellei kyse olisi niin sanotusta pienimuotoisesta kuljettamisesta, johon liittyvät menettelyt olisi kuvattu rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä.

Yksityisraiteen haltijan tulisi kuitenkin ilmoittaa kaluston siirtotyöstä yksityisraiteen hallinnasta 27 §:n mukaisesti ilmoittaessaan sekä huolehtia 28 §:ssä tarkoitettussa turvallisuuden hallintajärjestelmässään yksilöidyin tavoin siitä, että kaluston siirtotyötä tekevät henkilöt ovat tehtäviinsä koulutettuja ja päteviä. Lisäksi yksityisraiteen haltijoiden tulisi huolehtia siitä, että kaluston siirtotyöhön liittyvät menettelyt on kuvattu sen turvallisuuden hallintajärjestelmässä.

Pykälän 3 momentin mukaan siirtotyöstä tulisi ilmoittaa jokaisen ilmoitusmenettelyn piirissä olevan raiteiston osalta erikseen, jos kaluston siirtotyö ulottuisi liittyvälle toisen yksityisraiteen haltijan hallinnoimalle raiteistolle. Tällöin ilmoitus tulisi tehdä aina yksityisraidetta hallinnoivan yksityisraiteen 27 §:n mukaisessa ilmoituksessa. Jos yksityisraiteen haltijan siirtotyö kulkee esimerkiksi tankkauspaikalle toisen yksityisraiteen haltijan raiteen läpi, siirtotyötä tekevän yksityisraiteen haltijan tulee sopia läpikulkuraiteistoa hallinnoivan yksityisraiteen haltijan kanssa läpikulkevan siirtotyön tekemisistä edellytyksistä sekä läpikulkevan siirtotyön ilmoittamisesta läpikulkuraiteistoa hallinnoivan yksityisraiteen haltijan ilmoituksessa tai ilmoituksen päivittämisestä tarvittaessa. Siirtotyön ehdoista olisi täten sovittava erikseen rataverkon haltijoiden kesken ja jos siirtotyö päättyisi valtion rataverkolle, sen ehdoista olisi sovittava valtion rataverkon haltijan kanssa. Valtion rataverkolle päättyvää siirtotyötä voitaisiin tehdä, jos liikennöintipaikka on sellainen, että siirtotyötä voidaan tehdä turvallisesti valtion rataverkon haltijan asettamilla ehdoilla.

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

**31 §.** *Yhteistyövelvoite.* Pykälässä säädettäisiin yksityisraiteen haltijan velvoitteesta tehdä yhteistyötä muiden rautatiealan toimijoiden kanssa ja sopia menettelyistä, joita noudatetaan rataverkkojen liityntäkohdissa sekä ottaa menettelyt huomioon turvallisuuden hallintajärjestelmässään.

**32 §.** *Yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten luettelointi.* Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitäisi luetteloa, johon se voisi tallentaa yksityisraiteen haltijoiden 27 §:n nojalla ilmoittavat tiedot. Luetteloon tallennettuja tietoja virasto saisi käyttää vain sille tämän luvun mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa. Tiedot luettelosta poistettaisiin välittömästi, jos yksityisraiteen haltija ei enää kuulu ilmoitusmenettelyn piiriin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

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

**33 §.** *Yhteentoimivuuden perusteet.* Pykälän 1 momentin mukaan rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden olisi täytettävä rautatiejärjestelmän olennaiset vaatimukset. Olennaisia vaatimuksia olisi noudatettava jo osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän suunnitteluvaiheessa, jotta kyseisen vaiheen vaatimuksenmukaisuus voitaisiin jo siinä vaiheessa varmistaa. Lisäksi olennaisia vaatimuksia olisi momentin mukaan noudatettava niin osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa kuin käytössäkin.

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

Pykälän 3 momentilla pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 4 artiklan 2 kohta. Sen mukaan kiinteiden osajärjestelmien olisi oltava niiden yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten sääntöjen mukaisia, jotka ovat voimassa silloin kun niille haetaan käyttöönottolupaa ja kalustoyksikköjen on oltava niiden yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja kansallisten sääntöjen mukaisia, jotka ovat voimassa silloin kun markkinoillesaattamislupaa haetaan. Kiinteiden osajärjestelmien ja liikkuvan kaluston yhdenmukaisuutta ja vastaavuutta on ylläpidettävä jatkuvasti niiden käytön ajan. Tämän varmistaminen kuuluu niille, jotka ovat vastuussa osajärjestelmistä, eli yleensä

kiinteiden osajärjestelmien osalta rataverkonhaltijoilla ja kalustoyksikön osalta rautatieyrityksellä, kalustoyksikön haltijalla ja liikkuvan kaluston kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä.

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

**34 §.** *Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättäminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 43 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, joiden nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää yhteentoimivuusdirektiivin 7 artiklan mukaisesti komissiolta mahdollisuutta olla soveltamatta yhteentoimivuuden teknistä eritelmää. Pykälän 1 momentin mukaan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättäminen olisi mahdollista vain silloin, kun kyseistä osajärjestelmää koskevaan yhteentoimivuuden tekniseen eritelmään ei olisi sisällytetty Suomea koskevaa erityistapausta poikkeustarpeen osalta. Koska yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä pyritään varmistamaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus, eritelmästä poikkeaminen on mahdollista vain direktiivin sallimissa tapauksissa ja komission hyväksyessä poikkeuksen.

Pykälän 1 momenttiin ehdotettu luettelo tapauksista, joissa poikkeuksen pyytäminen on mahdollista, vastaa direktiivin 7 artiklan 1 kohdan a-e alakohtia. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää poikkeusta momentin 1-5 kohdissa luetelluissa tapauksissa.

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

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

Momentin 4 kohdan poikkeusmahdollisuus kolmasmaaliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille ja 5 kohdan poikkeusmahdollisuus maantieteellisesti erillään olevan alueen osajärjestelmien tai sen osien uudistamista ja parantamista koskeville hankkeille ovat Suomelle tärkeitä. Vastaavanlaiset mahdollisuudet ovat voimassa olevassa rautatielaissa. Suomi onkin voimassa olevan lain nojalla hakenut poikkeusta velvollisuudesta asentaa GSM-R-verkko vedoten siihen, että

Suomen rataverkko on maantieteellisesti erillään muusta Euroopan unionin rataverkosta. Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille ei tähän mennessä ole ollut tarpeellista hakea poikkeusta, koska Venäjän liikenteen kalustoa koskevista yhteentoimivuusvaatimuksista poikkeamiset on hoidettu erityistapauksin yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä.

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin niistä tiedoista, jotka hankintayksikön olisi toimitettava poikkeuspyyntöä varten. Poikkeuspyyntöön vaadittavat tiedot, samoin kuin kyseisen asiakirjan muotoa ja toimittamistapaa koskeva vaatimukset hyväksytään komission täytäntöönpanosäädöksellä. Täytäntöönpanosäädöstä ei ole vielä annettu.

Pykälän 5 momentin mukaan virasto voisi jo ennen komission hyväksyntää myöntää hankintayksikölle oikeuden vaihtoehtoisten sääntöjen soveltamiseen. Vaihtoehtoisilla säännöillä tarkoitettaisiin niitä 36 §:ssä tarkoitettuja kansallisia teknisiä sääntöjä ja 6 §:ssä tarkoitettuja turvallisuussääntöjä, joita hankintayksikkö soveltaisi hankintaan eritelmän sijaista poikkeuksen kattamilta osin.

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



Direktiivin mukaan hakijan olisi lisäksi toimitettava hakemusasiakirja EU-virastolle, jos kyseessä on sellainen kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa, jota haetaan EU-virastolta. On todennäköistä, että jos puhtaasti kansalliseen käyttöön tarkoitettulle kalustoyksikölle haetaan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämistä, haetaan myös markkinoillesaattamislupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta. Tämä vaatimus tulisi siis sovellettavaksi lähinnä useampaan kuin yhden jäsenvaltion alueella olevaa käyttöaluetta koskevissa markkinoillesaattamisluvissa. Niiden osalta soveltamatta jättämistä jouduttaisiin todennäköisesti hakemaan useammassa jäsenvaltiossa ja sen takia EU-virastolle ilmoittaminen olisi myös järkevää, koska yhteentoimivuusdirektiivi myös edellyttää, että EU-virasto kuulee kaikkia asianomaisia turvallisuusviranomaisia ennen kuin antaa asiasta lausunnon komissiolle. Tämä velvollisuus pantaisiin kansallisesti täytäntöön pykälän 6 momentin nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 6 momentissa on asetuksenantovaltuutus pyyntöä ja menettelyä koskevia tarkempia säännöksiä varten. Valtuutuksen antaminen on katsottu perustelluksi, jotta tarvittaessa voitaisiin antaa tarkempia kansallisia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella, kun nähdään ensin se, mitä komissio tulee säätämään asiasta myöhemmin annettavilla täytäntöönpanosäädöksillä ja tarvitaanko vielä tarkempia kansallisia säännöksiä niistä asiakirjoista, joita on liitettävä yhteentoimivuuden teknisen eritelmän noudattamatta jättämistä koskevaan pyyntöön.

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

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin rataverkon haltijat toimittamaan ratarekisteriin ajantasaiset tiedot hallinnoimastaan rataverkosta. Lisäksi rataverkon haltijoiden olisi ratarekisterin ylläpitämiseksi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tarvittavat tiedot rataverkkoon tehtävistä muutoksista.

Tarkemmat säännökset tietojen toimittamisesta rekisteriin ja siihen liittyvistä määräjoista annettaisiin pykälän 3 momentin valtuutussäännöksen nojalla valtioneuvoston asetuksella.

Velvollisuus rataverkkoa koskevien tietojen toimittamiseen olisi 35 §:n nojalla rataverkon haltijalla. Rataverkon haltijoita ovat rautatielain 2 §:n 3 kohdan mukaan Liikenneviraston lisäksi ne yksityisraiteen haltijat, joiden raiteet kuuluvat ehdotetun raideliikennelain soveltamisalan piiriin. Tällaisia yksityisraiteen haltijoita on Suomessa noin 150.

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

**7 luku.** *Kansallinen sääntely yhteentoimivuudesta.* Luvussa säädetään sallituista teknisistä yhteentoimivuutta koskevista kansallisista säännöistä ja niiden ilmoittamisesta EU-virastolle ja komissiolle. Lisäksi luvussa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan rautatiejärjestelmää koskevia teknisiä määräyksiä.

**36 §.** *Tekniset kansalliset säännöt.* Pykälässä säädettäisiin sallituista kansallisista teknisistä säännöistä. Euroopan unionin tavoitteena on lisätä unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta, joten uudessa yhteentoimivuusdirektiivissä säädetään aiempaa tarkemmin siitä, millaisia kansallisia sääntöjä tulevaisuudessa on mahdollista laatia. Kansallisten sääntöjen määritelmä myös laajenisi jonkun verran aiemmasta. Aiempi jaottelu teknisiin ja turvallisuussääntöihin termitasolla poistettaisiin ja niitä koskevat ilmoitussäännöt ovat tulevaisuudessa yhteneviä. Niistä kuitenkin säädettäisiin edelleen eri pykälissä. Tässä pykälässä säädettäisiin teknisestä sääntelystä. Turvallisuuspuolen vastaavanlainen sääntely on esitetty 6 §:ssä.

Olenaisia vaatimusten soveltamiseksi ja vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttäviä kansallisia menetelmiä koskevia sääntöjä voitaisiin antaa ensinnäkin, jos yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät osin tai kokonaan kattaisi olennaisia vaatimuksia. Tämän mukaisesti annetut kansalliset säännöt voisivat koskea yhteentoimivuuden teknisen eritelmän avoimia kohtia, mutta myös asioita, joita ei säännellä yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä ollenkaan. Toiseksi kansallisia menetelmiä koskevia sääntöjä voitaisiin antaa silloin, kun yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämisestä on ilmoitettu 34 §:n mukaisesti. Kolmanneksi kansallisia menetelmiä koskevia sääntöjä voitaisiin antaa, jos jokin erityistapaus edellyttää sellaisten teknisten sääntöjen soveltamista, jotka eivät sisälly asianomaiseen yhteentoimivuuden tekniseen eritelämään. Edelleen 4 kohdan mukaan kansallisia menetelmiä koskevia sääntöjä voitaisiin antaa, jos kansallisia sääntöjä käytetään täsmentämään nykyisiä järjestelmiä siten rajoitettuna, että tavoitteena on arvioida kalustoyksikön ja verkon teknistä yhteensopivuutta. Pykälän 5 kohdan mukaan kansallisia menetelmiä voitaisiin antaa myös silloin, kun yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät kata verkkoja tai kalustoyksikköjä tai 6 kohdan mukaan silloin, kun on toteuttava kiireellisesti tilapäinen ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.

**37 §.** *Ilmoitettavat tekniset kansalliset säännöt.* Pykälä sisältäisi säännökset siitä, milloin tekniset kansalliset säännöt olisi ilmoitettava komissiolle ja EU-virastolle. Pykälän 1 momentin mukaan 36 §:n 1 momentin mukaiset kansalliset säännöt olisi ennen niiden antamista ilmoitettava kokonaisuudessaan komissiolle ja EU-virastolle virastoasetuksen 27 artiklan mukaista tietoteknistä järjestelmää käyttäen. Ilmoitus olisi myös tehtävä silloin, kun kansallisia sääntöjä muutetaan, kun jäsenvaltio on tehnyt yhteentoimivuuden teknisen eritelmän noudattamatta jättämistä koskevan pyynnön 34 §:n mukaisesti tai kun kansallisista säännöistä tulee tarpeettomia sen jälkeen, kun asianomainen yhteentoimivuuden tekninen eritelmä on julkaistu taikka sitä on tarkastettu.

Uusia kansallisia teknisiä sääntöjä voidaan antaa ainoastaan, jos yhteentoimivuuden tekninen eritelmä ei täytä olennaisia vaatimuksia kaikilta osin tai jos erityisesti onnettomuuden jälkeen on toteuttava kiireellinen ehkäisevä

toimenpide. Kansallisen säännön tarve on perusteltava, kun se ilmoitetaan komissiolle ja EU-virastolle.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vastaavasta velvollisuudesta annettujen kansallisten sääntöjen osalta. Niiden osalta noudatettavat määräajat on asetettu virastoasetuksen 26 artiklan 1 kohdassa. Yhteentoimivuusdirektiivin mukaan sellaista kansallista sääntöä, jota ei ole ilmoitettu, ei myöskään saisi soveltaa. Pykälän mukaan vastuu kansallisten sääntöjen ilmoittamisesta olisi Liikenteen turvallisuusvirastolla. Tämä tarkoittaa sitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto hoitaa ilmoittamiset EU-viraston asiaa varten perustaman järjestelmän kautta.

Jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tehdä ilmoituksen, sillä pitäisi olla tieto tulossa olevasta tai hyväksytystä kansallisesta säännöstä. Sen takia muiden viranomaisten pitäisi ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle kyseisistä säännöistä. Suurin osa kansallisista säännöistä on todennäköisesti Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä, mutta niitä voi kuitenkin olla myös etenkin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteluissa laeissa ja asetuksissa ja mahdollisesti myös muiden hallinnonalojen johdolla valmistelluissa säädöksissä.

Virastoasetuksen 27 artiklassa säädetään kansallisten sääntöjen tiedoksiintoon ja luokittelutarkoituksiin käytettävästä tietoteknisestä järjestelmästä. Tietotekninen järjestelmä sisältää kansalliset säännöt ja vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttävät kansalliset menetelmät.

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

Jos EU-virasto tutkimuksen jälkeen katsoo, että luonnos tai annettu säännös mahdollistaa rautateiden yhteentoimivuutta koskevien olennaisten vaatimusten täyttymisen, voimassa olevien yhteisten turvallisuusmenetelmien ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien noudattamisen ja yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen, ja että ne eivät johda mielivaltaiseen syrjintään tai rautatieliikenteen peiteltyyn rajoittamiseen jäsenvaltioiden välillä, EU-virasto ilmoittaa myönteisestä arvioistaan komissiolle ja asianomaiselle

jäsenvaltiolle. Siinä tapauksessa komissio voi vahvistaa säännöt 27 artiklassa tarkoitettussa tietoteknisessä järjestelmässä. Jos EU-virasto ei ilmoita arviostaan komissiolle ja asianomaiselle jäsenvaltiolle kahden kuukauden kuluessa kansallisen säännön vastaanottamisesta tai 1 kohdan mukaisesti sovitussa jatkatussa määräajassa, jäsenvaltio voi ottaa luonnoksena ilmoitetun säännön käyttöön tai pitää säännön voimassa. Luonnosten osalta käyttöönotettu sääntö pitää kuitenkin ilmoittaa komissiolle ja EU-virastolle uudestaan annettuna sääntönä.

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

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

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

Komissio voisi myös näistä säännöistä antaa täytäntöönpanosäädöksellä päätöksen, jossa jäsenvaltioita pyydetään muuttamaan kyseistä sääntöä tai kumoamaan se.

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

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

**39 §.** *Yhteentoimivuusmääräykset.* Pykälä sisältäisi voimassa olevan rautatielain 75 §:n mukaisen määräystoimivallan siltä osin kuin se ei ole katettu muilla pykälillä.

Viraston antamalla rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevilla normipäätöksillä täydennettäisiin yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä annettuja vaatimuksia antamalla tarvittavat kansalliset teknisten eritelmien avoimet kohdat kattavat määräykset tai teknisistä eritelmistä hyväksytyt Suomea koskevat poikkeukset kattavat kansalliset määräykset. Virasto antaisi lisäksi rajoitetussa määrin sellaisia kansallisia rautatiejärjestelmän turvallisuutta tai yhteentoimivuutta koskevia määräyksiä, joita vastaavia teknisiä eritelmiä ei ole vielä annettu. Käytännössä määräyksiä siis voitaisiin antaa 36 § sallimissa rajoissa. Tältä osin viraston norminanto on jatkuvasti kaventumassa teknisten eritelmien kattaessa yhä laajemmin Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän. Virastolle ehdotettu norminantovallan kohderyhmänä olisivat toimialan toimijat. Ne eivät välittömästi koskisi toimialan ulkopuolisia tahoja.

**40 §. Poikkeuslupa.** Pykälä vastaisi nykyisen lain 76 §:ää. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisen painavasta myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä edellyttäen, että rautatiejärjestelmän turvallisuus tai tekninen toimivuus ei vaarannu. Päätöksessä voitaisiin voimassa olevan säännöksen mukaisesti asettaa ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi virasto voisi vaatia hakijaa arvioimaan ja hallitsemaan riskit. Poikkeuslupaa veloitettaisiin hakemaan ennen toimenpiteisiin ryhtymistä ja hakijan olisi odotettava Liikenteen turvallisuusviraston päätöstä ennen mahdollisen poikkeuksen toteuttamista.

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

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

Pykälän 2 ja 3 momentin mukaan yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuus arvioitaisiin yhteentoimivuuden teknisen eritelmän edellytysten tai näiden edellytysten noudattamiseksi kehitettyjen eurooppalaisten eritelmien perusteella. Arviointi tehdään kyseisen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisilla vaatimustenmukaisuuden tai käyttösoveltuvuuden arviointimenettelyillä. Vaatimustenmukaisuus osoitettaisiin valmistajan tai sen valtuutetun edustajan päivämällä ja allekirjoittamalla EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksella tai EY-käyttösoveltuvuusvakuutuksella.

Pykälän 4 momentin mukaan varaosat sellaiseen osajärjestelmään, joka on otettu käyttöön ennen sitä koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän

voimaantuloa, voitaisiin asentaa soveltamatta vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointia.

**42 §.** *Yhteentoimivuuden osatekijän markkinakelpoisuus.* Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat voimassa olevan rautatielain 50 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin markkinoille saattamisen esteistä. Jos yhteentoimivuuden osatekijä ei täyttäisi olennaisia vaatimuksia, sitä ei saisi saattaa rautatiemarkkinoille, pitää kaupan, myydä tai muutoin luovuttaa toiselle käytettäväksi tai käyttää rautatiejärjestelmässä. Kielto ei koskisi sellaisia osajärjestelmiä tai yhteentoimivuuden osatekijöitä, jotka markkinoitaisiin muuhun kuin lain soveltamisalaan kuuluvaan rautatiejärjestelmän osaan.

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

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

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

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

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

Pykälän 4 momentin mukaan, jos valmistaja tai sen valtuutettu edustaja eivät ole täyttäneet 1 ja 3 momentissa säädetyjä velvoitteita (eli yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja muun EU-sääntelyn vaatimusten täyttymisen tarkistamista), nämä velvoitteet siirtyisivät koskemaan jokaista, joka saattaa

markkinoille yhteentoimivuuden osatekijän. Samat velvoitteet koskisivat myös eri alkuperää olevan yhteentoimivuuden osatekijän tai niiden osien jokaista kokoajaa ja valmistajaa, joka valmistaa yhteentoimivuuden osatekijöitä omaan käyttöönsä.

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

**44 §.** *Olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen yhteentoimivuuden osatekijöissä.* Pykälän 1 momentissa edellytettäisiin valmistajaa tai sen unioniin sijoittunutta edustajaa saattamaan yhteentoimivuuden tekijä vaatimustenmukaiseksi Liikenteen turvallisuusviraston vaatimuksesta, jos Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että EY-vaatimustenmukaisuus on laadittu virheellisesti tai muutoin epäasianmukaisesti. Jos yhteentoimivuuden tekijää ei Liikenteen turvallisuusviraston vaatimuksesta huolimatta saateta vaatimustenmukaiseksi, viraston olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sanotun yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamiseksi tai kieltämiseksi taikka varmistettava osatekijän poistaminen markkinoilta 2 momentissa säädetyllä tavalla. Pykälän 1 momentilla pantaisiin siten kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 10 artiklan 5 kohta.

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

Jos päätös on seurausta eurooppalaisten eritelmien puutteellisuudesta, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän 3 momentin mukaan toimivaltansa puutteissa yhteistyössä muiden vastuussa olevien tahojen kanssa poistaa kyseiset eritelmät julkaisuista, joissa ne esiintyvät, rajoittaa standardin käyttöä tai peruuttaa sen standardoinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen EU N:o 1025/2012 11 artiklan mukaisesti tai tarkistaa yhteentoimivuuden teknisen eritelmän. Käytännössä tämä voi kansallisesti esimerkiksi tarkoittaa sitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto poistaa viittaukset kyseiseen standardiin nettisivuiltaan tai muuttaa kansallisia määräyksiä, joissa standardiin on viitattu. Jos standardiin on viitattu jonkun muun tahon nettisivuilla, Liikenteen turvallisuusvirasto toimii yhteistyössä kyseisen tahon kanssa. Liikenteen turvallisuusvirasto myös avustaa liikenne- ja viestintäministeriötä hallituksen esityksen tai valtioneuvoston asetuksen valmistelussa standardiviittauksen poistamiseksi laista tai asetuksesta. Standardin peruuttamiseen tai yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tarkistamiseen ei kyetä kansallisin toimin, vaan asiaa pitää edesauttaa EU:ssa ja standardoimiselimissä.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet vakuutuksen laatimista yksikköä vastaan, jos yhteentoimivuuden osatekijä, jolle on annettu EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus, osoittautuu olennaisten vaatimusten vastaiseksi. Toimenpiteistä on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan tarkastuksia, jotka on suoritettu osana EY-tarkastusvakuutuksen antamiseen liittyvää menettelyä tai muussa jäsenvaltiossa vastaavien vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi vastaavissa käyttöolosuhteissa ennen yhteentoimivuusdirektiivin voimaantuloa tai sen jälkeen, ei voi vaatia uudelleen. Edellisen luvun 42 § sisälsi vastaavanlaiset säännökset osatekijän vapaasta liikkuvuudesta.

**46 §.** *Vaatimustenmukaisuusolettama* Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi pidettävä unionin rautatiejärjestelmän rakenteellista osajärjestelmää olennaisten vaatimusten mukaisena, jos sillä on asianmukainen EY-tarkastusvakuutus. EY-tarkastusvakuutus laaditaan viittamalla yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin ja tarvittaessa kansallisiin sääntöihin. Rakenteellisia osajärjestelmiä ovat infrastruktuuri, energia, ohjaus- hallinta ja merkinanto ja liikkuvan kaluston osajärjestelmät.

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

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



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

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

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

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan ilmoitettu laitos suorittaa hakijan pyynnöstä osajärjestelmälle EY-tarkastuksen. Pykälän 2 momentin mukaan tehtävä alkaisi suunnitteluvaiheessa ja kattaisi koko valmistusajan aina osajärjestelmän markkinoillesaattamista ja käyttöönottoa edeltävään luovutukseen saakka. Tehtävä kattaisi asiaa koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti myös sen tarkistamisen, että kyseisen osajärjestelmän liitännät ovat yhdenmukaiset sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi osajärjestelmä liitetään. Pykälän 3 momentin mukaan ilmoitettu laitos voisi antaa tietyn tarkastusmenettelyn vaiheen tai tietyn osajärjestelmän osan kattavia välivaiheen tarkastuslausumia.

Pykälän 4 momentin mukaan ilmoitettu laitos voisi antaa yhtä tai useampaa osajärjestelmää tai näiden osajärjestelmien osia koskevia tarkastustodistuksia, jos vastaava yhteentoimivuuden tekninen eritelmä tämän sallii.

Pykälän 5 momentin mukaan tarkemmat säännökset ilmoitetun laitoksen tehtävistä, osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelystä, yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden

arviointimenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausunnosta ja sen antamista koskevasta menettelystä voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella.

**49 §.** *FI-tarkastuksen mukaiset tehtävät ja vastuut.* Pykälässä säädettäisiin kansallisten sääntöjen mukaisuuden varmistamiseksi tehtävästä FI-tarkastuksesta. Pykälä vastaisi olemassa olevan lain 65 §:ää lukuun ottamatta 5 momenttia, jota vastaava säännös on ehdotetun lain 98 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan FI-tarkastuksen mukainen vaatimustenmukaisuuden arviointi olisi tehtävä sellaiselle osajärjestelmälle tai osajärjestelmän osalle, jota eivät koske yhteentoimivuuden teknisen eritelmän vaatimukset.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta käyttää alihankkijaa tässä pykälässä tarkoitettujen tehtävien suorittamiseksi. Alihankkijan olisi täytettävä ilmoitetun laitoksen nimeämistä koskevat edellytykset lukuun ottamatta 82 §:n 2 momenttia ja 84 §:n 1 kohtaa eli alihankkijan ei tarvitse olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö, eikä sen tarvitse olla akkreditoitu. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi kuitenkin alihankkijalla teettämistään toimenpiteistä.

Kuten ilmoitettujen laitosten tekemä EY-tarkastusvakuutusmenttely myös FI-tarkastus alkaisi suunnitteluvaiheessa ja kattaisi koko valmistusajan aina osajärjestelmän markkinoillesaattamista tai käyttöönottoa edeltävään luovukseen saakka. Tästä säädettäisiin 4 momentissa.

Pykälän 5 ja 6 momentissa olisi 48 §:n 4 ja 5 momenteja vastaavat oikeudet myöntää välivaiheen tarkastuslausumia ja yhtä tai useampaa osajärjestelmää tai niiden osaa koskevia tarkastustodistuksia.

Pykälän 7 momentissa valtuutettaisiin, että tarkemmat säännökset Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä FI-tarkastuksessa, osajärjestelmien FI-tarkastusmenettelystä sekä välivaiheen tarkastuslausunnon antamista koskevasta menettelystä voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella.

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

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava komissiolle pyytämistään lisätarkastuksista. Ilmoituksesta olisi käytävä ilmi, johtuuko osajärjestelmän poikkeavuus yhteentoimivuusdirektiivin vaatimuksista

siitä, että olennaisia vaatimuksia tai yhteentoimivuuden teknistä eritelmää ei ole noudettu tai niitä on sovellettu väärin vai siitä, että yhteentoimivuuden tekninen eritelmä on puutteellinen.

**10 luku.** *Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotto.* Luku sisältäisi yhteentoimivuusdirektiivin mukaiset täytäntöönpanosäännökset kiinteiden laitteiden käyttöönottoluvasta, joka on edellytys niiden käyttöönotolle. Lukuun sisältyisivät myös säännökset siitä, miten osajärjestelmän valmistaminen, rakentaminen, parantaminen ja uudistaminen edellyttävät käyttöönottoluvalta sekä käyttöönottoluvan peruuttamisesta ja rakentamisenaikaisesta käyttöönottoluvasta.

**51 §.** *Kiinteiden laitteiden käyttöönottolupa.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 44 §:ää ja siinä säädettäisiin kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotosta. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi käyttöönottoluvat kiinteille osajärjestelmille. Kiinteitä osajärjestelmiä ovat ratalaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuri-osajärjestelmät.

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

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi annettava opastusta tässä tarkoitettujen lupien hakemiseen. Hakemusohjeet olisi annettava hakijoiden käyttöön maksutta. Käytännössä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi esimerkiksi julkaista hakemusohjeet internet-sivuillaan.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin säätämään valtioneuvoston asetuksella hakemuksen liitteeksi vaadittavista asiakirjoista.

**52 §.** *Kiinteiden laitteiden käyttöönottoluvan käsittely.* Pykälässä säädettäisiin kiinteiden laitteiden käyttöönottoluvan käsittelystä ja pykälän säännöksillä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 18 artikla.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuukauden kuluessa käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen vastaanottamisesta tarkistettava, että hakemuksessa on kaikki tässä pykälässä säädetyn mukaiset tiedot ja liitteet tai pyydettyä tarvittavia lisätietoja. Lisätietopyyntöön olisi asettava kohtuullinen määräaika tietojen toimittamiselle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi tarkistettava hakemuksen ja sen liiteasiakirjojen täydellisyys, asianmukaisuus ja johdonmukaisuus. Jos kysymyksessä on ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään kuuluva ERTMS-ratalaite, olisi tarkistettava myös, onko 53 §:n mukaiseen hakemukseen annettua EU-viraston päätöstä noudatettu. Kiinteiden laitteiden käyttöönottolupa tai tieto kielteisestä päätöksestä on annettava hakijalle ennalta määrättyssä kohtuullisessa ajassa ja joka tapauksessa neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on vastaanotettu.

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

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

Hakijan olisi pykälän 1 momentin mukaan toimitettava suunnitellut tekniset ratkaisut EU-virastolle tarkistettavaksi ennen ERTMS-ratalaitteita koskevia tarjouskilpailuja. Toisen momentin mukaan hakemus olisi toimitettava yhteisen palvelupisteen kautta ja siihen on liitettävä mukaan tiedot kaikista hakemukseen liittyvistä hankkeista. Tarkemmat säännökset tarjouspyynnön tarkistamista koskevan hakemuksen liitteiksi vaadittavista asiakirjoista annettaisiin tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella. Myös kaikki EU-viraston ja hakijan välinen tiedonvaihto ja asiaankuuluvien menettelyjen vaiheet ja tulokset sekä tarvittaessa myös asiaan liittyvät EU-virastoasetuksen 55 artiklan mukaisen valituslautakunnan pyynnöt ja päätökset toimitetaan hakijan tai EU-viraston tietoon yhteisen palvelupisteen kautta. Valituslautakunta olisi sama, jota on kuvattu yksityiskohtaisemmin 18 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

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

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

Pykälän 5 momentin mukaan hakijan olisi ilmoitettava EU-virastolle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos tarjouseritelmäluonnos tai teknisten ratkaisujen kuvaus muuttuu EU-viraston myönteisen päätöksen jälkeen. Tällöin sovelletaan EU-

virastoasetuksen 30 artiklan 2 kohtaa. Kyseisessä kohdassa säädetään EU-viraston velvollisuudesta tehdä yhteistyötä asianomaisten osapuolten kanssa ratkaisun löytämiseksi, jos hankkeen suunnitelmaa ja eritelmää on muutettu siten, että vaarana on, etteivät ERTMS:n ratalaitteiden osajärjestelmä ja ERTMS-laitteilla varustetut kalustoyksiköt ole teknisesti ja toiminnallisesti yhteensopivia. Ellei osapuolten välillä löydetä hyväksyttävää ratkaisua löydy kuukauden kuluessa koordinoitimenettelyn alkamisesta, asia on saatava sovintomenettelyyn virastoasetuksen mukaiseen valituslautakuntaan, jota jo edellä on kuvattu.

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

Uuden osajärjestelmän valmistamista tai rakentamista sekä osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma olisi toimitettava 1 momentin mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle.

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

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi edellytettävä uudistamisen tai parantamisen yhteydessä uutta käyttöönottolupaa, jos suunnitteilla olevilla töillä voi olla kielteisiä vaikutuksia kyseisen osajärjestelmän turvallisuuden tasoon, käyttöönottolupaa edellytetään asiaa koskevissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai kansallisessa täytäntöönpanosuunnitelmassa tai jos niihin arvoihin, joiden perusteella lupa oli myönnetty, tehdään muutoksia.

Pykälän 4 momentin mukaan suunnitelman toteutus voitaisiin käynnistää vasta, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on päättänyt, tarvitaanko suunnitelman perusteella uusi käyttöönottolupa.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi 5 momentin mukaan ilmoitettava hakijalle käyttöönottolupatarpeesta viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun hakija on toimittanut kaikki asian käsittelyä varten tarpeelliset asiakirjat virastolle.

**55 §.** *Osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttaminen.* Liikenteen turvallisuusviraston olisi pykälän nojalla kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa, vähintään kaksi kuukautta kestävässä määräajassa, jos osajärjestelmä ei täytä sille asetettuja vaatimuksia tai jos luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja. Virasto voisi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija ei ole korjannut virhettä tai laiminlyöntiä asetetussa määräajassa edellyttäen, että

virhettä tai laiminlyöntiä olisi pidettävä olennaisena. Lisäksi virasto voisi rajoittaa tai kieltää osajärjestelmän käytön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla peruuttaa käyttöönottoluvan välittömästi, jos kysymyksessä olisi erityisen vakava puutteellisuus, josta voisi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

**56 §.** *Rakentamisaikainen käyttöluva.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 47 §:ää. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 1 momentin nojalla myöntää rakenteelliselle osajärjestelmälle, rakentamisaikaisen käyttöluvan ennen varsinaista käyttöönottolupaa, jos kysymys olisi vaiheittain valmistuvasta uudistamis- ja parantamishankkeesta ja osajärjestelmän käyttö olisi tarpeen riittävien liikenneyhteyksien turvaamiseksi jo ennen sen valmistumista, eikä rautatiejärjestelmän turvallisuus vaarantuisi. Kysymyksessä voisi olla käyttöluvan myöntäminen esimerkiksi sellaiselle radan uudistamis- tai parantamishankkeelle, jossa radan uudistaminen tai parantaminen tehdään osissa ja se kestää hankkeen laajuudesta johtuen niin kauan, ettei radan liikennöintiä voida hankkeen ajaksi keskeyttää kokonaan, vaan liikennöintiä on jatkettava heti ratatyön liikenneturvallisuudesta vastaavan henkilön liikenteenohjaukselle radan valmistumisesta tekemän ilmoituksen jälkeen. Rakentamisaikaista käyttöönottolupaa ei haettaisi kalustoyksiköille, vaan kalustoyksiköille voitaisiin myöntää 47 §:n mukainen määräaikainen lupa kalustoyksiköiden testaamista varten. Testien tulisi kuitenkin olla sellaisia, joiden tekemistä edellytettäisiin yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tai kansallisessa määräyksessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto varmistaisi tilapäisen käytön turvallisuuden hakijan toimittaman aineiston perusteella. Hakijan tulisi toimittaa lupahakemuksen yhteydessä kuvaus sekä suunnitellusta työstä että niistä toimenpiteistä, joilla rautatiejärjestelmän turvallisuus varmistetaan koko hankkeen aikana. Tällaisena voitaisiin esimerkiksi pitää rakentamissuunnitelmaa ja suunnitteluperusteita. Lisäksi vaadittaisiin selvitystä liikennöintiin kohdistuvista mahdollisista rajoituksista. Rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistamiseen tulisi kuulua muun muassa se, että turvallisuus on otettu kattavasti huomioon suunnitelmaa tehtäessä. Toimijat ovat vastuussa turvallisuudesta hankkeen aikana.

Virasto voisi 2 momentin nojalla sisällyttää lupaan ehtoja tai rajoituksia, joilla varmistettaisiin rautatiejärjestelmän turvallisuus. Jos turvallisuuteen tai luvan edellytyksiin vaikuttavissa seikoissa tapahtuisi luvan voimassaolon aikana muutoksia, luvan haltijan olisi ilmoitettava asiasta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Virasto arvioisi tällöin, ovatko luvan myöntämisen edellytykset muuttuneet ja olisiko lupaa haettava uudelleen. Virasto voisi vaatia uuden luvan hakemista kohtuullisessa määräajassa. Lisäksi virastolla olisi oikeus peruuttaa lupa. Rakentamisaikainen käyttöluva olisi voimassa enintään kolme vuotta sen myöntämisestä. Valmistuneelle osalle tulisi hakea 51 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa välittömästi.

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

**11 luku.** *Liikkuvien osajärjestelmien käyttöönotto.* Luvussa säädettäisiin markkinoillesaattamisluvasta, joka on edellytys liikkuvien osajärjestelmien käyttöönotolle. Liikkuvan kaluston markkinoillesaattamislupaa voisi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos liikkuvaa kalustoa on tarkoitus käyttää vain Suomessa, mutta myös yhden jäsenvaltion alueella käytettävän kaluston markkinoillesaattamislupaa voidaan hakea EU-*virastolta.* Useamman jäsenvaltion alueella käytettävän kaluston markkinoillesaattamislupa haetaan aina EU-*virastolta.* luvan saaneiden kalustoyksiköiden tarkistuksista, kalustoyksikön tyyppihyväksynnästä sekä lupien peruuttamisesta.

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

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

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

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

Pykälän 5 momentin mukaan se, mitä 55 §:ssä säädetään osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskisi myös koeajolupaa.

**58 §.** *Liikkuvien osajärjestelmien saattaminen markkinoille.* Pykälän mukaan liikkuvan osajärjestelmän saisi saattaa markkinoille vain, jos se on suunniteltu, rakennettu ja asennettu siten, että se täyttää olennaiset vaatimukset. Erityisesti olisi varmistettava, että asiaankuuluva tarkastusvakuutus on annettu. Tarkastusvakuutus annettaisiin 47 §:n mukaisessa prosessissa. Liikkuvia osajärjestelmiä ovat veturit, matkustajavaunut, tavaraliikenteen vaunut ja ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmän veturilaitteet

**59 §.** *Kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan hakeminen.* Pykälällä pantaisiin kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 21 artiklan 1, 2, 3 ja 12 kohdat. Kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa korvaisi jatkossa kalustoyksikön käyttöönottoluvan, josta on säädetty voimassa olevan rautatielain 48 a §:ssä. Pykälässä säädettäisiin, että kalustoyksikön saisi saattaa Suomen markkinoille vasta, kun sille on saatu Euroopan rautatieviraston tai Liikenteen turvallisuusviraston antama kalustoyksikön markkinoillesaattamislupa. Kalustoyksikkö voi koostua useista liikkuvista osajärjestelmistä, koska esimerkiksi veturissa voi olla myös ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmän mukaisia veturilaitteita.

Pykälän 2 momentin mukaan markkinoillesaattamislupaa koskevassa hakemuksessa olisi täsmennettävä kalustoyksikön käyttöalue. Jos aiottu käyttöalue on useassa jäsenvaltiossa, lupaa haettaisiin 60 §:n mukaisesti EU-virastolta. Jos aiottu käyttöalue on pelkästään Suomi, hakija voi 61 §:n mukaisesti valita, hakeeko se lupaa Euroopan rautatievirastolta vai Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemuksessa olisi esitettävä todisteet siitä, että kalustoyksikön ja käyttöalueen tekninen yhteensopivuus on tarkastettu. Markkinoillesaattamislupa ei kuitenkaan vielä mahdollistaisi kaluston käyttöönottoa kyseisellä rataverkolla, vaan käyttöönotto edellyttää vielä rautatieyrityksen tekemää 64 §:n mukaista kaluston ja rataverkon yhteensopivuuden tarkistamista.

Lisäksi pykälän 2 momentissa olisi valtuutussäännös säätää markkinoillesaattamislupahakemuksen liitteiksi vaadittavista asiakirjoista tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Yhteentoimivuusdirektiivin mukaan vaadittavia asiakirjoja olisivat todisteet kalustoyksikön muodostavien liikkuvien osajärjestelmien saattamisesta markkinoille 58 §:n mukaisesti, kyseisten osajärjestelmien teknisestä yhteensopivuudesta kalustoyksikössä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja/tai kansallisten sääntöjen perusteella, kyseisten osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen kalustoyksikössä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja/tai kansallisten sääntöjen ja yhteisten turvallisuusmenetelmien perusteella ja kalustoyksikön ja aiotun käyttöalueen rataverkon tekninen yhteensopivuus yhteentoimivuuden teknisten eritelmien, ja/tai kansallisten sääntöjen ja infrastruktuurirekisterin ja riskien arviointia koskevan turvallisuusmenetelmän perusteella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa markkinoillesaattamisluvan omaavalle kalustolle on haettava uutta markkinoillesaattamislupaa. Uusi markkinoillesaattamislupa tarvitaan, jos aiotuilla töillä voi olla kielteisiä vaikutuksia asianomaisen kalustoyksikön yleiseen turvallisuustasoon tai sitä edellytetään asiaa koskevissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä. Uutta käyttöönottolupaa vaadittaisiin myös, jos 62 §:n 2 momentin 2 kohdassa



tarkoitettuihin parametrien eli kalustoyksikön ja käyttöalueen teknisen yhteensopivuuden tarkistamiseksi yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä tai kansallisissa säännöissä vahvistettujen parametrien arvoihin tehdään muutoksia, jotka eivät sisälly yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä määriteltyjen hyväksyttävien parametrien piiriin.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan markkinoillesaattamislupaa olisi haettava EU:n rautatievirastolta, jos kalustoyksikön aiottu käyttöalue on useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Yhteentoimivuusdirektiivin perusteella näin toimitaan kaikkialla Euroopan unionissa, jos hakija haluaa kalustoyksikölleen useammasta jäsenvaltiosta muodostuvan käyttöalueen.

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

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ja EU-virasto voisivat edellä mainittujen arviointien osana pyytää testien suorittamista rataverkolla. Testien suorittamisessa olisi noudatettava 57 §:ää.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston roolista tilanteissa, joissa EU-virasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto olisivat eri mieltä jostain arvioinnista. Yhteentoimivuusdirektiivin 21 artikla 7 kohdan mukaan viraston ollessa eri mieltä yhden tai useamman kansallisen turvallisuusviranomaisen antamasta kielteisestä arviosta, sen on ilmoitettava asiasta kyseisille turvallisuusviranomaisille esittäen syyt sille, miksi se on eri mieltä. EU-viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen on toimittava yhteistyössä, jotta molempien osapuolten hyväksyttävissä olevasta arviosta päästään yhteisymmärrykseen. EU-viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen päätöksellä tähän menettelyyn on tarvittaessa otettava mukaan myös hakija. Ellei molempien osapuolten hyväksyttävissä olevasta arviosta päästä yhteisymmärrykseen kuukauden kuluessa siitä, kun EU-virasto on

ilmoittanut kansalliselle turvallisuusviranomaiselle erimielisyydestään, EU-viraston on tehtävä lopullinen päätöksensä, elleivät kansalliset turvallisuusviranomaiset ole saattaneet asiaa sovintomenettelyyn U-virastoasetuksen mukaisesti perustettuun valituslautakuntaan. Valituslautakunnan on päätettävä EU-viraston päätösluonnoksen vahvistamisesta kuukauden kuluessa kansallisen turvallisuusviranomaisen pyynnöstä.

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

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

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

Pykälän 2-5 momenteissa säädettäisiin markkinoillesaattamisluvan hakuprosessista, jos hakija on valinnut Liikenteen turvallisuusviraston. Jos hakija on valinnut EU-viraston, prosessi kuvataan EU-virastoasetuksessa ja yhteentoimivuusdirektiivissä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava asiakirjat tarkastamalla, että ne ovat täydellisiä asianmukaisia ja johdonmukaisia. Tarkastuksessa olisi noudatettava komission täytäntöönpanopäätöstä markkinoillesaattamisluvan käytännön järjestelyistä

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta ilmoitettava hakijalle, että hakemuksessa on tarvittavat asiakirjat tai pyydettävä lisätietoja.

Ruotsin kansallisen turvallisuusviranomaisen myöntämä kaluston käyttöönottolupa olisi pykälän 4 momentin mukaan voimassa Tornion liikennepaikalla, jos hakemusta käsiteltäessä on noudatettu 174 §:n mukaisessa sopimuksessa sovittuja menettelyjä. Suomen ja Ruotsin kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi kahdenvälisellä sopimuksella sovittava rajaliikenteen järjestelyistä.

Pykälän 5 momentin mukaan, jos kalustoyksikölle on haettu myös 34 §:n mukaista mahdollisuutta yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämiseen, Liikenteen turvallisuusviraston on myönnettävä markkinoillesaattamislupa vasta kyseisen menettelyn soveltamisen jälkeen. Käytännössä Liikenteen turvallisuusviraston on siis hoidettava 34 §:n mukaisen asian käsittely ensin ja odotettava komission vastausta, ennen kuin se voi käsitellä markkinoillesaattamislupaa koskevan hakemuksen.

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

**62 §.** *Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä markkinoillesaattamislupa.* Pykälässä säädettäisiin markkinoillesaattamisluvan myöntämisestä ja luvan sisällöstä.

Markkinoillesaattamislupa tai sitä koskeva kielteinen päätös olisi annettava pykälän 1 momentin mukaan hakijalle neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot luvan käsittelemiseksi on saatu hakijalta. Lupaa myönnettäessä olisi sovellettava markkinoillesaattamisluvan myöntämisen käytännönjärjestelyistä annettua komission täytäntöönpanopäätöstä.

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

Pykälän 3 momentin mukaan myönnetty markkinoillesaattamislupa ei rajoittaisi niiden ehtojen noudattamista, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on asettanut turvallisuustodistuksia tai turvallisuuslupia myöntäessään.

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

Pykälän 1 momentin mukaan hakijan olisi tällöin laajennettava alkuperäisen luvan asiakirjoja lisäkäyttöaluetta koskevilla asiaankuuluvilla asiakirjoille siten kuin niistä on säädetty 59 §:n nojalla annettavassa valtioneuvoston asetuksessa.

Käyttöalueen laajentamista olisi haettava EU-virastolta, jos aiemmin vain Suomessa käytössä olleen kalusto käyttöaluetta on tarkoitus laajentaa myös muuhun jäsenvaltioon kuin Suomeen tai jos kalustoyksikön aiempi lupa on haettu EU-virastosta.

Jos käyttöaluetta ei olisi tarkoitus laajentaa Suomen ulkopuolelle ja aiempi lupa on haettu Liikenteen turvallisuusvirastolta, hakijan olisi toimitettava asiakirjat Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka olisi myönnettävä 61 §:ssä säädettyä menettelyä noudattaen ajan tasalle saatettu lupa. Lupa kattaisi laajennetun käyttöalueen.

Nykyisin Suomessa suurin osa käyttöönottoluvista koskisi koko Suomea. Nähtävissä ei ole, että lupia jotka kattaisivat vain osan Suomea, myönnettäisiin kovinkaan montaa. Tämän takia tämä pykälä tulee todennäköisesti sovellettavaksi varsin harvoin.

**64 §.** *Luvan saaneille kalustoyksiköille ennen käyttöä tehtävät tarkastukset.* Tulevaisuudessa osa nykyisessä käyttöönottoluvassa tarkistettavista asioista jäisi rautatieyrityksen itsensä tarkistettavaksi sen jälkeen, kun kalusto on saanut

markkinoillesaattamisluvan. Tarkistukset olisi tehtävä ennen kuin kalustoyksikköä käytetään sen markkinoillesaattamisluvassa täsmennetyllä käyttöalueella. Tarkistuksessa olisi 1 momentin mukaan tarkistettava, että kalustoyksikölle on myönnetty markkinoillesaattamislupa ja että se on rekisteröity asianmukaisesti ja että kalustoyksikkö on yhteensopiva reitin kanssa. Retin yhteensopivuus olisi ensisijassa tarkastettava ratarekisterin ja asiaa koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien perusteella. Jos ratarekisterissä on puutteelliset tiedot, reitin yhteensopivuus olisi tarkistettava rataverkon haltijan kohtuullisen ajan puitteissa maksutta toimittamien tietojen perusteella. Lisäksi olisi tarkistettava, että kalustoyksikkö on integroitu asianmukaisesti sen junan kokoonpanoon, jossa sitä on tarkoitus käyttää ottaen huomioon kyseisen rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä

Rautatieyritykset voivat suorittaa testejä yhteistyössä rataverkon haltijan kanssa 1 momentin soveltamiseksi. Rataverkon haltijan olisi rautatieyritystä kuullen toteutettava kaikki mahdolliset toimet sen varmistamiseksi, että testit voidaan toteuttaa kolmen kuukauden kuluessa rautatieyrityksen pyynnön vastaanottamisesta.

**65 §.** *Kalustoyksikön tyyppihyväksyntä.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön tyyppihyväksynnästä. EU-viraston ja Liikenteen turvallisuusviraston toimivalta tyyppihyväksynnän osalta määräytyy saman säännön mukaisesti kuin kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan osalta, eli useammassa kuin yhdessä ETA-valtioissa käytettäväksi tarkoitettun kalustoyksikkötyypin hyväksyy EU-virasto ja jos tyyppiä on tarkoitus käyttää vain Suomessa, hakija voi valita hakeeko se lupaa EU-virastosta vai Liikenteen turvallisuusvirastosta.

Kalustoyksikkötyypin hyväksymiseen käytettäisiin samaa menettelyä kuin kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa hyväksyttäessä ja myös tyyppiä koskeva hakemus olisi toimitettava EU-virastoasetuksen 12 artiklassa tarkoitettun keskitetyn palvelupisteen kautta. Tästä säädetään pykälän 1 momentissa.

Käytäntönä on ollut, että kalustoyksikkötyyppi hyväksytään samassa yhteydessä, kun kyseisen tyypin mukainen ensimmäinen kalustoyksikkö saa käyttöönottoluvan. Tämä käytäntö on nyt vahvistettu yhteentoimivuusdirektiivissä ja sen perusteella annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa. Tulevaisuudessa Liikenteen turvallisuusviraston tai EU-viraston on siis hyväksyttävä samaa käyttöaluetta koskeva kalustoyksikkötyyppi, kun Liikenteen turvallisuusvirasto tai EU-virasto myöntävät kalustoyksikölle ensimmäistä kertaa markkinoillesaattamisluvan Tästä säädetään pykälän 2 momentissa.

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

Tyyppihyväksynnän perustana oleva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä tai kansallinen sääntö saattaa muuttua tyyppihyväksynnän jälkeen. Jos muutos edellyttäisi uutta kalustoyksikkötyyppiä, pitäisi se kertoa muutoksessa, tähän

pitäisi muistaa ottaa kantaa tulevaisuudessa, kun kansallisia sääntöjä muutetaan. Nykyään tähän otetaan kansallisissa säännöissä varsin harvoin kantaa.

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

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

**66 §.** *Kalustoyksikköjen yhdenmukaisuus hyväksytyin kalustoyksikkötyypin kanssa.* Kun kalustoyksikkötyyppi on hyväksytty, sen mukaiselle kalustoyksikölle tai kalustoyksikköjen sarjalle olisi annettava markkinoillesaattamislupa kalustoyksikkötyyppejä koskevan vaatimustenmukaisuusvakuutuksen perusteella. Tästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

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

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

Lisäksi pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lain 64 §:n 3 momentissa säädetty kalustoyksikön tyyppihyväksynnän uusiminen muuttuneiden yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai kansallisten sääntöjen perusteella ei vaikuta kalustoyksikön markkinoillesaattamislupiin, jotka on myönnetty kyseisen kalustoyksikkötyypin markkinoille saattamista koskevan luvan perusteella.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuudirektiivin 25 artikla.

**67 §.** *Kalustoyksikön numerointi.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön rekisteröinnin yhteydessä Liikenteen turvallisuusviraston kalustoyksikölle antamasta kalustoyksikkönumerosta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 67 §:ää. Kalustoyksikkönumerolla tarkoitettaisiin yhteentoimivuudirektiivin mukaista niin sanottua 12-numeroista eurooppalaista kalustoyksikkönumeroa.

Kun kalustoyksikölle myönnetään lain 11 luvussa tarkoitettu markkinoillesaattamislupa tai lain 14 luvussa tarkoitettu käyttöönottolupa, se olisi pykälän 1 momentin mukaan ennen käyttöönottoa rekisteröitävä kalustorekisteriin. Jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkolle, kalustoyksikkö olisi rekisteröitävä Suomen kalustorekisteriin, jolla tarkoitetaan liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:n mukaista rekisteriä. Jos

kalustoyksikön käyttöalue kattaa Suomen lisäksi yhden tai useamman muun ETA-valtion alueen, se olisi rekisteröitävä yhdessä asianomaisista jäsenvaltioissa.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto rekisteröi kalustoyksikön ensimmäisen kerran kalustorekisteriin.

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin toimenpiteistä, joihin voidaan ryhtyä, jos rautatieliikenteen harjoittajan soveltamalla toimenpiteillä ei voida varmistaa

sovellettavien olennaisten vaatimusten täyttymistä 1 ja 2 momentissa esitetyissä tapauksissa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tällaisissa tilanteissa soveltaa valvontatehtäviensä puitteissa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä lakiehdotuksen 22 §:ssä säädetyn mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi samanaikaisesti keskeyttää myöntämänsä kalustoyksikön tyyppihyväksynnän väliaikaisena turvatoimenpiteenä, johon voidaan hakea muutosta hallintolainkäyttölain mukaisesti ja soveltaa 60 §:n 4 momentissa säädettyä sovintomenettelyä. Jos tyyppihyväksynnän on myöntänyt EU-virasto, kuuluu tyyppihyväksynnän keskeyttäminen direktiivin mukaan sille. EU-viraston päätökseen voidaan hakea muutosta ja siihen voidaan soveltaa sovintomenettelyä, joka on kuvattu 60 §:n perusteluissa.

**69 §.** *Luvan peruuttaminen olennaisten vaatimusten vastaisuuden vuoksi.* Jos rautatieyrityksen toimenpiteet vaatimustenvastaisuuden korjaamiseksi eivät ole tarpeeksi tehokkaista ja kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin vaatimustenvastaisuus aiheuttaa vakavan turvallisuusriskin. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruttaa myöntämänsä markkinoillesaattamisluvan tai muuttaa sitä. Edellytyksenä tälle olisi kuitenkin pykälän 1 momentin mukaan, että olennainen vaatimus ei täytynyt luvan myöntämishetkellä. Jos luvan on myöntänyt EU-virasto, kuuluu myös luvan peruuttaminen yhteentoimivuusdirektiivin mukaan sille. Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen voisi hakea oikaisua 179 §:n mukaisesti ja EU-viraston päätökseen direktiivin ja virastoasetuksen mukaisesti. Jos uudelleentutkimispäätös johtaa siihen, että luvanperuuttamispäätös vahvistetaan, kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan tai tyyppihyväksynnän haltija voi valittaa luvan peruuttamisesta. EU-viraston päätöksestä valitetaan EU-virastoasetuksessa tarkoitetulle valituslautakunnalle EU-virastoasetuksen mukaisessa määräajassa ja Liikenteen turvallisuusviraston päätöksestä hallinto-oikeuteen hallintolainkäyttölainmukaisesti 180 §:n mukaisesti kuitenkin kahden kuukauden kuluessa kyseisen päätöksen tiedoksiannosta. Valitusaika tulee yhteentoimivuusdirektiivistä.

Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa EU-virasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto ovat eri mieltä luvan rajoittamisen tai peruuttamisen tarpeesta. Tämä koskee erityisesti tilanteita, jossa vaatimustenvastaisen kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan tai kalustoyksikkölupaa on myöntänyt EU-virasto. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää EU-virastoasetuksen mukaiselta valituslautakunnalta sovintomenettelyä. Sovintomenettely on kuvattu 60 §:n perusteluissa. Jos kyseisen menettelyn tuloksena on, että kalustoyksikkölupaa ei rajoiteta eikä peruuteta, 22 §:n 3 momentissa tarkoitetut väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet keskeytetään.

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

Pykälän 2 momentin mukaan EU-viraston tai Liikenteen turvallisuusviraston tekemä peruuttaminen olisi otettava huomioon kalustorekisterissä, josta olisi poistettava sellaisia kalustoyksiköitä koskevat tiedot, joilta markkinoillesaattamislupa on peruutettu.

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

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin luvan peruuttamisen konkreettisista vaikutuksista niihin kalustoyksiköihin ja kalustoyksikkötyyppeihin, jotka ovat käytössä peruutettujen lupien perusteella. Kyseessä olevia kalustoyksikköä ei saisi enää käyttää eikä niiden käyttöaluetta laajentaa. Peruutetun tyyppihyväksynnän pohjalta valmistettuja kalustoyksiköitä ei saisi enää saattaa markkinoille ja jos kalustoyksikkö olisi jo saatettu markkinoille, se olisi poistettava markkinoilta. Yksittäisen kalustoyksikön osalta voisi hakea uutta markkinoillesaattamislupaa lain 59-61 §:ssä säädetyn mukaisesti tai kalustoyksikkötyypin osalta uutta tyyppihyväksyntää 65 §:ssä säädetyn menettelyn mukaisesti.

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

**13 luku.** *Kalustoyksiköiden kunnossapito.* Luvussa säädettäisiin liikkuvan kaluston kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä ja sen sertifiointista. Liikkuvan kaluston kunnossapidosta vastaava yksikkö on oltava kaikilla kalustoyksiköillä ennen kuin niitä käytetään rataverkolla. Sertifiointivelvollisuus on tällä hetkellä vain tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavilla yksiköillä. Luvun säännöksillä pantaisiin kansallisesti täytäntöön turvallisuusdirektiivin 14 ja 15 artikkelit.

**71 §.** *Kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaava yksikkö.* Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan kalustoyksiköllä olisi ennen sen käyttämistä Suomen rataverkolla oltava sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö, joka on rekisteröitävä kalustorekisteriin.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin kunnossapidosta vastaavan yksikön tehtävistä. Pykälän 2 momentin mukaan kunnossapidosta vastaavan yksikön tehtävänä olisi kunnossapitojärjestelmän avulla varmistaa, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa. Liikkuvan kaluston kunnossapitäjän vastuu ei kuitenkaan rajoita 8 §:ssä tarkoitettua rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaista vastuuta kalustoyksikön turvallisesta liikennöinnistä.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin, mitä kaikkea kaluston turvallisen käyttökunnon varmistaminen pitää sisällään ja mitä kunnossapitojärjestelmän avulla pitäisi tehdä. Kunnossapitojärjestelmän avulla on ensinnäkin varmistettava, että kalustoyksikkö pidetään kunnossa kunkin kalustoyksikön



ohjekirjan sekä voimassa olevien kunnossapitosäätöjen ja asiaa koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ja muiden vaatimusten mukaisesti. Toiseksi kunnossapitoyksikön on tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa yhteistyössä sovellettava rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklan 1 a alakohdassa tarkoitettuja yhteisissä turvallisuusmenetelmissä vahvistettuja riskien arviointimenetelmiä. Tällä hetkellä se tarkoittaa rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän hyväksymisestä annettua komission asetusta (EY) N:o 352/2009.

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

Lisäksi kunnossapitoyksikön on varmistettava kunnossapitotoimen jäljitettävyys.

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

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

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

Pykälän 2 momentti sisältää valtuuden Liikenteen turvallisuusvirastolle antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista toiminnoista ja niiden järjestämisestä, toimintoja koskevista vaatimuksista ja arviointiperusteista. Toimintojen osalta sisältö vastaisi yllä kuvattua. Vaatimukset ja arviointiperusteet kuvataan turvallisuudirektiivin liitteessä III ja niissä edellytetään jäseneltyä lähestymistapaa muun muassa johtajuuteen, riskien arviointiin, jatkuvaan parantamiseen, pätevyyden hallintaan, tiedotukseen, dokumentointiin, kunnossapitotoimiin ja hallintatoimiin. Turvallisuudirektiivin mukaan täytäntöönpanosäädöksellä voidaan säätää liitteen III vaatimusten ulottumisesta osittain myös sellaisiin kunnossapitokonepajoihin, joille kunnossapidosta vastaava

yksikkö on ulkoistanut kunnossapitotoimintojaan. Mikäli myöhemmin annettavalla komission täytäntöönpanoasetuksella on vaikutuksia kunnossapitotoiminnan järjestelyihin, nämä voitaisiin tarvittaessa ottaa huomioon annettavassa valtioneuvoston asetuksessa.

**73 §. Sertifiointielin ja kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi.** Pykälässä säädettäisiin kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointista. Pykälä vastaisi voimassaolevan lain 59 §:ää. Sertifiointi on rautatieturvallisuudirektiivin mukaan tällä hetkellä pakollista vain tavaravaunuille. Rautatieturvallisuudirektiivissä on kuitenkin annettu EU-virastolle tehtäväksi arvioida 16 päivään kesäkuuta 2018 mennessä tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmän ja arvioida, onko järjestelmä asianmukaista ulottaa koskemaan kaikkia kalustoyksiköjä ja kunnossapitokonepajoja. EU-viraston on toimitettava kertomuksensa komissiolle. Käytännössä EU-virasto on aloittanut kyseiseen muutokseen tähtäävän sääntelyn laatimisen. Siksi pykälän säännökset on kirjoitettu jo ennakoivasti niin, että pykälän säännökset on ulotettu koskemaan kaikkia kalustoyksiköitä, ei ainoastaan tavaravaunuja.

Pykälän 1 momentin mukaan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä tulisi olla rautatieturvallisuudirektiivin 14 artiklan mukainen sertifiointi. Sertifiointia on 2 momentin mukaan haettava ETA-valtion toimivaltaiselta sertifiointielimeltä. Sertifiointielimenä voisi Suomessa toimia Liikenteen turvallisuusvirasto ja sertifiointitehtävään erikseen akkreditoitu elin.

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

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

Pykälän 5 momentti sisältäisi valtuuden, jonka mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä sertifiointin hakumenettelystä, Liikenteen turvallisuusviraston sertifiointitehtävien hoitamisessa käytettävän ulkopuolisen asiantuntijan vaatimuksista sekä siitä, miten komission antamia täytäntöönpanoasetuksia sovelletaan kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointissa. Näin ollen Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määräyksessä ottaa huomioon myös sen, miten mahdollisesti komission myöhemmin annettavaa täytäntöönpanoasetusta sovelletaan tavaraliikennevaunujen lisäksi muihin kalustoyksiköihin.

**74 §. Vaatimukset sertifiointille.** Pykälässä säädettäisiin sertifiointin vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan sertifiointi olisi myönnettävä tämän pykälän ja kulloinkin voimassa olevan EU-asetuksen mukaisesti. Sertifiointi olisi voimassa ETA-valtioissa

Sertifiointin edellytykset kuvataan turvallisuudirektiivin 14 artiklan 4 kohdassa. Saman artiklan 6 kohta antaa komissiolle toimivallan yksityiskohtaisempiin säädöksiin niistä. Ennen kyseisen täytäntöönpanosäädöksen antamista sovelletaan asetusta EU N:o 445/2011. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin

kulloinkin voimassa olevaan EU-asetukseen, jotta tätä kohtaa ei tarvitsisi muuttaa, kun uusi asetus annetaan.

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

**75 §.** *Poikkeukset kolmannen maan kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifiointille.* Pykälässä oikeutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto myöntämään hakemuksesta poikkeus 71 §:ssä säädetystä kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelyä koskevista vaatimuksista ja 73 §:ssä säädetystä sertifiointista Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille. Poikkeusta kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelystä tai sertifiointista olisi haettava samanaikaisesti, kun hakija hakee 16 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta ja kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittämisestä, kun kalustoyksikkö rekisteröidään ensimmäistä kertaa kalustorekisteriin. Tästä säädettäisiin 1 ja 2 momenteissa.

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

Liikenteen turvallisuusviraston olisi pykälän 4 momentin mukaan raportoitava 15 §:n mukaisessa vuosikertomuksessaan myönnetyistä poikkeuksista ja seurattava, että poikkeuksen myöntäminen ei vaaranna rautatieturvallisuutta. Euroopan rautatievirasto tutkisi poikkeukset ja ilmoittaisi komissiolle, jos se katsoisi, että unionin rautatiejärjestelmässä otetaan epäasianmukaisia riskejä. Komissio ottaisi puolestaan yhteyttä asianomaisiin osapuoliin ja pyytäisi tarvittaessa jäsenvaltioita peruuttamaan poikkeusta koskevan päätöksen. Tämän vuoksi pykälässä säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi varattuaan poikkeusluvan haltijalle tilaisuuden tulla kuulluksi peruuttaa poikkeusta koskevan päätöksensä, jos sen katsotaan aiheuttavan turhia riskejä rautatiejärjestelmässä.

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

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

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

Yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä poikkeaminen muutenkin tehtäisiin yksityisraiteilla helpommaksi kuin niille rataverkon haltijoilla, joilla on turvallisuuslupa. Lupaa haettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolta, joka voisi itse myöntää luvan, viemättä asiaa komission käsittelyyn. Perustelut poikkeuksen myöntämiselle olisivat samat kuin muuallakin rataverkolla 34 §:n mukaisesti, mutta sen lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää poikkeuksen muusta erityisen painavasta syystä, jos poikkeaminen ei vaarantaisi yhteentoimivuutta muun rataverkon kanssa. Myös perusteluvaatimukset olisivat yhteneviä 34 §:n kanssa. Tästä säädettäisiin pykälän 2 ja 3 momenteissa.

Pykälän 4 momentin mukaan päätökseen voitaisiin asettaa ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi ja Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vaatia hakijaa arvioimaan riskit. Pykälän 5 momentissa annettaisiin valtuutussäännös säätää hakemuksesta ja menettelystä tarkemmin valtioneuvoston asetuksella

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkistaisi vaatimustenmukaisuuden ennen kuin myöntää 10 luvun mukaisen kiinteän osajärjestelmän käyttöönottoluvan. Käyttöönottolupa annettaisiin myös yksityisraiteilla 10 luvun mukaisesti.

**78 §.** *Liikkuvan kaluston käyttö yksityisraiteilla ja museoliikenteessä.* Pykälässä säädettäisiin kansallisesta käyttöönottoluvasta kalustoyksikölle, jota käytetään siirtoajossa tai museoliikenteessä. Pykälän 1 momentin mukaan yksityisraiteella 30 §:ssä tarkoitetussa siirtoajossa tai museoliikenteessä käytettävä kalustoyksikkö tarvitsee Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän käyttöönottoluvan ennen kaluston käyttöä rataverkolla. Luvasta käytettäisiin käyttöönottolupaa erona yhteisen palvelupisteen kautta haettavalle kalustoyksikön markkinoillesaattamislupalle, josta on säädetty ehdotetun lain 11 luvussa.

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

Pykälän 3 momentin mukaan käyttöönottolupaan olisi sisällytettävä tiedot kalustoyksikön haltijasta tai omistajasta, kalustoyksikön käyttöalueesta, kaluston käyttöön liittyvistä rajoituksista sekä kalustoyksikön kunnossapidosta. Pykälän 4 momentin mukaan 5 luvun ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvalla yksityisraiteella käytettävä kalustoyksikkö ei tarvitsisi tämän pykälän mukaista käyttöönottolupaa tai 11 luvun mukaista markkinoillesaattamislupaa. Pykälän 5 momentti sisältäisi valtuutuksen Liikenteen turvallisuusvirastolle antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin mukaiselle kalustolle asetettavista vaatimuksista.

**79 §.** *Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt.* Pykälässä säädettäisiin Venäjältä tulevasta Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävän kaluston käytöstä Suomessa, käyttöönottoluvan tarpeesta ja kyseisen kaluston rekisteröinnistä. Kyseisellä kalustolla tulisi olla Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD) kuuluvassa valtiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa ja sillä saa tämän pykälän perusteella liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksiköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen Pietarissa 28 päivänä huhtikuuta 2015 välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä. Suomen ja Venäjän välinen valtiosopimus tuli voimaan 22 päivänä joulukuuta 2016.

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

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

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

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

**80 §.** *Kalustoyksikön käyttöönottoluvan peruttaminen.* Pykälä sisältäisi säännökset siitä, miten 78 §:ssä tarkoitetun yksityisraiteilla ja museoliikenteessä käytettävän kalustoyksikön tai 79 §:ssä tarkoitetun suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen ja Venäjän välillä käytettävän kalustoyksikön käyttöönottolupa peruutettaisiin. Pykälän 1 momentin mukaan kalustoyksikön haltijan olisi ryhdyttävä toimenpiteisiin ja toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle näistä tarvittavat tiedot kalustoyksikön saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi, jos kalustoyksikön haltija toimija katsoo, että sen käyttämä 78 tai 79 §:ien mukaisen käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö ei täytä jotakin sovellettavista olennaisista vaatimuksista.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa määräajassa, jos virasto saa tiedon, että käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö ei täytä sille asetettuja olennaisia vaatimuksia tai että luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja. Liikenteen turvallisuusviraston luvanhaltijalle antama määräaika ei saisi olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos virhettä tai laiminlyöntiä on pidettävä olennaisena, eikä luvanhaltija ole korjannut sitä asetetussa määräajassa, virasto voisi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi. Virasto voisi myös rajoittaa osajärjestelmän käyttöä tai kieltää sen kokonaan.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa käyttöönottoluvan välittömästi, jos kysymyksessä on erityisen vakava puutteellisuus, josta voi aiheutua vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle.

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

**81 §.** *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälä sisältäisi viittaussäännöksen, jolla selkeytettäisiin lain suhdetta muuhun lainsäädäntöön, joka koskee yhteisön vaatimustenmukaisuuden yhdenmukaistamista koskevien tuotteiden sääntelyä ja vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksia koskevien määräysten kansallista täytäntöönpanoa. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan otettavaksi viittaussäännös

lakiin vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta (920/2005, jäljempänä akkreditointilaki). Ehdotetun lain soveltamisalan kannalta akkreditointilaki on keskeinen ehdotuksen 82 ja 83 §:issä säädettäväksi esitetyn menettelyn kannalta. Vaatimustenmukaisuuden arviointitehtäviä suorittavat laitokset voivat hakea kansalliselta toimivaltaiselta viranomaiselta nimeämistä niin sanotuksi ilmoitetuksi laitokseksi, jos heillä on osoittaa akkreditointia koskevien vaatimusten täytyminen akkreditointielimen myöntämällä akkreditointitodistuksella.

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

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

Pykälällä pantaisiin kansallisesti täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 36 artikla

**83 §.** *Ilmoitetuksi laitokseksi hyväksyminen ja hyväksymisen peruuttaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi ja nimeäisi hakemuksesta vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen ilmoitetuksi laitokseksi, jos laitos täyttää ilmoitettua laitosta koskevat 82-88 §:ssä säädetyt unionin yhdenmukaistamislainsäädäntöön perustuvat vaatimukset, ja ilmoittaisi laitoksen Euroopan unionin komissiolle ja jäsenvaltioille sekä ilmoittaisi myös ilmoitetuissa tiedoissa tapahtuneet merkittävät muutokset.

Pykälän 2 momentin mukaan hyväksymispäätöksessä määriteltäisiin ilmoitetun laitoksen pätevyysalue, vahvistettaisiin laitoksen valvontaan liittyvät järjestelyt kuten toiminnasta raportointi esimerkiksi vuosikertomuksella sekä asetettaisiin tarvittaessa laitoksen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan tehtävien asianmukainen suorittaminen. Päätös voitaisiin antaa määräajaksi.

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

viranomaisen olisi peruutettava antamansa hyväksyminen, jos ilmoitettu laitos ei korjaisi epäkohtaa annetussa määräajassa.

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

**84 §.** *Ilmoitettua laitosta koskevat yleiset vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitettua laitosta koskevista yleisistä vaatimuksista. Ilmoitetun laitoksen olisi pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan perustettava jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja oltava oikeushenkilö.

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

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

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

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

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



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

Pykälällä pantaisiin täytäntöön loput yhteentomivuusdirektiivin 30 artiklan 3 kohdasta.

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

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

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

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

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

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

vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen toimien kannalta tarpeellisia, tai sellaisten tuotteiden käyttöä henkilökohtaisiin tarkoituksiin.

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

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

Pykälän 7 momentin mukaan Ilmoitetun laitoksen ja sen henkilöstön olisi suoritettava vaatimustenmukaisuuden arviointitoimet mahdollisimman suurta ammatillista luotettavuutta ja kyseisellä erityisalalla vaadittavaa teknistä pätevyyttä noudattaen ja oltava riippumattomia kaikenlaisesta ja erityisesti taloudellisesta painostuksesta ja johdattelusta, joka saattaisi vaikuttaa heidän arviointiinsa ja arviointitoimiensa tuloksiin, erityisesti niiden henkilöiden tai henkilöryhmien taholta, joille näiden toimien tuloksilla on merkitystä.

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

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

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 30 artiklan 4 kohta.

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

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 33 artikla.

**90 §.** *Tehtävien teettäminen alihankintana tai tytäryhtiöillä.* Pykälässä säädettäisiin alihankintana tai tytäryhtiöillä tehtävien teettämisestä ja näissä tilanteissa vastaavien vaatimusten täyttämistä kuin mitä ilmoitetulta laitokselta vaaditaan. Pykälän 1 momentin mukaan, jos ilmoitettu laitos teettää alihankintana tietyt vaatimustenmukaisuuden arviointiin liittyvät tehtävät tai käyttää tytäryhtiötä, olisi sen varmistettava, että alihankkija tai tytäryhtiö täyttää arviointilaitoksen ilmoittamisen edellytykseksi säädetyt vaatimukset ja näiden

vaatimusten täyttymisestä olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitettu laitos kantaa kokonaisvastuun asiakkaaseen nähden.

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

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

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

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

Pykälällä pantaisiin täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivin 34 artikla.

**91 §.** *Ilmoitetun laitoksen velvollisuus osallistua standardointitoimiin ja koordinoitiryhmän työhön.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen velvollisuudesta osallistua standardointitoimiin ja ilmoitettujen laitosten koordinaatiotyöryhmän työhön. Oleellista on se, että ilmoitetut laitokset soveltavat vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjä aiheuttamatta kohtuutonta taakkaa talouden toimijoille jo toimijoiden kilpailukyvyn kannalta. Samasta syystä ja talouden toimijoiden yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi on varmistettava vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyiden teknisen soveltamisen johdonmukaisuus. Tämä voidaan saavuttaa parhaiten asianmukaisella koordinoinnilla ja yhteistyöllä ilmoitettujen laitosten välillä.

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

**92 §.** *Akkreditoitu sisäinen laitos.* Pykälässä säädettäisiin akkreditoitua sisäistä laitosta koskevista vaatimuksista. Akkreditoitua sisäistä laitosta voisi käyttää vaatimustenmukaisuuden arviointitoimiin. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen

93/465/ETY kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen N:o 768/2008/EY ja kyseisen päätöksen liitteeseen II sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY mukaisesti hyväksytyissä yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä käytettävistä vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyjen ja EY-tarkastusmenettelyn moduuleista annettuun komission päätökseen 2010/713/EU ja sen liitteeseen I. Päätöksen 768/2008/EU liitteen II moduuleista akkreditoitua sisäistä laitosta voi käyttää moduuleissa A1, A2, C1, tai C2 ja päätöksen 2010/713/EU liitteen I moduuleissa akkreditoitua sisäistä laitosta voi käyttää moduuleissa CA1 ja CA2.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin akkreditoitua sisäistä laitosta koskevista vaatimuksista. Akkreditoitun sisäisen laitoksen olisi ensinnäkin oltava akkreditoitu 765/2008 (akkreditointiasetuksen) mukaisesti. Toiseksi laitoksella ja sen henkilöstöllä olisi oltava käytössään raportointimenettelyt, jotka varmistavat laitoksen ja sen henkilöstön puolueettomuuden ja organisatorisen riippumattomuuden ja tämä on osoitettava kansalliselle akkreditointielimelle. Kuten edellä 82 §:n yhteydessä on todettu, Suomessa kansallisena akkreditointielimenä toimii Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (TUKES) yhteydessä toimiva FINAS-akkreditointipalvelu. Kolmanneksi laitos ja sen henkilöstö eivät saisi olla vastuussa arvioimiensa tuotteiden suunnittelusta, valmistuksesta, toimituksista, asennuksista, käytöstä tai ylläpidosta eivätkä osallisena missään sellaisessa toiminnassa, joka voisi vaikuttaa niiden arvioinnin puolueettomuuteen tai arviointitoimien luotettavuuteen. Neljänneksi laitoksen olisi toimitettava palvelujaan yksinomaan sille yritykselle, jonka osana laitos on.

Pykälän 3 momentin mukaan akkreditoitua sisäistä laitosta ei ilmoitettaisi ETA-valtioille eikä komissiolle, mutta yrityksen ja kansallisen akkreditointielimen on Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä toimitettava akkreditointia koskevat tiedot kyseiselle virastolle ja Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyynnöstä antaa näitä tietoja myös muiden viranomaisien käyttöön. Momentti sisältäisi valtuutussäännöksen siitä, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset pykälän 1 momentissa tarkoitettujen EU-säädösten soveltamisesta sekä niistä tiedoista, joita kansallisen akkreditointielimen on toimitettava virastolle.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamisen vaatimuksista. Arviointi tulisi suorittaa oikeasuhtaisesti, välttämättä tarpeettoman rasitteen aiheuttamista talouden toimijoille ja talouden toimijan omaisuuden vahingoittamista. Ilmoitetun laitoksen olisi otettava huomioon asianomaisen yrityksen koko, toimiala, rakenne, tuotteissa käytettävän teknologian monimutkaisuus sekä se, onko kyse massa- tai sarjatuotannosta. Vaatimustenmukaisuutta arvioitaessa olisi noudatettava riittävää huolellisuutta. Perustuslain 15 §:n 1 momentissa on suojattu omistusoikeudet. Lisäksi ehdotettu

vaatimus välttää talouden toimijan omaisuuden tarpeetonta vahingoittamista korostaa ilmoitetun laitoksen huolellisuusvelvollisuutta vaatimustenmukaisuuden arvioinneissa. Talouden toimijoilla tarkoitetaan uudessa EU:n tuotelainsäädäntökehyksessä toimitusketjuun kuuluvia talouden toimijoita, joita ovat valmistajat, valtuutetut edustajat, jakelijat ja maahantuojat.

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

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

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

**94 §.** *Ilmoitettujen laitosten velvollisuus antaa tietoja.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen velvollisuudesta antaa tietoja toiminnastaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pykälän 1 momentin mukaan tämän olisi tapahduttava salassapitosäynnösten estämättä.

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

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

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

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

**95 §.** *Ilmoitetun laitoksen käyttämä kieli ja virkavastuu.* Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen käyttämästä kielestä ja virkavastuusta ja pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 64 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen laatimat asiakirjat ja EY-tarkastusmenettelyihin liittyvä kirjeenvaihto olisi laadittava jollakin sen ETA-valtion virallisista kielistä, johon hakija on sijoittautunut. Vaihtoehtoisesti voitaisiin käyttää muuta hakijan hyväksymää kieltä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa vaatia ilmoitettu laitosta antamaan asiakirjoista suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan osajärjestelmän valmistukseen tai rakentamiseen liittyvän hankkeen tarkastamisesta vastaavan ilmoitetun laitoksen olisi hankkeen toteutuksen aikana tehtävä tarkastuksia määräajoin yhteentoimivuusdirektiivin, tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen varmistamiseksi. Ilmoitettu laitos voisi hankkeen toteutuksen aikana tehdä myös tarkastuksia niistä ennalta ilmoittamatta. Sen olisi annettava suorittamistaan tarkastuksista tarkastuskertomus hakijalle. Tarkastuskertomus olisi myös liitettävä osajärjestelmän tarkastustodistuksen yhteydessä annettaviin teknisiin asiakirjoihin. Momentti sisältäisi valtuutuksen antaa tarkemmat säännökset tässä momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa sovellettavasta menettelystä sekä tarkastuskertomusten antamisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen edustajalla olisi tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan oikeus päästä tarkastuksen kohteena olevalle työmaalle, tuotantolaitokseen, varastoalueelle, testauslaitoksiin ja muihin sellaisiin paikkoihin, joihin pääsy on tarpeellista tarkastuksen suorittamiseksi lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Ilmoitetulla laitoksella olisi tarkastuksia suorittaessaan salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tutkittavakseen tarkastusta varten tarvittavat toteuttamissuunnitelmat ja muut tarvittavat asiakirjat. Ilmoitetun laitoksen henkilöstön on pidettävä salassa kaikki ne tiedot, jotka se on saanut suorittaessaan ilmoitetulle laitokselle tässä laissa säädettyjä tehtäviä.

**97 §.** *Nimetyt laitokset.* Pykälässä säädettäisiin, että 84-88 §:ssä säädettyjä ilmoitettuun laitokseen kohdistuvia vaatimuksia sovellettaisiin pääsääntöisesti

myös Liikenteen turvallisuusvirastoon ja sen käyttämiin alihankkijoihin, kun nämä suoritettavaan kansallisiin sääntöihin perustuvaa FI-tarkastusta vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa kuitenkin säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston tai sen käyttämien alihankkijoiden henkilöstöltä edellytettäisiin 86 §:n 1 momentin 3 kohdan vaatimusten sijasta riittäviä tietoja ja ymmärrystä kansallisesta lainsäädännöstä. Lisäksi momentin 2 kohdassa säädettäisiin, että pykälän 90 §:n 4 momentissa tarkoitettujen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisten asiakirjojen sijasta nimetyn laitoksen olisi pidettävä vastaavan viranomaisen saatavilla sellaiset asiakirjat, jotka koskevat tytäryhtiöiden tai alihankkijoiden asiaa koskevien kansallisten sääntöjen mukaisesti tekemää työtä.

Pykälän 2 momentin mukaan nimettyihin laitoksiin sovellettaisiin myös 93 §:ssä säädettyjä toimintaan liittyviä velvollisuuksia, kuitenkin niin, että nämä velvollisuudet perustuvat yhteentoimivuuden teknisten eritelmien sijasta asianomaisiin kansallisiin sääntöihin.

Pykälän 3 momentin mukaan nimettyjen laitosten olisi myös ilmoitettava ETA-valtioille 94 §:ssä säädettyjä tietoja vastaavat tiedot, jotka koskisivat FI-tarkastuksen mukaisten todistusten rajoittamista tai niiden mukaisten ilmoitusten soveltamisalassa tai ehdoissa tapahtuneita muutoksia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tai sen nimeämän laitoksen vastaavanlaisista oikeuksista tehdä tarkastuksia kuin ilmoitetulla laitoksella olisi ehdotetun lain 96 §:ssä.

**98 §.** *Riippumattomasta turvallisuussarviosta vastaavan laitoksen tehtävät sekä laitoksen nimeäminen ja nimeämisen peruuttaminen.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 66 §:ää ja siinä säädettäisiin riippumatonta turvallisuusarviointia suorittavan laitoksen tehtävistä. Riippumatonta turvallisuusarviointia edellytetään, kun sovelletaan riskien arvioinnista annettua yhteistä turvallisuusmenetelmää. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin kulloinkin voimassa olevaan riskien arviointia koskevasta turvallisuusmenetelmästä annettuun EU-säädökseen. Tällä hetkellä niistä on säädetty rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän hyväksymisestä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 352/2009. Komission on kuitenkin tarkoitus antaa turvallisuusdirektiivin nojalla uusi delegoitusäädös, joka korvaa edellä mainitun asetuksen. Jotta raideliikennelakia ei tarvitsisi avata uuden myöhemmin annettavan ja suoraan sovellettavan EU-asetuksen nojalla, pykälän 1 momentissa ehdotetaan viitattavaksi kulloinkin voimassa olevaan riskien arviointia koskevasta turvallisuusmenetelmästä annettuun EU-säädökseen. Riippumaton turvallisuusarviointi voitaisiin tehdä lisäksi, jos tekniset standardit edellyttävät riippumattoman arvioinnin käyttämistä osana järjestelmän turvallisuustason arviointia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että riippumattomasta turvallisuusarviointia vastaavan laitoksen olisi osoitettava täyttävänsä arviointilaitoksilta edellytettävät vaatimukset Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön (FINAS-akkreditointipalvelu) myöntämällä akkreditointitodistuksella.

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

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtuutuksen, jonka mukaisesti tarkemmat säännökset riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja sen tehtävistä sekä laitoksen tarkastusmenettelystä ja tarkastuslausunnoista voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella.

**99 §.** *Riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen käyttämä kieli ja virkavastuu.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 66 a §:ää ja siinä säädettäisiin riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen käyttämästä kielestä ja virkavastuusta vastaavalla tavalla kuin ehdotetun lain 95 §:ssä on säädetty ilmoitetun laitoksen käyttämästä kielestä ja virkavastuusta.

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

**100 §.** *Rataverkon haltijan riippumattomuus.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 artiklaan. Pykälässä säädettäisiin rataverkon vastuulle kuuluvista tehtävistä ja siitä, miten nämä tehtävät on järjestettävä, jotta rataverkon haltijan riippumattomuus rautatieyrityksistä on turvattu. Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltija vastaisi hallinnoimastaan tai muuten sen vastuulla olevan rataverkon käytöstä, kunnossapidosta, uudistamisesta, kehittämisestä ja rataverkon toimivuudesta. Momentin säännös ei kuitenkaan rautatiemarkkinadirektiivin 7 artiklan 6 kohdan mukaisesti rajoittaisi jäsenvaltion toimivaltaa rautatieinfrastruktuurin kehittämisessä ja rahoituksessa. Tällä tarkoitetaan sitä, että Suomessa Liikenneviraston hallinnoiman valtion rataverkon osalta rautatieinfrastruktuurin kehittämistä ja rahoitusta koskevat päätökset tekee viime kädessä eduskunta vuotuisesta talousarviosta päättäessään.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltija olisi järjestettävä oikeudellisesti itsenäiseksi ja rautatiemarkkinoilla toimivista rautatieyrityksistä täysin riippumattomaksi yksiköksi. Suomessa Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana on valtion virastona täysin riippumaton ja itsenäinen rautatieyrityksiin nähden. VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteita lukuun ottamatta myös yksityisraiteet ovat Suomessa täysin erillään ja riippumattomia rautatieyrityksistä. Säännös ei edellytä sitä, että VR-Yhtymä Oy kokonaan luopuisi omistamistaan yksityisraiteista, mutta VR:n olisi järjestettävä yksityisraiteidensa hallinta yhtymän sisällä oikeudellisesti itsenäiseksi yksiköksi esimerkiksi oman tytäryhtiön hallintaan.

**101 §.** *Rataverkon haltijan olennaisten toimintojen riippumattomuus.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 6 artiklan 2 kohtaan sekä 7 a artiklaan. Pykälässä tarkoitetuilla olennaisilla toiminnoilla tarkoitetaan rataverkon reittien ja ratakapasiteetin jakamista, rautatieinfrastruktuurin ja sen yhteydessä tarjottavien palveluiden hinnoittelua koskevaa päätöksentekoa. Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi järjestettävä olennaiset toiminnot organisatorisesti ja päätöksenteoltaan itsenäiseksi yksiköksi niin, että ne ovat rautatieyrityksistä riippumattomia. Tämä tarkoittaa rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 a artiklan sekä 6 artiklan 2 kohdan perusteella sitä, että jos yritys on vertikaalisesti integroitunut tai rataverkon haltijalla on muuten omistuksen kautta kytköksiä rautatieyrityksiin,



olennaiset toiminnot on organisoitava erillisiksi yksiköiksi niin, että ne ovat erillisiä oikeussubjekteja. Rautatieyritykset tai niiden valvontaan vaikuttavat henkilöt eivät saisi voida vaikuttaa mitenkään rataverkon haltijan olennaisia toimintoja koskeviin päätöksiin.

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

Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista päättävä henkilö ei saa olla samanaikaisesti minkään rautatieyrityksen johtoryhmän jäsen.

Pykälän 4 momentin mukaan rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaava henkilö voisi siirtyä rautatieyrityksen palvelukseen vasta 12 kuukauden kuluttua siitä, kun hän on jättänyt olennaisiin toimintoihin liittyvät tehtävänsä rataverkon haltijan palveluksessa. Esitetyn kaltainen 12 kuukauden karanteeniajanjakso vastaisi sitä, mitä voimassa olevan rautatielain 71 a §:n 2 momentissa on säädetty ja edelleen tämän lain 145 §:n 2 momentissa esitetään säädettäväksi sääntelyelimen päällikön oikeudesta siirtyä virkasuhteen päättymisen jälkeen rautatiemarkkinoilla toimivan yrityksen tai muun yhteisön palvelukseen.

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

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

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

**103 §.** *Liikenteen hallinnan ja kunnossapitotoiminnan riippumattomuus.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 b artiklaan. Pykälässä säädettäisiin siitä, miten turvataan rataverkon haltijan puolueettomuus ja riippumattomuus liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnitteluun liittyvissä tehtävissä.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi huolehdittava siitä, että se on järjestänyt toiminnassaan liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun syrjimättömällä ja läpinäkyvällä tavalla niin, että näistä toiminnoista päättävien henkilöiden päätöksiin ei vaikuta minkäänlaiset eturistiriidat. Liikenteen hallinnasta ja kunnossapidon suunnittelusta päättävillä ja näissä toiminnoissa työskentelevillä ei saisi olla minkäänlaisia kytköksiä rautatieyrityksiin, koska tämä voisi aiheuttaa toiminnoista päättävälle ja niiden parissa työskenteleville henkilöille eturistiriitoja.

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

Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi kuultava ratakapasiteetin hakijoita ja muita sidosryhmiä rataverkon kunnossapidon ja uusimisen pitkän aikavälin suunnitelmista. Rataverkon haltijan olisi otettava ratakapasiteetin hakijoiden ja muiden sidosryhmien esittämät näkemykset huomioon, kun se suunnittelee rataverkon kunnossapitoon ja uusimiseen liittyviä toimenpiteitä.

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

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

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

infrastruktuurin merkittäviä korvaamistoimia, jotka kuitenkin eivät muuta sen yleistä suorituskykyä. Rautatieinfrastruktuurin parantamisella tarkoitetaan merkittäviä infrastruktuurin muutostoimia, joilla parannetaan infrastruktuurin yleistä suorituskykyä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että myös ulkoistetuista toiminnoista vastaavaan toimijaan sovellettaisiin samoja tämän luvun säännöksiä, jotka kohdistuvat rataverkon haltijaan. Sama koskisi pykälän 5 momentin nojalla myös tilannetta, jossa rataverkon haltija on antanut osan tehtävistä toisen rataverkon haltijan vastuulle. Pykälän 4 momentti sisältäisi viittauksen lain 133 §:ään, jossa säädettäisiin tarkemmin liikenteenohjauspalveluihin sisältyvistä vastuista, jos liikenteenohjauspalvelut on hankittu ulkopuoliselta taholta.

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltija ei saisi myöntää rautatieyritykselle lainaa suoraan eikä välillisesti eikä pykälän 3 momentin mukaan vastaavasti myöskään rautatieyritys saisi myöntää lainaa rataverkon haltijalle suoraan eikä välillisesti.

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi saatava sääntelyelimen hyväksyntä 1 momentissa tarkoitetuille yhteistyösopimuksille ennen niiden voimaantuloa. Sääntelyelimellä olisi myös oikeus saada tietoa sopimusten toteutuksesta valvontatehtävänsä varten. Sääntelyelimellä olisi myös oikeus perustelluista syistä esittää sopimusten hylkäämistä tai peruuttamista.

**107 §. Vertikaalinen integraatio.** Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi tekee rataverkon hallinnan järjestämisessä niin sanotusta vertikaalisen integraation mallista lainsäädännöllisesti yhtäläisen mallin niin sanotun täydellisen eriyttämisen mallin kanssa. Vertikaalisesti integroitunut yritys on määritelty

rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 3 artiklan c kohdan 31 alakohdassa. Määritelmän mukaan vertikaalisesti integroituneella yrityksellä tarkoitetaan yritystä, jossa yrityskeskittymien valvonnasta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 139/2004 tarkoitetun mukaisesti:

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

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

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

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

Artiklan 4 kohdassa säädetään, että vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan johtoryhmän jäsenet ja olennaisista toiminnoista päättävät henkilöt eivät saa ottaa vastaan vertikaalisesti integroituneen yrityksen muilta oikeussubjekteilta tulosperusteisia palkkioita eivätkä lisäetuja, jotka liittyvät rautatieyrityksen taloudelliseen tulokseen. Johtoryhmän jäsenille saa kuitenkin

tarjota rautatiejärjestelmän yleiseen suorituskykyyn liittyviä kannustimia. Artiklan 5 kohdassa säädetään, että jos vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yhteisöillä on yhteinen tietojärjestelmä, pääsy olennaisiin toimintoihin liittyviin arkaluonteisiin tietoihin on rajattava rataverkon haltijan valtuutettuun henkilöstöön. Arkaluonteista tietoa ei välitetä vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille yhteisöille.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että vertikaalisesti integroitunut yritys ei saisi ulkoistaa 101 §:ssä tarkoitettuja rataverkon haltijan olennaisia toimintoja vertikaalisesti integroituneen yrityksen millekään muulle yhteisölle, ellei yhteisö hoida yksinomaan olennaisia toimintoja. Näin ollen vertikaalisesti integroituneen yrityksen mahdollisuudet toimintojen ulkoistamiseen olisivat rajoitetummat kuin rautatieyrityksistä täysin itsenäisen rataverkon haltijan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vertikaalisesti integroituneen yrityksen rahoituksen turvaamisesta, jonka osalta viitattaisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklan 4-10 kohtiin. Jotta vertikaalisesti integroituneen yrityksen rahoituksen läpinäkyvyys toteutuisi, vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri osien välisissä rahoituslainoissa on noudatettava rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklan 4-10 kohdissa säädettyjä ehtoja sen lisäksi, mitä muuten on säädetty rataverkon haltijan rahoituksen läpinäkyvyydestä yleisesti 105 §:ssä.

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

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

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

Artiklan 8 kohdan mukaan rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien tilit on pidettävä tavalla, jolla varmistetaan rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklan noudattaminen ja mahdollistetaan kirjanpidon erillisuus ja varainhoitoprosessien läpinäkyvyys yrityksessä. Artiklan 9 kohdan mukaan vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan on pidettävä yksityiskohtaisesti kirjaa kaikista kaupallisista ja talouteen liittyvistä suhteistaan kyseisen yrityksen muiden oikeussubjektien kanssa. Artiklan 10 kohdan mukaan 7 d artiklan viittauksia rataverkon haltijaan, rautatieyritykseen ja muihin vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjekteihin on pidettävä viittauksina kyseisen yrityksen vastaaviin osiin ja artiklan vaatimusten noudattaminen on osoitettava yrityksen eri osien erillisessä kirjanpidossa.

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

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenneviraston olisi asettava yhteistyöryhmä, jonka tehtävänä on sovittaa yhteen rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin hakijoiden tarpeita. Liikenneviraston olisi kutsuttava yhteistyöryhmään mukaan rataverkon haltijat, rautatieliikenteen harjoittajat, ratakapasiteetin hakijat sekä tarvittaessa muita sidosryhmien edustajia, kuten rautatieliikenteen palvelujen järjestämisestä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset. Sääntelyelin voisi osallistua yhteistyöryhmään tarkkailijan ominaisuudessa. Yhteistyöryhmän keskeiseksi tehtäväksi esitetty ratakapasiteetin yhteensovittaminen ja sääntelyelimen osallistuminen yhteistyöryhmään ei kuitenkaan rajoittaisi ratakapasiteetin hakijoiden oikeutta hakea muutosta sääntelyelimeltä ratakapasiteetin saatavuuteen liittyvissä asioissa eikä muutenkaan sääntelyelimen toimivaltaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yhteistyöryhmän tehtävistä. Yhteistyöryhmän tehtävänä olisi 1) arvioida ratakapasiteetin hakijoiden ratakapasiteettitarpeita, ratakapasiteetin kasvattamiseen liittyviä kehittämistarpeita sekä tehdä esityksiä ratakapasiteetin jakamiseen liittyvien menettelytapojen kehittämiseksi, 2) arvioida hallituksen esityksen 127 §:ssä tarkoitetun rataverkon haltijan verkkoselostuksen sisältöä ja toteutusta ja esittää niitä koskevia suosituksia, 3) tehdä esityksiä hallituksen esityksen 143 §:n mukaisista kannustimista ja siitä, miten ne edistävät suorituskykytavoitteiden toteutumista, 4) arvioida mahdollisuuksia kehittää kuljetusten yhteentoimivuutta ja eri kulkumuotojen saumatonta yhteistyötä sekä esittää niitä koskevia suosituksia sekä 5) arvioida muita rataverkolle pääsyyn, rataverkon käyttöön sekä rataverkolla tarjottavien palveluiden laatuun ja niiden ehtoihin liittyviä kysymyksiä ja esittää niitä koskevia suosituksia.

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

Pykälän 4 momentin mukaan valtion rataverkon haltija toimisi Suomen edustajana Euroopan rataverkon haltijoiden yhteistyöverkostossa ja valtion rataverkon haltijan olisi jaettava tietoa eurooppalaisesta yhteistyöstä muille yhteistyöryhmän jäsenille. Säännös perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 f artiklaan.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saisi harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on Liikenteen turvallisuusviraston liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 4 §:n nojalla myöntämä toimilupa tai toisessa ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Toimiluvan lisäksi rautatieyrittäjältä edellytetään 16 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta, myönnettyä 118 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteettia, rataverkon haltijan kanssa tehtyä 125 §:ssä tarkoitettua rataverkon käyttösopimusta ja 175 §:ssä tarkoitettua vastuuvakuutusta. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:ssä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät. Muilta rautatieliikenteen harjoittajilta ei kuitenkaan edellytetä toimilupaa eikä niiden tarvitse tehdä rataverkon käyttöoikeussopimusta rataverkon haltijan kanssa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että rautatieyrittäjille olisi myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rataverkon käyttöoikeus rautateiden henkilöliikenteen harjoittamista varten. Rataverkon käyttöoikeutta henkilöliikenteessä voitaisiin kuitenkin rajoittaa EU:n palvelusopimusasetuksen muutosasetuksessa säädetyllä tavalla, jos toimivaltainen viranomainen on asettanut henkilöliikenteelle julkisen palveluvelvoitteen ja tehnyt siitä rautatieyrittäjien kanssa sopimuksen. Näistä rajoituksista koskevista ehdoista säädettäisiin tarkemmin 110 §:ssä. Rautatieyrittäjällä, jolla on toimilupa ja joka täyttää muut liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 4 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset, olisi oikeus tarjota

rataverkolla henkilöliikennepalveluja sekä oikeus ottaa ja jättää matkustajia rataverkon kaikilla asemilla. Oikeuteen kuuluisi myös oikeus käyttää rataverkon yhteydessä olevia palvelupaikkoja ja niillä tarjottavia palveluita.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä koskevaa sopimusta. Voimassa oleva sopimus (SopS 85/2016) Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tuli voimaan 22 päivänä joulukuuta 2016.

**110 §. Rataverkon käyttöoikeuden rajoittaminen.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 20 a §:ää, mutta pykälä muuttuisi sisällöllisesti vastaamaan rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 11 ja 11 a artiklan vaatimuksia siitä, miten ja milloin rataverkon käyttöoikeutta voidaan rajoittaa. Voimassa olevan rautatielain 20 a §:n säännös koskee vain rautateiden kansainvälistä henkilöliikennettä, kun rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin myötä sääntely koskee kaikkea henkilöliikennettä kotimaan henkilöliikenteen avautuessa kilpailulle. Pykälässä esitetyillä säännöksillä on selkeä yhteys EU:n palvelusopimusasetuksen soveltamiseen ja sen nojalla toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välillä tehtyihin julkisiin palveluhankintoihin koskeviin sopimuksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan toimivaltainen viranomainen voisi rajoittaa oikeutta käyttää valtion rataverkkoa 109 §:n 2 momentissa tarkoitettuun henkilöliikenteeseen sekä rautatieyrityksen oikeutta ottaa ja jättää matkustajia rataverkon reitillä vain tässä pykälässä säädetyin edellytyksin. Sääntelyelimen tasapainotestin mukainen analyysi ja sen perusteella antama päätös ratkaisee sen, voiko toimivaltainen viranomainen rajoittaa julkisen palveluvelvoitteen mukaisen sopimuksen perusteella muuta henkilöliikennettä sopimuksen kohteena olevalla rataverkon osalla.

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

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



Näiden olisi pykälän 4 momentin mukaan toimitettava sääntelyelimelle kaikki tarvittavat tiedot, joita sääntelyelin tarvitsee päätöksentekoa varten. Tasapainotestin yksityiskohdista on säädetty rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 1 artiklan 7 kohdan nojalla annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (xxx/2018).

Pykälän 5 momentin mukaan sääntelyelimen olisi tehtävä saamiensa tietojen perusteella puolueeton taloudellinen analyysi ja kuultava osapuolia yhden kuukauden kuluessa 2 momentissa tarkoitetun pyynnön vastaanottamisesta. Kuultuaan kaikkia osapuolia sääntelyelimen olisi annettava perusteltu päätöksensä kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut kaikki tarvittavat tiedot. Sääntelyelimen olisi perusteltava päätöksensä ja vahvistettava edellytykset, joiden mukaisesti asianosainen tai jokin muu toimivaltainen viranomainen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt rautatieyrittäjä, käyttöoikeutta hakeva rautatieyrittäjä tai Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana voisi pyytää päätöksen uudelleen tarkastelua kuukauden kuluttua sitä koskevan ilmoituksen saamisesta.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan suurnopeusjunia käyttävän palveluntarjoajan oikeutta tarjota rataverkolla henkilöliikennepalveluja sekä oikeutta ottaa ja jättää matkustajia rataverkon asemilla voitaisiin rajoittaa vain, jos sääntelyelin on antanut pykälän nojalla suuntaviivat oikeudesta rajoittaa suurnopeusjuna käyttäviä henkilöliikennepalveluja rataverkolla. Suuntaviivojen olisi oltava linjassa 110 §:ssä säädettyjen rataverkon käyttöoikeuden rajoittamista koskevien yleisten ehtojen kanssa.

Jos sääntelyelin päätyy 110 §:n nojalla siihen, että aiottu suurnopeusjunia käyttävä henkilöliikenne tietyn lähtöpaikan ja määränpään välillä vaarantaisi saman tai vaihtoehtoisen reitin kattaman julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tasapainon, sääntelyelimen olisi pykälän 2 momentin mukaan osoitettava mahdolliset muutokset, joilla varmistetaan, että 109 §:n 2 momentissa tarkoitetun käyttöoikeuden myöntämistä koskevat edellytykset täyttyvät. Sääntelyelimen esittämiin muutoksiin voisi sisältyä aiotun liikenteen muuttamista koskeva esitys.

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

**113 §. Ratakapasiteetin hakeminen.** Pykälässä säädettäisiin ratakapasiteetin hakemisen yleisistä edellytyksistä sekä aikataulusta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 22 §:ää ja sääntely perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 44 artiklaan. Kyseistä rautatiemarkkinadirektiivin säännöstä ei muutettu EU:n neljännen rautatiepaketin yhteydessä, mutta komissio kuitenkin antoi 4 päivänä syyskuuta 2017 rautatiemarkkinadirektiivin 43 artiklan nojalla delegoidun päätöksen (C(5963) 2017)) rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VII uudistamisesta. Kyseisessä rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä on säädetty ratakapasiteetin hakuun ja aikatauluttamiseen liittyvistä määräajoista ja muista yksityiskohdista.

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

Uusi delegoidulla päätöksellä annettu liite VII on komission mukaan suoraan jäsenvaltioita sitova ja sellaisenaan sovellettavaa lainsäädäntöä ilman erillistä kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä. Valtioneuvoston asetus 1490/2017 sisältää kuitenkin kansallisia säännöksiä aikataulukauden muutosten kytkennästä perusopetuslain (682/1998) mukaiseen koulutyön päättymiseen ja yksityisraiteen haltijoille myönnettyistä helpotuksista ratakapasiteetin jakamiskäytännöissä. Näin ollen on päädytty siihen, että 113 §:ään ja 119 §:ään sisällytetään jatkossakin valtuutus antaa tarkempia säännöksiä ratakapasiteetin ja kiireellisen ratakapasiteetin jakamisesta ja aikatauluttamisesta ja valtioneuvoston asetus uusitaan raideliikennelain antamisen jälkeen niin, että valtioneuvoston asetuksesta karsitaan ne säännökset, jotka ovat siirtyneet suoraan komission delegoidulla päätöksellä (C(5963) 2015)) säänneltäväksi ja sovellettavaksi.

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

**115 §.** *Yhteensovittamismenettely.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan velvoitteesta sovittaa aikatauluja yhteen sovitettaessa yhteen päällekkäisiä ratakapasiteettihakemuksia ja pyrkiä löytämään kaikkien osapuolten kannalta näiden tarpeita mahdollisimman hyvin tyydyttävä ratkaisu. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 23 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 46 artiklaan. Koska unionilainsäädännössä ei ole tapahtunut tältä osin muutoksia, myös kansallinen sääntely pysyisi sisällöllisesti entisellään.

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

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

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

**119 §.** *Kiireellinen ratakapasiteetti.* Pykälässä säädettäisiin kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta. Kiireellistä ratakapasiteettia voisi hakea säännöllisen ratakapasiteetin hakuajojen ulkopuolella ja rataverkon haltijan olisi annettava kiireelliseen ratakapasiteettihakemukseen päätös viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 27 §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 48 artiklaan.

Unionilainsäädännössä ei ole tältä osin tapahtunut muutoksia ja siten myös kansallinen sääntely pysyisi sisällöllisesti entisellään.

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

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

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

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

**124 §.** *Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja yhteensovittaminen.* Pykälässä säädettäisiin siitä, että rataverkon haltijan on julkistettava 127 §:ssä tarkoitettussa verkkoselostuksessa ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja periaatteet ja miten se myöntää käyttöoikeuden ratakapasiteetin hakijoille/haltijoille oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 29 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 39 artiklaan. Sääntelyä ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

**125 §. Rataverkon käyttö sopimus.** Pykälässä säädettäisiin siitä, että rataverkon haltijan on tehtävä rautatieyrityksen kanssa käyttö sopimus, kun rautatieyritykselle on myönnetty ratakapasiteetti. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan rataverkon ja sillä tarjottavien palveluiden käytöstä. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 30 §:ää. Sääntelyä ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

**126 §. Suorituskannustinjärjestelmä.** Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen välisestä suorituskannustinjärjestelmästä, jonka avulla pyritään molempia osapuolia järjestämään toimintansa niin, että rautatiejärjestelmä toimisi mahdollisimman häiriöttömästi ja rataverkkoa käytettäisiin tehokkaasti. Suorituskannustinjärjestelmässä sovitaan rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VII kohdan 2 mukaisesti siitä, mitkä rautatieliikenteen häiriöt kuuluvat rataverkon haltijan vastuulle ja mitkä rautatieyrityksen vastuulle ja miten häiriöistä aiheutuvat korvausvastuut osapuolten välillä jaetaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 31 §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 35 artiklaan ja liitteen VII kohtaan 2. Sääntelyä ei esitetä sisällöllisesti muutettavaksi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

**127 §. Verkkoselostus.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 32 §:ää ja siinä säädetään rataverkon haltijan velvollisuudesta laatia verkkoselostus. Pykälää muutettaisiin voimassa olevan rautatielain 32 §:ään verrattuna sisällöllisesti vain sen 4 momentin osalta. Kyseistä momenttia muutettaisiin niin, että momentissa oleva määräaika korjattaisiin rautatiemarkkinadirektiivin mukaiseksi. Verkkoselostus olisi julkaistava sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 31 §:ssä tarkoitetun ratakapasiteetin hakemiselle asetetun määräajan päättymistä. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 27 artiklaan ja liitteeseen IV.

**128 §. Museoraide.** Pykälässä säädettäisiin, että valtion rataverkon haltija voisi Liikenteen turvallisuusvirastoa kuultuaan päättää, että valtion rataverkon jokin osa olisi vain museoliikennettä varten. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 32 a §:ää, eikä säännöstä esitetä muutettavaksi sisällöllisesti voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna.

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

**129 §. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut.** Pykälässä säädettäisiin ratamaksun perusmaksun vastineena tarjottavista vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista, joista on säädetty rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 1 kohdassa ja liitteen II 1 kohdassa. Lisäksi pykälässä säädetään lisä- ja oheispalveluista, jotka hinnoitellaan erikseen niin, että hinnoittelu on tasapuolista ja syrjimätöntä. Lisäpalveluista on säädetty rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 7 ja 8 kohdassa ja liitteen II 3 ja 4 kohdissa. Pykälä vastaisi voimassa olevan

rautatielain 33 §:ää. Koska unionilainsäädäntöä ei ole muutettu, pykälän säännökset vastaisivat voimassa olevaa sääntelyä.

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

**131 §.** *Palvelutarjonnan eriyttämistä koskevat vaatimukset.* Pykälän säännöksillä veloitettaisiin määräävässä markkina-asemassa oleva rautatieyrittäjä eriyttämään organisatorisesti ja päätöksenteoltaan tietyt palveluryhmät rautatieyrityksen muusta organisaatiosta, jotta näitä palveluita tarjottaisiin yhtäläisin ja tasapuolisin edellytyksin myös ulkopuolisille palveluja tarvitseville tahoille. Pykälä vastaisi rautatielain 34 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 3 kohtaan. Voimassa olevan rautatielain 34 a §:ään verrattuna pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaisesti tässä pykälässä tarkoitettulla rautatieyrityksellä olisi oltava kaikille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdan palveluille rautatieyrityksen yrityksen muusta toiminnasta erillinen tili, mukaan lukien erillinen tase ja tuloslaskelma. Määräävässä markkina-asemassa olevan rautatieyrityksen on aina esitettävä näistä palveluista erillinen tase ja tuloslaskelma, kun taas edellä 130 §:ään esitetyn muutoksen johdosta muiden palveluntarjoajien osalta vain sääntelyelimen erikseen niin pyytäessä.

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

**133 §.** *Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen.* Pykälässä säädettäisiin liikenteenohjauksen järjestämisestä. Liikenteen ohjaus kuuluu rataverkon haltijan vastuulle, mutta rataverkon haltija voi hankkia palvelut ulkopuoliselta. Vaikka rataverkon haltija hankkii palvelut ulkopuoliselta palvelun tarjoajalta, rataverkon haltija kantaa aina viime kädessä vastuun liikenteen ohjauksesta rataverkollaan. Suomessa Finrail Oy valtionyhtiönä tarjoaa liikenteenohjauspalveluja. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 36 §:ää. Pykälää kuitenkin tarkistettaisiin voimassa olevan rautatielain 36 §:ään verrattuna niin, että pykälästä karsittaisiin säännöksiä, jotka koskevat liikenteenohjauspalvelun hankintaa ulkopuoliselta palveluntarjoajalta. Kyseiset säännökset eivät 133 §:ssä ole erikseen tarpeellisia, koska 104 §:ssä on jo säädetty yleisesti rataverkon haltijan mahdollisuudesta hankkia erinäisiä palveluita, mukaan lukien liikenteenohjauspalveluita ulkopuolisilta palvelujen tarjoajilta. Pykälän 4 momentissa kuitenkin säädettäisiin, että jos rataverkon haltija hankkii liikenteenohjauspalvelut ulkopuoliselta

palveluntarjoajalta, näitä palveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava palveluita tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin kaikille palveluja tarvitseville rautatieliikenteen harjoittajille sekä rataverkon haltijoille.

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

**19 luku.** *Rataverkon käytön hinnoittelu.* Luku sisältää säännökset ratamaksun perusmaksusta, jonka vastineena rataverkon haltija tarjoaa vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut, mukaan lukien rautatieliikenteen harjoittajan oikeuden käyttää rataverkkoa myönnetyn kapasiteetin puitteissa. Lisäksi luvussa on säännökset ratamaksun erilaisista porrastuksista, lisämaksuista, rataverkon haltijan omaisuusrekistereistä, rataverkon haltijan menettelytavoista jakaa kustannuksia rautatieyrityksille sekä rataverkon haltijan mahdollisista kannustimista. Näiden säännösten tavoitteena on tarjota rataverkon haltijalle mahdollisuuksia ohjata rautatieliikenteen harjoittajia niin, että rataverkkoa käytettäisiin mahdollisimman tehokkaasti ja ympäristö-, turvallisuus- ja muut tavoitteet huomioon ottavalla tavalla. Luvun säännökset perustuvat rautatiemarkkinadirektiivin IV luvun 2 jakson säännöksiin. Koska luvun säännökset ovat tulleet voimaan 2015 rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä, niihin ei nyt esitetä sisällöllisiä muutoksia.

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

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

**137 §.** *Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset.* Pykälässä säädettäisiin, että rataverkon haltija voisi tehdä ratamaksun perusmaksuun alennuksia tai korotuksia kannustaakseen rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentämiseen tai eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ERTMS/ETCS) käyttöön ottamiseen. Ratamaksun alennuksilla voidaan kannustaa myös uusien palvelujen tarjontaan tai vähäliikenteisten rataosien käyttämiseen. Ratamaksun korotuksilla taas voidaan pyrkiä vähentämään jonkin rataosan ylikuormitusta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 37 a §:ää ja säännökset perustuvat rautatiemarkkinadirektiivin 31 ja 32 artikloihin. Pykälään ei esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain 37 a §:ään verrattuna.

**138 §.** *Lisämaksut.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan oikeudesta periä lisämaksuja, jos maksut ovat syrjimättömiä, perustuvat läpinäkyvään sääntelyelimen hyväksymään luokitteluun ja markkinat kestävät lisämaksut. Pykälä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 1 kohtaan sekä liitteen VI

1 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 37 b §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevaan säännökseen verrattuna.

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

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

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

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

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

**20 luku.** *Sääntelyelin.* Luvussa säädettäisiin rautatiealan markkinavalvontaviranomaisena toimivan sääntelyelimestä ja sen tehtävistä, sääntelyelimen päällikön nimittämisestä, oikeudesta saada tietoja päätöksentekoaan varten, oikeudesta hakea oikaisua sääntelyelimeltä rataverkon haltijan tekemiin päätöksiin, sääntelyelimen roolista rautatiealan toimijoiden erimielisyysasioissa sekä sääntelyelimen yhteistyöstä muiden viranomaisten kanssa. Näistä on säädetty rautatiemarkkinadirektiivissä, mutta sääntelyelimen tehtäviä ja tiedonsaantioikeutta on muutettu EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneessä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivissä.

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

**145 §.** *Sääntelyelimen päällikkö.* Pykälässä säädettäisiin sääntelyelimen päällikön nimittämisestä, kelpoisuusvaatimuksista, virkasuhteen päättymisestä, riippumattomuudesta sekä esteellisyydestä. Pykälä perustuu



rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 3 kohtaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 71 a §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

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

Koska EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan eräänä keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että rataverkon haltijan tehtävät on kaikilta osin järjestetty rautatieyrityksistä riippumattomalla tavalla, säätelyelimen valvontatehtäviin lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 56 artiklan 2 ja 9 kohdan edellyttämällä tavalla tämän tavoitteen mukaiset uudet tehtävät. Voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna säätelyelimen tehtäviä pykälän 1 momentin 3 kohdassa täydennettäisiin niin, että säätelyelimen tehtävänä olisi varmistaa, että liikenteen hallinta, rataverkon uudistamistöiden suunnittelu, rataverkon suunniteltu ja suunnittelematon kunnossapito sekä kaikista näistä verkkoselostuksessa annetut tiedot ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia. Säätelyelin luonnollisesti katsoo ja valvoo verkkoselostuksessa niitä asioita, jotka kuuluvat sen toimivaltaan ja vastaavalla tavalla Liikenteen turvallisuusvirasto kansallisena turvallisuusviranomaisena katsoo ja valvoo verkkoselostuksessa omaan toimivaltaansa kuuluvia asioita.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin myös uusi 4 kohta, jonka mukaan säätelyelimen tehtävänä olisi varmistaa, että rataverkon haltija ja sen tehtävät on järjestetty rautatieyrityksistä riippumattomalla tavalla niin, että toimijoiden välille ei synny eturistiriitoja. Momentin 5 kohtaa muutettaisiin voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna niin, että voimassa olevan säännöksen viittaus joukkoliikennelain 14 §:ään muutettaisiin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ään. Momenttiin lisättäisiin uusi 6 kohta, jonka mukaan säätelyelimen tehtävänä olisi seurata rautatieliikenteen markkinoiden kilpailutilannetta, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita. Momenttiin lisättäisiin uusi 7 kohta, jonka mukaan säätelyelin voisi tutkia omasta aloitteestaan rautatiemarkkinoiden vääristymistä, syrjintää ja muita kielteisiä ilmiötä ja antaa niistä päätöksiä tilanteen oikaisemiseksi rautatiemarkkinoilla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailuviranomaisen toimivaltaa. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 56 artiklan uuden 2 kohdan mukaan säätelyelin voi omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen rautatiemarkkinoille pyrkiä ratakapasiteetin hakijoihin kohdistuvaa syrjintää selvittää rautateiden henkilöliikenteen markkinoille pääsyyn liittyviä kysymyksiä. Tässä yhteydessä sen tehtävänä on erityisesti tarkistaa, onko rataverkon haltijan laatimassa verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko verkkoselostuksessa rataverkon haltijalle harkintavaltaa, joka voisi syrjiä rautatiemarkkinoille pyrkiä ratakapasiteetin hakijoita. Momenttiin lisättäisiin uusi 8 kohta, jonka mukaan säätelyelin voisi tutkia valtion omistaman rautatieyrityksen tilinpitoa ja antaa selvityksiä valtiontukiviranomaisille, jos se havaitsee tukien väärinkäytöstä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta valtiontukiviranomaisten toimivaltaa. Momentin 10 kohtaa täydennettäisiin niin, että säätelyelimen olisi osallistuttava paitsi säätelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa myös tarvittaessa kansainvälisiä rautatiereittejä koskevien päätösten valmisteluun. Muilta osin

sääntelyelimen tehtävät pysyisivät sellaisina kuin ne ovat voimassa olevan rautatielain 71 b §:ssä.

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

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

**148 §.** *Oikaisuvaatimus eräistä rataverkon haltijan päätöksistä.* Pykälässä säädettäisiin siitä, miten sääntelyelimeltä voidaan hakea oikaisu rataverkon haltijan rautatiereitin ylikuormitusta ja etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista, peruuttamista ja käytöstä poistamista, ratamaksua tai sen perusmaksun porrastuksia tai lisämaksuja koskeviin päätöksiin. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 72 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

**149 §.** *Muut erimielisyydet.* Pykälässä säädettäisiin siitä, miten rautatiealan toimijat voivat saattaa asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelimen olisi ratkaistava asia sovittelemalla tai neuvottelemalla. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 73 §:ää, eikä pykälään esitetä olennaisia sisällöllisiä muutoksia voimassa olevaan säännökseen verrattuna. Rautatiealan toimijoita koskevaan pykälän 1 momentin listaan lisättäisiin kuitenkin palvelun hakija, kun myös sillä on oikeus saattaa asia sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 6 viikon määräajasta, jonka puitteissa sääntelyelimen on annettava ratkaisunsa. Voimassa olevan rautatielain 73 §:ssä on erikseen eroteltu kiireellisissä tapauksissa neljän viikon määräaika ja muissa tapauksissa kuuden viikon määräaika, mutta tällaiselle määräaikojen porrastamiselle ei katsottaisi olevan jatkossa perusteita.

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

**21 luku.** *Kaupunkiraideliikenne.* Lukuun sisällytetään kaupunkiraideliikennelain rataverkon hallintaa koskevat säännökset ilman, että säännöksiin tehtäisiin sisällöllisiä muutoksia eräitä teknisluonteisia tarkistuksia lukuun ottamatta. Kaupunkiraideliikennelain liikenteen harjoittamista koskevat säännökset on jo sisällytetty liikennepalvelulakiin.

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

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

**153 §.** *Rataverkon haltijan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan.* Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan velvollisuudesta ilmoittaa laissa tarkoitettuun toiminnasta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja ilmoituksessa on käytävä ilmi, että se täyttää edellä 151 §:ssä säädetyt vaatimukset. Rataverkon haltijan on myös ilmoitettava tiedoissa tapahtuneista muutoksista. Pykälässä valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta. Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 5 §:ää, eikä pykälään esitetä tehtäväksi sisällöllisiä muutoksia.

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

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

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

**157 §.** *Rekisteri.* Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta ylläpitää metro- ja raitiorataverkkoa koskevaa rekisteriä, jota virasto käyttää niiden tehtävien ja veloitteiden hoitamiseen, joita sille tämän luvun säännösten nojalla kuuluu. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 10 §:ää, eikä pykälään esitetä tehtäväksi sisällöllisiä muutoksia.

**158 §.** *Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta.* Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta saada tämän luvun mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista

(661/2009) annetun lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitettua turvakiellosta. Tiedot toimitettaisiin teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 11 §:ää.

**159 §. Valvonta.** Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta valvoa rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimustenmukaisuutta ja suorituskykyä ja niistä oikeuksista, joita virastolla on näiden tehtävien hoitamisessa. Pykälässä yhdistettäisiin voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 12 ja 13 §:n säännökset samaan pykälään, mutta säännöksiin ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia.

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

**161 §. Vuosimaksu.** Pykälässä säädettäisiin, että kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja 156 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan olisi suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosimaksu, jonka suuruus vahvistettaisiin vuosittain Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annettavassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Maksulla katettaisiin niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä viraston 157 §:ssä tarkoitetun sekä liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:n nojalla kaupunkiraideliikennettä koskevien rekisteritehtävien hoitamisesta ja viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 21 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia.

**22 luku. Onnettomuustutkinta ja varautuminen.** Luvussa säädettäisiin rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamisesta ja tutkinnasta, onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttämisestä, turvallisuutta koskevista suosituksista, rautatieliikenteen viestinnästä ja tallenteista sekä varautumisesta, tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen toimittamisesta sekä toimenpiteistä häiriötilanteissa. Luvun säännöksistä varautumista koskevaa pykälää esitetään muutettavaksi voimassa olevan rautatielain vastaaviin säännöksiin verrattuna niin, että se koskisi myös luvun 5 mukaiseen kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvia rataverkkoja sekä 21 luvun kaupunkiraideliikenteen rataverkkoja. Varautumista koskevaan pykälään sisällytettäisiin myös EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämät vaatimukset. Luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevan rautatielain 15 luvun säännöksiä, mutta lukuun ei jatkossa sisältyisi Liikenteen turvallisuusviraston rautatiejärjestelmän valvontaa koskevat säännökset, koska sitä koskevat säännökset sisältyvät uudistettuna ehdotetun lain 2 lukuun.

**162 §. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.** Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 82 §:ää. Pykälän mukaan rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla olisi velvollisuus ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä tietoonsa tulleista onnettomuuksista, vaaratilanteista ja häiriötilanteista. Velvoitteet koskisivat myös 5 luvussa tarkoitettuja yksityisraiteen haltijoita sekä 21 luvussa tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa ja kyseisen luvun 156 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajaa. Kaupunkiraideliikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain mukaisesti

kuitenkin vain vakavia onnettomuuksia ja muita kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metroluonteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Pykälän mukaan onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevat poikkeamatiedot ilmoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Pykälässä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä.

**163 §. Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 80 §:ää, mutta pykälä koskisi jatkossa myös lain 21 luvussa tarkoitettua metro- ja raitorataverkolla tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa. Pykälässä viitattaisiin rautateillä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta annettuun lakiin (525/2011), mutta jos kyseisen lain nojalla onnettomuutta tai vaaratilannetta ei oteta tutkittavaksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi tutkia onnettomuuden tai vaaratilanteen, jos se on tarpeen raideliikenteen turvallisuuden edistämiseksi. Pykälän 2 momentin mukaan muiden kuin turvallisuustutkintalain mukaan tutkittavien onnettomuuksien tutkinnasta säädettäisiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001).

**164 §. Onnettomuutta ja vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 82 a §:ää ja siinä säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto ei saisi ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka on tullut sen tietoon vain 162 §:n nojalla tehdyn ilmoituksen perusteella.

**165 §. Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet.** Pykälässä säädettäisiin rautatieliikenteen viestintään käytettävästä verkosta ja sen varaamisesta liikenneturvallisuuteen liittyvään viestintään sekä tällaisen viestinvaihdon tallentamisesta. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 84 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna.

**166 §. Turvallisuutta koskevat suositukset.** Pykälässä säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava, että turvallisuustutkintalain nojalla annetut suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja rautatiejärjestelmän toimijat ryhtyvät niiden mukaisiin tarvittaviin toimenpiteisiin. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 83 §:ää, eikä pykälään esitetä muutoksia voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna.

**167 §. Varautuminen.** Pykälässä säädettäisiin, että turvallisuusluvan haltijan eli rataverkon haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava liikenne rataverkolla voi jatkua mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 81 §:ää, mutta pykälää muutettaisiin sisällöllisesti niin, että varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin koskisi myös 17 luvussa tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa. Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin voimassa olevan rautatielain 81 §:ään verrattuna niin, että momenttiin lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla rataverkon haltijan velvoite laatia varautumissuunnitelma. Varautumissuunnitelmassa olisi lueteltava elimet, joille rataverkon haltijan olisi ilmoitettava vakavista vaaratilanteista tai vakavista häiriöistä junaliikenteessä. Jos häiriöt vaikuttavat rajat ylittävään liikenteeseen, rataverkon haltijan olisi vaihdettava kaikki asiaankuuluvat tiedot niiden muiden rataverkon haltijoiden kanssa, joiden verkkoon ja liikenteeseen kyseiset häiriöt voivat vaikuttaa.

Asianomaisten rataverkon haltijoiden olisi tehtävä yhteistyötä rajat ylittävän liikenteen palauttamiseksi ennalleen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos rataverkon haltija hankkii liikenteenohjauspalvelut muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, rataverkon haltijan olisi huolehdittava siitä, että myös tämä ulkopuolinen taho on varautunut riittävällä tavalla rautateitä uhkaavaan vaaraan tai onnettomuuteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi velvoittaa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalveluja tuottavan yhtiön tai yhteisön ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuuteen liittyviä tehtäviä rautatiejärjestelmässä, osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastustoimintaan, kuitenkin enintään kahdeksi viikoksi kerrallaan.

Pykälän 3 momentti antaisi valtuuden säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin valmiussuunnittelusta ja varautumisesta.

**168 §.** *Tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen ilmoittaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan, mukaan lukien 5 luvussa tarkoitetun yksityisraiteen haltijan, olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista tapahtumista, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voi muodostaa ja pitää yllä reaaliaikaisen tilannekuvan ja jakaa sen edelleen tilanteen hoidon edellyttämille tahoille. Tilannekuva mahdollistaa viranomaistoimenpiteet, joilla varmistetaan liikennejärjestelmän välitön turvallisuus ja toimintavarmuus. Ilmoittamisvelvollisuuteen sisältyisi Liikenteen turvallisuusviraston oikeus pyytää ja saada tarkempaa ja jatkuvampaa tilannetietoa tapahtumissa. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto seuraa ja kehittää liikennejärjestelmän varautumista sekä toimintavarmuutta tilannekuvatiedon avulla.

Tapahtumilla tarkoitettaisiin sellaisia liikennejärjestelmää koskevia onnettomuuksia, vaaratilanteita, poikkeuksellisia tapahtumia tai muita häiriöitä tai häiriön uhkia, joilla voi olla merkitystä muodostettaessa tilannekuvaa. Ilmoitusvelvollisuus liittyisi nimenomaan tilannekuvan muodostamiseen turvallisuuden ja toimintavarmuuden akuutin varmistamisen tarpeisiin sekä liikennejärjestelmän varautumisen pitkäjänteisempään seurantaan ja kehittämiseen. Velvollisuus eroaisi täten 162 §:n mukaisesta ilmoittamisvelvollisuudesta, joka tähtää turvallisuustilanteen seurantaan ja kehittämiseen sekä riskiperusteiseen toiminnanohjaukseen.

Pykälän taustalla olisi tarve edistää valtioneuvoston tilannekeskuksesta annetun lain (300/2017) mukaisia tavoitteita ja varmistaa se, että Liikenteen turvallisuusvirasto saa alan toimijoilta tietoonsa ao. laissa tarkoitetut tapahtumat ja voi välittää niistä tietoa valtioneuvoston tilannekeskukselle. Kyseessä olisivat näin ollen mittakaavaltaan pieniä tapahtumia ja häiriöitä selvästi huomattavammalla tavalla tapahtumat, joista voi aiheutua merkittäviä liikenteen häiriöitä tai jotka voivat vaikuttaa merkittävästi mm. liikennejärjestelmän turvallisuuteen tai toimintavarmuuteen, viranomaistoimintaan, huoltovarmuuteen tai ne voivat herättää merkittävää julkista mielenkiintoa. Ilmoittamisvelvollisuuden taustalla on tavoite siitä, että virastojen ja valtiorahallinnon ylin johto olisi tietoinen poikkeuksellisista tilanteista vuorokauden ja viikon ajasta riippumatta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavista tapahtumista ja niiden ilmoittamisesta.

**169 §.** *Toimenpiteet häiriötilanteissa.* Pykälässä säädettäisiin toimenpiteistä, joita rataverkon haltijan olisi toteutettava rautatiejärjestelmässä, jos siinä esiintyy

teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä. Pykälän mukaan rataverkon haltijalla olisi oikeus vaatia rautatieyrityksiä ja liikenteenohjauspalvelua tuottavaa yhtiötä tai yhteisöä antamaan rataverkon haltijan käyttöön resurssit, joita tarvitaan tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Näillä olisi oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä. Kohtuullisella korvauksella tarkoitettaisiin vastaavanlaista korvausta, jota lain 129 §:ssä tarkoitetuista lisä- ja oheispalveluista sekä lain 130 §:ssä tarkoitetuista palvelujen tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvista palveluista voidaan periä palveluja tarvitsevilta tahoilta. Kohtuullinen korvaus kattaisi palvelujen tuottamisesta aiheutuvat kustannukset ja sen lisäksi voitaisiin periä kohtuullista tuottoa. Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 81 a §:ää ja se perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 54 artiklaan. Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin viittaus kaupunkiraideliikennettä koskevaan 17 lukuun, koska myös kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan olisi häiriötilanteessa toteutettava tarvittavat toimenpiteet rautatiejärjestelmän tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

**23 luku. Seuraamukset.** Luku sisältäisi lain säännösten rikkomista koskevat rangaistussäännökset, mukaan lukien Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeuden antaa huomautus ja varoitus lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastaisesta toiminnasta. Lisäksi lukuun sisältyisi säännökset Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeudesta käyttää tehostekeinoja, jos huomautuksesta ja varoituksesta huolimatta ei ole ryhdytty korjaaviin toimenpiteisiin. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi lisäksi oikeus keskeyttää vaaraa aiheuttavat toimenpiteet. Luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevan rautatielain 16 luvun säännöksiä.

**170 §. Rangaistussäännökset.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 85 §:ää. Verrattuna voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen, nyt pykälän 2 momenttiin esitettäisiin uutta 4 kohtaa, jossa rangaistavaksi säädettäisiin myös liikkuminen tai asiaton oleskelu metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä. Kyseinen säännös sisältyy voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 23 §:n 1 momenttiin ja kun kaupunkiraideliikennelain säännökset siirtyvät osaksi raideliikennelakia, myös kyseinen säännös sisällytettäisiin rangaistussäännöksiin.

Uutena säännöksenä pykälään sisällytettäisiin 3 momentti, jolla rangaistavaksi säädettäisiin alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttö kuljettajan tai muussa rautatieturvallisuuteen olennaisesti kytkeytyvässä tehtävässä. Säännös kytkeytyy olennaisesti lakiehdotuksen 5 §:ään toimintakyvyn heikkenemisestä, jonka mukaisesti rautatieturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää ei saisi hoitaa alkoholin tai muun huumaavan vaikutuksen alaisena. Niin rangaistussäännös kuin 5 §:n mukainen säännös toimintakyvyn heikkenemisestä vastaisivat sitä, mitä ilmailulaissa (864/2014) on säädetty alkoholin ja muun huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena työskentelystä sekä sen rangaistavuudesta.

**171 §. Huomautus ja varoitus.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 86 §:ää ja siinä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeudesta antaa rautatieliikenteen harjoittajalle tai rataverkon haltijalle huomautus tai varoitus, jos tämä toimii tämän lain tai se nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Huomautus annettaisiin joko suullisesti tai kirjallisesti, mutta varoitus aina kirjallisesti.

**172 §. Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeus tehostekeinoihin.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 87 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain vastaaviin säännöksiin

verrattuna. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeudesta asettaa uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka asettamiensa velvoitteiden tehostekeinoksi. Uhkasakosta, teettämisuhasta ja keskeyttämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

**173 §. Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 88 §:ää, eikä pykälään esitetä sisällöllisiä muutoksia voimassa olevan rautatielain vastaavaan säännökseen verrattuna. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta keskeyttää rautatietä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos raideliikennejärjestelmän, mukaan lukien 21 luvussa tarkoitetun kaupunkiraideliikenteen rataverkon turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Liikenteen turvallisuusvirasto ja sääntelyelin voisivat myös keskeyttää rautatiemarkkinoiden toiminnalle omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toiminnan.

**24 luku. Erinäiset säännökset.** Luvun säännökset vastaisivat pääosin voimassa olevan rautatielain 17 luvun säännöksiä, jotka koskevat rautatieliikenteen harjoittajan vakuuttamisvelvollisuutta, rautatiejärjestelmän vahinkojen korvaamista, raideliikennelain suhdetta kilpailulainsäädäntöön, rautatieyritykseltä vaadittavaa liiketoimintasuunnitelmaa ja kirjanpidon eriyttämisvaatimuksia, lain eri säännöksiin liittyvien päätösten oikaisu- ja muutoksenhakumenettelyä, viranomaisten tiedonsaantioikeutta, lain voimaantuloa sekä siirtymäsäännöksiä. Voimassa olevan rautatielain 17 lukuun verrattuna lukuun lisättäisiin uusi pykälä, jolla valtuutettaisiin Suomen ja Ruotsin viranomaiset tekemään yhteistyötä ja sopimaan rajaliikenteen edellyttämistä järjestelyistä. Luvun säännöksille ei ole ehdotetussa laissa luontevaa asia- ja lukukokonaisuutta, joten ne esitetään koottavaksi lain loppuun erinäisiä säännöksiä koskevaan lukuun.

**174 §. Suomen ja Ruotsin viranomaisten yhteistyö rajaliikenteen järjestelyissä.** Pykälä olisi uutta sääntelyä ja sillä valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto kansallisena turvallisuusviranomaisena käymään neuvottelut Ruotsin rautatieturvallisuusviranomaisen (Transportstyrelsen) kanssa, jotta viranomaiset voisivat sopia Tornion ja Haaparannan rautatieraja-asemien välisen rautatieyhdyshäilyliikenteen rajajärjestelyistä. Neuvottelujen tavoitteena olisi maiden turvallisuusviranomaisten välinen sopimus, jolla taattaisiin se, että kummankin kansallisen turvallisuusviranomaisen toimivalta ulottuu rautatieraja-asemalle ulottuvaan liikenteeseen ja viranomaiset voisivat sopia keskenään sen edellyttämistä käytännön järjestelyistä turvallisen ja sujuvan liikennöinnin turvaamiseksi rautatieraja-asemien välillä.

Suomen ja Ruotsin välillä on vuodelta 1924 peräisin olevan valtiosopimus (SopS 23/1924) Tornionjoen yli johtavan sillan kautta järjestetyn ja kummankin maan rautatieverkon välisen yhdysradan hoidosta ja ylläpidosta. Kun maiden turvallisuusviranomaiset ovat sopineet pykälässä tarkoitetun mukaisen viranomaisten välisen hallinnollisen sopimuksen, vanha valtiosopimus voitaisiin kumota maiden välillä.

**175 §. Vakuuttamisvelvollisuus.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 90 §:ää ja siinä säädettäisiin siitä, että rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava riittävä vastuuvakuutus tai muu järjestely liikennöinnistä rataverkolla aiheutuvien vahinkojen varalle. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut ohjeen, joka sisältää suositellut vakuutusastot erityyppisestä liikenteestä (henkilö- ja tavaraliikenne, vaarallisten aineiden kuljetukset ja vaihtotyöliikenne) aiheutuvien riskien ja vahinkojen varalle.



**176 §.** *Vahinkojen korvaaminen.* Pykälä sisältäisi viittauksen raideliikennevastuulakiin, jonka mukaisesti raideliikennejärjestelmän toimijat, rautatieliikenteen harjoittajat, rataverkon haltijat, mukaan lukien kaupunkiraideliikenteen hallinnasta vastaava metro- ja raitiorataverkon haltija, liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai yhteisö olisivat velvollisia korvaamaan rautatiejärjestelmälle aiheuttamista henkilö- ja esinevahingoista. Säännös kokoaisi voimassa olevan rautatielain 36 §:stä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön ja yhteisön sekä kaupunkiraideliikennelain 6 §:ään sisältyneet viittaukset raideliikennevastuulakiin ja samalla velvoite koskisi laajemmin kaikkia rautatiejärjestelmän toimijoita.

**177 §.** *Lain suhde kilpailulainsäädäntöön.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 91 §:ää ja siinä säädettäisiin sääntelyelimen oikeudesta siirtää käsiteltävänä oleva asia kilpailulain (948/2011) nojalla Kilpailu- ja kuluttajaviraston käsiteltäväksi.

**178 §.** *Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 92 §:ää ja siinä säädettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 5 artiklan mukaisesti rautatieyrityksen velvoitteesta laatia liiketoimintasuunnitelma, velvoitteesta eriyttää tilinpidossaan eri toiminnoistaan ja noudattaa siinä kirjanpitoa koskevaa lainsäädäntöä sekä velvoitteesta toimittaa tuloslaskelmat, taseet ja niiden yhteenvedot sääntelyelimelle.

**179 §.** *Oikaisumenettely.* Pykälän 1 momentin mukaan turvallisuustodistuksen myöntämistä, muuttamista ja peruuttamista (19-21 §), turvallisuusluvan myöntämistä, muuttamista ja peruuttamista (24-26 §), kiinteiden laitteiden käyttöönottolupaa (52§), ilmoitusta osajärjestelmän valmistamista, rakentamista, parantamista tai uudistamista koskevasta käyttöönottolupatarpeesta (54 §), osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruttamista (55§), rakentamisenaikaista käyttölupaa (56 §), koeajolupaa kalustoyksikköön kuuluvan osajärjestelmän testausta varten (57 §), kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa (62 §), kalustoyksikön käyttöalueen laajentamista koskevaa lupaa (63 §), kalustoyksikön tyyppihyväksyntää (65§), kalustoyksikön yhdenmukaisuutta hyväksytyin kalustoyksikkötyypin kanssa (66 §), kalustoyksikön numerointia (67 §), kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan peruuttamista (69 §), kalustoyksikön sertifiointia (73 §) sertifiointivaatimuksista hakemuksesta myönnettäviä poikkeuksia (75 §), yhteentoimivuuden teknisten eritelmän soveltamatta jättämistä yksityisraiteilla (76§), liikkuvan kaluston käyttöä yksityisraiteille ja museoliikenteessä (78 §), Venäjän federaatiosta saapuvia kalustoyksiköitä (79 §), kalustoyksikön käyttöönottoluvan peruuttamista (80§) sekä kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta ja liikenteenohjauksesta vastaavalta toiminnanharjoittajalta perittävää vuosimaksua (161 §) koskeviin päätöksiin saisi pyytää oikaisua kuukauden kuluessa siitä, kun virasto on antanut päätöksen. Hakijan olisi ilmoitettava oikaisuvaatimuksessaan päätös, johon oikaisua pyydetään sekä se, miltä osin ja millä perusteilla päätös halutaan uudelleen tarkasteltavaksi.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi keskeytettävä peruuttamispäätös väliaikaisesti, jos oikaisuvaatimus koskee 69 §:n mukaista kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan peruuttamista.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi joko vahvistettava, muutettava tai kumottava päätöksensä kahden kuukauden kuluttua uudelleentarkastelua koskevan pyynnön vastaanottamisesta lukuun ottamatta 69 §:ää, jossa viraston on käsiteltävä asia kuukauden kuluessa

pyynnön vastaanottamisesta. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa päätöksensä, hakija saisi hakea muutosta viraston antamaan päätökseen 180 §:ssä säädetyn mukaisesti.

Jos uudelleentutkimispyyntöä ei ole tehty 1 momentissa tarkoitetussa määräajassa, pyyntö jätettäisiin pykälän 3 momentin mukaan tutkimatta.

**180 §. Muutoksenhaku.** Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 93 §:ää ja siinä säädettäisiin, miten lain nojalla Liikenteen turvallisuusviraston tai sääntelyelimen tekemiin päätöksiin haettaisiin muutosta. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston 179 §:n mukaisesta oikaisuvaatimuksesta antamaan päätökseen sekä muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään (586/1996). Jos valitus koskisi 69 § mukaisen markkinoillesaattamisluvan peruuttamispäätöksen vahvistavaa 179 § mukaisessa oikaisumenettelyssä annettua päätöstä valitusaika olisi yhteentoimivuusdirektiivin mukaisesti kaksi kuukautta.

Pykälän 2 momentin mukaan hallinto-oikeuden päätökseen turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan peruuttamista, osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamista, kalustoyksikön markkinoillesaattamisluvan peruuttamista, ilmoitetun laitoksen tai riippumattomasta turvallisuusarviointista vastaavan laitoksen nimeämisen peruuttamista, ratakapasiteetin peruuttamista, 172 §:ssä tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston tai sääntelyelimen tehostekeinojen käyttöä koskevaa määräystä, velvoitetta tai kieltoa sekä 173 §:ssä tarkoitettua toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumista koskevassa asiassa saisi hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos turvallisuustodistusta, turvallisuuslupaa tai sääntelyelimen oikaisuvaatimusta 148 §:ssä tarkoitetussa asiassa ei olisi ratkaistu säädetyssä määräajassa, hakija voisi tehdä valituksen. Valituksen katsottaisiin kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Valituksen voisi tehdä, kunnes hakemukseen olisi annettu päätös. Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen olisi ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Valituksen tekemiseen ja käsittelyyn sovelletaan muutoin hallintolainkäyttölakia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 148 §:n nojalla antamaan päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 149 §:n nojalla erimielisyyssasiassa antamaan päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Markkinaoikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että ehdotetun lain nojalla tehtyä päätöstä noudatettaisiin muutoksenhausta huolimatta, jos päätöksessä niin määrätään ja jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin, että turvallisuustodistuksen haltijalla, jonka todistusta Liikenteen turvallisuusvirasto olisi rajoittanut tai jonka todistuksen Liikenteen turvallisuusvirasto olisi peruuttanut, olisi oltava oikeus hakea muutosta rautatieturvallisuusdirektiivin 10 artiklan 12 kohdan mukaisesti.

**181 §.** *Viranomaisten tiedonsaantioikeus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 94 §:ää ja siinä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta saada liike- tai ammattisalaisuuden estämättä rautatieliikenteen harjoittajalta ja rataverkon haltijalta lupien ja todistusten myöntämistä, 3 luvussa tarkoitettua valvontaa sekä 32 §:ssä tarkoitettuun ratarekisteriin rekisteröintiä varten tarvittavia tietoja.

Lisäksi pykälässä säädettäisiin sääntelyelimen oikeudesta saada liike- tai ammattisalaisuuden estämättä rautatieliikenteen harjoittajalta ja rataverkon haltijalta ne tiedot, joita se tarvitsee 18 luvussa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten sekä Liikenneviraston oikeudesta saada ne tiedot, joita virasto tarvitsee 136 §:ssä tarkoitetun ratamaksun määrittämistä sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Yksityisraiteen haltijankin tulisi toimittaa Liikennevirastolle pyydettyä tietoa tilastointia ja tutkimusta varten. Myös yksityisraiteen haltijalla olisi oikeus pyynnöstä saada tietoja rautatieliikenteen harjoittajilta tietoja, joita se tarvitsee ratamaksun perimistä varten.

**182 §.** *Voimaantulo.* Pykälässä säädettäisiin, että ehdotettu raideliikennelaki tulisi voimaan niin, että lukujen 1, 5, 14 ja 16-23 lukujen säännökset tulisivat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019 ja 2-4, 6-13 sekä 15 lukujen säännökset tulisivat voimaan 15 kesäkuuta 2019 alkaen.

**183 §.** *Siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentin mukaan voimassa olevan rautatielain nojalla rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annetun valtioneuvoston asetuksen (1489/2015) säännöksiä sovelletaan sellaisinaan, kunnes niistä toisin säädetään tai päätetään. Valtioneuvoston asetusta ei ole tarvetta muuttaa uuden raideliikennelain tultua voimaan, koska valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista on vasta joulukuussa 2015 annettu ja se sisältää rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanosäännökset. Muut voimassa olevan rautatielain nojalla annetut valtioneuvoston asetukset kumottaisiin ja raideliikennelain nojalla annettaisiin uudet asetukset. Kumottavia asetuksia olisivat rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annettu valtioneuvoston asetus (372/2011) ja aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta annettu valtioneuvoston asetus (1490/2015).

Pykälän 2 momentin mukaan rautatielain 7 §:n nojalla myönnettyt turvallisuustodistukset ja 17 §:n nojalla myönnettyt turvallisuusluvut olisivat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 3 momentin mukaan rautatielain 44 §:n nojalla myönnettyt rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvat, 47 §:n nojalla myönnettyt rakentamisaikaiset osajärjestelmän käyttöluvut, 47 a §:n nojalla myönnettyt koeajoluvat kalustoyksikköön kuuluvien osajärjestelmien testausta varten, 48 a §:n nojalla kalustoyksikköön kuuluvan osajärjestelmän käyttöönottoluvat, 51, 52 a ja 52 b §:ien nojalla myönnettyt kalustoyksikön käyttöönottoluvat, 53 §:n nojalla myönnettyt kalustoyksikkötyyppien hyväksynnit sekä 54, 55 ja 56 §:ien nojalla myönnettyt kalustoyksikköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat olisivat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 4 momentin mukaan rautatielain 57 §:n nojalla Venäjän federaatiosta saapuville suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettäville kalustoyksiköille myönnettyt käyttöönottoluvat olisivat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 5 momentin mukaan rautatielain 60 §:n nojalla myönnetyt poikkeukset kolmannen maan kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelylle ja sertifiointille olisivat sellaisinaan voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 6 momentin mukaan rautatielain 61 §:n nojalla myönnetyt ilmoitetun laitoksen ja 66 §:n nojalla riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämiset olisivat voimassa sen ajan, joksi ne on myönnetty.

Pykälän 7 momentin mukaan rautatielain nojalla annetut Liikenteen turvallisuusviraston antamat määräykset jäisivät voimaan, kunnes toisin määrätään. Annettavan raideliikennelain nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto käynnistäisi määräysten uudistamistyön ja uusien tai uudistettujen määräysten tultua voimaan osa vanhan lain nojalla annetuista määräyksistä kumottaisiin. Ehdotettuun lakiin sisältyvät määräyksenantovaltuudet on koottu hallituksen esityksen lukuun 3.

Pykälän 8 momentin mukaan yksityisraiteen haltijan, jolta ei edellytetä turvallisuuslupaa, tulisi ilmoittaa toiminnastaan 5 luvun mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään kuusi kuukautta ennen voimassa olevan turvallisuusluvan voimassa olon päättymistä.

Pykälän 9 momentissa säädettäisiin, että jos yksityisraiteen haltijalla ei ole turvallisuuslupaa, sen tulisi tehdä 5 luvun mukainen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään 31 päivään joulukuuta 2019 mennessä.

## 1.2 Laki liikennepalveluista annetun lain muuttamisesta

**Lain I osan 5 luvun 6 §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 13 a artiklan 3 kohdan perusteella. Momentin mukaan henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen olisi laadittava varautumissuunnitelma, jotta se voisi tarjota matkustajille palvelusopimusasetuksen 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Rautatieyrityksen olisi otettava suunnitelman valmistelussa huomioon rautatiejärjestelmän eri toimijoiden näkemykset.

**Lain I osa 6 luvun 8 §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Edellä esitetyn kaltainen muutos tehtäisiin myös vastaavaan säännöksen kaupunkiraideliikenteen osalta lain I osan 6 luvun 8 §:ssä, johon lisättäisiin myös uusi 2 momentti. Vaikka kaupunkiraideliikenteen säännökset eivät perustukaan unionilainsäädäntöön, säännökset ovat perusteiltaan rakennettu vastaavalla tavalla kuin ne ovat muun unionilainsäädännön varaan rakentuvan raideliikenteen osalta. Tästä syystä olisi johdonmukaista, että edellä lain I osan 5 luvun 7 §:ään esitetty muutos tehtäisiin vastaavaan pykälään myös kaupunkiraideliikenteen osalta.

**Lain III osan 3 luvun 1 §.** *Hankintamenettelyt.* Palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen voimaantuloa koskevan 8 artiklan 2 kohdan iii alakohdan mukaan palvelusopimusasetuksen (1370/2007) 5 artiklan 6 kohdan mukaista suorahankintamahdollisuutta kaikissa rautateiden henkilöliikennepalvelujen julkisen palveluvelvoitteen hankinnoissa lakataan soveltamasta 25 päivästä joulukuuta 2023 alkaen. Tämän jälkeen palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen mukaan suorahankintaa voidaan käyttää pienissä 5 artiklan 4 kohdan raja-arvot alittavissa palveluhankinnoissa. Rautateiden henkilöliikennepalvelujen hankinnan osalta tällaiset pienet raja-arvot alittavat hankinnat olisivat alle 7,5 milj. euron tai alle 0,5 milj. kilometrin suuruisia palveluhankintoja. Lisäksi palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen 5 artiklan 4 a kohdan b alakohdasta mahdollistetaan sen, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat sopia rautatieyritysten kanssa myös raja-arvot ylittävistä palveluhankinnoista suorahankintasopimuksia, jos suorahankinta parantaisi palvelujen laatua ja kustannustehokkuutta. Tämä kuitenkin edellyttää, että toimivaltainen viranomainen tekee suorahankinnan tueksi suorituskykykriteereihin perustuvan vaikutusarvion. Suorituskykykriteerit koskevat palvelujen täsmällisyyttä, junaliikenteen säännöllisyyttä, liikkuvan kaluston laatua ja matkustajaliikenteen kuljetuskapasiteettia.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetty pykälä mahdollistaisi sen, että pienet palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen 5 artiklan 4 kohdan raja-arvot alittavat palveluhankinnat voitaisiin tehdä suorahankintana palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen 5 artiklan 4 kohdassa säädetyllä tavalla. Kyseisellä säännöksellä kuitenkin suorahankinnan ulkopuolelle esitetään rajattavaksi 5 artiklan 4 a kohdan mukaiset mahdollisuudet, jotka oikeuttaisivat suorahankintaan myös isommissa hankinnoissa.

Koska Suomessa hallitus on jo tehnyt päätöksen, että kaikki liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan kuuluvat rautateiden henkilöliikenteen viisi käyttöoikeussopimusta kilpailutetaan, säännös ei sinällään ole Suomelle

välttämätön. Säännös kuitenkin esitettäisiin lisättäväksi liikenteen palveluista annettuun lakiin, koska hallitus katsoo, että lainsäädännön selkeyden sekä yhteiskuntataloudellisen vaikuttavuuden ja tehokkuuden näkökulmasta olisi perusteltua, että isommat rautateiden julkiset palveluhankinnat aina kilpailutettaisiin. Palvelusopimusasetuksen muutosasetuksen mahdollistama isompien palveluhankintojen suorahankinnan ehtona oleva suorituskykykriteereihin perustuva arviointi suorahankinnan ja kilpailutuksen vertailusta ei ole lainsäädännöllisesti selkeä, läpinäkyvä ja yksiselitteinen. Suomi totesi myös kyseisen säännöksen EU-käsittelyn aikana, että tällainen säännös voi vesittää EU:n neljännen rautatiepaketin perustavoitetta siitä, että kilpailuttamisesta tulee pääsääntö suorahankinnan sijasta 25 päivästä joulukuuta 2023 alkaen rautateiden henkilöliikennepalvelujen julkisissa palveluhankinnoissa. Tästä syystä Suomi kannatti neuvostokäsittelyn aikana säännöstä, joka mahdollistaa sen, että kansallisella lainsäädännöllä voidaan suorahankintaa rajata ja tämän mukaisesti kyseisenkaltaista säännöstä esitetään lisättäväksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Kyseinen säännös kuitenkin tulisi voimaan vasta 25 päivästä joulukuuta 2023 alkaen. Tällä siirtymäsäännöksellä varmistettaisiin se, että kun ensimmäistä liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan kuuluvaa käyttöoikeussopimusta eteläisen Suomen taajamajunaliikenteestä kilpailutetaan, liikenne- ja viestintäministeriö voi samanaikaisesti neuvotella VR-Yhtymä Oy:n kanssa suorahankintana nykyisen ministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n välisen yksinoikeussopimuksen korvaavista henkilöliikennejärjestelyistä.

## **2. Voimaantulo**

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan 1 päivästä tammikuuta 2019, kuitenkin niin, että raideliikennelain 2-13 luvut tulisivat voimaan 15 päivänä kesäkuuta 2019. Voimaantultuaan raideliikennelaki kumoaisi voimassa olevan rautatielain ja kaupunkiraideliikennelain.

## **3. Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Perustuslain 80 §:n 2 momentin nojalla myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella.

Lain nojalla annettavaksi ehdotettava alemmanasteinen sääntely on pääosin teknisluonteista ja yksityiskohtaista ja ehdotetulla alemman asteisella sääntelyllä pantaisiin täytäntöön etenkin rautatieturvallisuudirektiivin ja yhteentoimivuudirektiivin liitteitä, joita muutetaan komitologiamenettelyllä. Alemmanasteisten normien kohderyhmät olisivat suppeita, eivätkä ne kohdistuisi yksilöiden oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Lisäksi niitä koskevat perusedellytykset säädettäisiin lailla.

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi lähtökohtaisesti neljä valtioneuvoston asetusta, kuten on annettu voimassa olevan rautatielainkin nojalla. Valtioneuvoston asetukset annettaisiin seuraavista aihepiireistä ja ehdotetun lain seuraavien valtuutussäännösten nojalla:

- 1) Valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta, arviointilaitoksista sekä rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan ja liikkuvan kaluston markkinoillesaattamisluvan hakemukseen liitettävistä asiakirjoista:**

- 33 §:n nojalla yhteentoimivuusdirektiivin II liitteessä tarkoitetuista rautatiejärjestelmän osajärjestelmistä ja liitteessä III tarkoitettujen olennaisten vaatimusten sisällöstä;
- 34 §:n nojalla yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämisestä koskevasta pyynnöstä, liitteeksi tarvittavista asiakirjoista ja menettelyistä;
- 35 §:n nojalla ratarekisteriin toimitettavista tiedoista ja niihin sisältyvistä määräajoista;
- 48 §:n nojalla ilmoitetun laitoksen tehtävistä, osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyistä, yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyistä sekä välivaiheen tarkastuslausunnosta ja sen antamista koskevista lausunnoista;
- 49 §:n nojalla turvallisuusviraston EY-tarkastusvakuutusmenettelyistä, Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä FI-tarkastuksessa, osajärjestelmien FI-tarkastusmenettelyistä sekä välivaiheen tarkastuslausunnosta ja sen antamista koskevasta menettelyistä;
- 51 §:n nojalla rakenteellisen osajärjestelmän käyttööntöluvhakemuksen liitteeksi vaadittavista asiakirjoista;
- 53 §:n nojalla ERTMS-ratalaitteita koskevan tarjouspyynnön tarkistamista koskevan hakemuksen liitteeksi vaadittavista asiakirjoista;
- 59 §:n nojalla markkinoillesaattamislupahakemuksen liitteeksi vaadittavista asiakirjoista;
- 76 §:n nojalla yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämistä koskevasta hakemuksesta ja menettelyistä;
- 92 §:n nojalla akkreditoitua sisäistä laitosta koskevien EU-säädösten soveltamisesta sekä niistä tiedoista, joita kansallisen akkreditointielimen on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle;
- 96 §:n nojalla ilmoitetun laitoksen suorittamissa tarkastuksissa sovellettavista menettelyistä sekä tarkastuskertomuksen antamisesta; ja
- 98 §:n nojalla riippumattomasta turvallisuusarviointista vastaavalle laitokselle asetettavista vaatimuksista ja sen tehtävistä sekä laitoksen tarkastusmenettelyistä ja tarkastuslausunnosta.

## **2) Valtioneuvoston asetus aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta:**

- 113 §:n nojalla ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista; ja
- 119 §:n nojalla kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta.

Aikatauluttamista ja ratakapasiteetin jakamista koskeva lainsäädäntö on siirtynyt Euroopan komission antaman delegoidun päätöksen (C(5963/2017)) myötä suoraan unionitasolla sovellettavan lainsäädännön piiriin, joten uusi annettava valtioneuvoston asetus olisi karsitumpi kuin voimassa olevan rautatielain 22 ja 27 §:ien nojalla annettu valtioneuvoston asetus. Uusi valtioneuvoston asetus sisältäisi ensisijaisesti vain täydentävät tekniset ja kansalliset säännökset siitä, mitkä ovat aikataulukauden aikana noudatettavat muutosajankohdat sekä mitä

helpotuksia yksityisraiteen haltijoille myönnetään ratakapasiteetin hakemiseen ja jakamiseen liittyviin menettelyihin silloin, kun yksityisraiteilla ei harjoiteta aikataulusidonnaista liikennettä.

### **3) Valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista:**

- 129 §:n mukaisista eli rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II mukaisista vähimmäiskäyttöpalveluista sekä lisä- ja oheispalveluista sekä 130 §:n mukaisista palveluvelvoitteen piiriin kuuluvista palveluista raideyhteyksineen ja niitä koskevista ehdoista;
- 132 §:n mukaisista koulutuspalveluista; ja
- 134 §:n nojalla edellä mainittujen palveluiden hinnoittelusta.

Voimassa olevan rautatielain nojalla annettu valtioneuvoston asetus 1489/2015 pidettäisiin siirtymäsäännöksillä voimassa, koska asetus perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin, eikä valtioneuvoston asetukseen kohdistu tässä vaiheessa muutostarpeita.

### **4) Varautumisesta ja valmiussuunnittelusta:**

- 167 §:n nojalla voitaisiin säätää valmiussuunnittelusta ja varautumisesta poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.

Voimassa olevan rautatielain 81 §:n nojalla liikenne- ja viestintäministeriö on valtuutettu antamaan valmiussuunnittelusta ja varautumisesta poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin tarkempia säännöksiä. Valtuutus muutettaisiin nyt niin, että näistä asioista säädettäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella, jotta raideliikennelain nojalla annettavat tarkemmat säännökset annettaisiin kaikki valtioneuvoston asetuksella ja määräykset Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi seuraavista asioista tarkemmat määräykset Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä:

- 8 §:n nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä;
- 9 §:n nojalla avunannosta vakavan onnettomuuden yhteydessä;
- 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuuskertomuksen sisällöstä;
- 15 §:n nojalla turvallisuusindikaattoreiden mukaisista tiedoista ja niiden käyttämisestä vuosikertomuksen laadinnassa;
- 27 §:n nojalla yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusmenettelyssä ilmoitettavien liittyvien tietojen sisällöstä;
- 28 §:n nojalla ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä;
- 32 §:n nojalla yksityisraiteen haltijoista luetteloitavista tiedoista ja niiden toimittamisesta;
- 39 §:n nojalla liikennöinnistä, liikenteenohjauksesta ja ratatyöstä, rataverkolla käytettävästä kalustosta, radasta, radan rakenteista ja laitteista sekä radan kunnossapidosta, rautateillä käytettävistä turvalaitteista, opastimista ja merkeistä, rautatieliikenteen tallenteista, tallenteiden tallentamistavoista ja säilytysajoista;



- 72 §:n nojalla kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavan yksikön toiminnoista ja niiden järjestämisestä, niitä koskevista vaatimuksista ja arviointiperusteista;
- 73 §:n nojalla sertifiointin hakumenettelystä, Liikenteen turvallisuusviraston sertifiointitehtävien hoitamisessa käytettävän ulkopuolisen asiantuntijan vaatimuksista sekä siitä, miten komission antamia täytäntöönpanoasetuksia sovelletaan kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointissa;
- 78 §:n nojalla museoliikenteessä tai yksityisraiteilla pelkästään siirtoajossa käytettävälle kalustolle asetettavista vaatimuksista;
- 153 §:n nojalla valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia määräyksiä kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalta edellytettävien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle;
- 154 §:n nojalla metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista;
- 155 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä;
- 157 §:n nojalla kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijoista rekisteriin tallennettavien tietojen toimittamisen tavasta; ja
- 162 §:n nojalla onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin liittyvien tietojen ilmoittamisesta; ja
- 168 §:n nojalla tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavien tietojen ilmoittamisesta.

Edellä esitetyn perusteella suurin muutos voimassa olevan rautatielain nojalla annettuun alemman asteiseen sääntelyyn verrattuna olisi se, että rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annettu valtioneuvoston asetus (372/2011) korvattaisiin uudella rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta, arviointilaitoksia sekä rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan ja liikkuvan kaluston markkinoillesaattamisluvan hakemukseen liitettäviä asiakirjoja koskevalla valtioneuvoston asetuksella. Aikaisemmin edellä mainittuun valtioneuvoston asetukseen osittain sisältynyttä sääntelyä ilmoitetuista laitoksista nostettaisiin nyt valtioneuvoston asetustasolta suoraan raideliikennelaisissa säädeltäväksi. Lisäksi voimassa olevaan rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annettuun valtioneuvoston asetukseen verrattuna rautatieturvallisuudirektiivin liitteen I mukaiset yhteiset turvallisuusindikaattorit annettaisiin jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Tämä muutos olisi perusteltu, koska kyse on vain rautatieturvallisuudirektiivin liitteen I teknisestä täytäntöönpanosta sellaisenaan, eikä jäsenvaltioilla ole turvallisuusindikaattoreiden suhteen kansallista liikkumavaraa.

Aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta annetun voimassa olevan valtioneuvoston asetuksen 1490/2015 mukaista sääntelyä karsittaisiin edellä kuvatulla tavalla, koska sääntely on siirtynyt suoraan unionitasolla säädettäväksi, kun komissio on antanut delegoidun päätöksen (C(5963/2017)).

Varautumista ja valmiussuunnittelua koskevat tarkemmat säännökset annettaisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen sijasta ja näin raideliikennelaki sisältäisi valtuudet vain kahdella tasolla annettaviin alemman asteisiin säädöksiin.

Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuudet pysyisivät pääosin entisellä tasolla, mutta määräysten sisältöä luonnollisesti tarkistetaan rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivien edellyttämällä tavalla.

Kokonaisuudessaan kuitenkin ehdotetun lain nojalla annettava alemman asteinen sääntely pysyisi hyvin pitkälti vastaavanlaisena kuin sitä on annettu voimassa olevan rautatielain nojalla.

## **4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

### **4.1 Norminantovalta**

Alemman asteinen sääntelyn norminantovalta on käsitelty edellä luvussa 3 ”Tarkemmat säännökset ja määräykset”.

### **4.2 Elinkeinovapaus**

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset ovat kaikille toiminnanharjoittajille yhtäläiset ja perustuvat lupaedellytysten täyttämiseen. Rautatieliikenteen harjoittaminen on jatkossakin luvanvaraista toimintaa unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla ja rautatieyrityksiltä edellytetään toimilupaa. Toimilupaa koskevat säännökset on siirretty liikenteen palveluista annetun lain I osan 5 lukuun. Perustuslakivaliokunta (PeVL 66/2002 vp) on katsonut, että luvanvaraisuus on rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvien turvallisuusriskien näkökulmasta perusteltua ja hyväksyttyä. Lupajärjestelmää puoltavat myös liikenneväylien rajallisuuteen perustuvat tarpeet säännellä, ohjata ja valvoa rautatieliikennettä.

EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpanon myötä myös rautateiden kotimaan henkilöliikenteen harjoittamiseen on turvattu avoin markkinoillepääsy. Oikeutta harjoittaa rautateiden kotimaan henkilöliikennettä avoimen markkinoillepääsyn pohjalta voidaan rajoittaa vain, jos toimivaltainen viranomaisen on tehnyt EU:n palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen sopimuksen henkilöliikennejärjestelyistä ja rautatiealan sääntelyelin on tekemänsä tasapainotestin mukaisesti katsonut, että avoin markkinoillepääsy voi vaarantaa toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen välillä tehdyn sopimuksen taloudellisen tasapainon. Rataverkon käyttöoikeuden rajoittamista koskevat säännökset on sisällytetty ehdotetun lain 110 §:ään ja ne vastaavat unionilainsäädännön mukaisia vaatimuksia. Näin ollen ehdotetulla lailla ei rajoitettaisi elinkeinoharjoittamista perusoikeuksien vastaisesti.

Jokaisella ammatinharjoittajalla on myös oikeus saattaa markkinoille rautatiejärjestelmään ja sen osajärjestelmiin kuuluvia tuotteita ja kalustoyksiköitä, kunhan näille on jossakin EU:n jäsenvaltiossa myönnetty markkinoillesaattamislupa. Markkinoillesaattamislupa takaa tuotteille, kalustoyksiköille ja järjestelmille koko Euroopan unionin alueella avoimen markkinoillepääsyn.

### **4.3 Rataverkon käytön hinnoittelu**

Ehdotetun lain 8 luku koskee rataverkon käytön hinnoittelu. Luvun sääntely vastaisi täysin sitä, minkä eduskunta on hyväksynyt lailla (1394/2015) rautatielain muuttamisesta, kun rautatiemarkkinadirektiivi pantiin täytäntöön. Hallituksen esityksessä 13/2015 vp oli perusteellinen selvitys siitä, miksi kaikki ehdotetut rataverkon hinnoitteluelementit on katsottava perustuslain 81 §:n 2 momentin nojalla maksuiksi eikä veroiksi. Myös maksujen yleisistä perusteista on säädettävä lailla. Koska ehdotetun lain 8 luvun sääntelyä ei sisällöllisesti muuteta siitä, minkä eduskunta on aikaisemmin hyväksynyt, esitettyjä maksuelementtejä

koskevia perusteluja ei ole tässä lakiehdotuksessa tarvetta toistaa. Perustelut löytyvät hallituksen esityksen (13/2015) luvusta 4.1 Ratamaksu ja ratavero.

#### **4.4 Tehtävien ulkoistaminen ja julkiset hallintotehtävät**

Ehdotetun lain julkisia hallintotehtäviä koskeva sääntely vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain mahdollisuuksia siirtää perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä muille. Merkittävin muutos koskee sitä, että EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpano edellyttää, että rataverkon haltijalla pitää olla oikeus hankkia sen vastuulle kuuluvia tehtäviä, kuten kapasiteetin jakamiseen, liikenteenohjaukseen, kunnossapito- ja uudistamishankkeisiin liittyviä tehtäviä ulkopuolisilta tahoilta. Liikennevirasto hankkii jo nykyisin muun muassa liikenteenohjaus- sekä liikenneväylähankkeiden toteutuksen ulkopuolisilta palveluntarjoajilta.

EU-lainsäädännössä rataverkon haltijan tehtäviä ei ole osoitettu viranomaiselle, yhtiölle tai muulle yksityiselle tai julkiselle toimijalle. Suomessa valtion rataverkon hallinnasta vastaa Liikennevirasto, mutta Suomessa on noin 150 yksityisraiteen haltijaa. Lainsäädännöllisesti erilaisia rataverkon haltijoita on kohdeltava yhdenmukaisesti, vaikkakin yksityisraiteen haltijoille on niin voimassa olevassa sääntelyssä kuin lakiehdotuksessa annettu helpotuksia, mistä osoituksena on lain 5 luvun mukainen EU-sääntelyn mukaista turvallisuuslupaa kevyempi ilmoitusmenettely.

Esityksen 104 § sallii sen, että rataverkon haltija voi ulkoistaa tehtäviä toiselle osapuolelle, kunhan tämä ei ole rautatieyrittäjä tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyrittäjä. Rataverkon haltija kantaa vastuun myös siinä tilanteessa, että tehtävä on ulkoistettu ulkopuoliselle taholle. Liikennevirasto on valtion budjettivirasto, mutta se on jo nykyisin voimassa olevan rautatielain 36 §:n nojalla ulkoistanut liikenteenohjauksen valtion rataverkolla Finrail Oy:lle, joka on valtionyhtiö ja sen omistajaohjauksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Vaikka Finrail Oy vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille, liikenteenohjaus tapahtuu Liikenneviraston valtion rataverkon haltijana tekemien kapasiteetin jakamista koskevien päätösten ja muun ohjauksen ja valvonnan puitteissa. Liikennevirasto kantaa viime kädessä vastuun myös liikenteenohjauksesta, vaikka se hankkiikin palvelun Finrail Oy:ltä. Voimassa olevan rautatielain 36 §:ää vastaava liikenteenohjausta koskeva säännös on hallituksen esityksen 133 §.

Uusi hallituksen esityksen 104 § on rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 c artiklan täytäntöönpanosäännös. Pykälä mahdollistaisi sen, että rataverkon haltija voisi ulkoistaa myös rataverkon haltijan olennaisia toimintoja, joita ovat reitin jakamista koskeva päätöksenteko, yksittäisten reittien jakaminen sekä rataverkon käyttöön liittyvien maksujen kerääminen. Myös rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyviä tehtäviä rataverkon haltija voisi ulkoistaa. Kaikkien näiden tehtävien olisi kuitenkin tapahduttava rataverkon haltijan ohjauksessa ja valvonnassa, toiminnan olisi oltava tasapuolista ja syrjimätöntä ja vastuu olisi aina viime kädessä rataverkon haltijalla. Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana hankkii jo nykyisin rataverkon kehittämiseen ja kunnossapitoon liittyvät investointihankkeet ulkopuolisilta yrityksiltä ja hankkeet kilpailutetaan. Liikenneviraston toteuttamat rataverkon kehittämishankkeet taas päätetään vuosittain eduskunnan hyväksymän talousarvion yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön esityksestä, joten hankkeista päätetään poliittisessa ohjauksessa. Näin ollen perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu sääntely ei muuttaisi käytäntöä nykyiseen verrattuna.

Hallituksen esityksen 48 §:ssä ilmoitetun laitoksen tehtävistä EY-tarkastuksessa, 49 §:ssä FI-tarkastuksesta ja 99 §:ssä riippumattomasta turvallisuusarvioinnista säädetään siitä, että laissa tarkoitettu ilmoitettu laitos tai riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaava laitos voivat olla valtionhallinnon ulkopuolisia yhtiöitä tai muita yhteisöjä, joilla olisi oikeus tehdä pykälissä tarkoitettuja tarkastuksia. Tehtäviä suorittaessaan kyseisillä laitoksilla olisi myös oikeus päästä sellaisiin paikkoihin, joihin pääsy on tarpeellista tarkastuksen suorittamiseksi. Kotirauhan piiriin kuuluvat tarkastukset rajattaisiin kuitenkin tarkastusoikeuden ulkopuolelle ja laitosten tulisi noudattaa toiminnassaan hyvän hallinnon vaatimuksia. Tehtävät perustuvat rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivin mukaisiin vaatimuksiin ja vastaavanlaiset säännökset sisältyvät eduskunnan hyväksyminä myös voimassa olevan rautatielain 63 ja 65 §:iin. Näitä tehtäviä ei ole katsottu niiden luonteen perusteella perustuslain 124 §:ssä tarkoitetuiksi julkisiksi hallintotehtäviksi.

Myös hallituksen esityksen 14 §:ään viranomaisvalvonnan suorittamisesta sekä 147 §:ään sääntelyelimen oikeudesta tehdä tarkastuksia Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeus tehdä pykälissä säädettyjen valvontatehtävien mukaisia tarkastuksia ja tarvittaessa käyttää tehtävissä myös ulkopuolisen asiantuntijan apua, jos se on valvontatehtävien hoitamisen kannalta välttämätöntä. Pykälissä säädetään, että ulkopuoliseen asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta ja vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa. Asiantuntijat hoitavat tehtäviään viranomaisen (Liikenteen turvallisuusviraston sekä sääntelyelimen) vastuulla ja pykälissä tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan asiantuntijat käyttävät perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkista valtaa. Kyseisten pykälien mukaiset säännökset sisältyvät vastaavanlaisena myös voimassa olevan rautatielain 71 c §:ään ja 78 §:ään.

Eduskunta on hyväksynyt liikenteen palveluista annetun lain (320/2017, sellaisena kuin se on laissa xx/2018) IV osan 4 luvun mukaiset säännökset siitä, millä ehdoilla julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle toimijalle. Luvun säännöksissä on yksilöity, mitä tehtäviä ulkopuoliselle voidaan siirtää ja millä edellytyksillä, vaatimukset yleisistä ehdoista, julkisten hallintotehtävien hoitamiseen kohdistuvasta valvonnasta, toimijan kelpoisuudesta ja luotettavuuden arvioinnista sekä tehtäviä hoitavien virkavastuusta. Näitä liikenteen palveluista annetun lain periaatteita on myös noudatettu raideliikennelakiehdotukseen sisältyvissä julkisia hallintotehtäviä koskevissa säännöksissä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset: