

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi raideliikennelakia ja liikenteen palveluista annettua lakia.

Raideliikennelain kalustoyksiköiden ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiä koskevia säännöksiä muutettaisiin. Kalustoyksiköiden ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintitehtäviä siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta Euroopan unionin rautatievirastolle EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Myös soveltamisalan rajausta koskevaa raideliikennelain pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että markkinasääntelyssä satamien alueella oleviin raitisiin sovellettaisiin jatkossa palvelupaikan hallintaa koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta. Sääntelyelimen tehtäviin lisättäisiin myös velvollisuus arvioida toimivaltaisen viranomaisen päätöstä hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut suoraan hankintana tarjouskilpailun sijasta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia etenkin liikkuvan kaluston kuljettajan kelpoisuutta koskeviin säännöksiin. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään yhdenmukaistamaan säännöksiä, jotka koskevat terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevia ilmoituksia ja Liikenne- ja viestintäviraston oikeutta edellyttää niiden perusteella tarkastuksia lupakirjavaatimusten täyttämistä.

Raideliikennelakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään myös eräitä tarkennuksia lupavaatimuksiin. Turvallisuustodistusta ei edellytetä sellaiselta kalustoyksikön liikuttamiselta, joka tapahtuu kalustoyksiköiden siirtämistä varten ja jota varten rataverkolle tai sen osalle pääsy on suljettu ja rataverkon haltija on ohjeistanut tällaisen liikkumisen menettelyt. Ehdotettu muutos korvaisi voimassa olevan lain siirtotyötä koskevat säännökset. Lisäksi liikkuvan kaluston vaihtotyöliikennöinti liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä sallittaisiin ilman liikkuvan kaluston lupakirjaa, jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat sopineet alueesta, jolla vaihtotyö tehdään.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.2.2021 lukuun ottamatta kalustoyksiköiden rekisteröintiä koskevia lainkohtia, jotka tulisivat voimaan 16.6.2021.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	4
1.2.1 EU-säädösten valmistelu	4
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	4
2 EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	4
3 Nykytila ja sen arviointi.....	5
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	7
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	7
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	9
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	10
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	10
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot	11
6 Lausuntopalaute	11
7 Säännöskohtaiset perustelut	12
8 Lakia alemman asteinen sääntely	28
9 Voimaantulo	29
10 Toimeenpano ja seuranta	29
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisympäristö	29
LAKIEHDOTUKSET	31
1. Laki raideliikennelain muuttamisesta	31
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	44
LIITTEET	48
RINNAKKAISTEKSTIT	48
1. Laki raideliikennelain muuttamisesta	48
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	71
ASETUSLUONNOS	76
Valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun asetuksen muuttamisesta.....	76

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Raideliikennelaki (1302/2018) tuli voimaan 1.1.2019. Raideliikennelailla pantiin kansallisesti täytäntöön laaja EU:n neljäs rautatiepaketti, joka sisälsi kuusi Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksymää säädöstä. Samalla huolehdittiin siitä, että kansallisella lainsäädännöllä on pantu kansallisesti täytäntöön kaikki aikaisempi ja edelleen voimassa oleva EU:n rautatielainsäädäntö. Raideliikennelailla kumottiin aikaisempi rautatielaki (304/2011) ja kaupunkiraideliikenteestä annettu laki (1412/2015).

Euroopan komissio on antanut EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797, jäljempänä yhteentoimivuusdirektiivi, nojalla seuraavat kaksi täytäntöönpanoasetusta:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklassa tarkoitettujen kalustorekistereitä koskevista eritelmistä sekä komission päätöksen 2007/56/EY muuttamisesta ja kumoamisesta annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1614, jäljempänä kalustorekisteriasetus;

2) rautatieinfrastruktuurirekisteriä koskevista yhteisistä eritelmistä ja täytäntöönpanopäätöksen 2014/880/EU kumoamisesta annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/777, jäljempänä rautatieinfrastruktuurirekisteriasetus.

Molemmat täytäntöönpanoasetukset ovat EU:n jäsenvaltioissa sellaisenaan suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä. Asetukset edellyttävät kuitenkin muutoksia raideliikennelakiin ja sen nojalla rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettuun valtioneuvoston asetukseen (284/2019), koska kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiä koskevia tehtäviä siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta Euroopan unionin rautatievirastolle, jäljempänä EU-virasto, joka jatkossa vastaa eurooppalaisen rekisterijärjestelmän ylläpidosta jäsenvaltioiden sille toimittamien tietojen pohjalta. Kalustoyksiköitä koskevat rekisteritiedot Liikenne- ja viestintävirasto toimittaa jatkossa EU-viraston ylläpitämään järjestelmään ja rautatieinfrastruktuuria koskevat rekisteritiedot rataverkon haltijat päivittävät itse EU-viraston ylläpitämään järjestelmään.

Lisäksi samassa yhteydessä esitetään tällä hallituksen esityksellä tehtäväksi raideliikennelakiin eräitä muita muutoksia, jotka on havaittu lain soveltamisen aikana. Voimassa olevan raideliikennelain ja EU-lainsäädännön nojalla merisatamien sisäiset raiteet on katsottu strategisesti merkittäviksi rataverkon haltijoiksi ja siten niiden on edellytetty noudattavan lain rataverkon hallintaa ja rataverkon hinnoittelua koskevia säännöksiä. Merisatamat ovat kuitenkin esittäneet, että merisatamat ja niiden sisällä olevat raiteet olisivat jatkossa palvelupaikkoja EU-lainsäädännön sallimalla tavalla. Tämä tekisi mahdolliseksi satamille hinnoitella sataman sisällä olevien raiteiden käyttöä joustavammin kuin jos ne ovat rataverkon hinnoittelua koskevan sääntelyn piirissä.

Myös voimassa olevan raideliikennelain siirtotyötä koskevien säännösten tulkinta on aiheuttanut ongelmia, kun kalustoyksiköiden siirtely yksityisraiteilla on sallittu ilman turvallisuustodistusta, mutta siirtely edellyttää usein jo raiteiden vaihtamisen vuoksi vierailua valtion rataverkolla. Samalla tavalla liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) nojalla ilman lupakirjaa

sallittu pienimuotoinen kuljettajatoiminta on aiheuttanut tulkintaongelmia, koska pienimuotoisesta kuljettajatoiminnasta ei ole laissa säännöksiä, vaan toimintaa on kuvattu vain lainvalmistelun esitöissä. Oikeusvarmuuden kannalta on välttämätöntä, että näihin säännöksiin pyritään löytämään selkeät ratkaisut samalla kun turvataan toiminnanharjoittajien mahdollisuudet jatkaa voimassa olevan lain aikana hyväksytyjä ja turvalliseksi havaittuja käytäntöjä.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädösten valmistelu

Kalustorekisteriasetus ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetus ovat täytäntöönpanoasetuksia, jotka komissio on valmistellut tiiviissä yhteistyössä EU:n jäsenvaltioiden sekä EU-viraston kanssa. Asetusten valmistelussa on keskeisessä roolissa yhteentoimivuusdirektiivin 51 artiklassa ja rautateiden turvallisuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 28 artiklassa tarkoitettu komitea, joka on ns. rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus- ja turvallisuuskomitea (RISC, Railway Interoperability and Safety Committee), jäljempänä RISC-komitea. Täytäntöönpanosäädöksiä valmistellaan usein erillisissä alatyöryhmissä, joita joko komissio tai EU-virasto vetävät ja joihin jäsenvaltiot nimeävät asiantuntijoita. RISC-komitea ohjaa yltäasolla alatyöryhmien työtä ja kun täytäntöönpanosäädökset ovat valmiita hyväksyttäväksi, komissio tuo ne RISC-komiteaan hyväksyntää varten äänestettäväksi. Molempien asetusten käsittelyssä niin alatyöryhmissä kuin RISC-komiteassa jäsenvaltiot kiinnittivät erityistä huomiota asetusten määräaikoihin eli siihen, millä aikataululla rekisteritehtävät siirtyvät kansallisilta rekisteriviranomaisilta EU-virastolle. Jäsenvaltioilla oli käsittelyn aikana myös huolia siitä, vastaavatko EU-tason rekisterijärjestelmät riittävässä määrin kansallisia rekisteröintitarpeita. Osassa jäsenvaltioista kansallisiin rekistereihin on nykyisellään tallennettu myös muita kuin EU-lainsäädännön edellyttämiä tietoja. Mikään ei luonnollisestikaan estä jäsenvaltioita tallentamasta jatkossakin kansalliseen rekisteriin sellaisia tietoja, joita ne katsovat rautatiejärjestelmän toimivuuden ja sen valvonnan kannalta tarpeelliseksi seurata ja rekisteröidä jatkossakin ja joita ei siirretä EU-tason rekistereihin. Näin esimerkiksi Suomessa Venäjä-liikenteen kalustoa koskevat tiedot tallennetaan jatkossakin liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Kun täytäntöönpanosäädösehdotuksista saavutettiin alatyöryhmissä ja RISC-komiteassa riittävä yksimielisyys, säädökset tuotiin RISC-komiteaan äänestettäväksi. Yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuudsdirektiivin nojalla annettavat täytäntöönpanosäädökset hyväksytään jäsenvaltioiden määräenemmistöllä. Kalustorekisteriasetuksesta äänestettiin RISC-komitean kokouksessa kesäkuussa 2018 ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetuksesta tammikuussa 2019. Kalustorekisteriasetus julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 26.10.2018 ja se tuli voimaan 15.11.2018. Rautatieinfrastruktuuriasetus julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 27.5.2019 ja se tuli voimaan 16.6.2019.

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä tiiviissä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Myös rautatiealan sääntelyelimen näkemykset on otettu huomioon lain markkinasääntelyä koskevien muutosten valmistelussa. Hallituksen esityksen valmistelussa on kuultu sidosryhmiä.

2 EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Kuten edellä on todettu, kalusto- ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetukset ovat komission täytäntöönpanoasetuksia ja siten suoraan sovellettavaa EU-lainsäädäntöä. Näin ollen kyseisiä EU-

asetuksia ei panna kansallisesti täytäntöön, vaan raideliikennelakiin esitetään tehtäväksi ne välttämättömät muutokset, joita tarvitaan, kun voimassa olevan raideliikennelain mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluvia rekisterien ylläpitoon sisältyviä tehtäviä siirtyy EU-virastolle 1.1.2021 alkaen. Vuodesta 2021 alkaen rataverkon haltijoiden pitää tallentaa rataverkkoon koskeva tiedot EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen ja 16.6.2021 alkaen otetaan käyttöön EU-viraston ylläpitämä kalustorekisteri.

Kalustorekisteriasetuksessa säädetään siitä, että kunkin EU:n jäsenvaltion on nimettävä rautatieyrityksistä riippumaton rekisteröintielin, joka vastaa kalustoyksiköiden rekisteröintiä koskevien hakemusten käsittelystä ja eurooppalaisessa kalustorekisterissä, jäljempänä EU-viraston ylläpitämä kalustorekisteri, olevien tietojen käsittelystä viimeistään 15.5.2019 alkaen. Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto olisi kansallinen rekisteröintielin. Kalustoyksikön haltijan on jätettävä kalustoyksikön rekisteröintiä koskeva hakemus EU-viraston ylläpitämän kalustorekisterin kautta sille jäsenvaltiolle, joka on kyseisen kalustoyksikön käyttöalue. Kansallinen rekisteröintielin varmistaa sen, että hakemuksen mukaiset tiedot ovat oikein.

Kalustorekisteriasetuksen mukaan EU-viraston on perustettava eurooppalainen kalustorekisteri ja ylläpidettävä sitä. EU-viraston pitäisi saattaa eurooppalaisen kalustorekisterin toiminnot jäsenvaltioiden saataville viimeistään 15.11.2020 mennessä. Kansallisten rekisteröintielinten vastuulla on toimittaa kansallisista kalustorekistereistä tiedot EU-viraston ylläpitämään eurooppalaiseen kalustorekisteriin 16.6.2021 mennessä. Jäsenvaltioiden on 16.6.2024 alkaen käytettävä rekisterihakemusten käsittelyyn ja rekisteröintiin ainoastaan EU-viraston ylläpitämää kalustorekisteriä. Kansallisilla rekisteröintielimillä on pääsy EU-viraston ylläpitämän kalustorekisterin tietoihin ja velvollisuus hallinnoida ja päivittää rekisterin tietoja kansallisille rekisteröintielimille tehtyjen hakemusten perusteella.

Rautatieinfrastruktuurirekisteriasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen rekisteröintiyksikkö, joka vastaa jäsenvaltion rataverkon ja sen osajärjestelmien ominaisuuksien ja parametrien keruusta ja näiden tietojen koordinaatiosta niin, että ne tulevat tallennetuksi EU-viraston ylläpitämään internet-pohjaiseen järjestelmään, jota asetuksessa kutsutaan RINF-sovellukseksi (RINF Application, Web-based Application for Register of Railway Infrastructure), jäljempänä ratarekisterisovellus. Suomessa myös tämän asetuksen mukainen rekisteröintiyksikkö olisi Liikenne- ja viestintävirasto. EU-virasto on ottanut RINF-sovelluksen käyttöön 16.6.2019. Rautatieinfrastruktuurirekisteriasetuksen liitteen 1 taulukossa on asetettu päivämäärät, joiden mukaisesti jäsenvaltion nimeämän kansallisen rekisteröintiyksikön on vietävä tiedot ratarekisterisovellukseen. Eri parametreille asetut määräpäivät vaihtelevat 16.6.2019-1.1.2021. Rataverkon haltijoilla on velvollisuus toimittaa tiedot rekisteröintiyksiköille 31.12.2020 saakka ja 1.1.2021 alkaen rataverkon haltijoille siirryy velvollisuus päivittää tiedot suoraan EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen.

3 Nykytila ja sen arviointi

Voimassa olevan raideliikennelain ja sen nojalla annetun rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen sekä liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto on viranomainen, joka ylläpitää raideliikennelain 37 §:ssä tarkoitettua ratarekisteriä ja liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä.

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää ratarekisteriä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden edistämiseksi. Ratarekisteriin sisällytetään tiedot rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa.

Rataverkon haltijoiden on raideliikennelain 37 §:n mukaan toimitettava Liikenne- ja viestintäviraston rataverkon haltijalle asettamassa määräajassa rekisteriin ajantasaiset tiedot hallinnoimastaan rataverkosta. Lisäksi rataverkon haltijoiden on toimitettava rekisteriin ajantasaiset tiedot rataverkkoon tehtävistä muutoksista.

Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:ssä säädetään tarkemmin siitä, että rataverkon haltijoiden on toimitettava sähköisesti ratarekisteriin tallennettavat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Jos tiedoissa tapahtuu muutoksia, niistä on rataverkon haltijan ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisimman pian muutosten toteutumisesta, kuitenkin vähintään kuukauden kuluessa muutosten toteutumisesta. Väyläviraston on valtion rataverkon haltijana päivitettävä ratarekisteriin merkityt tiedot aina, kun se julkaisee verkkoselostuksen. Verkkoselostus julkaistaan joulukuun puolivälissä vuotta ennen kuin seuraava rautatieliikenteen aikataulukausi alkaa. Näin ollen esimerkiksi joulukuussa 2020 alkavalle vuoden pituiselle aikataulukaudelle Väylävirasto on julkaissut verkkoselostuksen 13.12.2019 ja samassa yhteydessä Väylävirasto on myös päivittänyt ratarekisteriin tallennettuja tietoja.

Liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettu liikenneasioiden rekisteri on kaikkia kulkumuotoja koskeva rekisteri, jonne Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa tiedot myös rautatieliikenteen kalustoyksiköistä.

Voimassa olevan raideliikennelain 68 §:ssä taas säädetään siitä, että markkinoillesaattamisluvan tai raideliikennelain 14 luvussa tarkoitettua käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö on rekisteröitävä kalustorekisteriin ennen sen käyttöönottoa. Raideliikennelain 14 luvun mukaisen käyttöönottoluvan saavat Venäjän federaatiosta saapuvat Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävät kalustoyksiköt, museoliikenteen kalustoyksiköt sekä raideliikennelain 5 luvussa tarkoitetuilla yksityisraiteilla ainoastaan liikennöivät kalustoyksiköt.

Jos markkinoillesaattamisluvan tai käyttöönottoluvan saaneen kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkolle, kalustoyksikkö rekisteröidään edellä mainittuun liikenneasioiden rekisteriin, joka toimii kansallisena kalustorekisterinä. Jos kalustoyksikön käyttöalue kattaa Suomen lisäksi yhden tai useamman muun ETA-valtion alueen, se on rekisteröitävä yhdessä asianomaisista jäsenvaltioista. Liikenne- ja viestintävirasto antaa kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto rekisteröi kalustoyksikön ensimmäisen kerran liikenneasioiden rekisteriin.

Liikenneasioiden rekisteriin tallennetaan myös raideliikennelain 72 §:n mukaisesti tiedot Suomeen rekisteröitävän kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä. Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön tehtävänä on varmistaa kunnossapitojärjestelmän avulla, että sen vastuulla olevat kalustoyksiköt ovat turvallisessa käyttökunnossa.

Liikenne- ja viestintävirasto ja sitä edeltänyt Liikenteen turvallisuusvirasto on toiminut ratarekisterin ja kalustorekisterin ylläpidosta vastaavana viranomaisena jo ennen raideliikennelain voimaantuloa voimassa olleen rautatielain mukaisesti. Kansallinen ratarekisteri ja kalustorekisteri sekä sittemmin liikenteen palveluista annetun lain mukainen liikenneasioiden rekisteri ovat olleet keskeisiä työkaluja virastolle kansallisena rautatieturvallisuusviranomaisena ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta vastaavana viranomaisena sille kuuluvien tehtävien, mukaan lukien rautatiejärjestelmän valvonta-tehtävän, hoitamisessa. Liikenne- ja viestintäviraston rekisteritehtävät ovat hoituneet hyvässä yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden kanssa, jotka ovat olleet vastuussa rekisteritietojen toimittamisesta. Koska Suomen rautatiejärjestelmä on muun EU:n rautatiejärjestelmästä erillään, Suomessa rekisteröitäviä kalustoyksiköitä käytetään vain Suomessa. Näin ollen kalustoyksiköiden rekisteröinti Liikenne-

ja viestintäviraston ylläpitämään kansalliseen liikenneasioiden rekisteriin on ollut sängen toimiva ratkaisu.

Voimassa olevien ja nyt osin muutettavaksi ehdotettujen lupavaatimusten osalta voidaan todeta, että rautatieliikenteen harjoittajalta edellytetään raideliikennelain 18 §:n mukaista turvallisuustodistusta. Raideliikennelain 32 §:n mukainen siirtotyö eli kalustoyksikön siirtäminen lain 5 luvun mukaisen ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvalla on vapautettu turvallisuustodistusvelvoitteesta. Yksityisraiteen haltijat ja rautatieliikenteen harjoittajat ovat sinällään kannattaneet siirtotyömenettelyä ja sen tarjoamaa vapautusta turvallisuustodistusvelvollisuudesta, mutta voimassa oleva sääntely on koettu liian rajoittavaksi, koska kalustoyksiköiden siirtely on rajattu mahdolliseksi vain silloin, kun sitä tekee yksityisraiteen haltija. Lisäksi junan siirtotyöjärjestely yksityisraiteella edellyttää yleensä jo raiteiden vaihdon vuoksi vierailua valtion rataverkolle. Liikenteen palveluista annetun lain esitöissä on taas todettu, että pienimuotoinen kuljettajatoiminta on vapautettu liikkuvan kaluston lupakirjavelvoitteesta. Pienimuotoisesta kuljettajatoiminnasta ei kuitenkaan ole nykyisellään säännöksiä voimassa olevassa laissa liikenteen palveluista ja tämä on aiheuttanut tulkintaongelmia. Näistä syistä on katsottu tarpeelliseksi oikeusvarmuuden näkökulmasta, että raideliikennelaisissa säädettäisiin tarkemmin, milloin ja millä edellytyksillä liikennöinti on mahdollista ilman turvallisuustodistusta ja vastaavalla tavalla liikenteen palveluista annetussa laissa, milloin ja millä edellytyksillä liikennöinti on mahdollista ilman liikkuvan kaluston kuljettajalta edellytettävää lupakirjaa

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen ensisijaisena tavoitteena on saattaa raideliikennelain ratarekisteriä ja kaluston rekisteröintiä koskevat säännökset vastaamaan niitä vaatimuksia, joista on säädetty edellä mainituissa rautatieinfrastruktuuri- ja kalustorekisteriasetuksissa. Asetusten mukaisesti rekisterien ylläpito siirtyy kansallisilta rautatieturvallisuusviranomaisilta EU-virastolle asetusten mukaisessa aikataulussa. Näin ollen myös raideliikennelaisissa on muutettava ratarekisteriä ja kalustorekisteriä koskevat säännökset vastaamaan tätä muutosta ja säädettävä EU-viraston ja Liikenne- ja viestintäviraston välisestä työnjaosta rekisteritehtävien hoitamisessa.

Samassa yhteydessä tehdään eräitä muita muutoksia raideliikennelakiin. Ensinnäkin raideliikennelain soveltamisalan rajauksia esitetään tarkistettavaksi. Raideliikennelain soveltamisalan rajauksia koskevaan 3 §:n 2 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että jatkossa palvelupaikan sisäisiin raiteisiin sovellettaisiin markkinasääntelyn osalta palvelupaikan hallintaa koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta. Tämä tarkoittaisi sitä, että satamaraitteisiin ja muihin palvelupaikan sisäisiin raiteisiin sovellettaisiin raideliikennelain palveluja ja niistä perittäviä maksuja koskevan 18 luvun säännöksiä sekä muuta suoraan sovellettavaa palvelupaikkoja koskevaa EU-lainsäädäntöä. EU-lainsäädännöllä tässä tarkoitetaan erityisesti palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177. Lisäksi momenttiin tehtäisiin lisäys, jonka mukaisesti yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 34/2012/EU, jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi*, ja sen nojalla komission antaman täytäntöönpanopäätöksen (C(2015) 857 lopullinen) perusteella rautatiemarkkinadirektiivin IV luvun kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle voitaisiin jättää myös sellaiset rautatieinfrastruktuurit, joita käytetään yksinomaan rataverkon haltijan omiin tavarankuljetuksiin.

Raideliikennelain 18 §:ää esitetään muutettavaksi niin, että pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaisesti turvallisuustodistusta ei vaadittaisi sellaiselta kalustoyksikön liikuttamiselta, joka tapahtuu kalustoyksikön kuormaukseen, radan kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä varten ja jota varten rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet rataverkolle tai sen osalle pääsyn muulta liikenteeltä sekä ohjeistaneet liikuttamisen menettelyt. Tämä ehdotettu muutos korvaisi voimassa olevan raideliikennelain 32 §:n mukaisen siirtotyön yksityisraiteella, joka on koettu liian rajoittavaksi, koska se mahdollistaa kevyemmän toimintamallin vain silloin, kun siirtotyötä tekee nimenomaan kyseisen rataverkon haltija. Nyt ehdotetulla muutoksella halutaan keventää sääntelyä myös muille kyseistä toimintaa yksityisraiteilla harjoittaville toimijoille ilman, että muutoksella vaikutettaisiin liikennöinnin edellytyksiin tai turvallisuuteen.

Raideliikennelain 149 §:ään lisättäisiin uusi 11 kohta, jonka mukaisesti sääntelyelimen tehtäviin lisättäisiin velvollisuus toimia riippumattomana elimenä. Velvoite perustuisi rautateiden ja maanteiden julkisia palveluhankinnoista sekä neuvoston asetusten kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 1370/2007 (sellaisena kuin sitä on muutettu asetuksella 2016/2338), jäljempänä *palvelusopimusasetus*, 5 artiklan 7 kohtaan. Toimiessaan palvelusopimusasetuksen mukaisena riippumattomana elimenä sääntelyelin arvioisi raideliikennelain 149 ja 152 a §:ssä säädettävällä tavalla toimivaltaisen viranomaisen päätöksen hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana tarjouskilpailun sijasta. Ne tilanteet, joissa sääntelyelimen on tehtävä tällainen arviointi, on kuvattu yksityiskohdaisemmin 149 ja 152 a §:n säännöskohtaisissa perusteluissa.

Raideliikennelakiin esitetään uutta 186 a §:ää, joka valtuuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään rekisteriä rataverkon haltijoista. Kyseinen pykälä vastaisi rakenteeltaan ja rekisteriin tallennettavien tietojen osalta täysin voimassa olevan raideliikenne-lain 160 §:ää kaupunki-raideliikennerekisteristä. Liikenne- ja viestintävirasto saa rataverkon haltijoilta lain 25 §:n mukaisen turvallisuuslupahakemuksen ja lain 29 §:n mukaisen ilmoitusmenettelyn yhteydessä tiedot, jotka olisi tarpeen tallentaa rekisteriin. Myös rataverkon haltijan raideliikennelain 171 §:n nojalla toimittamat tiedot valmiussuunnitelmasta voitaisiin tallentaa rekisteriin. Koska rekisteriin tallennettaisiin tiedot niin turvallisuusluvan omaavista rataverkon haltijoista kuin ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvista yksityisraiteen haltijoista, voimassa olevan raideliikennelain 34 § yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten luetteloinnista esitetään tarpeettomana kumottavaksi. Ehdotettuun rekisteriin tallennettuja tietoja virasto tarvitsee, jotta se voi valvoa, että rataverkon haltijat täyttävät turvallisuusluvan hallintaa tai ilmoitusmenettelyä koskevat vaatimukset.

Raideliikennelakiin esitetyt muutokset ovat ensisijaisesti viittausteknisiä muutoksia tai muita teknisluonteisia muutoksia, jotka on havaittu tarpeelliseksi lain voimassaoloaikana. Viittaustekniset muutokset johtuvat ensisijaisesti siitä, että liikenteen palveluista annetun lain pykälien numerointia muutettiin kyseisen lain ns. kolmannessa vaiheessa ja nämä muutokset tulivat voimaan hyvin pian sen jälkeen, kun raideliikennelaki tuli voimaan. Näin ollen voimassa olevassa raideliikennelaissa on viittaukset liikenteen palveluista annetun lain aikaisempaan osaan ja lukumuotokohtaiseen pykälänumerointiin ja nyt esitetään nämä viittaukset korjattavaksi.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyistä muutoksista merkittävin olisi 69 §:ään esitetty muutos, jonka mukaisesti liikkuvan kaluston liikennöintivaihtotyönä liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella ja yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä olisi jatkossa mahdollista ilman lupakirjaa, jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat sopineet keskenään alueesta, jolla tällainen ilman lupakirjaa tapahtuva liikennöinti tapahtuu.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään myös muita teknisluonteisia muutoksia. Näitä muutoksia olisivat muun muassa velvoitteet siitä, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava luettelo rautatieliikenteen kuljettajien näytön vastaanottajista, hyväksytyistä rautatieliikenteen oppilaitoksista, rautatielääkäreistä sekä rautatiepsykologeista. Tällaisten Liikenne- ja viestintäviraston internet-sivuillaan ylläpitämien listojen avulla toiminnanharjoittajien ja lupakirjan hakijoiden olisi helpompi löytää hyväksytyt palvelujen tarjoajat. Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyt muut muutokset ovat vähäisiä tarkennuksia kelpoisuutta koskeviin säännöksiin.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Ehdotetulla sääntelyllä ei ole merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia. Vaikka ratarekisterin ja kalustoyksiköiden rekisterin ylläpitovastuu siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta EU-virastolle, Liikenne- ja viestintävirasto säilyy kansallisena rekisteröintiviranomaisena niin rautatieinfrastruktuuria kuin kalustoyksikköjä koskevien rekisteritietojen osalta. Näin ollen Liikenne- ja viestintäviraston rekisteritehtävät eivät olennaisesti vähene, vaikka itse rekisterijärjestelmien ylläpitovastuu siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta EU-virastolle.

Rautatieinfrastruktuurirekisterin osalta rataverkon haltijat vastaavat jatkossakin tietojen päivityksestä EU-viraston ylläpitämään järjestelmään, kuten ne ovat vastanneet tietojen tallennuksesta myös kansalliseen ratarekisteriin. Näin ollen hallinnollinen velvoite ja työmäärä pysyisivät entisellään, vaikkakin tallennettavien tietojen järjestelmäpohja muuttuu.

Kalustorekisterin osalta taas Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollinen työmäärä pysyy pääosin nykyisellään, koska se vastaa jatkossakin ainoastaan Suomessa käytettävien kalustoyksiköiden rekisteröintihakemusten käsittelystä ja niitä koskevien tietojen tallennuksesta EU-viraston ylläpitämään järjestelmään.

Raideliikennelain 18 §:ään ehdotettu muutos selkiyttäisi ja helpottaisi toiminnanharjoittajien toimintaa, kun turvallisuustodistusta ei jatkossa edellytettäisi liikkumiselta eli kalustoyksiköiden siirtelyltä, kun se tapahtuu sellaisella rataverkon osalla, jonne rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet pääsyn muulta liikenteeltä. Myös liikenteen palveluista annetun lain 69 §:ään esitetty muutos helpottaisi toiminnanharjoittajien toimintaa, kun liikkuvan kaluston vaihtotyönä tapahtuva liikennöinti liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä olisi mahdollista ilman lupakirjaa, kunhan rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat sopineet alueesta, jolla tällainen liikennöinti tapahtuu. Raideliikennelakiin ehdotetut muutokset korvaavat voimassa olevan raideliikennelain 32 §:ssä tarkoitetun siirtotyön ja liikennepalvelulain 69 §:ään ehdotettu muutos Liikenne- ja viestintäviraston pienimuotoisesta kuljettajatoiminnasta antaman ohjeen mukaisen pienimuotoisen kuljettajatoiminnan. Ehdotetut muutokset yksinkertaistavat sääntelyä ja helpottavat toiminnanharjoittajien toimintaa.

Raideliikennelain 149 §:n mukaiset muutokset sääntelyelimen tehtävissä voivat jatkossa lisätä sääntelyelimen työtehtäviä. Erityisesti pykälän 11 kohdan mukainen uusi tehtävä toimia riippumattomana elimenä voi lisätä sääntelyelimen työmäärää jonkin verran. Sääntelyelimelle osoitettu tehtävä perustuu palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohtaan. Riippumattomana elimenä toimiessaan sääntelyelimen tulisi arvioida toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös hankkia julkisen palveluvelvoitteen rautateiden henkilöliikennepalveluhankinnat, jos toimivaltainen viranomainen päättää hankkia nämä palvelut suorahankinnalla palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a tai 4 b kohdan perusteella tarjouskilpailun sijasta. Suomessa on liikenteen palveluista annetun lain 182 §:n mukaisia rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia nykyisellään vain Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) Helsingin seudun lähiliikenteessä ja liikenne- ja

viestintäministeriö muun rautateiden henkilöliikenteen järjestämisen osalta. Toimivaltaiset viranomaiset tekevät yleensä pitkiä julkisen palveluvelvoitteen sopimuksia. HSL on järjestämässä kesäkuussa 2021 alkavaa 10 vuoden pituista sopimuskautta varten Helsingin seudun lähiliikenteen tarjouskilpailun pohjalta, joten tätä sopimusjärjestelyä sääntelyelimen ei tarvitse erikseen arvioida. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n nykyinen sopimusjärjestely muun Suomen rautateiden henkilöliikennejärjestelystä päättyy vuoden 2024 lopussa. Koska toimivaltaisia viranomaisia ja niiden mahdollisia suorahankintapäätöksiä kuitenkin tehdään määrällisesti vähän ja harvakseltaan, riippumattoman elimen arviointitehtävät eivät lisää merkittävästi sääntelyelimen tehtäviä ja ne pyritään hoitamaan olemassa olevien henkilöstöresurssien puitteissa. Varsinaisen, pääsääntöisesti harvakseltaan tehtävän suorahankintasopimuksen lisäksi sääntelyelin voi ottaa arvioitavakseen suorahankintasopimuksen nojalla tehdyt tarkentavat ostoliikenteen sopimukset.

Raideliikennelain 3 §:ään ehdotettu muutos siitä, että satamien sisällä oleviin raiteisiin sovellettaisiin jatkossa palvelupaikkaa koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta vastaa merisatamien esittämiä toiveita ja tarjoaa näille mahdollisuuden hinnoitella raiteiden käyttöä nykyistä joustavammin

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Ehdotetulle rekistereitä koskevalle sääntelyratkaisulle ei ole vaihtoehtoja. Komission kalusto- ja rautatieinfrastruktuuriasetukset ovat suoraan ja sellaisenaan sovellettavaa EU-lainsäädäntöä, joka menee kansallisen lainsäädännön edelle. Näin ollen rekisteritehtävät siirtyvät joka tapauksessa Liikenne- ja viestintävirastolta EU-virastolle asetusten edellyttämässä aikataulussa. Kansallisten rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien oikeusvarmuuden kannalta on kuitenkin välttämätöntä, että kansallinen lainsäädäntö ei ole ristiriidassa suoraan sovellettavien EU-asetusten kanssa ja toimijat tietävät jatkossa, miten ja mihin rekisteriin tiedot tallennetaan. Näin ollen hallituksen esityksen mukaiset lakiehdotukset ovat ainoa vaihtoehto. Koska rekistereitä koskevalle ehdotetulle sääntelyratkaisulle ei ole vaihtoehtoja, myöskään vaihtoehtoisia vaikutuksia ei ole arvioitu. Vaikutuksia on lyhyesti kuvattu edellä luvussa 4.2.

Lakiehdotuksiin sisältyvät turvallisuustodistusta ja liikkuvan kaluston lupakirjavaatimusta koskevat ratkaisut korvaisivat voimassa olevan raideliikennelain siirtotyötä ja liikenteen palveluista annetun lain mukaisen pienimuotoista kuljettajatoimintaa koskevat poikkeusjärjestelyt. Molemmat voimassa olevat käytännöt on koettu hankalaksi toteuttaa ja näin ollen siirtotyölle ja pienimuotoiselle kuljettajatoiminnalle tarkoitettuja lupavaatimusten helpotuksia toiminnanharjoittajat eivät ole juurikaan voineet käytännössä soveltaa. Näin ollen toiminnanharjoittajien kanssa on yhteistyössä pyritty löytämään sellaisia ratkaisuja, jotka tarjoaisivat käytännössä toimivampia lainsäädännöllisiä helpotuksia. Ehdotetun kaltaisista muutoksista turvallisuustodistusta ja liikkuvan kaluston lupakirjavaatimuksia koskeviin säännöksiin on konsultoitu valmistelun aikana sidosryhmiä ja ne voisivat tarjota voimassa olevaa lainsäädäntöä toimivampia käytännön ratkaisuja.

Satamaraiteiden kohtelu palvelupaikkoina on EU-lainsäädännön mukainen muutos ja sen pitäisi helpottaa satamien mahdollisuutta hinnoitella satamien alueella olevien raiteiden käyttöä joustavammin kuin, jos satamaraiteet katsottaisiin rataverkoksi.

Muut lakiehdotuksiin sisältyvät muutokset ovat enemmän teknisluonteisia ja muutostarpeet on havaittu voimassa olevan sääntelyn soveltamisen yhteydessä, joten ne olisi välttämätöntä tehdä lainsäädännön selkiyttämiseksi.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Kalusto- ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetukset ovat EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annettuja teknisiä täytäntöönpanoasetuksia. EU:n neljäs rautatiepaketti kokonaisuudessaan kaikkine täytäntöönpano-asetuksineen ja delegeoituine säädöksineen on erittäin laaja säädöskokonaisuus. EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädökset oli pantava kansallisesti täytäntöön 25.12.2018 mennessä. Teknisen osan säädökset oli pantava kansallisesti täytäntöön 16.6.2019 mennessä, elleivät jäsenvaltiot olleet erikseen ilmoittaneet tarvitsevansa vuoden lisäaikaa, jolloin teknisen osan säädökset on pantava kansallisesti täytäntöön 16.6.2020 mennessä. Covid-19-tartuntatauti-epidemian johdosta tosin on Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet direktiivin, jolla teknisen osan säädösten täytäntöönpanoaikaa on edelleen jatkettu vuoden 2020 loppuun asti. Suomessa EU:n neljännen rautatiepaketin säädökset pantiin kansallisesti täytäntöön raideliikennelaililla, joka tuli muilta osiltaan voimaan 1.1.2019, mutta teknisen osan täytäntöön panemiseksi säädetyt raideliikennelain rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevat luvut ja niiden säännökset tulivat voimaan 16.6.2019.

EU:n jäsenvaltioista vain seuraavat kahdeksan jäsenvaltiota panivat kansallisesti täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan säädökset 16.6.2019 mennessä: Suomi, Alankomaat, Bulgaria, Italia, Kreikka, Ranska, Romania ja Slovenia. Muut jäsenvaltiot ovat pyytäneet vuoden lisäaikaa teknisen osan säädösten täytäntöönpanolle, joten EU:ssa on ollut ajanjaksolla 16.6.2019-31.12.2020 kaksi sääntelykehystä rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevan sääntelyn osalta. Näin ollen esimerkiksi rautatieliikenteen harjoittajilta edellytettävää turvallisuustodistusta sekä kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupaa on pitänyt hakea EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan täytäntöön panneissa kahdeksassa EU:n jäsenvaltiossa jo 16.6.2019 alkaen EU-virastolta useamman jäsenvaltion alueella tapahtuvaa rautatieliikennettä varten. Luvan hakija voi valita, hakeeko se turvallisuustodistusta tai kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa EU-virastolta vai kansalliselta rautatieturvallisuusviranomaiselta yhden jäsenvaltion sisällä tapahtuvaa rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Kalusto- ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetukset ovat suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, joten asetusten mukaiset muutokset tulevat kaikissa Euroopan talousalueen jäsenvaltioissa, jäljempänä ETA-jäsenvaltio, saman sisältöisinä voimaan säädösten mukaisella aikataululla ilman, että jäsenvaltiot niitä erikseen panevat kansallisesti täytäntöön. Koska rekisterien ylläpitovastuu siirtyy viimeistään vuoden 2021 aikana kansallisilta viranomaisilta EU-virastolle, jäsenvaltioiden on tehtävä tarkistuksia EU:n neljännen rautatiepaketin kansalliseen täytäntöönpanolainsäädäntöön vastaavalla tavalla kuin tässä hallituksen esityksessä esitetään Suomessa tehtäväksi. Tällaisten ensisijaisesti viranomaisjärjestelyjä ja rekisterien ylläpitovastuuseen liittyvien tehtävien vastuunjako koskevien säädösteknisten muutosten valmistelu on meneillään kaikissa ETA-jäsenvaltioissa.

6 Lausuntopalaute

Hallituksen esitys oli lausuntokierroksella 23.3.-30.4.2020 ja siihen saatiin lausuntoja seuraavilta tahoilta: Liikenne- ja viestintävirastolta, Väylävirastolta, rautatiealan sääntelyelimeltä, Onnettomuustutkintakeskukselta, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymältä, VR-Yhtymä Oy:ltä, Finrail Oy:ltä, Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus oy:ltä (KRAO), Rautatiealan unioni ry:ltä,

Raideammattilaiset JHL ry:ltä, Satamaliitto ry:ltä, Hamina-Kotkan satama Oy:ltä, Metsäteollisuus ry:ltä, UPM-Kymmene Oy:ltä ja Agrocorp Oy:ltä.

Lausunnoissa otettiin kantaa erityisesti raideliikennelain 2 ja 18 §:ään esitettyihin muutoksiin, joilla korvattaisiin voimassa olevan raideliikennelain siirtotyötä koskevat säännökset sekä liikenteen palveluista annetun lain 69 §:ään, jolla korvattaisiin nykyinen pienimuotoinen kuljettajatoimintaa koskeva käytäntö. Tälle ei nykyisellään ole säännöksiä, vaan käytäntö perustuu hallituksen esityksen perusteluihin ja Liikenne- ja viestintäviraston ohjeisiin. Saatu lausuntopalaute näiden siirtotyötä ja pienimuotoista kuljettajatoimintaa koskevien uusien ehdotettujen säännösten osalta oli hyvin kaksijakoista. Suuri osa lausunnonantajista piti säännöksiä perusteltuina, mutta etenkin VR-Yhtymä Oy, Rautatiealan unioni ry ja Raideammattilaiset JHL ry olivat huolestuneita ehdotettujen muutosten liikenneturvallisuusvaikutuksista. Lain 69 §:n mukainen ilman lupakirjaa tarkoitettu liikennöinti esitettiin myös rajattavaksi selkeästi vain vaihtotyöliikennettä koskemaan.

Esitetyt kriittiset huomiot on otettu hallituksen esityksen jatkovalmistelussa huomioon niin, että hallituksen esityksestä on saatujen lausuntojen jälkeen jätetty pois alun perin raideliikennelakiin ehdotettu soveltamisalan rajausta koskeva 2 §:n muutos ja samalla 18 §:ää on muutettu niin, että se selkeästi nyt koskee vain voimassa olevan raideliikennelain 32 §:n mukaista kalustoyksiköiden siirtotyötyyppistä liikkumista, jossa kalustoyksikköä liikutetaan sen kuormaamiseen, radan kunnossapitoon tai muihin huoltopalveluihin liittyen ja rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeet rataverkon muulta liikenteeltä tai muuten ohjeistaneet liikuttamisen menettelyt.

Myös liikenteen palveluista annetun lain 69 §:ää on muokattu lausuntojen pohjalta niin, että ilman lupakirjaa tapahtuvassa liikennöinnissä on kyse vain vaihtotyöliikenteestä ja ilman lupakirjaa tapahtuvasta liikenteestä ja siihen käytettävästä alueesta on sovittu rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan kesken. Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi tehnyt erillisen selvityksen ehdotetun muutoksen liikenneturvallisuusvaikutuksista ja tätä selvitystä on hyödynnetty säännösten muotoilussa. Selvitystä on kuvattu yksityiskohtaisemmin 69 §:n perusteluissa.

Myös muilta osin lausunnonantajien näkemykset on pyritty soveltuvin osin ottamaan huomioon hallituksen esityksen viimeistelyssä.

Lausuntoyhteenvedo on saatavilla kokonaisuudessaan liikenne- ja viestintäministeriöstä (kirjaamo@lvm.fi).

7 Säännöskohtaiset perustelut

Raideliikennelakiin esitetyt muutokset

3 §. Soveltamisalan rajaukset. Soveltamisalan rajauksia koskevan 3 §:n 1 momentissa kuvataan soveltamisala sellaisilla yksityisraiteilla, joilla sovelletaan ilmoitusmenettelyä. Koska siirtotyötä koskeva 32 § esitetään kumottavaksi, myös 14 luvusta poistetaan siirtotyöhön käytettävän kaluston erityinen lupamenettely ja sen johdosta ei tässä momentissa ole tarpeen myöskään todeta, että ilmoituksenvaraiset yksityisraiteiden haltijat voisivat soveltaa sen luvun säännöksiä 58-67 §:n ja 12 luvun sijasta. Näin ollen pykälän 1 momentista poistettaisiin viittaukset näihin pykäliin.

Soveltamisalan rajauksia koskevan 3 §:n 2 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että palvelupaikan sisäisiin raiteisiin ja satamaraitteisiin sovellettaisiin jatkossa markkinasääntelyn osalta palvelupaikan hallintaa koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta.

Tämä tarkoittaisi sitä, että satamaraiteisiin ja muihin palvelupaikan sisäisiin raiteisiin sovellettaisiin raideliikennelain palveluja ja niistä perittäviä maksuja koskevan 18 luvun säännöksiä sekä muuta suoraan sovellettavaa palvelupaikkoja koskevaa EU-lainsäädäntöä. EU-lainsäädännöllä tässä tarkoitetaan erityisesti palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177. Asetus on annettu rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan nojalla. Ehdotettu muutos on katsottu perustelluksi siitä syystä, että satamaraiteille on ollut ongelmallista soveltaa rautatiemarkkinadirektiivin rataverkon hinnoittelua koskevaa sääntelyä. Ratamaksu on EU-lainsäädännöllä asetettu alhaiseksi, eikä satamat ole maksulla kyenneet kattamaan satamaraiteiden ylläpidosta aiheutuvia kustannuksia. Palvelupaikkojen hinnoittelussa palvelupaikalla on oikeus periä maksuja, joilla katetaan niiden ylläpidosta aiheutuvat kustannukset ja niiden lisäksi voidaan periä kohtuullista tuottoa. Yleisesti palvelupaikkojen sisäisten raiteiden osalta muutos on linjassa rautatieinfrastruktuurin määritelmää koskevan 4 §:n 30 kohdan täsmennyksen kanssa. Momentissa satamaraiteita hallinnoivan sataman pitäjällä tai muulla sataman oleellisista toiminnoista vastaavalla yrityksellä tai yhteisöllä tarkoitettaisiin sitä tahoja tai niitä tahoja satamassa, joka vastaa tai on ottanut raiteen haltijan puolesta koordinaativastuun satamaraiteista kokonaisuudessaan palvelupaikan eli satama-alueen sisällä.

Muutoksen on katsottu olevan perusteltu myös siitä syystä, että rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 2g todetaan rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet. Tämän katsotaan pitävän sisällään myös satamien sisällä olevat raiteet, jotka voidaan katsoa siten palvelupaikaksi. Satamien osalta palvelupaikan sisältöä on lisäksi täsmennetty siten, että siihen kuuluvat myös muut rautatietoimintoihin liittyvät laiturit rakenteineen.

Jo voimassa olevan 3 §:n 2 momentin mukaan 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. Kyseisessä komission täytäntöönpanopäätöksessä ei ole erikseen mainittu Suomen satamaraiteita, mutta vallitseva kansallinen tulkinta tähän asti on ollut, että satamaraiteet ovat useimmiten rautateiden kuljetusten aloitus- tai lähtöpisteenä ja ulkomaankaupan kuljetusten solmukohtana strategisesti merkittäviä paikallisia rataverkkoja, joihin tulisi kohdistaa EU-lainsäädännön rataverkon hallintaa koskevat säännökset. Koska kuitenkin EU-lainsäädäntö (em. rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 g kohta) mahdollistaa sen, että satamien sisäiset raiteet voidaan katsoa palvelupaikaksi ja siten niihin soveltaa palvelupaikkoja koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta, tällainen tarkennus on perusteltua tehdä kansalliseen lainsäädäntöön. Myös Euroopan komissio on hyväksynyt tällaisen tulkinnan, kunhan satamaraiteet palvelupaikkana katsotaan strategisesti merkittäväksi palvelupaikaksi, jolloin niihin on sovellettava palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177, eikä niille voida hakea asetuksen 2 artiklassa tarkoitettua vapautusta asetuksen säännösten soveltamisesta.

Lisäksi momenttiin tehtäisiin lisäys, jonka mukaisesti rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla komission antaman täytäntöönpanopäätöksen perusteella rautatiemarkkinadirektiivin IV luvun kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle voidaan jättää myös sellaiset rautatieinfrastruktuurit, joita käytetään yksinomaan rataverkon haltijan omiin tavarankuljetuksiin. Lisäys on linjassa rautatiemarkkinadirektiivin ja komission sen nojalla Suomen yksityisraiteista antaman täytäntöönpanopäätöksen kanssa.

4 §. Määritelmät. Määritelmiin esitetään teknisluonteisia tarkistuksia kolmesta syystä. Ensimmäkin kalustorekisterin ylläpitovastuun siirtyminen EU-virastolle edellyttää muutosta pykälän

8 kohtaan. Pykälän 8 kohtaa esitetään siten muutettavaksi niin, että *kalustoyksikön haltijalla* tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity kalustoyksikön haltijaksi EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin. Liikenteen palveluista annetun lain 216 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin rekisteröitäisiin jatkossakin Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävä kalusto. Näin ollen pääsääntöisesti kaikki muu kalusto rekisteröitäisiin jatkossa EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin, mukaan lukien museoliikenteen kalusto ja yksityisraiteilla käytettävä kalusto sellaisen kaluston osalta, jolla on raideliikenneläillä kumotun rautatielain aikana myönnettykäyttöönottolupa tai voimassa olevan raideliikennelain mukainen markkinoillesaattamislupa ja kalusto on siten raideliikennelain soveltamisalan piirissä.

Toiseksi edellä mainittu muutos raideliikennelain 3 §:n 2 momentin soveltamisalan rajauksiin satamaraiteiden osalta edellyttää myös eräitä tarkistuksia raideliikennelain 4 §:n palvelupaikkaa, rataverkon haltijaa ja rautatieinfrastruktuuria koskeviin määritelmiin, koska satamaraiteiden sisällä olevat raiteet olisivat markkinasääntelyn osalta jatkossa palvelupaikkoja ja niihin sovellettaisiin siten rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta palvelupaikan hallintaa koskevaa sääntelyä. Satamaraiteet olisivat kuitenkin raideliikennelain 3 §:n 1 momentin nojalla aina turvallisuuslupan haltijoina turvallisuus- ja yhteentoimivuussääntelyn osalta rataverkon haltijoita.

Pykälän 22 kohdan *palvelupaikkaa* koskevaa määritelmää muutettaisiin niin, että palvelupaikalla tarkoitettaisiin rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset, palvelupaikan sisäiset raiteet sekä muut laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen. Tarkennusta palvelupaikan sisäisistä raiteista ja muista laitteista tarvittaisiin, jotta satamien sisällä olevat raiteet voitaisiin katsoa edellä 3 §:n 2 momenttiin esitetyn muutosten mukaisesti palvelupaikaksi.

Pykälän 29 kohdan *rataverkon* haltijaa koskevaa määritelmää muutettaisiin niin, että rataverkon haltijalla tarkoitettaisiin valtion rataverkon haltijaa tai lain soveltamisalan mukaista yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta. Tarkennus lain soveltamisalan mukaisesta yksityisraiteen haltijasta olisi tarpeen, koska satamaraiteet olisivat 3 §:n 2 momentin nojalla jatkossa markkinasääntelyn osalta palvelupaikkoja.

Pykälän 30 kohdan *rautatieinfrastruktuuria* koskevaa määritelmää tarkennettaisiin niin, että rautatieinfrastruktuurilla tarkoitettaisiin tässä laissa tarkoitettua rataverkkoa sekä rataan kiinteästi kuuluvia osia siten kuin ne on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä 1. Rataverkko ja rautatieinfrastruktuuri on katsottu tarpeelliseksi määritellä erikseen, koska kansallista rataverkon määritelmää tarvitaan erilaisten poikkeusmahdollisuuksien antamiseksi yksityisraiteen haltijoille. Rautatieinfrastruktuuri taas on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin 1 liitteessä ja komissio on aikaisemmin huomauttanut, että liite 1 on pantava kansallisesti täytäntöön.

Kolmanneksi pykälän 21 ja 27 kohtaa muutettaisiin, jotta viittaukset liikenteen palveluista annetun lain säännöksiin olisivat oikein. Viittaussäännökset ovat muuttuneet, kun liikenteen palveluista annettua lakia muutettiin vuonna 2019 niin, että lain pykälänumerointi muutettiin jatkuvaksi. Näin ollen kyseisissä pykälän kohdissa viitattaisiin liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ään, jossa säädetään rautateiden henkilöliikenteen palveluiden järjestämisestä vastuullisiin toimivaltaisiin viranomaisiin.

Lisäksi *siirtotyötä* koskeva määritelmä pykälän 36 kohdassa kumottaisiin, koska lain 32 § siirtotyöstä yksityisraiteella ja vierailusta toisella rataverkolla esitetään kumottavaksi. Kyseisen pykälän kumoamista on perusteltu yksityiskohtaisemmin 32 §:n perusteluissa.

9 §. *Kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjen ilmoittaminen.* Pykälän 2 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että sen viittaus ratarekisteriin muutettaisiin viittaukseksi lain 37 §:ssä tarkoitettuun ratarekisterisovellukseen. Muutos liittyy 37 §:n muutokseen, jonka myötä jatkossa tiedot tallennetaan kansallisen ratarekisterin sijasta EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen.

18 §. *Turvallisuustodistus.* Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan turvallisuustodistusta ei kuitenkaan vaadittaisi sellaiselta kalustoyksikön liikuttamiselta, joka tapahtuu kalustoyksikön kuormaukseen, radan kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä varten ja jota varten rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet rataverkolle tai sen osalle pääsyn liikennöinniltä sekä ohjeistaneet liikuttamisen menettelyt. Nämä muutokset on tarkoitettu helpottamaan esimerkiksi toiminnanharjoittajien radan kunnossapitoon, purku- tai kuormaustyöhön sekä junien kokoamiseen liittyvää kalustoyksiköiden siirtelyä tilanteissa, joissa edellä mainittu toiminta ei laatunsa tai laajuutensa vuoksi ole sellaista, että turvallisuustodistusvaatimusten ulottaminen niihin olisi kohtuullista tai järkevää. Momentissa tarkoitettua ilman turvallisuustodistusta tapahtuvalla kalustoyksikön liikuttamisella tarkoitetaan siten voimassa olevan raideliikennelain 32 §:n mukaista siirtotyötyyppistä kalustoyksikön liikuttamista rajatulla rataverkon osalla ja nyt ainoastaan pyritään selkiyttämään voimassa olevan lainsäädännön mukaista käytäntöä.

Voimassa olevan raideliikennelain siirtotyötä koskevan 32 §:n soveltamisen yhteydessä on havaittu ennen kaikkea kaksi ongelmaa. Ensinnäkin kalustoyksikön siirtotyö yksityisraiteella edellyttää usein jo raiteiden vaihtamiseen liittyvien järjestelyjen vuoksi vierailua valtion rataverkolla. Toiseksi yksityisraiteella toimii jonkun verran myös yksityisraiteen haltijan organisaatiosta erillisiä toimijoita. Näiden toimijoiden vastuulla on sellaisia kuljetusketjuun liittyviä toimintoja, jotka edellyttävät kalustoyksiköiden vähäistä liikuttamista. Kyseisten yritysten toiminta poikkeaa laadultaan ja laajuudeltaan kuitenkin varsinaiseksi liikennöinniksi katsottavasta toiminnasta, mihin turvallisuustodistussääntely on kohdennettu. Vastaavasti turvallisuustodistuksen edellyttäminen kyseisiltä toimijoilta johtaisi todennäköisesti siihen, että raideliikenteen toimintaedellytykset yksityisraiteilla heikentyisivät. Muutoksella halutaan näin ollen varmistaa raideliikenteen kuljetusketjun hyvät toimintaedellytykset yksityisraiteilla ilman, että nyt esitettävällä muutoksella vaikutettaisiin liikennöintiä koskeviin edellytyksiin.

Pykälän uuden 2 momentin myötä tilapäisesti tai kokonaan suljetulla rataverkolla turvallisuustodistusta ei vaadittaisi, jos rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet pääsyn rataverkolle eli estäneet liikennöinnin ja muun kalustoyksiköiden siirtämisen tai liikuttamisen rataverkolleen. Kun rataverkko suljetaan tilapäisesti, mahdollisia sulkemismenettelyitä olisi useampia. Rataverkon tilapäisessä sulkemisessa voitaisiin hyödyntää joko turvavaihdetta, raiteensulkuporttia tai opastimia. Joissakin tapauksessa myös selkeästi ohjeistetut toiminnalliset menettelyt voisivat olla riittäviä. Suljettaessa rataverkkoa tilapäisesti rataverkon haltijan tulee aina kuvata sulkemisen menettelyt ja niiden vaikutukset turvallisuusjohtamisjärjestelmässään tai turvallisuuden hallintajärjestelmässään ja huolehtia siitä, että kaikki kyseisellä rataverkolla toimivat ja kalustoyksiköitä liikuttavat tuntevat rataverkolla sovellettavat toimintatavat ja noudattavat niitä siten, ettei rautatieturvallisuus rataverkolla vaarannu. Lisäksi rataverkon haltijan tulee rataverkon ollessa suljettuna huolehtia siitä, että sillä on olemassa riittävät turvallisuusmenettelyt suljetulla rataverkolla mahdollisesti tehtävää kalustoyksiköiden liikuttamista varten.

Jos suljettu alue kattaa useamman rataverkon alueita osin tai kokonaan, rataverkon haltijoiden tulee yhdessä sopia sovellettavista menettelyistä ja huolehtia niiden saattamisesta rataverkon käyttäjien tietoon. Jos esimerkiksi rataverkon kunnossapitoa tai kaluston siirtämistä kuormaukseen varten tarvitsee sulkea rataverkon osa, joka ulottuu myös toisen rataverkon haltijan alueelle, rataverkon haltijoiden tulisi yhdessä sopia rataverkon osan sulkemisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

Jos suljetulla alueella tapahtuvassa kalustoyksikköjen liikuttamisessa käytetään kalustoa, jota ei käytetä missään muualla kuin suljetulla alueella, kyseinen kalusto ei olisi raideliikennelain mukaista kalustoa, eikä se tarvitsisi markkinoillesaattamislupaa. Sitä ei myöskään tarvitse rekisteröidä eikä sillä tarvitse olla liikkuvan kaluston kunnossapitajaa.

Pykälään esitetty uusi 2 momentti on katsottu rataverkon haltijoiden ja niillä kalustoyksiköiden siirtelystä vastaavien toiminnanharjoittajien kannalta toimivammaksi ratkaisuksi kuin voimassa olevan raideliikennelain 32 §:n mukainen siirtotyöjärjestely. Ehdotettu muutos mahdollistaisi kaluston siirtelyn rajatulla rataverkon osalla ilman, että toiminnanharjoittajalta vaadittaisiin turvallisuustodistusta ja sen mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jos toiminta on selkeästi rajattu rataverkolla ja kyseisen rataverkon haltija yhteistyössä tarvittaessa muiden rataverkon haltijoiden kanssa on sulkenut kyseiselle rataverkon osalle liikennöinnin. Ehdotetun uuden 2 momentin johdosta pykälän nykyisestä 2 momentista tulisi 3 momentti. Pykälään ei ehdoteta muita muutoksia.

30 §. Turvallisuuden hallintajärjestelmä. Pykälän 1 momentin 4 kohdasta esitetään poistettavaksi siirtotyö, koska 32 § siirtotyöstä yksityisraiteella ja vierailusta toisella rataverkolla esitetään kumottavaksi. Myös kalustoyksiköiden kunnossapitoa koskeva vaatimus poistettaisiin. Näin ollen pykälän 1 momentin 4 kohta edellyttäisi, että yksityisraiteen haltijan on kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässään liikennöintiä koskevat menettelyt. Liikennöintiä koskevilla menettelyjen kuvauksessa yksityisraiteenhaltijan tulisi kuvata turvallisuuden hallintajärjestelmässään esimerkiksi se, miten turvallinen liikennöinti yksityisraiteella turvataan, kun yksityisraiteelta liikennöidään muualle rataverkkoon ja miten kalustoyksiköllä liikutetaan turvalisesti, kun yksityisraide on suljettu liikenteeltä muualle rataverkkoon.

31 §. Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset. Pykälän 1 momentti siirtotyötä koskevasta vaatimuksesta kumottaisiin, koska myös raideliikennelain 32 § kumottaisiin. Näin ollen pykälään jäisi vain voimassa olevasta pykälästä sen 2 momentti pykälän ainoana säännöksenä, jonka mukaisesti yksityisraiteen haltija vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen.

32 §. Siirtotyö yksityisraiteella ja vierailu toisella rataverkolla. Pykälä esitetään kumottavaksi, koska pykälän soveltamismahdollisuudet ovat osoittautuneet rajallisiksi. Pykälä on helpottanut vain yksityisraiteen haltijoiden suorittamaa kalustoyksiköiden siirtelyä, mutta ei ole mahdollistanut vastaavaa helpotusta niille rautatieliikenteen harjoittajille, joiden toiminta on laadultaan ja laajuudeltaan varsinaisesta liikennöinnistä poikkeavaa. Rataverkon haltijoilla ja rautatieliikenteen harjoittajilla on ollut myös vaikeuksia erottaa siirtotyö ratapihoilla ja liikennepaikoilla tehtävästä vaihtotyöstä junien järjestelyineen, joka kuitenkin lähtökohtaisesti aina edellyttää turvallisuustodistusta vaihtotyöliikenteen harjoittajalta. Näin ollen rataverkon haltijoille tarkoitettu helpotus lupamenettelyistä siirtotyön muodossa ei ole toiminut, eikä ilman turvallisuustodistusta tehtävää siirtotyötä ole käytännössä juuri voitu tarkoitettulla tavalla toteuttaa. Siirtotyötä korvaavaksi menettelyksi nyt ehdotetaankin raideliikennelain 18 §:n 2 momenttiin ehdotettua säännöstä, jonka mukaisesti turvallisuustodistusta ei jatkossa vaadittaisi kalustoyksikön kuormaukseen, radan kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvältä siirtelyltä sellaisella rataosalla,

jonka rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet pääsyn muulta liikenteeltä sekä ohjeistaneet tällaiseen kalustoyksikön siirtämiseen liittyvät menettelyt.

34 §. *Yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten luettelointi.* Pykälä esitetään kumottavaksi, koska lakiesitykseen sisältyy uusi 186 a § rataverkon haltijoita koskevasta yleisestä rekisteristä, jonne koottaisiin tiedot niin 4 luvun turvallisuusluvan saaneista rataverkon haltijoista kuin 5 luvun ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvista yksityisraiteen haltijoista. Ehdotetun 186 a §:n mukainen rekisteri rataverkon haltijoista vastaisi sitä, mitä jo voimassa olevassa raideliikennelain 160 §:ssä on säädetty kaupunkiraideliikennerekisteristä.

37 §. *Ratarekisterisovellus.* Rautatieinfrastruktuurirekisteriasetuksen vuoksi esitetään muutettavaksi raideliikennelain ratarekisteriä koskeva 37 §. Asetuksen 2 artikla sisältää vaatimuksen tietojen tallentamisesta EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen eli RINF-sovellukseen ja asetuksen 4 artikla siitä, että kunkin jäsenvaltion on nimettävä kansallinen rekisteröintiyksikkö, joka vastaa jäsenvaltion tietojen keräämisestä ja tietojen viemisestä EU-viraston ylläpitämään järjestelmään. Nämä asetuksen vaatimukset edellyttävät muutoksia ratarekisteriä koskevaan pykälään. Samalla myös pykälän otsikko muutettaisiin ratarekisterisovellukseksi, kun kansallisen ratarekisterin sijasta tiedot tallennetaan jatkossa EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin asetuksen edellyttämällä tavalla niin, että siinä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto toimisi Suomessa kansallisena viranomaisena, joka valvoisi sitä, että turvallisuusluvan omaavat rataverkon haltijat tallentavat EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen tiedot rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa. Koska velvollisuus kohdistettaisiin vain raideliikennelain 5 §:n mukaisen turvallisuusluvan omaaviin rataverkon haltijoihin, raideliikennelain 5 §:n mukaisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteen haltijoilla ei olisi velvollisuutta tallentaa tietoja EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen. EU-viraston ylläpitämällä ratarekisterisovelluksella tarkoitettaisiin EU-viraston ylläpitämää internet-pohjaista ratarekisterisovellusta, jota rautatieinfrastruktuurirekisteriasetuksessa kutsutaan RINF-sovellukseksi.

Myös pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että turvallisuusluvan omaavien rataverkon haltijoiden on toimitettava 1 momentissa tarkoitetut ajantasaiset tiedot hallinnoimastaan rataverkosta ja rataverkkoon tehdyistä muutoksista kansallisen ratarekisterin sijasta EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen. Velvoite koskee 1 momentissa säädetyllä tavalla vain niitä rataverkon haltijoita, joilla on lain 25 §:n mukainen turvallisuuslupa.

Pykälän 3 momentin valtuutussäännöstä muutettaisiin niin, että sen mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset ratarekisterisovellukseen tallennettavien tietojen toimittamisesta ja tähän liittyvistä määräajoista. Luonnos rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:ään esitetystä muutoksesta tämän valtuutussäännöksen nojalla on hallituksen esityksen liitteenä.

40 §. *Teknisten kansallisten oikeussääntöjen ilmoittaminen.* Pykälän 4 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos, joka liittyy edellä 37 §:ssä esitettyihin muutoksiin, kun kansallisen ratarekisterin sijasta jatkossa tiedot tallennetaan EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen. Näin ollen pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että maantieteellisesti paikalliset oikeussäännöt ja rajoitukset olisi tallennettava 37 §:ssä tarkoitettuun ratarekisterisovellukseen, kun ne voimassa olevan säännöksen mukaisesti tallennetaan kansalliseen ratarekisteriin.

65 §. *Luvan saaneille kalustoyksiköille ennen käyttöä tehtävät tarkastukset.* Pykälän 1 momentin 2 kohdassa muutettaisiin viittaus ratarekisteristä viittaukseksi 37 §:ssä tarkoitettuun ratarekisterisovellukseen. Myös tämä muutos liittyy edellä 37 §:ssä esitettyihin muutoksiin. Jatkossa siten rautatieliikenteen harjoittajan olisi ennen kalustoyksikön käyttöönottoa tarkistettava, että kalustoyksikkö on yhteensopiva rautatiereitin kanssa 37 §:ssä tarkoitettun ratarekisterisovelluksen tai yhteentoimivuuden teknisten eritelmien perusteella tai kaikkien muiden sellaisten asiaa koskevien ratarekisteriä vastaavien korvaavien tietojen perusteella, jotka rataverkon haltija toimittaa maksutta ja kohtuullisen ajan kuluessa, jos rataverkon haltijoiden EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen tallentamat tiedot ovat puutteellisia.

68 §. *Kalustoyksikön numerointi.* Pykälää esitettäisiin muutettavaksi kalustorekisteriasetuksen vuoksi. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että markkinoillesaattamisluvan tai 79 §:ssä tarkoitettun käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö olisi rekisteröitävä EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin ennen sen käyttöönottoa. Aikaisemmin kalusto-yksikkö on rekisteröity Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Venäjä-liikenteessä käytettävät kalustoyksiköt rekisteröidään jatkossakin Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään kansalliseen liikenneasioiden rekisteriin, jota virasto ylläpitää liikenteen palveluista annetun lain nojalla. Pykälän 1 momenttia myös muutettaisiin niin, että siihen sisältyvät säännökset kalustoyksikön käyttöalueesta muodostaisivat pykälän uuden 3 momentin.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti. Momentti olisi kalustorekisteriasetuksen 5 artiklan vaatimusten mukainen, että kussakin jäsenvaltiossa on nimitettävä rautatieyrityksistä riippumaton rekisteröintielin rekisteröintihakemusten ja niihin liittyvien tietojen käsittelyä varten. Näin ollen momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto toimisi Suomessa kansallisena kalustorekisteröintiviranomaisena, joka vastaisi sille osoitetun kalustoyksikön rekisteröintihakemuksen käsittelystä sekä tällaisen Suomessa rekisteröitävän kalustoyksikön tietojen käsittelystä ja hallinnoinnista EU-viraston ylläpitämässä kalustorekisterissä. Koska kalusto rekisteröitäisiin jatkossa EU-viraston ylläpitämään rekisteriin, rekisteröintiin ei myöskään tulevaisuudessa sovellettaisi liikenteen palveluista annetun lain liikenneasioiden rekisteriä koskevia säädöksiä vaan rekisteröintitehtävän hoidon ja tietojen ylläpitoon liittyvä sääntely tulisi suoraan sovellettavasta EU-lainsäädännöstä, jotka on annettu komission täytäntöönpanoasetuksina.

Pykälän uusi 3 momentti sisältäisi voimassa olevan pykälän 1 momenttiin sisältyneet säännökset kalustoyksikön käyttöalueesta. Voimassa olevaan säännökseen verrattuna momenttia kuitenkin muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi rekisteröitävä kalustoyksikkö EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin, jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkolle. Jos kalustoyksikön käyttöalue kattaa Suomen lisäksi yhden tai useamman muun ETA-jäsenvaltion, rekisteröinnin EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin tekisi joko Liikenne- ja viestintävirasto tai jonkin toisen jäsenvaltion nimeämä rekisteröintielin. Momenttiin myös lisättäisiin velvoite siitä, että kalustoyksikön haltijan olisi viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Suomessa rekisteröidyn kalustoyksikön rekisteritietojen muutoksesta, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä tarvittavat muutokset EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin. Tämä vaatimus olisi linjassa kalustorekisteriasetuksen 5 artiklassa kansalliselle rekisteröintielimelle osoitettujen tehtävien kanssa.

Voimassa olevan pykälän 2 momentista tulisi uusi 4 momentti. Momentissa muutettaisiin liikenneasioiden rekisteri EU-viraston ylläpitämäksi kalustorekisteriksi. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto antaisi kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto rekisteröi kalustoyksikön ensimmäisen kerran EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin.

Voimassa olevan pykälän 3 momentista tulisi uusi 5 momentti. Momenttia muutettaisiin siten, että viittaus 14 lukuun muutettaisiin viittamaan ainoastaan 79 §:ään, koska venäläisen kaluston

numeroinnista säädettäisiin erikseen. Vastaavasta syystä voimassa olevan pykälän 4 momentti kumottaisiin tässä pykälässä ja vastaavanlainen säännös ehdotetaan sisällytettäväksi lain 80 §:ään.

Pykälän 6 momentti vastaisi voimassa olevan lain 5 momenttia, eikä momenttiin esitetä sisällöllisiä muutoksia.

72 §. *Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että siinä säädettäisiin, että kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö olisi rekisteröitävä EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin. Voimassa olevan säännöksen mukaan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö on rekisteröitävä Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään kansalliseen liikenneasioiden rekisteriin. Esitetty muutos on linjassa sen kanssa, mitä kalustorekisteriasetuksen liitteessä II säädetään EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin tallennettavista tiedoista.

74 §. *Sertifiointielin ja kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi.* Pykälän 4 momenttia esitettäisiin muutettavaksi niin, että siitä poistettaisiin siirtotyö. Ehdotettu muutos liittyy siirtotyötä koskevan 32 §:n kumoamiseen. Näin ollen pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että sertifiointia ei vaadittaisi sellaiselta kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, jonka vastuulla olevia kalustoyksiköitä käytetään ainoastaan museo- tai vaihtotyöliikenteessä.

14 luku. *Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotto 5 luvun mukaisilla yksityisraiteilla ja liikkuvan kaluston käyttöönotto Venäjän liikenteessä ja museoliikenteessä.* Luvun otsikkoa esitetään muutettavaksi niin, että siitä poistetaan siirtotyö. Otsikko tulisi muuttaa, koska lain 32 § siirtotyöstä esitetään kumottavaksi.

79 §. *Liikkuvan kaluston käyttöönotto museoliikenteessä.* Pykälän otsikkoa muutettaisiin niin, että se koskisi jatkossa vain liikkuvan kaluston käyttöönottoa museoliikenteessä. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että siitä kumottaisiin säännös, jonka mukaisesti yksityisraiteen haltijan on haettava Liikenne- ja viestintävirastolta kalustolleen käyttöönottolupaa ennen kuin sitä voidaan käyttää lain 32 §:n mukaisessa siirtotyössä. Kyseisen säännöksen poistaminen on välttämätöntä, koska lain 32 § esitetään kumottavaksi. Näin ollen pykälän 1 momentti koskisi jatkossa vain museoliikenteen harjoittajia. Momentin mukaan museoliikenteen harjoittajan olisi haettava museoliikenteessä käytettävälle kalustolle käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolla ennen kuin kalustoa voidaan käyttää rataverkolla. Muilta osin pykälään ei esitetä muutoksia.

80 §. *Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt.* Pykälän 2 ja 3 momenttiin tehtäisiin tekninen korjaus, kun momenttien liikenne-sanat muutettaisiin rautatieliikenteeksi selvyiden vuoksi.

Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin velvollisuus rekisteröidä kalusto Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin, josta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä. Käytännössä venäläisen kaluston rekisteröintiä koskevat käytännöt jatkuisivat ennallaan, mutta varsinaisesta velvollisuudesta on aikaisemmin säädetty 67 §:ssä muun kaluston rekisteröinnin yhteydessä. Lisäksi siihen tehtäisiin tekninen korjaus, joka johtuu siitä, että liikenteen palveluista annetun lain pykälänumerointi muuttui vuonna 2019 juokseväksi numeroinniksi. Näin ollen oikea viittaus olisi liikenteen palveluista annetun lain 218 §:ään, jossa säädetään siitä, että toiminnanharjoittajan on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle muutoksista liikenneasioiden rekisteriin merkityissä tiedoissa. Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin myös

uusi kaksi kohta, jonka mukaan Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä olisi liikenneasioiden rekisteriin ilmoitettava kalustoyksikön tekniset tiedot. Nämä tiedot saadaan käyttöönottolupahakemuksen yhteydessä.

Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti venäläisen kalustoyksikön numeroinnista Suomessa. Momentin mukaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävissä kalustoyksiköissä voidaan käyttää kolmannen maan kalustoyksikölle antamaa kalustoyksikkönumeroa. Muilta osin pykälään ei esitettäisi muutoksia.

108 §. Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen. Pykälän 1 momenttiin esitettäisiin lakitekniistä tarkistusta, joka olisi linjassa yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin (2012/34/EU) muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenne-markkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/2370, jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi*, kanssa. Voimassa olevasta raideliikennelain 108 §:n 1 momentista on jäänyt pois rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 c artiklan mukainen vaatimus siitä, että rataverkon haltija ei saa ulkoistaa tehtäviään yritykselle, joka on rautatieyrityksen määräysvallassa. Näin ollen tämä kohta lisättäisiin momenttiin siinä jo mainittujen yritysten rinnalle ja rataverkon haltija ei saisi ulkoistaa tehtäviään toiselle osapuolelle, joka ei saisi olla rautatieyrittäjä, yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyrittäjä, tai yritys, joka on rautatieyrityksen määräysvallassa.

111 §. Vertikaalinen integraatio. Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin tekninen tarkastus, jonka mukaisesti vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yksiköiden välisissä rahoituslainoissa ja muissa taloudellisissa asioissa on noudatettava rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artiklan 4-10 kohdassa säädettyjä ehtoja. Lisäys muista taloudellisista asioista on välttämätön, jotta rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 d artikla tulisi pantua kokonaisuudessaan kansallisesti täytäntöön. Vertikaalisesti integroituneella yrityksellä tarkoitetaan yritystä, joka harjoittaa rautatieliikennettä ja rataverkon hallintaa.

113 §. Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekniinen korjaus, kun viittaussäännös liikenteen palveluista annettuun lakiin on muuttunut lain pykälänumerointiin tehdyn muutoksen johdosta. Rautatieyrityksen toimiluvista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 53 §:ssä.

121 §. Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen. Pykälän 4 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos niin, että momentissa viitataan saman pykälän 2 momenttiin 1 momentin sijasta. Pykälän 2 momentissa on säädetty määräaika aikatauluehdotuksen laadinnalle.

122 §. Ratakapasiteetin jakaminen. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tekninen tarkistus lisäämällä viittaus raideliikennelain 118 ja 120 §:ään. Muutos tehtäisiin sen selkiyttämiseksi, että yksinomaan 118 §:n mukaisessa erikoistunutta rautatiereittiä tai 120 §:n mukaisessa ylikuormitettua rautatiereittiä koskevissa tilanteissa rataverkon haltijan on otettava huomioon asetetut etusijajärjestykset.

129 §. Rataverkon käyttö Sopimus. Edellä 113 §:n perusteluissa esitetyn kaltainen lakitekniinen korjaus tehtäisiin myös 129 §:n 4 momenttiin ja viittaus olisi jatkossa liikenteen palveluista annetun lain 53 §:ään.

130 §. Suorituskannustinjärjestelmä. Pykälään tehtäisiin tekninen korjaus, jonka mukaisesti pykälässä käytetty termi rautatieliikenteen harjoittaja korvattaisiin rautatieyrityksellä. Suoritus-

kannustinjärjestelmän avulla kannustetaan rataverkon haltijaa ja rautatieyritystä toimimaan tavalla, joka vähentäisi häiriöitä ja aikataulutetun liikenteen myöhästymisiä. Suorituskannustinjärjestelmä koskisi siten vain päätoimisia rautatieyrityksiä, ei muita rautatieliikenteen harjoittajia.

132 §. *Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut.* Pykälän 6 momenttiin tehtäisiin tekninen korjaus, jonka mukaisesti momentissa viitataan 3 §:n 2 momenttiin 1 momentin sijasta. Lisäksi momenttiin tehtäisiin lisäys, jonka mukaisesti selvyden vuoksi todetaan, että velvoite vähimmäiskäyttöpalveluihin turvattavasta avoimesta ja syrjimättömästä pääsystä ei koske palvelupaikkoja, koska kyseinen vaatimus koskee vain rataverkon haltijoita. Muutos olisi linjassa edellä 3 §:n 2 momenttiin esitetyn soveltamisalan rajauksen tarkistuksen kanssa.

133 §. *Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin valtuutus sääntelyelimelle antaa tarkempia määräyksiä määräajasta, jonka kuluessa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään pyyntöön vastauksensa. Sääntelyelin on antanut asiasta ohjeen, mutta on pitänyt tarkoituksenmukaisena, että palvelun hakijan esittämään pyyntöön sovellettavista enimmäismääräajoista annettaisiin määräys.

135 §. *Koulutuspalvelujen tarjoaminen.* Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lakitekninen korjaus ja viittaus olisi jatkossa liikenteen palveluista annetun lain 90 §:ään, jossa säädetään rautatieliikenteen oppilaitoksesta ja sen hyväksynnästä. Myös tämä muutos olisi tehtävä, koska liikenteen palveluista annetun lain pykälänumerointi on muuttunut juoksevaksi.

149 §. *Sääntelyelimen tehtävät.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin, että sääntelyelin valvoo myös rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten vaatimusten noudattamista. Rautatiemarkkinadirektiivin nojalla on annettu useita täytäntöönpanoasetuksia, jotka ovat suoraan sovellettavaa EU-lainsäädäntöä ja niissä on myös sääntelyelimelle asetettu valvontatehtäviä.

Sääntelyelimen tehtäviin lisättäisiin myös uusi 11 kohta, jonka mukaisesti sääntelyelin toimisi palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuna riippumattomana elimenä. Riippumattoman elimen tehtäviin kuuluu toimivaltaisen viranomaisen päätöksen arviointi, jos toimivaltainen viranomainen on päättänyt palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohtien perusteella hankkia julkisen palveluvelvoitteen mukaiset rautateiden henkilöliikenteen palvelut suorahankintana tarjouskilpailun sijasta. Suorahankinta ilman tarjouskilpailua on mahdollista palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3, 4, 5 ja 6 kohdan mukaisissa palveluhankinnoissa, joissa arviointia ei kuitenkaan sääntelyelimeltä erikseen edellytetäisi. Tällaisia hankintoja olisivat mm. pienet, raja-arvot alittavat hankinnat. Riippumattoman elimen arviointia kuitenkin tarvitaan palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a-b kohdan mukaisissa raja-arvot ylittävissä isommissa palveluhankinnoissa. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a kohdan mukaisesti isommissa palveluhankinnoissa suorahankinta on mahdollinen, jos toimivaltainen viranomainen on perustellut suorahankintaa rautatiemarkkinoiden ja verkon rakenteellisilla tai maantieteellisillä ominaispiirteillä ja toimivaltainen viranomainen katsoo suorahankintana tehtävän sopimuksen parantavan palvelujen laatua, kustannustehokkuutta tai näitä molempia aikaisempaan sopimukseen verrattuna. Palvelusopimusasetuksen mukaan rautatiemarkkinoiden ja verkon rakenteellisia piirteitä, joita toimivaltainen viranomainen voi käyttää perusteena suorahankintapäätökselle, olisivat erityisesti palvelujen kysynnän ominaispiirteet, verkon monitahoisuus, tekninen ja maantieteellinen eristyneisyys sekä sopimuksen kattamat palvelut. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 b kohdan mukaisesti suorahankinta olisi myös mahdollinen, jos palveluhankinta koskee vain sellaisen liikenteenharjoittajan liikennettä, jota harjoitetaan kokonaan tai suurelta osin

sen omalla rautatieinfrastruktuurilla ja joka on jätetty palvelusopimusasetuksen kyseisessä artiklassa säädettyllä tavalla rautatiemarkkinadirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Näiden palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen arviointien tekeminen osoitettaisiin sääntelyelimelle, joka olisi siten Suomessa palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu riippumaton elin.

Lisäksi pykälän 1 momentin 5 kohdassa muutettaisiin viittaukset liikenteen palveluista annetun lain 90 ja 182 §:ään. Myös pykälän 2 momentin viittaus muutettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ään. Liikenteen palveluista annetun lain 90 § sisältää säännökset rautatieliikenteen oppilaitoksesta ja lain 182 §:n rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista.

150 §. *Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko.* Pykälän 1 momentin viittaussäännökset liikenteen palveluista annettuun lakiin muutettaisiin vastaavalla tavalla kuin edellä 149 §:ssä.

152 §. *Muut erimielisyydet ja oma-aloitteiset selvitykset.* Pykälän otsikko muutettaisiin niin, että se kattaisi muut erimielisyydet ja sääntelyelimen oma-aloitteisesti tekemät selvitykset. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että siinä viitattaisiin 149 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun EU-lainsäädäntöön. Muutos olisi siten linjassa edellä 149 §:ään esitettyyn muutokseen ja siihen, että sääntelyelimelle on säädetty rautatiemarkkinadirektiivin nojalla annetuissa suoraan sovellettavissa täytäntöönpanoasetuksissa erinäisiä tehtäviä. Lisäksi pykälän 1 momentin viittaussäännös muutettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ään, jossa säädetään rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista.

Pykälän 2 ja 3 momenttia tarkennettaisiin sovittelua ja neuvottelua koskevien menettelyjen osalta. Sääntelyelin ei tee päätöstä siitä, katsooko se sovittelun tai neuvottelun tarkoituksenmukaiseksi, vaan ainoastaan tiedottaa asianosaisia siitä, kummalla tavalla se selvittää asiaa. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että sääntelyelimen tutkittavaksi saatettu erimielisyysasia on ratkaistava ensisijaisesti sovittelemalla, jos sääntelyelin katsoo sovittelun asian kannalta tarkoituksenmukaiseksi. Muussa tapauksessa tai jos sovittelu ei johda tulokseen, sääntelyelimen on annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Pykälän 3 momentin mukaan taas sääntelyelimen omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottama asia on ratkaistava ensisijaisesti neuvottelemalla, jos sääntelyelin katsoo neuvottelut asian kannalta tarkoituksenmukaisiksi. Muussa tapauksessa tai jos neuvottelut ei johda tulokseen, sääntelyelimen olisi annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

152 a §. *Arviointi toimivaltaisen viranomaisen suorahankintaa koskevasta päätöksestä.* Pykälä olisi uusi ja se liittyisi edellä 149 §:ään esitettyyn uuteen 11 kohtaan, jonka mukaisesti sääntelyelin toimisi palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuna riippumattomana elimenä ja sen olisi arvioitava toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen palvelut tarjouskilpailun sijasta suorahankintana. Jos liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on tehnyt palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a tai 4 b kohdan perusteella päätöksen hankkia rautateiden julkisen palveluvelvoitteen sisältävät rautateiden henkilöliikennepalvelut suorahankinnalla tarjouskilpailun sijasta, toimivaltaisen viranomaisen olisi pykälän 1 momentin mukaisesti toimitettava perusteltu päätöksensä sääntelyelimelle välittömästi, kun toimivaltainen viranomainen on julkistanut päätöksensä EU:n virallisessa lehdessä hankkia rautateiden julkisen palveluvelvoitteen hankinnat suorahankintana. Edellä 149 §:n 11 kohdan perusteluissa on esitetty se, mitä palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdassa säädetään niistä edellytyksistä, joiden täytyessä toimivaltainen vi-

ranomainen voi hankkia julkisen palveluvelvoitteen mukaiset rautateiden henkilöliikennepalvelut suorahankintana tarjouskilpailun sijasta. Tehtävä olisi sääntelyelimelle uusi ja se toimisi tehtävässään palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdan mukaisena riippumattomana elimenä.

Pykälän 2 momentin mukaan sääntelyelimen olisi tehtävä arviointinsa ja annettava sen mukainen päätös kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut toimivaltaiselta viranomaiselta kaikki ne tiedot käyttöönsä, joita se tarvitsee arvioinnin tekemistä varten. Sääntelyelimellä on mahdollisuus kuulla arviointiaan varten toimivaltaista viranomaista sekä rautatieyrityksiä, jotta se voi arvioida, onko suorahankinta palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohtien mukaisesti perusteltu. Sääntelyelimen olisi asian ratkaisemisen yhteydessä päätettävä toimenpiteistä, joita tarvitaan mahdollisen syrjinnän, markkinoiden vääristymisen sekä muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi. Sääntelyelimen tekemä arviointi ja sen mukainen päätös olisi ilmoitettava ensin toimivaltaiselle viranomaiselle sekä tarvittaessa myös muille asianosaisille ja arvioinnin yhteydessä kuulluille tahoille. Tämän jälkeen arviointi ja sen mukainen päätös olisi myös julkaistava sääntelyelimen verkkosivuilla. Sääntelyelimen tekemästä arvioinnista ja sen mukaisesta päätöksestä voidaan valittaa hallinto-oikeuteen 188 §:ssä säädetyllä tavalla. Toimivaltaisen viranomaisen olisi otettava huomioon sääntelyelimen antama päätös ja tarvittaessa muutettava suorahankintaa koskevaa päätöstään. Sääntelyelimen antamaan päätökseen voisi hakea muutosta siten kuin lain 188 §:n 3 momentissa säädetään.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, miten sääntelyelimen tämän pykälän nojalla antamaan päätökseen haettaisiin oikaisua valittamalla. Momentin mukaan sääntelyelimen pykälän nojalla tekemään päätökseen saisi vaatia oikaisua. Oikaisusta säädetään hallintolaissa ja muutoksenhausta oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

164 §. Vuosimaksu. Pykälän 1 momentin viittaukset muutettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 178 ja 216 §:ään. Liikenteen palveluista annetun lain 178 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä lain mukaisena yleisenä valvontaviranomaisena ja 216 §:ssä liikenneasioiden rekisterin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta. Myös nämä viittaussäännösten muutokset johtuvat siitä, että liikenteen palveluista annetun lain pykälänumerointi on muutettu juoksevaksi numeroinniksi.

178 §. Huomautus ja varoitus. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintävirasto ja sääntelyelin voisivat antaa huomautuksen ja varoituksen myös silloin, jos toiminnanharjoittaja toimii suoraan sovellettavan EU-lainsäädännön lainsäädännön vastaisesti. Suoraan sovellettavalla EU-lainsäädännöllä tarkoitettaisiin EU-asetuksia, mukaan lukien komission täytäntöönpanoasetuksia. Toiminnanharjoittajan käsite pitäisi tässä sisällään myös liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitetun rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen, koska 149 §:n 11 kohdan ja 152 a §:n nojalla sääntelyelimen olisi arvioitava myös toimivaltaisen viranomaisen tekemää päätöstä hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana. Siksi sääntelyelimen on tarvittaessa voitava antaa kyseisten säännösten soveltamiseen liittyen huomautus ja varoitus myös toimivaltaiselle viranomaiselle.

180 §. Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen. Pykälää muutettaisiin niin, että siihen lisättäisiin säännös siitä, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus keskeyttää raideliikenne tai rajoittaa sitä vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa tai jos raideliikennejärjestelmän turvallisuus, ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Pykälässä on jo nykyisellään säännös siitä, että Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus keskeyttää tai rajoittaa raideliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos raideliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Ehdotettu muutos perustuu siihen kartoitukseen, jonka valtioneuvosto on tehnyt Covid-19-tartuntatauti-epidemian aikana, kun on kartoitettu

tarve pysyviin lainsäädännöllisiin muutostarpeisiin, jotta jatkossa voitaisiin erilaisiin vakaviin häiriötilanteisiin reagoida mahdollisimman nopeasti ilman, että turvaututtaisiin valmiuslain käyttöönottoon.

182 §. Vakuuttamisvelvollisuus. Pykälään esitetään uutta 2 momenttia, joka valtuuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston antamaan tarkempia määräyksiä rautatieliikenteen harjoittajalta edellytettävän vastuuvakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn suuruudesta ja sitä, miten virasto valvoo vastuuvakuutuksen riittävyyttä. Vastuuvakuutuksen riittävyyden valvonta olisi tärkeää etenkin tilanteessa, jossa rautatieliikenteen harjoittaja harjoittavaa rautatieliikennettä Suomessa muissa EU:n jäsenvaltioissa myönnetyn toimiluvan nojalla, eikä virasto ole voinut toimiluvan myöntämisen yhteydessä tarkistaa vastuuvakuutusta ja sen riittävyyttä.

Toimilupaviranomaisen tehtävä siirtyi liikenteen palveluista annetun lain nojalla 1.7.2018 alkaen liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut liikenteen palveluista annetun lain nojalla ohjeen siitä, mikä on rautatieliikenteen harjoittajilta ja rataverkon haltijoilta edellytettävän vastuuvakuutuksen suositeltava taso.

186 a §. Rekisteri rataverkon haltijoista. Pykälä olisi uusi. Pykälällä oikeutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitämään rekisteriä rataverkon haltijoista. Ehdotettu pykälä vastaisi rakenteeltaan ja rekisteriin tallennettavien tietojen osalta sitä, mitä raideliikennelain 160 §:ssä säädetään kaupunkiraideliikennerekisteristä. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää rataverkon haltijalle raideliikennelain 26 §:n nojalla turvallisuusluvan tai vaihtoehtoisesti ottaa vastaan lain 29 §:n mukaisen ilmoituksen yksityisraiteen haltijalta. Lisäksi rekisteriin tulisi merkitä keskeiset tiedot huoltovarmuuskriittisistä rataverkon haltijoista. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirastolla on kattavasti tietoa turvallisuuslupa- ja ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvista rataverkon haltijoista ja virastolla pitäisi olla myös oikeus tallentaa nämä tiedot rekisteriin, jotta se voi valvoa, että rataverkon haltijat myös täyttävät laissa säädetyt edellytykset. Samalla esitetään kumottavaksi raideliikennelain 34 § yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten luetteloinnista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto pitäisi rataverkon haltijoita koskevaa rekisteriä. Virasto saisi käyttää rekisteriä sille tämän lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa. Momentti vastaisi lain kaupunkiraideliikennerekisteriä koskevan 160 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteriin merkittäisiin rataverkon haltijan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä muut rataverkon haltijan 25 §:n 2 momentin mukaisessa turvallisuuslupahakemuksessa tai 29 §:n mukaisessa ilmoituksessa antamansa tiedot sekä keskeiset tiedot huoltovarmuuskriittisistä rataverkon haltijoista lain varautumista koskevaan 171 §:ään liittyen. Keskeisillä tiedoilla tarkoitettaisiin tietoja huoltovarmuuskriittisiksi rataverkon haltijoiksi arvioitujen rataverkon haltijoiden nimestä ja kotipaikkakunnasta sekä rataverkon haltijan hallinnoimien rataverkkojen sijainnista. Huoltovarmuuskriittisillä rataverkon haltijoilla tarkoitetaan rataverkon haltijoita, jotka erityisen merkittäviä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen kannalta. Liikenne- ja viestintävirastolla ei tällä hetkellä ole käytössään kattavaa tietoa huoltovarmuuden kannalta merkittävistä rataverkon haltijoista ja nyt esitettävä muutos olisi tarpeen kyseisen tiedon hankkimiseksi ja rekisteröimiseksi. Arvion siitä, mitä rataverkkoja pidettäisiin huoltovarmuuden kannalta kriittisinä tekisi Liikenne- ja viestintävirasto yhteistyössä alan toimijoiden ja huoltovarmuutta kehittävien toimijoiden kanssa. Lähtökohtaisesti nämä olisivat ulkomaankaupan ja tavaraliikenteen sujuvuuden kannalta tärkeitä raideyhteyksiä ja siten esimerkiksi satamien ja teollisuuslaitosten hallinnoimia yksityisraiteita, joilta liikennöidään valtion rataverkolle.

Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän olisi esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti. Momentti vastaisi lain kaupunkiraideliikennerekisteriä koskevan 160 §:n 3 momenttia.

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtuutuksen, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisen tavoista. Myös tämä momentti vastaisi lain kaupunkiraideliikennerekisteriä koskevan 160 §:n 4 momenttia.

188 §. Muutoksenhaku. Pykälän 3 momentista poistettaisiin sana ”erimielisyyssasiassa”. Poisto tehtäisiin sen vuoksi, että edellä 152 §:n otsikkoon lisättiin erimielisyyssasioiden rinnalle sääntelyelimen oma-aloitteisesti tekemät selvitykset. Lisäksi 3 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että muutoksenhausta markkinaoikeuden päätökseen säädetään oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetussa laissa (100/2013).

189 §. Viranomaisen tiedonsaantioikeus. Pykälän 2 momentin viittaus raideliikennelain sääntelyelintä koskevaan lukuun korjattaisiin viittaukseksi 20 lukuun 18 luvun sijasta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyt muutokset

53 §. Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jonka mukaan suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa tarkoitettussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla liikennöivältä rautatieyritykseltä ei edellytetä toimilupaa, jos rautatieyritys on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa. Tämä säännös vastaisi voimassa olevan raideliikennelain 18 §:n 2 momenttia, jonka mukaisesti kyseinen rautatieyritys on vapautettu myös EU-lainsäädännön mukaisesta turvallisuustodistusvelvoitteesta. Kyseessä on tekninen muutos, koska venäläiseltä rautatieyritykseltä (RZD) ei nykyiselläänkään edellytetä EU-lainsäädännön mukaista toimilupaa eikä turvallisuustodistusta junan saapuessa Suomen rautatieraja-asemalle tai sieltä lähtiessä.

69 §. Rautatieliikenteen kuljettajalta edellytettävä lupa. Pykälään esitetään uutta 2 momenttia, jonka mukaisesti liikkuvan kaluston kuljettaminen ei edellyttäisi lupaa silloin, kun liikennöidään vaihtotyönä liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan edellytettäisiin sopivan siitä, millä alueella tällainen ilman lupakirjaa tehtävä vaihtotyöliikenne tapahtuu.

Väyläviraston ratateknisissä ohjeissa liikennepaikalla tarkoitetaan liikenteenohjausta ja matkustaja- ja/tai tavaraliikennettä varten rajattua aluetta, jonka rataverkon haltija on määritellyt liikennepaikaksi. Liikennepaikka voi koostua eri osista ja liikennepaikka on rajattu sekä maastossa että raiteistokaaviossa. Liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella ja yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä liikkuvan kaluston kuljettaminen esitetään näin vapautettavaksi lupakirjavaatimuksesta. Liikennöitävä yksikkö voisi tarvittaessa ylittää myös liikennepaikan rajan sen verran, kuin se on välttämätöntä liikennöinnissä, jotta yksikkö voisi esimerkiksi tehdä tarvittavan raiteen vaihdon.

Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt selvityksen (Rautatieliikenteen kuljettajia koskeva sääntelymuutos, Ville Vainionmäki, Liikenne- ja viestintävirasto <https://www.traficom.fi/fi/trafico->

[min-julkaisut](#)) hallituksen esitykseen ehdotetun liikenteen palveluista annetun lain 69 §:n mukaisen muutoksen turvallisuusvaikutuksista. Selvitys on tehty keskeisten toiminnanharjoittajien (rataverkon haltijoiden, rautatieliikenteen harjoittajien ja oppilaitosten) haastattelututkimuksena. Selvityksen keskeinen johtopäätös on, että toiminnanharjoittajat kannattavat liikkuvan kaluston kuljettamista ilman lupakirjaa liikennepaikan sisällä ja yksityisraiteilla, kunhan tällainen liikennöinti ilman lupakirjaa rajataan vaihtotyöliikenteeseen. Näin rajattuna ehdotetulla muutoksella ei olisi merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia ja muutos vastaisi pitkälti sitä, mitä voimassa olevan liikenteen palveluista annetun lain hallituksen perusteluissa (HE 145/2017) on tarkoitettu pienimuotoisella kuljettajatoiminnalla. Lisäksi selvityksen johtopäätöksissä korostetaan sitä, että Liikenne- ja viestintäviraston on tärkeää panostaa ilman lupakirjaa vaihtotyöliikennettä harjoittavien kuljettajien pätevyysien hallintaan ja sen valvontaan. Selvityksen mukaan myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin tarkoitettujen vaunujen siirtely pitäisi olla liikennepaikalla tai yksityisraiteella mahdollista ilman lupakirjaa vaihtotyönä vastaavalla tavalla kuin muukin vaihtotyöliikenne, koska vaarallisten aineiden kuljetuksiin tarkoitettujen vaunujen siirtely vaihtotyönä liikenne paikalla ei eroa muusta vaihtotyöliikenteestä. Lisäksi selvityksessä korostetaan sitä, että ilman lupakirjaa tapahtuva vaihtotyöliikennöinti liikennepaikalla tai yksityisraiteella pitäisi sopia rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan välillä aina aluekohtaisesti liikennepaikoittain. Ehdotettu muutos 69 §:ään on valmisteltu niin, että se vastaa selvityksen johtopäätöksiä.

Ehdotettu muutos selkiyttäisi lainsäädäntöä ja korvaisi aikaisemman pienimuotoista kuljettajatoimintaa koskeneen käytännön, josta ei ole voimassa olevassa liikenteen palveluista annetussa laissa säännöksiä. Se on kuitenkin kuvattu hallituksen esityksen 145/2017 perusteluissa ja suljettu liikenteen palveluista annetun lain liikkuvan kaluston kuljettajalta edellytetyn lupakirjavaatimuksen ulkopuolelle. Raideliikenteen toimijoiden kokemukset pienimuotoisesta kuljettamisesta ovat olleet myönteisiä eikä sen ole todettu aiheuttavan vaaratilanteita tai onnettomuuksia. Hallituksen esityksen perustelut rajoittavat kuitenkin pienimuotoisen kuljettajatoiminnan järjestämistä, koska se on sallittua vain rajoitetulla alueella ja yhden toiminnanharjoittajan toimesta kerrallaan. Ehdotettu muutos ei siten laajentaisi liikkuvan kaluston kuljettamista ilman lupakirjaa nykytilanteeseen verrattuna, mutta loisi toimijoille oikeusvarmuuden, kun lakiin sisällytettäisiin säännökset siitä, milloin liikkuvan kaluston pienimuotoinen kuljettaminen on mahdollista ilman lupakirjaa. Ottaen huomioon raideliikenteen toimijoiden hyvät kokemukset pienimuotoisesta kuljettajatoiminnasta sekä näiden velvoitteet varmistaa myös ilman lupakirjaa toimivien kuljettajien pätevyys ja osaamisen ylläpito sekä toiminnan turvallisuus turvallisuusjohtamisjärjestelmillään, on katsottu, että esitetyllä muutoksella ei ole negatiivista vaikutusta raideliikenteen turvallisuuteen. Muutoksesta huolimatta pääsääntö jatkossakin on, että liikennöinti valtion rataverkolla edellyttää lupakirjaa.

86 §. Ruotsissa myönnetty lisätodistus. Pykälä esitetään kumottavaksi tarpeettomana. Pykälässä säädetään siitä, että Ruotsissa sijoittuneen rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön kuuluvan kuljettajan lisätodistus on sellaisenaan voimassa Suomen ja Ruotsin välisessä rautatieyhdysliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-asemalla. Pykälälle ei kuitenkaan olisi tarvetta, koska EU-lainsäädännön mukaisesti toisessa EU:n jäsenvaltiossa myönnettyt lupakirjat tunnustetaan sellaisenaan automaattisesti. Kyseisen kaltaista säännöstä ei myöskään ole nykyisellään Ruotsin kansallisessa lainsäädännössä.

87 §. Rautatieliikenteen kuljettajan palvelussuhdetta koskevat ilmoitukset. Pykälää esitetään muutettavaksi niin, että pykälän 2 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että rautatieliikenteen harjoittajan olisi ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle pykälässä mainittujen palvelusuhteen päättymistä tai kuljettajan työkyvyttömyyttä koskevien muutosten lisäksi myös muista sellaisista muutoksista, jotka vaikuttavat lupakirjan hallintaan. Näitä ilmoitusvelvöl-

suuden piiriin kuuluvia asioita olisivat esimerkiksi sellaiset rautatieliikenteen harjoittajan havaitsemat seikat tai tekemät toimenpiteet, joilla voi olla merkitystä luvan peruuttamiselle, muuttamiselle tai rajoittamiselle.

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaan vastaavasti Liikenne- ja viestintävirasto olisi velvollinen ilmoittamaan rautatieliikenteen harjoittajalle, jos se on ryhtynyt lain 242 ja 243 §:n nojalla toimenpiteisiin kuljettajan lupakirjan peruuttamiseksi, muuttamiseksi ja rajoittamiseksi. Vastaavasti virastolle tulisi lisätä velvollisuus ilmoittaa rautatieliikenteen harjoittajalle, jos virasto on aloittanut toimenpiteet kuljettajan toiminnan kieltämiseksi lain 249 §:n perusteella. Tiedon antaminen rautatieliikenteen harjoittajalle olisi välttämätöntä, jotta rautatieliikenteen harjoittaja osaisi ottaa tämän huomioon, kun se osoittaa palveluksessaan olevalle kuljettajalle työtehtäviä.

89 §. Rautatieliikenteen kuljettajan näytöt. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi säännös, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava luettelo hyväksytyistä näytön vastaanottajista. Kyseisellä säännöksellä pantaisiin kansallisesti täytäntöön vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY 20 artiklan 3 kohta. Tällaisen luettelon julkaiseminen olisi myös avoimuuden kannalta tärkeää ja helpottaisi liikkuvan kaluston kuljettajan näytön suorittamista hakeutumaan näytön vastaanottajien puoleen. Vastaavanlaisia muutoksia ehdotetaan lain 90, 204 ja 205 §:ään ja myös nämä muutokset perustuvat edellä mainitun direktiivin 20 artiklan 3 kohtaan.

90 §. Rautatieliikenteen oppilaitoksen hyväksyminen. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi säännös, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava luettelo hyväksytyistä oppilaitoksista. Säännöksen perustelut olisivat vastaavanlaiset kuin edellä esitetyille 89 §:n 1 momentin muuttamiselle.

198 §. Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin tietoja, taitoja ja terveyttä koskevien vaatimusten rinnalle psykologista soveltuvuutta koskevat vaatimukset niihin vaatimuksiin, josta Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää henkilöluvan haltijalta tarkastusta, että luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät. Ehdotettu täydennys on linjassa etenkin lain 72 ja 73 §:n kanssa, joissa edellytetään, että niin terveydelliset toimintaedellytykset kuin psykologista soveltuvuutta koskevat edellytykset on täytettävä kuljettajan lupakirjan saamiseksi. Kyseessä on siten tekninen tarkistus.

204 §. Rautatielääkärin hyväksyminen. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatielääkäreistä. Säännöksen perustelut olisivat vastaavanlaiset kuin edellä esitetyille muutoksille 89 §:n 1 momenttiin ja 90 §:n 1 momenttiin.

205 §. Rautatiepsykologin hyväksyminen. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava myös luettelo hyväksytyistä rautatiepsykologeista vastaavalla tavalla kuin hyväksytyistä näytön vastaanottajista (89 §), rautatieliikenteen oppilaitoksista (90 §) ja rautatielääkäreistä (204 §).

208 §. Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset. Pykälän 2 momenttiin esitetään, että siihen lisättäisiin terveydellisten edellytysten rinnalle psykologista soveltuvuutta koskevat edellytykset vastaavalla tavalla kuin edellä 198 §:ään. Ehdotettu muutos on myös linjassa pykälän otsikon kanssa, jossa psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset on mainittu terveydentilaa koskevien ilmoitusten rinnalla.

219 §. *Yleiset liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat tiedot.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 10 kohta, jonka mukaan luonnollisista henkilöistä voitaisiin tallentaa Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tieto yrityksestä tai yhteisöstä, jonka palveluksessa henkilö on tai jonka toiminnassa hän on mukana. Tämä koskisi rautatieliikenteen kuljettajan lupakirjan omaavan kuljettajan yritys- tai yhteisötietoa. Ehdotetulla muutoksella pykälän 1 momentin 10 kohta olisi linjassa sen kanssa, mitä 243 §:n 4 momenttiin esitetään.

243 §. *Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset.* Pykälän 4 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi viipymättä ilmoitettava liikkuvan kaluston kuljettajalle, kun virasto aloittaa menettelyn tälle myönnetyn lupakirjan peruuttamisesta. Voimassa olevan säännöksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava lupakirjan peruuttamisesta viipymättä liikkuvan kaluston kuljettajalle. Ehdotettu muutos on perusteltu ennen kaikkea liikkuvan kaluston kuljettajan oikeusturvan kannalta, jotta tämä tietää hyvissä ajoin Liikenne- ja viestintäviraston käynnistämästä menettelystä lupakirjan peruuttamiseksi ja viraston päätös ei tule yllätyksenä.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

EU:n rautatierekisteri- ja kalustorekisteriasetukset edellyttävät muutoksia myös rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:ään koskien tietojen toimitamista ratarekisteriin ja jatkossa EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen. Annetta-vaan valtioneuvoston asetukseen sisällytetään todennäköisesti myös eräitä EU-lainsäädännön edellyttämiä muutoksia voimassa olevan asetuksen liitteeseen IV, jossa säädetään siitä, mitä asiakirjoja on liitettävä yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamatta jättämistä koskevaan hakemukseen. Valtioneuvoston asetus annetaan keväällä 2021. Hallituksen esityksen liitteenä on luonnos valtioneuvoston asetukseksi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

Raideliikennelain 182 §:ään esitetään uutta 2 momenttia, joka sisältäisi valtuutuksen, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vastuuvakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn suuruudesta ja siitä, miten virasto valvoo vastuuvakuutuksen riittävyttä. Vastuuvakuutuksen riittävyden arviointi olisi tärkeää erityisesti niiden rautatieyritysten osalta, jotka harjoittavat rautatieliikennettä Suomessa muissa ETA-jäsenvaltioissa myönnetyn toimiluvan nojalla eikä virasto ole voinut tarkistaa tällaisten rautatieyritysten vastuuvakuutuksen riittävyttä silloin, kun rautatieyritykselle on myönnetty toimilupa. Liikenne- ja viestintävirastolla on nykyisellään asiasta ohje.

Myös ehdotettuun uuteen raideliikennelain 186 a §:n 4 momenttiin sisältyy valtuutus, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rataverkon haltijoita koskevaan rekisteriin tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisen tavoista. Momentti vastaisi voimassa olevan raideliikennelain 160 §:n 4 momentin mukaista valtuutusta, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kaupunkiraideliikennerekisteriin tallennettavista tiedoista ja niiden toimittamisen tavoista.

Lisäksi lain 133 §:n 2 momenttiin esitetään valtuutusta, jonka mukaisesti rautatiealan sääntelyelin voisi antaa tarkempia määräyksiä määräajasta, jonka puitteissa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava vastauksensa palvelun hakijan esittämään pyyntöön. Määräyksessä asetettaisiin erilaisissa tilanteissa sovellettavat palvelupyntöohjelmiksiin vastaamisen enimmäismääräajat ja määräyksellä korvattaisiin sääntelyelin nykyinen määräaikoja koskeva ohje.

9 Voimaantulo

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan 1.2.2020. Kuitenkin raideliikennelain 68, 72 ja 80 §:ään esitettyjen muutosten ehdotetaan tulevan voimaan 16.6.2021, jolloin kaluston rekisteröintiin liittyviä tehtäviä siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta EU-virastolle.

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintävirasto on ryhtynyt kalusto- ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetusten mukaisiin toimenpiteisiin, jotta asetusten edellyttämässä aikataulussa kalustoyksiköiden rekisteröintiä ja rataverkon ja sen osajärjestelmien rekisteröintiä koskevat tiedot siirrettäisiin EU-viraston ylläpitämiin tietojärjestelmiin.

Lakien nojalla annetaan edellä luvussa 8 kuvattu valtioneuvoston asetus ja Liikenne- ja viestintäviraston sekä sääntelyelimen antamat määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa turvallisuustodistusta ja liikkuvan kaluston lupakirjaa koskeviin vaatimuksiin ehdotettujen muutosten toimivuutta ja vaikutuksia.

11 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

Hallituksen esitykseen sisältyvät säännösmuutokset ovat ensisijaisesti kalusto- ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetusten edellyttämiä muutoksia kansallisena rekisteröintiviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston ja EU-viraston väliseen työnjakoon, kun rekisterijärjestelmän ylläpitovastuu siirtyy kansallisilta rekisteröintiviranomaisilta EU-virastolle. Nämä muutokset samoin kuin muut hallituksen esitykseen sisältyvät muutokset ovat siten ensisijaisesti lakitekniisiä tarkastuksia, eivätkä ne ole perustuslain näkökulmasta merkityksellisiä.

Raideliikennelain esitöissä (HE 105/2018 vp) on kuvattu yksityiskohtaisesti rautatieliikenteen harjoittajia ja rataverkon haltijoita koskevat lupavaatimukset, jotka perustuvat EU-lainsäädäntöön. Nämä lupavaatimukset ovat yhdenmukaisia kaikissa EU:n jäsenvaltioissa, eivätkä ne siten rajoita perustuslain 18 §:ssä säädettyä elinkeinon harjoittamisen vapautta. Rautatieturvallisuuskäsitteistä on perusteltua, että rautatieliikenteen harjoittamiseen ja rataverkon hallintaan liittyvät toiminnot ovat luvanvaraista toimintaa ja vain lupaedellytykset täyttävät toiminnanharjoittajat voivat kyseisiä toimintoja harjoittaa. Nyt ehdotetut muutokset raideliikennelain 18 §:ään ja liikenteen palveluista annetun lain 69 §:ään ovat ensisijaisesti tarkennuksia voimassa olevaan lainsäädäntöön ja sen tulkintaan, eikä niillä ole tarkoitus laajentaa olennaisesti nykyiseen verrattuna ilman turvallisuustodistusta ja kuljettajan lupakirjaa tapahtuvaa liikennöintiä. Ehdotetut muutokset eivät myöskään aseta rautatieliikenteen harjoittajia eriarvoiseen asemaan, koska kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on mahdollisuus harjoittaa pykälässä tarkoitettua ja tarkkaan rajattua toimintaa esitetyn kaltaisten lupavaatimusten helpotusten mukaisesti.

Jo voimassa olevan raideliikennelain 37 §:n nojalla on annettu valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta, jolla on annettu tarkemmat säännökset ratarekisteriin tallennettavien tietojen toimittamisesta ja niihin liittyvistä määräajoista. Vastaavalla tavalla voidaan jatkossakin säätää tarkemmin näistä asioista asetuksella, vaikka rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiin liittyvän tietojärjestelmän ylläpitovastuu siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta EU:n rautatievirastolle. Kyseistä valtioneuvoston asetusta onkin tarkoitus muuttaa vain sen 4 §:n osalta niin, että tiedot tallennettaisiin jatkossa EU-viraston ylläpitämään tietojärjestelmään. Alustava luonnos rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta on sisällytetty hallituksen esityksen liitteeseen 2.

EU:ssa rautatieliikennettä harjoittavilta rautatieyrityksiltä edellytetään EU-lainsäädännön mukaisesti toimilupaa ja toimilupa on myönnettävä rautatieyritykselle, jos hakija täyttää toimiluvan saannin edellytyksenä olevat edellytykset. Nämä edellytykset koskevat mm. yrityksen vakavaraisuutta ja sitä, että yritys on hankkinut riittävän vastuuvakuutuksen rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvien riskien ja onnettomuuksien sekä niistä mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen kattamisen varalta. Raideliikennelain vakuuttamisvelvollisuutta koskevaan 182 §:ään esitetään uutta 2 momenttia, joka valtuuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston antamaan tarkempia määräyksiä rautatieliikenteen harjoittajalta edellytettävän vastuuvakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn suuruudesta sekä siitä, miten se valvoo vastuuvakuutuksen riittävyttä etenkin niiden rautatieliikenteen harjoittajien osalta, jotka harjoittavat Suomessa rautatieliikennettä Suomessa toisessa ETA-jäsenvaltiossa myönnetyn toimiluvan nojalla. Muutos on perusteltu rautatieliikenteen harjoittajien tasapuolisen kohtelun näkökulmasta, jotta vastuuvakuutusta koskevat säännökset ja niiden valvonta olisi yhtäläistä riippumatta siitä, onko toimilupa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty Suomessa vai toisessa ETA-jäsenvaltiossa. Muutosta voidaan myös perustella rautatieturvallisuuden sekä matkustajien ja lastinantajien oikeusturvan näkökulmasta, jotta matkustajilla ja lastinantajilla olisi yhtäläiset edellytykset saada korvauksia kärsimistään vahingoista siitä riippumatta, missä ETA-jäsenvaltiossa toimilupa on myönnetty. Jo nykyisellään liikenteen palveluista annetun lain 55 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tarkempia määräyksiä toimilupahakemukseen liitettävistä asiakirjoista. Toimilupahakemukseen on liitettävä todistus vastuuvakuutuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto on toimilupaviranomainen, joten myös tästä näkökulmasta on perusteltua se toimivaltaisena viranomaisena antaa asiasta yksityiskohtaiset määräykset. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto (aikaisempi Liikenteen turvallisuusvirasto) on antanut ohjeen rautatieliikenteen harjoittajilta ja rataverkon haltijoilta edellytettävän vastuuvakuutuksen suuruudesta ja siten jatkossa tämä ohje voitaisiin korvata Liikenne- ja viestintäviraston antamalla määräyksellä.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) mukaan rautatieliikenne kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan, mutta koska Ahvenanmaalla ei ole rautateitä, valtakunnan lainsäädäntö on voimassa sellaisenaan myös Ahvenanmaalla. Näin ollen hallituksen esityksen mukainen lainsäädäntö ei edellytä Ahvenanmaan maakunnalta erillisiä lainsäädäntötoimenpiteitä.

Edellä esitetyn perusteella esitys on sopusoinnussa perustuslain kanssa ja lait voidaan käsitellä tavanomaisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella eduskunnan hyväksyttäväksi annetaan seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

raideliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan raideliikennelain (1302/2018) 4 §:n 36 kohta sekä 32 ja 34 §,
muutetaan 3 §:n 1 ja 2 momentti, 4 §:n 8, 21, 22, 27, 29 ja 30 kohta, 9 §:n 2 momentti, 18 §,
30 §:n 1 momentti, 31 ja 37 §, 40 §:n 4 momentti, 65 §:n 1 momentti, 68 §, 72 §:n 1 momentti,
74 §:n 4 momentti, 14 luvun otsikko, 79 §:n 1 momentti, 80 §, 108 §:n 1 momentti, 111 §:n 3
momentti, 113 §:n 1 momentti, 121 §:n 4 momentti, 122 §:n 1 momentti, 129 §:n 4 momentti,
130 §, 132 §:n 6 momentti, 133 §:n 2 momentti, 135 §:n 1 momentti, 149 §, 150 §:n 1 momentti,
152 §, 164 §:n 1 momentti, 178 §:n 1 momentti, 180 §, 188 §:n 3 momentti ja 189 §:n 2 mo-
mentti, sellaisena kuin niistä on 188 §:n 3 momentti laissa 1507/2019, sekä
lisätään 182 §:ään uusi 2 momentti sekä lakiin uusi 152 a ja 186 a § seuraavasti:

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatamaraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy voivat nou-
dattaa 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan hakemisen ja
sen edellytyksenä olevan 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edel-
lytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta ja 14 luvussa säädettyjä
menettelyjä lain 9 luvun sijasta.

Niihin yksityisraiteiden haltijoihin, jotka Euroopan komissio, jäljempänä komissio, on sille
tehdyn ilmoituksen perusteella päättänyt jättää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta
annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU, jäljempänä *rautatiemark-
kinadirektiivi*, IV luvun kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten soveltamis-
alan ulkopuolelle, sekä yksityisraiteiden haltijoihin, jotka eivät kuulu rautatieinfrastruktuuriin
siten kuin se on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I, ei sovelleta 16, 17 ja 19 lukua
eikä 132 §:n 1 momenttia. Edellä mainittuja lainkohtia ei myöskään sovelleta palvelupaikan
sisäisiin raiteisiin, satamaraiteisiin eikä sellaisiin raiteisiin, joita rataverkon haltija käyttää omiin
tavarankuljetuksiinsa. Satamaraiteita hallinnoivan sataman pitäjän tai muun sataman oleellisista
toiminnoista vastaavan yrityksen tai yhteisön hallinnoiman alueen sisällä oleviin raiteisiin, mui-
hin rautatietoimintoihin liittyviin rakenteisiin laitureineen ja laitteineen sovelletaan edellä mai-
nittujen lainkohtien sijasta 18 luvun säännöksiä sekä muuta palvelupaikkoja koskevaa Euroopan
unionin lainsäädäntöä

4 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

8) *kalustoyksikön haltijalla* luonnollista henkilöä ja oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity kalustoyksikön haltijaksi Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä *EU-virasto*, ylläpitämään kalustorekisteriin tai, jos kyse on Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävästä kalustosta, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin;

21) *palvelujen hakijalla* julkista ja yksityistä yhteisöä ja toiminnanharjoittajaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää ja muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön ja joihin sovelletaan palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177;

22) *palvelupaikalla* rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset, palvelupaikan sisäiset raiteet sekä muut laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitettun palvelun tarjoamiseen;

27) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajaa, lastinantajaa ja muuta rahdin lähettäjää, huolitsijaa, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajaa sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

29) *rataverkon haltijalla* valtion rataverkon haltijaa ja lain soveltamisalaan kuuluvaa yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta;

30) *rautatieinfrastruktuurilla* tässä laissa tarkoitettua rataverkkoa sekä rataan kiinteästi kuuluvia osia siten kuin ne on määritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä 1;

9 §

Kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussäntöjen ilmoittaminen

Jos oikeussäntö on maantieteellisesti paikallinen, sitä ei tarvitse ilmoittaa. Paikallisesta oikeussäntöistä ja sen julkaisupaikasta on kuitenkin sisällytettävä tiedot 37 §:ssä tarkoitettuun ratarekisterisovellukseen tai verkkoselostukseen.

18 §

Turvallisuustodistus

Rataverkolla saa liikennöidä vain rautatieliikenteen harjoittaja, jolla on rautatieliikenteen harjoittamista varten turvallisuustodistus.

Turvallisuustodistusta ei kuitenkaan vaadita sellaiseen kalustoyksikön liikuttamiseen, joka tapahtuu kalustoyksikön kuormaukseen, radan kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä varten ja jota varten rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet rataverkolla tai sen osalle pääsyn liikennöinniltä sekä ohjeistaneet suljetulla alueella tapahtuvan liikuttamisen menettelyt.

Jos rautatieyrittäjä liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 87/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyrittäjä on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse turvallisuustodistusta.

30 §

Turvallisuuden hallintajärjestelmä

Tässä luvussa tarkoitetun yksityisraiteen haltijan on ylläpidettävä turvallisuuden hallintajärjestelmää 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta. Yksityisraiteen haltijan on kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässään:

- 1) toimintansa laatu ja laajuus;
 - 2) organisaatio ja vastuunjako;
 - 3) rataverkon käytettävyyden varmistaminen ja kunnossapito;
 - 4) liikennöintiä ja kalustoyksikön liikuttamista koskevat menettelyt;
 - 5) omavalvontasuunnitelma ja omavalvonnan toteuttamistavat;
 - 6) kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta.
-

31 §

Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset

Yksityisraiteen haltija vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen.

37 §

Ratarekisterisovellus

Liikenne- ja viestintävirasto toimii kansallisena viranomaisena, joka valvoo sitä, että ne rataverkon haltijat, joilla on 25 §:ssä tarkoitettu turvallisuuslupa, tallentavat EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen tiedot rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa.

Rataverkon haltijoiden, joilla on turvallisuuslupa, on toimitettava 1 momentissa tarkoitetut ajantasaiset tiedot ratarekisterisovellukseen hallinnoimastaan rataverkosta. Lisäksi näiden rataverkon haltijoiden on toimitettava ratarekisterisovellukseen ajantasaiset tiedot hallinnoimaansa rataverkkoon tehtävistä muutoksista.

Tarkemmat säännökset tietojen toimittamisesta ratarekisterisovellukseen ja siihen liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

40 §

Teknisten kansallisten oikeussäätöjen ilmoittaminen

Maantieteellisesti paikallisia oikeussäätöjä ja rajoituksia ei tarvitse ilmoittaa, mutta ne on tallennettava 37 §:ssä tarkoitettuun ratarekisterisovellukseen.

65 §

Luvan saaneille kalustoyksiköille ennen käyttöä tehtävät tarkastukset

Ennen kuin rautatieliikenteen harjoittaja käyttää kalustoyksikköä, sen on tarkistettava, että:

1) kalustoyksikölle on myönnetty markkinoillesaattamislupa kyseiselle käyttöalueelle ja se on rekisteröity asianmukaisesti;

2) kalustoyksikkö on yhteensopiva rautatiereitin kanssa 37 §:ssä tarkoitetun ratarekisterisovelluksen ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien perusteella tai kaikkien muiden sellaisten asiaa koskevien tietojen perusteella, jotka rataverkon haltija toimittaa maksutta ja kohtuullisen ajan kuluessa, jos ratarekisterisovelluksen tiedot ovat puutteellisia;

3) kalustoyksikkö on integroitu asianmukaisesti sen junan kokoonpanoon, jossa sitä on tarkoitettu käyttämään ottaen huomioon kyseisen rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä.

68 §

Kalustoyksikön numerointi

Markkinoillesaattamisluvan tai 79 §:ssä tarkoitetun käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö on rekisteröitävä EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin ennen sen käyttöönottoa.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii kansallisena kalustorekisteröintiviranomaisena, joka vastaa sille osoitetun kalustoyksikön rekisteröintihakemuksen käsittelystä sekä tällaisen Suomessa rekisteröitävän kalustoyksikön tietojen käsittelystä ja hallinnoinnista EU-viraston ylläpitämässä kalustorekisterissä.

Liikenne- ja viestintäviraston on rekisteröitävä kalustoyksikkö EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin, jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkolle. Jos kalustoyksikön käyttöalue kattaa Suomen lisäksi yhden tai useamman muun ETA-valtion alueen, se on rekisteröitävä yhdessä asianomaisista jäsenvaltioista. Kalustoyksikön haltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Suomessa rekisteröidyn kalustoyksikön rekisteritietojen muutoksista, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä tarvittavat muutokset EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto rekisteröi kalustoyksikön ensimmäisen kerran EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin.

Kalustoyksikön ensimmäisen markkinoillesaattamisluvan tai 79 §:ssä tarkoitetun käyttöönottoluvan hakija vastaa siitä, että kalustoyksikölle annettu kalustoyksikkönumero merkitään asianomaiseen kalustoyksikköön. Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa muuttaa kalustoyksikölle annettua kalustoyksikkönumeroa ja vaatia kalustoyksikön haltijaa muuttamaan kalustoyksikön merkintää.

Museoliikenteessä käytettävään kalustoon ei tarvitse tehdä tässä pykälässä tarkoitettua kalustoyksikkönumeromerkintää, jos kalustossa on vanha kansalliseen numerointiin perustuva numero, joka yksiselitteisesti yksilöi sen.

72 §

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö

Kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttämistä Suomen rataverkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö. Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö on rekisteröitävä EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin.

74 §

Sertifiointielin ja kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi

Tässä pykälässä tarkoitettua sertifiointia ja todistusta ei vaadita sellaiselta kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, jonka vastuulla olevia kalustoyksiköjä käytetään ainoastaan museo- tai vaihtotyöliikenteessä.

14 luku

Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotto 5 luvun mukaisilla yksityisraiteilla ja liikkuvan kaluston käyttöönotto Venäjän liikenteessä ja museoliikenteessä

79 §

Liikkuvan kaluston käyttöönotto museoliikenteessä

Museoliikenteen harjoittajan on haettava museoliikenteessä käytettävälle kalustolle käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, ennen kuin kalustoa voidaan käyttää rataverkolla.

80 §

Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa. Virasto myöntää käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille ja kalustoyksikkötyypeille, joilla on Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways) kuuluvassa valtiossa, jäljempänä

OSJD-jäsenvaltio, voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksikköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Suomessa 1 momentissa tarkoitettua suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, ennen kuin rautatieyritys liikennöi kalustoyksiköllä Suomen rataverkolla. Kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus on osoitettava ilmoituksessa, jonka hakija toimittaa virastolle. Hakijan on ilmoitettava Venäjän federaatiossa tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa kalustoyksikölle tai kalustoyksikkötyypille myönnetystä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta. Virasto ratkaisee käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen hakijan toimittaman ilmoituksen perusteella. Lupa voidaan myöntää sähköistä menettelyä käyttäen.

Venäjän federaatiosta saapuva ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävä veturi voi tulla Suomen rautatieraja-asemalle ilman 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa, jos sillä on Venäjän federaatiossa tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Veturia koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Venäjän federaatiosta saapuva Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävä kalustoyksikkö on rekisteröitävä liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tätä varten Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan mainitun lain 218 §:ssä tarkoitettut tiedot ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) teknisistä ominaisuuksista;
- 3) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 4) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista seikoista.

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

108 §

Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen

Rataverkon haltija saa ulkoistaa tehtäviään toiselle osapuolelle, joka ei saa olla rautatieyritys, yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyritys, tai yritys, joka on rautatieyrityksen määräysvallassa. Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että tehtävien ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan.

111 §

Vertikaalinen integraatio

Sen lisäksi, mitä 109 §:ssä säädetään, vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yksiköiden välisissä rahoituslainoissa ja muissa taloudellisissa asioissa on noudatettava 1 momentissa mainitun direktiivin 7 d artiklan 4–10 kohdassa säädettyjä ehtoja.

113 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyritys, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu toimilupa tai ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiin, jos mainitussa pykälässä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

121 §

Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen

Rataverkon haltijan on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille ja muille asianomaisille osapuolille 2 momentissa säädettyssä määräajassa ja kuultava asianosaisia aikatauluehdotuksesta sekä annettava niille vähintään kuukausi aikaa esittää näkemyksensä aikatauluehdotuksesta.

122 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Rataverkon haltijan on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 121 §:n 4 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein yhtä aikataulukautta varten. Rataverkon haltijan on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. Tehdessään ratakapasiteetin jakamista koskevaa päätöstä 118 tai 120 §:n nojalla rataverkon haltijan on otettava huomioon erikoistuneelle ja ylikuormittuneelle rautatiereitille tai sen osalle asetetut etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu. Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 121 §:n 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä 117 §:n 4 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

129 §

Rataverkon käyttösopimus

Rataverkon haltija ei saa tehdä käyttösopimusta ennen kuin rautatieyritys täyttää liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 1 momentin 1–3 ja 5 kohdassa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon haltija ei saa tehdä rataverkon käyttösopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla on 18 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus ja se täyttää muutoin rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun ratakapasiteetin hakijan on nimettävä rautatieliikenteen harjoittaja, joka käyttää hakijalle myönnetyn ratakapasiteetin. Rataverkon haltija tekee tällöin käyttösopimuksen kyseisen nime-
tyr rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

130 §

Suorituskannustinjärjestelmä

Rataverkon tehokkaan käytön ja rautatieliikenteen täsmällisyyden edistämiseksi sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämiseksi rataverkon haltijoita ja rautatieyrityksiä kannustetaan rajoittamaan niiden toiminnasta aiheutuvia häiriöitä ja parantamaan rataverkon käytön tehokkuutta tässä pykälässä tarkoitettulla suorituskannustinjärjestelmällä. Järjestelmän on oltava tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on noudatettava suorituskannustinjärjestelmässä rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä VI olevan 2 kohdan peruseräaatteita.

Rautatieyrityksen on maksettava rataverkon haltijalle suorituskannustinjärjestelmässä määritelty korvaus, jos rautatieyrityksen harjoittama liikenne poikkeaa rautatieyrityksestä johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. Rataverkon haltijan on maksettava rautatieyritykselle suorituskannustinjärjestelmässä määritelty korvaus, jos rataverkon käytettävyyttä poikkeaa rataverkon haltijasta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieyritykselle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Jos rataverkon haltija ja rautatieyritys ovat eri mieltä suorituskannustinjärjestelmään liittyvässä asiassa, niiden on pyydettävä sääntelyelimen ratkaisua asiaan. Sääntelyelimen on tehtävä päätös kymmenen työpäivän kuluessa siitä, kun rataverkon haltija tai rautatieyritys on toimittanut kaikki asiaa koskevat asiakirjat sääntelyelimelle.

132 §

Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut

Myös 3 §:n 2 momentissa tarkoitettujen yksityisraiteiden haltijoiden, pois lukien palvelupaikat, on turvattava avoin ja syrjimätön pääsy rataverkolleen ja niillä tarjottaviin vähimmäiskäyttöpalveluihin. Yksityisraiteiden käytön ja niillä tarjottavien palveluiden hinnoittelun on oltava kohtuullista ja tasapuolista. Sääntelyelimellä on oikeus saada tietoa yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palvelutarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

133 §

Palvelun tarjoamisveloitteen piiriin kuuluvat palvelut

Palvelupaikan ylläpitäjän on vastattava palvelun hakijan esittämään pyyntöön saada käyttöönsä 1 momentissa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen tai käyttää palvelupaikkaa mahdollisimman pian, myös siinä tapauksessa, että palvelujen tarjontaan tai palvelupaikan käyttöön kohdistuu useita pyyntöjä. Sääntelyelimen on asetettava määräaika, jonka kuluessa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään pyyntöön vastauksensa. Sääntelyelimen voi antaa tarkempia määräyksiä palvelupyyntöhakemuksiin vastaamisen enimmäisajoista. Palvelupaikan ylläpitäjä voi hylätä palveluiden hakemista koskevan pyynnön ainoastaan, jos palvelulle on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat kyseessä olevan henkilö- ja tavaraliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Palvelujen tarjonnasta kieltäytyneellä on velvollisuus perustella hylkäävä päätös kirjallisesti ja sen on osoitettava palvelun hakijalle, mistä ja millä ehdoilla toteuttamiskelpoinen vaihtoehto on saatavilla. Palvelupaikan ylläpitäjä ei ole velvollinen investoimaan palveluihin, jotta se voisi täyttää kaikki pyynnöt palvelujen tarjonnasta hakemusten mukaisella tavalla. Palvelujen hakija voi pyytää sääntelyelimen ratkaisua, jos palvelupaikan ylläpitäjä on kieltäytynyt palvelujen tarjonnasta. Sääntelyelimen voi ryhtyä tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että asianmukainen osuus palvelujen tarjonnan kapasiteetista myönnetään ulkopuolisille palvelujen hakijoille.

135 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Liikenteen palveluista annetun lain 90 §:ssä tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

149 §

Sääntelyelimen tehtävät

Sääntelyelimen seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

- 1) valvoa tässä laissa ja sen nojalla säädettyjen vaatimusten sekä rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annetuissa täytäntöönpanoasetuksissa säädettyjen vaatimusten noudattamista;
- 2) toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena;
- 3) varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu, liikenteen hallinta, rataverkon uudistamistöiden suunnittelu, rataverkon suunniteltu ja suunnittelematon radan kunnossapito sekä verkkoselostus ja verkkoselostuksessa kaikista edellä tarkoitetuista asioista annetut tiedot ovat syrjimättömiä ja vastaavat säädettyjä vaatimuksia;
- 4) valvoa rataverkon haltijan riippumattomuutta ja sitä, että rataverkon haltijan tehtävät on järjestetty 16 luvussa säädetyllä tavalla;

5) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, liikenteen palveluista annetun lain 90 §:ssä tarkoitettujen koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä mainitun lain 182 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

6) seurata rautatieliikenteen markkinoiden kilpailutilannetta, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita;

7) päättää toimenpiteistä rautatiemarkkinoiden vääristymien, syrjinnän ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailuviranomaisen toimivaltaa;

8) tutkia valtion omistaman rautatieyrityksen tilinpitoa ja antaa selvityksiä valtiontukiviranomaisille, jos se havaitsee tukien väärinkäyttöä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta valtiontukiviranomaisen toimivaltaa;

9) hoitaa muita tämän lain, rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten mukaisia tehtäviä, joihin kuuluu oikeus valvoa ja ratkaista näihin tehtäviin liittyviä asioita sekä oikeus saada tietoja rautatiemarkkinoiden toimijoilta kyseisten tehtävien hoitamista varten;

10) osallistua sääntelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa ja osallistua tarvittaessa kansainvälisiä rautatiereittejä koskevien päätösten valmisteluun;

11) toimia palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuna riippumattomana elementinä, jonka tehtävänä on arvioida liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdan mukaisissa tilanteissa.

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisen viranomaisen tai sellaisen muun tahon aloitteesta, jonka oikeutta asia voi koskea. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

Sääntelyelin voi käyttää niitä keinoja, joita Liikenne- ja viestintävirastolla on 16 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan.

Sääntelyelimen on kuultava vähintään kahden vuoden välein rautateiden tavara- ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajia ottaakseen huomioon näiden näkemykset rautatieliikenteen markkinoista.

150 §

Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottamansa asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain 90 §:ssä tarkoitettulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, mainitun lain 182 §:ssä tarkoitettulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

152 §

Muut erimielisyydet ja oma-aloitteiset selvitykset

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, palvelujen hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin tämän lain 151 §:ssä tarkoitettua asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen vaatimusten vastaisesti, tämän lain 149 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua EU-lainsäädännön vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

Sääntelyelimen tutkittavaksi saatettu erimielisyysasia on ratkaistava ensisijaisesti sovittelemalla, jos sääntelyelin katsoo sovittelun asian kannalta tarkoituksenmukaiseksi. Muussa tapauksessa tai jos sovittelu ei johda tulokseen, on sääntelyelimen annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

Sääntelyelimen omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottama asia on ratkaistava ensisijaisesti neuvottelemalla, jos sääntelyelin katsoo neuvottelut asian kannalta tarkoituksenmukaisiksi. Muussa tapauksessa tai jos neuvottelut eivät johda tulokseen, sääntelyelimen on annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

152 a §

Arviointi toimivaltaisen viranomaisen suorahankintaa koskevasta päätöksestä

Jos liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on tehnyt palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a tai 4 b kohdan perusteella päätöksen hankkia rautateiden julkisen palveluvelvoitteen sisältävät rautateiden henkilöliikennepalvelut suorahankinnalla tarjouskilpailun sijasta, toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava perusteltu päätöksensä sääntelyelimelle välittömästi, kun päätös on julkaistu.

Sääntelyelin tekee toimivaltaisen viranomaisen päätöksestä arvioinnin 149 §:n 11 kohdassa tarkoitettuna riippumattomana elimenä. Sääntelyelimen on tehtävä arviointinsa ja annettava sen mukainen päätös kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä kaikki ne tiedot, joita se tarvitsee arvioinnin tekemistä varten. Sääntelyelimen on asian ratkaisemisen yhteydessä päätettävä toimenpiteistä, joita tarvitaan mahdollisen syrjinnän, markkinoiden vääristymisen sekä muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi. Sääntelyelimen tekemä arviointi ja sen mukainen päätös on ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen jälkeen julkaistava sääntelyelimen verkkosivuilla.

Sääntelyelimen tämän pykälän nojalla tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisusta säädetään hallintolaissa ja muutoksenhausta oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

164 §

Vuosimaksu

Rataverkon haltijan ja 159 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajan on yhdessä suoritettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuosimaksu, josta säädetään vuosittain liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella noudattaen, mitä valtion maksuperustelaisissa säädetään. Maksu peritään yh-

deltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rata-verkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä 160 §:ssä tarkoitetun kaupunkiraideliikennerekisterin pitämisestä ja viraston liikenteen palveluista annetun lain 178 ja 216 §:n nojalla hoitamista kaupunkiraideliikenteen rekisteritehtävistä sekä viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

178 §

Huomautus ja varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto ja sääntelyelin voivat antaa rautatieliikenteen harjoittajalle, rata-verkon haltijalle, 159 §:ssä tarkoitetulle toiminnanharjoittajalle tai muulle tässä laissa tarkoitetulle toiminnanharjoittajalle huomautuksen tai varoituksen, jos se toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten taikka suoraan sovellettavan EU-lainsäädännön vastaisesti. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

180 §

Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus keskeyttää raideliikenne tai rajoittaa sitä vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa tai jos raideliikennejärjestelmän turvallisuus, ihmisen henki taikka terveys on uhattuna. Virastolla on oikeus myös vastaavilla perusteilla keskeyttää tai rajoittaa raideliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma. Liikenne- ja viestintävirasto tai sääntelyelin voivat keskeyttää tai rajoittaa huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman tai muun sellaisen toiminnan, joka aiheuttaa haittaa raideliikennemarkkinoiden toiminnalle.

182 §

Vakuuttamisvelvollisuus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vastuuvakuutuksen ja muun sitä vastaavan järjestelyn suuruudesta sekä siitä, miten virasto valvoo vastuuvakuutuksen riittävyyttä.

186 a §

Rekisteri rataverkon haltijoista

Liikenne- ja viestintävirasto pitää rataverkon haltijoita koskevaa rekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille tämän lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään rataverkon haltijan nimi sekä yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen apu-toiminimi, osoite- ja muut yhteyshiedot, muut rataverkon haltijan 25 §:n 2 momentin mukaisessa

turvallisuuslupahakemuksessa tai 29 §:n mukaisessa ilmoituksessa annetut tiedot sekä keskeiset tiedot huoltovarmuuskriittisistä rataverkon haltijoista.

Rataverkon haltijan on toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisen tavoista.

188 §

Muutoksenhaku

Sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 151 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 152 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Muutoksenhausta markkinaoikeuden päätökseen säädetään oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetussa laissa (100/2013).

189 §

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on liikesalaisuuden estämättä luovutettava sääntelyelimelle ne tiedot, joita se tarvitsee 20 luvussa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.

Tämä laki tulee voimaan ___ päivänä ___ kuuta 20__.

Tämän lain 68 §, 72 §:n 1 momentti ja 80 § tulevat kuitenkin voimaan vasta 16 päivänä kesäkuuta 2021.

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 86 §, sellaisena kuin se on laissa 301/2018,

muutetaan 69 ja 87 §, 89 §:n 1 momentti, 90 §:n 1 momentti, 198 §:n 1 momentti, 204 §:n 2 momentti, 205 §:n 2 momentti, 208 §:n 2 momentti, 219 §:n 1 momentti ja 243 §:n 4 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 69 § ja 89 §:n 1 momentti laeissa 301/2018 ja 371/2019, 87 § laeissa 984/2018 ja 371/2019, 90 §:n 1 momentti, 198 §:n 1 momentti, 204 §:n 2 momentti, 205 §:n 2 momentti, 208 §:n 2 momentti ja 243 §:n 4 momentti laissa 984/2018 ja 219 §:n 1 momentti laissa 301/2018 laissa, sekä

lisätään 53 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1505/2019, uusi 5 momentti seuraavasti:

53 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Jos rautatieyritys liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 87/2016) tarkoitettussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyritys on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse toimilupaa.

69 §

Rautatieliikenteen kuljettajalta edellytettävä lupa

Liikkuvan kaluston kuljettaminen edellyttää lupaa. Lupa voidaan todentaa lupakirjalla, joka kuuluu kuljettajalle. Kuljettajan on pidettävä lupakirjansa mukanaan liikkuvaa kalustoa kuljettaessaan, jollei luvan olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

Liikkuvan kaluston kuljettaminen ei kuitenkaan edellytä lupaa silloin, kun liikennöidään vaihtotyönä liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä, jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija sopivat ilman lupakirjaa tehtävään vaihtotyöhön käytettävästä alueesta.

Suomessa myönnetty lupa on voimassa myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavin edellytyksin muussa ETA-valtiossa myönnetty lupakirja on voimassa Suomessa.

87 §

Rautatieliikenteen kuljettajan palvelussuhdetta koskevat ilmoitukset

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tai kuljettajan lupakirjan myöntäneelle muulle taholle viipymättä palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevan kuljettajan palvelussuhteen tai toiminnan alkamisesta ja sen päättymisestä.

Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos 1 momentissa tarkoitettun kuljettajan työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuukautta. Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle myös muista lupakirjan hallintaan vaikuttavista muutoksista.

Liikenne- ja viestintävirasto on velvollinen ilmoittamaan rautatieliikenteen harjoittajalle, jos se on ryhtynyt 242 tai 243 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin kuljettajan lupakirjan peruuttamiseksi, muuttamiseksi tai rajoittamiseksi taikka 249 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin toiminnan kieltämiseksi.

89 §

Rautatieliikenteen kuljettajan näytöt

Kuljettajan on 88 §:ssä edellytetyn koulutuksen päätyttyä suoritettava hyväksytysti näytöt, joilla varmistetaan, että hän hallitsee tehtävässä edellytettävät tiedot ja taidot. Näytöt vastaanottaa tehtävään hyväksytty näytön vastaanottaja. Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä näytön vastaanottajista.

90 §

Rautatieliikenteen oppilaitoksen hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi tässä luvussa tarkoitettun oppilaitoksen järjestämään kuljettajien koulutusta tai sen osaa, jos hakijalla on hyvä ammatillinen osaaminen rautatiejärjestelmästä sekä tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä oppilaitoksista.

198 §

Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on erityistä syytä epäillä, että henkilöluvan haltija ei täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tietoja, taitoja tai terveyttä taikka psykologista soveltuvuutta koskevia vaatimuksia, virasto voi edellyttää, että luvan haltija osoittaa kokeella, lääkärintarkastuksella tai muulla tarkastuksella, että vaatimukset edelleen täyttyvät, ja toimittaa määräajassa virastolle todistuksen tai muun selvityksen tällaisesta kokeesta, lääkärintarkastuksesta tai muusta tarkastuksesta.

204 §

Rautatielääkärin hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi uudistaa rautatielääkärin hyväksynnän, jos rautatielääkäri täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan. Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatielääkäreistä.

205 §

Rautatiepsykologin hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi uudistaa rautatiepsykologin hyväksynnän, jos rautatiepsykologi täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan. Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatiepsykologeista.

208 §

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos se epäilee, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä tai psykologista soveltuvuutta koskevia edellytyksiä.

219 §

Yleiset liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat tiedot

Luonnollisista henkilöistä rekisteriin saa tallentaa:

- 1) nimen sekä henkilötunnuksen tai syntymäajan, jos henkilötunnusta ei ole;
 - 2) sukupuolen;
 - 3) syntymäkunnan, syntymävaltion ja kansalaisuuden;
 - 4) osoitteen ja muun yhteystiedon;
 - 5) kotikunnan;
 - 6) äidinkielen ja asiointikielen;
 - 7) tiedon henkilön kuolemasta;
 - 8) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen;
 - 9) yritys- ja yhteisötunnuksen, jos henkilö on yksityinen elinkeinonharjoittaja;
 - 10) tiedon yrityksestä tai yhteisöstä, jonka palveluksessa henkilö on tai jonka toiminnassa hän on mukana.
-

243 §

Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset

HE 113/2020 vp

Kun Liikenne- ja viestintävirasto aloittaa menettelyn liikkuvan kaluston kuljettajan luvan peruuttamiseksi, asiasta on viipymättä ilmoitettava kuljettajalle ja sille tiedossa olevalle rautatie liikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 27.8.2020

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki**raideliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan raideliikennelain (1302/2018) 4 §:n 36 kohta sekä 32 ja 34 §,
muutetaan 3 §:n 1 ja 2 momentti, 4 §:n 8, 21, 22, 27, 29 ja 30 kohta, 9 §:n 2 momentti, 18 §,
 30 §:n 1 momentti, 31 ja 37 §, 40 §:n 4 momentti, 65 §:n 1 momentti, 68 §, 72 §:n 1 momentti,
 74 §:n 4 momentti, 14 luvun otsikko, 79 §:n 1 momentti, 80 §, 108 §:n 1 momentti, 111 §:n 3
 momentti, 113 §:n 1 momentti, 121 §:n 4 momentti, 122 §:n 1 momentti, 129 §:n 4 momentti,
 130 §, 132 §:n 6 momentti, 133 §:n 2 momentti, 135 §:n 1 momentti, 149 §, 150 §:n 1 momentti,
 152 §, 164 §:n 1 momentti, 178 §:n 1 momentti, 180 §, 188 §:n 3 momentti ja 189 §:n 2 mo-
 mentti, sellaisena kuin niistä on 188 §:n 3 momentti laissa 1507/2019, sekä
lisätään 182 §:ään uusi 2 momentti sekä lakiin uusi 152 a ja 186 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 §

3 §

*Soveltamisalan rajaukset**Soveltamisalan rajaukset*

Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatama-
 maraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy voivat
 noudattaa 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenet-
 telyä lain 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan
 hakemisen ja sen edellytyksenä olevan 10
 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjes-
 telmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuus-
 johtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen si-
 jasta ja 14 luvussa säädettyjä menettelyjä lain
 9 luvun, 58–67 §:n ja 12 luvun sijasta.

Niihin yksityisraiteiden haltijoihin, jotka
 Euroopan komissio, jäljempänä *komissio*, on
 sille tehdyn ilmoituksen perusteella päättänyt
 jättää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatie-
 alueesta annetun Euroopan parlamentin ja
 neuvoston direktiivin 2012/34/EU, jäljem-
 pänä *rautatiemarkkinadirektiivi*, IV luvun ka-
 pasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien
 säännösten soveltamisalan ulkopuolelle sekä
 yksityisraiteiden haltijoihin, jotka eivät kuulu
 rautatieinfrastruktuuriin siten kuin se on mää-
 ritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I,

Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatama-
 maraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy voivat
 noudattaa 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenet-
 telyä 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan ha-
 kemisen ja sen edellytyksenä olevan 10 §:ssä
 tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän
 ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohta-
 misjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta ja
 14 luvussa säädettyjä menettelyjä lain 9 luvun
 sijasta.

Niihin yksityisraiteiden haltijoihin, jotka
 Euroopan komissio, jäljempänä *komissio*, on
 sille tehdyn ilmoituksen perusteella päättänyt
 jättää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatie-
 alueesta annetun Euroopan parlamentin ja
 neuvoston direktiivin 2012/34/EU, jäljem-
 pänä *rautatiemarkkinadirektiivi*, IV luvun ka-
 pasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien
 säännösten soveltamisalan ulkopuolelle, sekä
 yksityisraiteiden haltijoihin, jotka eivät kuulu
 rautatieinfrastruktuuriin siten kuin se on mää-
 ritelty rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä I,

Voimassa oleva laki

ei sovelleta 16, 17 ja 19 lukua eikä 132 §:n 1 momenttia.

4 §:n

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

8) *kalustoyksikön haltijalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity kalustoyksikön haltijaksi kalustoyksikön rekisteröintivaltion kansalliseen kalustorekisteriin;

21) *palvelujen hakijalla* julkista tai yksityistä yhteisöä tai toiminnanharjoittajaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön

Ehdotus

ei sovelleta 16, 17 ja 19 lukua eikä 132 §:n 1 momenttia. *Edellä mainittuja lainkohtia ei myöskään sovelleta palvelupaikan sisäisiin raiteisiin, satamaraiteisiin eikä sellaisiin raiteisiin, joita rataverkon haltija käyttää omiin tavarankuljetuksiinsa. Satamaraiteita hallinnoivan sataman pitäjän tai muun sataman oleellisista toiminnoista vastaavan yrityksen tai yhteisön hallinnoiman alueen sisällä oleviin raiteisiin, muihin rautatietoimintoihin liittyviin rakenteisiin laitureineen ja laitteineen sovelletaan edellä mainittujen lainkohtien sijasta 18 luvun säännöksiä sekä muuta palvelupaikkoja koskevaa Euroopan unionin lainsäädäntöä*

4 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

8) *kalustoyksikön haltijalla* luonnollista henkilöä ja oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity kalustoyksikön haltijaksi *Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä EU-virasto, ylläpitämään kalustorekisteriin tai, jos kyse on Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävästä kalustosta, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin;*

21) *palvelujen hakijalla* julkista ja yksityistä yhteisöä ja toiminnanharjoittajaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää ja muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan

Voimassa oleva laki

ja joihin sovelletaan palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177;

22) *palvelupaikalla* rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;

27) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajaa, lastinantajaa tai muuta rahdin lähettäjää, huolitsijaa, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajaa sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

29) *rataverkon haltijalla* valtion rataverkon haltijaa tai yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta;

30) *rautatieinfrastruktuurilla* rataverkkoa ja rataan kiinteästi kuuluvia osia siten kuin ne on määriteltävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä 1;

9 §

Kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjen ilmoittaminen

Jos oikeussääntö on maantieteellisesti paikallinen, sitä ei tarvitse ilmoittaa. Paikallisesta oikeussäännöstä ja sen julkaisupaikasta on kuitenkin sisällytettävä tiedot ratarekisteriin tai verkkoselostukseen.

Ehdotus

taikka oppilaitoksen käyttöön ja joihin sovelletaan palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177;

22) *palvelupaikalla* rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset, *palvelupaikan sisäiset raiteet* sekä muut laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;

27) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajaa, lastinantajaa ja muuta rahdin lähettäjää, huolitsijaa, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajaa sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

29) *rataverkon haltijalla* valtion rataverkon haltijaa ja lain soveltamisalaan kuuluvaa yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta;

30) *rautatieinfrastruktuurilla* tässä laissa tarkoitettua rataverkkoa sekä rataan kiinteästi kuuluvia osia siten kuin ne on määriteltävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä 1;

9 §

Kansallisten rautatieturvallisuutta koskevien oikeussääntöjen ilmoittaminen

Jos oikeussääntö on maantieteellisesti paikallinen, sitä ei tarvitse ilmoittaa. Paikallisesta oikeussäännöstä ja sen julkaisupaikasta on kuitenkin sisällytettävä tiedot 37 §:ssä tarkoitettuun ratarekisterisovellukseen tai verkkoselostukseen.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

18 §

18 §

*Turvallisuustodistus**Turvallisuustodistus*

Rataverkolla saa liikennöidä vain rautatieliikenteen harjoittaja, jolla on rautatieliikenteen harjoittamista varten turvallisuustodistus.

Rataverkolla saa liikennöidä vain rautatieliikenteen harjoittaja, jolla on rautatieliikenteen harjoittamista varten turvallisuustodistus.

Turvallisuustodistusta ei kuitenkaan vaadita sellaiseen kalustoyksikön liikuttamiseen, joka tapahtuu kalustoyksikön kuormaukseen, radan kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä varten ja jota varten rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet rataverkolle tai sen osalle pääsyn liikennöinniltä sekä ohjeistaneet suljetulla alueella tapahtuvan liikuttamisen menettelyt.

Jos rautatieyrittäjä liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 87/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyrittäjä on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse turvallisuustodistusta.

Jos rautatieyrittäjä liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 87/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyrittäjä on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse turvallisuustodistusta.

30 §

30 §

*Turvallisuuden hallintajärjestelmä**Turvallisuuden hallintajärjestelmä*

Tässä luvussa tarkoitetun yksityisraiteen haltijan on ylläpidettävä turvallisuuden hallintajärjestelmää 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta. Yksityisraiteen haltijan on kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässään:

- 1) toimintansa laatu ja laajuus;
- 2) organisaatio ja vastuunjako;
- 3) rataverkon käytettävyyden varmistaminen ja kunnossapito;
- 4) tarvittaessa liikennöintiä ja siirtotyötä koskevat menettelyt sekä kalustoyksiköiden kunnossapito;

Tässä luvussa tarkoitetun yksityisraiteen haltijan on ylläpidettävä turvallisuuden hallintajärjestelmää 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta. Yksityisraiteen haltijan on kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässään:

- 1) toimintansa laatu ja laajuus;
- 2) organisaatio ja vastuunjako;
- 3) rataverkon käytettävyyden varmistaminen ja kunnossapito;
- 4) liikennöintiä ja kalustoyksikön liikuttamista koskevat menettelyt;

Voimassa oleva laki

- 5) omavalvontasuunnitelma ja omavalvonnan toteuttamistavat;
6) kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta.
-

31

Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset

Siirtotyötä tekevän yksityisraiteen haltijan on otettava toimintansa harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Yksityisraiteen haltija vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen.

37 §

Ratarekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto pitää rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden edistämiseksi ratarekisteriä. Ratarekisteriin sisällytetään tiedot rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa.

Rataverkon haltijoiden on toimitettava Liikenne- ja viestintäviraston rataverkon haltijalle asettamassa määräajassa rekisteriin ajantasaiset tiedot hallinnoimastaan rataverkosta. Lisäksi rataverkon haltijoiden on toimitettava rekisteriin ajantasaiset tiedot rataverkkoon tehtävistä muutoksista.

Tarkemmat säännökset tietojen toimittamisesta rekisteriin ja siihen liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotus

- 5) omavalvontasuunnitelma ja omavalvonnan toteuttamistavat;
6) kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta.
-

31 §

Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset

Yksityisraiteen haltija vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen.

37 §

Ratarekisterisovellus

Liikenne- ja viestintävirasto toimii kansallisena viranomaisena, joka valvoo sitä, että ne rataverkon haltijat, joilla on 25 §:ssä tarkoitettu turvallisuuss lupa, tallentavat EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen tiedot rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa.

Rataverkon haltijoiden, joilla on turvallisuuss lupa, on toimitettava 1 momentissa tarkoitettujen ajantasaiset tiedot ratarekisterisovellukseen hallinnoimastaan rataverkosta. Lisäksi näiden rataverkon haltijoiden on toimitettava ratarekisterisovellukseen ajantasaiset tiedot hallinnoimaansa rataverkkoon tehtävistä muutoksista.

Tarkemmat säännökset tietojen toimittamisesta ratarekisterisovellukseen ja siihen liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

40 §

40 §

Teknisten kansallisten oikeussääntöjen ilmoittaminen

Teknisten kansallisten oikeussääntöjen ilmoittaminen

Maantieteellisesti paikallisia oikeussääntöjä ja rajoituksia ei tarvitse ilmoittaa, mutta ne on tallennettava ratarekisteriin.

Maantieteellisesti paikallisia oikeussääntöjä ja rajoituksia ei tarvitse ilmoittaa, mutta ne on tallennettava 37 §:ssä tarkoitettuun ratarekisterisovellukseen.

65 §

65 §

Luvan saaneille kalustoyksiköille ennen käyttöä tehtävät tarkastukset

Luvan saaneille kalustoyksiköille ennen käyttöä tehtävät tarkastukset

Ennen kuin rautatieliikenteen harjoittaja käyttää kalustoyksikköä, sen on tarkistettava, että:

Ennen kuin rautatieliikenteen harjoittaja käyttää kalustoyksikköä, sen on tarkistettava, että:

1) kalustoyksikölle on myönnetty markkinoillesaattamislupa kyseiselle käyttöalueelle ja se on rekisteröity asianmukaisesti;

1) kalustoyksikölle on myönnetty markkinoillesaattamislupa kyseiselle käyttöalueelle ja se on rekisteröity asianmukaisesti;

2) kalustoyksikkö on yhteensopiva rautatiereitin kanssa 37 §:ssä tarkoitetun ratarekisterin ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien perusteella tai kaikkien muiden sellaisten asiaa koskevien tietojen perusteella, jotka rataverkon haltija toimittaa maksutta ja kohtuullisen ajan kuluessa, jos tällaista rekisteriä ei ole tai se on puutteellinen;

2) kalustoyksikkö on yhteensopiva rautatiereitin kanssa 37 §:ssä tarkoitetun *ratarekisterisovelluksen* ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien perusteella tai kaikkien muiden sellaisten asiaa koskevien tietojen perusteella, jotka rataverkon haltija toimittaa maksutta ja kohtuullisen ajan kuluessa, jos *ratarekisterisovelluksen tiedot ovat puutteellisia*;

3) kalustoyksikkö on integroitu asianmukaisesti sen junan kokoonpanoon, jossa sitä on tarkoitus käyttää ottaen huomioon kyseisen rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä.

3) kalustoyksikkö on integroitu asianmukaisesti sen junan kokoonpanoon, jossa sitä on tarkoitus käyttää ottaen huomioon kyseisen rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä.

68 §

68 §

Kalustoyksikön numerointi

Kalustoyksikön numerointi

Markkinoillesaattamisluvan tai 14 luvussa tarkoitetun käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö on rekisteröitävä kalustorekisteriin ennen sen käyttöönottoa. Jos kalustoyksikön

Markkinoillesaattamisluvan tai 79 §:ssä tarkoitetun käyttöönottoluvan saanut kalustoyk-

Voimassa oleva laki

käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkolle, se on rekisteröitävä Suomessa liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin. Jos kalustoyksikön käyttöalue kattaa Suomen lisäksi yhden tai useamman muun ETA-valtion alueen, se on rekisteröitävä yhdessä asianomaisista jäsenvaltioista.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto rekisteröi kalustoyksikön ensimmäisen kerran liikenneasioiden rekisteriin.

Kalustoyksikön ensimmäisen markkinoiljesaattamisluvan tai 14 luvussa tarkoitetun käyttöönottoluvan hakija vastaa siitä, että kalustoyksikölle annettu kalustoyksikkönumero merkitään asianomaiseen kalustoyksikköön. Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa muuttaa kalustoyksikölle annettua kalustoyksikkönumeroa ja vaatia kalustoyksikön haltijaa muuttamaan kalustoyksikön merkintää.

Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytävissä kalustoyksiköissä voidaan käyttää kolmannen maan kalustoyksikölle antamaa kalustoyksikkönumeroa.

Museoliikenteessä käytettävään kalustoon ei tarvitse tehdä tässä pykälässä tarkoitettua kalustoyksikkönumeromerkintää, jos niissä on vanha kansalliseen numerointiin perustuva numero, joka yksiselitteisesti yksilöi ne.

Ehdotus

sikkö on rekisteröitävä EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin ennen sen käyttöönottoa.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii kansallisena kalustorekisteröintiviranomaisena, joka vastaa sille osoitetun kalustoyksikön rekisteröintihakemuksen käsittelystä sekä tällaisen Suomessa rekisteröitävän kalustoyksikön tietojen käsittelystä ja hallinnoinnista EU-viraston ylläpitämässä kalustorekisterissä.

Liikenne- ja viestintäviraston on rekisteröitävä kalustoyksikkö EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin, jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu Suomen rataverkolle. Jos kalustoyksikön käyttöalue kattaa Suomen lisäksi yhden tai useamman muun ETA-valtion alueen, se on rekisteröitävä yhdessä asianomaisista jäsenvaltioista. Kalustoyksikön haltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Suomessa rekisteröidyn kalustoyksikön rekisteritietojen muutoksista, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä tarvittavat muutokset EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa kalustoyksikölle kalustoyksikkönumeron, kun virasto rekisteröi kalustoyksikön ensimmäisen kerran EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin.

Kalustoyksikön ensimmäisen markkinoiljesaattamisluvan tai 79 §:ssä tarkoitetun käyttöönottoluvan hakija vastaa siitä, että kalustoyksikölle annettu kalustoyksikkönumero merkitään asianomaiseen kalustoyksikköön. Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa muuttaa kalustoyksikölle annettua kalustoyksikkönumeroa ja vaatia kalustoyksikön haltijaa muuttamaan kalustoyksikön merkintää.

Museoliikenteessä käytettävään kalustoon ei tarvitse tehdä tässä pykälässä tarkoitettua kalustoyksikkönumeromerkintää, jos kalustossa on vanha kansalliseen numerointiin perustuva numero, joka yksiselitteisesti yksilöi sen.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

72 §

72 §

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö

Kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttämistä Suomen rataverkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö. Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö on Suomeen rekisteröitävän kaluston osalta rekisteröitävä liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

Kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttämistä Suomen rataverkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö. Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö on rekisteröitävä *EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin*.

74 §

74 §

Sertifiointielin ja kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi

Sertifiointielin ja kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi

Tässä pykälässä tarkoitettua sertifiointia ja todistusta ei vaadita sellaiselta kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, jonka vastuulla olevia kalustoyksiköjä käytetään ainoastaan museo- tai vaihtotyöliikenteessä *taikka siirtotyössä*.

Tässä pykälässä tarkoitettua sertifiointia ja todistusta ei vaadita sellaiselta kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, jonka vastuulla olevia kalustoyksiköjä käytetään ainoastaan museo- tai vaihtotyöliikenteessä.

14 luku

14 luku

Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotto 5 luvun mukaisilla yksityisraiteilla ja liikkuvan kaluston käyttöönotto Venäjän liikenteessä, museoliikenteessä ja siirtotyössä

Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotto 5 luvun mukaisilla yksityisraiteilla ja liikkuvan kaluston käyttöönotto Venäjän liikenteessä ja museoliikenteessä

79 §

79 §

Liikkuvan kaluston käyttöönotto yksityisraiteilla ja museoliikenteessä

Liikkuvan kaluston käyttöönotto museoliikenteessä

Museoliikenteen harjoittajan on haettava museoliikenteessä käytettävälle kalustolle

Museoliikenteen harjoittajan on haettava museoliikenteessä käytettävälle kalustolle

Voimassa oleva laki

käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta ennen kuin kalustoa voidaan käyttää rataverkolla. *Yksityisraiteen haltijan on haettava Liikenne- ja viestintävirastolta kalustolleen käyttöönottolupaa ennen kuin sitä voidaan käyttää 32 §:n mukaisessa siirtotyössä.*

Ehdotus

käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, ennen kuin kalustoa voidaan käyttää rataverkolla.

80 §

Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa. Virasto myöntää käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille ja kalustoyksikkötyypeille, joilla on Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD, Organisation for Cooperation of Railways) kuuluvassa valtiossa, jäljempänä *OSJD-jäsenvaltio*, voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksiköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Suomessa 1 momentissa tarkoitettua suoraa kansainvälistä liikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta ennen kuin rautatieyritys liikennöi kalustoyksiköllä Suomen rataverkolla. Kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus on osoitettava ilmoituksessa, jonka hakija toimittaa virastolle. Hakijan on ilmoitettava Venäjän federaatiossa tai muussa

80 §

Venäjän federaatiosta saapuvat kalustoyksiköt

Venäjän federaatiosta saapuvilla Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävillä kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa. Virasto myöntää käyttöönottoluvan sellaisille kalustoyksiköille ja kalustoyksikkötyypeille, joilla on Venäjän federaatiossa tai muussa rautatieliikenteen yhteistyöjärjestöön (OSJD, Organisation for Cooperation of Railways) kuuluvassa valtiossa, jäljempänä *OSJD-jäsenvaltio*, voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Kalustoyksiköjä koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Suomessa 1 momentissa tarkoitettua suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, ennen kuin rautatieyritys liikennöi kalustoyksiköllä Suomen rataverkolla. Kalustoyksikön vaatimustenmukaisuus on osoitettava ilmoituksessa, jonka hakija toimittaa virastolle. Hakijan on ilmoitettava Venäjän federaatiossa tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa kalustoyksiköille

Voimassa oleva laki

OSJD-jäsenvaltiossa kalustoyksikölle tai kalustoyksikkötyypille myönnetystä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta. Virasto ratkaisee käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen hakijan toimittaman ilmoituksen perusteella. Lupa voidaan myöntää sähköistä menettelyä käyttäen.

Venäjän federaatiosta saapuva ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä liikenteessä käytettävä veturi voi tulla Suomen rautatieraja-asemalle ilman 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa, jos sillä on Venäjän federaatiosta tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Veturia koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitetut tiedot ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 3) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

Ehdotus

tai kalustoyksikkötyypille myönnetystä käyttöönottoluvasta tai siihen rinnastettavasta luvasta. Virasto ratkaisee käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen hakijan toimittaman ilmoituksen perusteella. Lupa voidaan myöntää sähköistä menettelyä käyttäen.

Venäjän federaatiosta saapuva ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävä veturi voi tulla Suomen rautatieraja-asemalle ilman 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa, jos sillä on Venäjän federaatiosta tai muussa OSJD-jäsenvaltiossa voimassa oleva käyttöönottolupa tai siihen rinnastettava lupa. Veturia koskevista vaatimuksista määrätään suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa ja sen nojalla tehdyssä liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän federaation liikenneministeriön välisessä sopimuksessa ja sen liitteissä.

Venäjän federaatiosta saapuva Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävä kalustoyksikkö on rekisteröitävä *liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä* tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. *Tätä varten Suomen ja Venäjän välistä suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan mainitun lain 218 §:ssä* tarkoitetut tiedot ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 1 momentin mukaista käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) teknisistä ominaisuuksista;
- 3) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 4) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista seikoista.

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

108 §

108 §

Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen

Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen

Rataverkon haltija saa ulkoistaa tehtäviään toiselle osapuolelle, joka ei saa olla rautatieyrittäjä tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyrittäjä. Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että tehtävien ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan.

Rataverkon haltija saa ulkoistaa tehtäviään toiselle osapuolelle, joka ei saa olla rautatieyrittäjä, yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyrittäjä, tai yritys, joka on rautatieyrittäjän määräysvallassa. Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että tehtävien ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan.

111 §

111 §

Vertikaalinen integraatio

Vertikaalinen integraatio

Sen lisäksi, mitä 109 §:ssä säädetään, on vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yksiköiden välisissä rahoituslainoissa noudatettava 1 momentissa mainitun direktiivin 7 d artiklan 4–10 kohdassa säädettyjä ehtoja.

Sen lisäksi, mitä 109 §:ssä säädetään, vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yksiköiden välisissä rahoituslainoissa ja muissa taloudellisissa asioissa on noudatettava 1 momentissa mainitun direktiivin 7 d artiklan 4–10 kohdassa säädettyjä ehtoja.

113 §

113 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu toimilupa tai ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu toimilupa tai ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen har-

Voimassa oleva laki

harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos mainitussa pykälässä säädetty liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

121 §

Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen

Rataverkon haltijan on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille ja muille asianomaisille osapuolille 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaan mennessä ja kuultava asianosaisia aikatauluehdotuksesta sekä annettava niille vähintään kuukausi aikaa esittää näkemyksensä aikatauluehdotuksesta.

122 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Rataverkon haltijan on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 121 §:n 4 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein yhtä aikataulukautta varten. Rataverkon haltijan on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös erikoistuneelle ja ylikuormittuneelle rautatiereitille tai sen osalle asetetut etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu. Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 121 §:n 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä 117 §:n 4 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

Ehdotus

joittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiin, jos mainitussa pykälässä säädetty liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

121 §

Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen

Rataverkon haltijan on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille ja muille asianomaisille osapuolille 2 momentissa säädettyssä määräajassa ja kuultava asianosaisia aikatauluehdotuksesta sekä annettava niille vähintään kuukausi aikaa esittää näkemyksensä aikatauluehdotuksesta.

122 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Rataverkon haltijan on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 121 §:n 4 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein yhtä aikataulukautta varten. Rataverkon haltijan on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. *Tehdessään ratakapasiteetin jakamista koskevaa päätöstä 118 tai 120 §:n nojalla rataverkon haltijan on otettava huomioon erikoistuneelle ja ylikuormittuneelle rautatiereitille tai sen osalle asetetut etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu. Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 121 §:n 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä 117 §:n 4 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

129 §

129 §

*Rataverkon käyttö sopimus**Rataverkon käyttö sopimus*

Rataverkon haltija ei saa tehdä käyttö sopimusta ennen kuin rautatieyrittäjä täyttää liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:n 1 momentin 1–3 ja 5 kohdassa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon haltija ei saa tehdä rataverkon käyttö sopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla on 18 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus ja se täyttää muutoin rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun ratakapasiteetin hakijan on nimettävä rautatieliikenteen harjoittaja, joka käyttää hakijalle myönnetyn ratakapasiteetin. Rataverkon haltija tekee tällöin käyttö sopimuksen kyseisen nimetyn rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

Rataverkon haltija ei saa tehdä käyttö sopimusta ennen kuin rautatieyrittäjä täyttää liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 1 momentin 1–3 ja 5 kohdassa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon haltija ei saa tehdä rataverkon käyttö sopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla on 18 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus ja se täyttää muutoin rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun ratakapasiteetin hakijan on nimettävä rautatieliikenteen harjoittaja, joka käyttää hakijalle myönnetyn ratakapasiteetin. Rataverkon haltija tekee tällöin käyttö sopimuksen kyseisen nimetyn rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

130 §

130 §

*Suorituskannustinjärjestelmä**Suorituskannustinjärjestelmä*

Rataverkon tehokkaan käytön ja rautatieliikenteen täsmällisyyden edistämiseksi sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämiseksi rautatieliikenteen harjoittajia ja rataverkon haltijoita kannustetaan rajoittamaan niiden toiminnasta aiheutuvia häiriöitä ja parantamaan rataverkon käytön tehokkuutta tässä pykälässä tarkoitettulla suorituskannustinjärjestelmällä. Järjestelmän on oltava tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen. Rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien on noudatettava suorituskannustinjärjestelmässä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VI 2 kohdan peruseräitä.

Rautatieliikenteen harjoittajan on maksettava rataverkon haltijalle suorituskannustinjärjestelmässä määriteltä korvaus, jos rautatieliikenteen harjoittajan harjoittama liikenne

Rataverkon tehokkaan käytön ja rautatieliikenteen täsmällisyyden edistämiseksi sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämiseksi rataverkon haltijoita ja rautatieyrittäjiä kannustetaan rajoittamaan niiden toiminnasta aiheutuvia häiriöitä ja parantamaan rataverkon käytön tehokkuutta tässä pykälässä tarkoitettulla suorituskannustinjärjestelmällä. Järjestelmän on oltava tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyrittäjien on noudatettava suorituskannustinjärjestelmässä rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä VI olevan 2 kohdan peruseräitä.

Rautatieyrittäjien on maksettava rataverkon haltijalle suorituskannustinjärjestelmässä määriteltä korvaus, jos rautatieyrittäjien harjoittama liikenne poikkeaa rautatieyrittäjien

Voimassa oleva laki

poikkeaa rautatieyrytyksestä johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. Rataverkon haltijan on maksettava rautatieliikenteen harjoittajalle suorituskannustinjärjestelmässä määritelty korvaus, jos rataverkon käytettävyys poikkeaa rataverkon haltijasta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieyrytykselle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat eri mieltä suorituskannustinjärjestelmään liittyvässä asiassa, niiden on pyydettävä sääntelyelimen ratkaisua asiaan. Sääntelyelimen on tehtävä päätös kymmenen työpäivän kuluessa siitä, kun rautatieyrytykselle tai rataverkon haltija on toimittanut kaikki asiaa koskevat asiakirjat sääntelyelimelle.

132 §

Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut

Myös 3 §:n 1 momentissa tarkoitettujen yksityisraiteen haltijoiden on turvattava avoin ja syrjimätön pääsy rataverkolleen ja niillä tarjottaviin vähimmäiskäyttöpalveluihin. Yksityisraiteiden käytön ja niillä tarjottavien palveluiden hinnoittelun on oltava kohtuullista ja tasapuolista. Sääntelyelimellä on oikeus saada tietoa yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palvelutarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

133 §

Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut

Palvelupaikan ylläpitäjän on vastattava palvelun hakijan esittämään pyyntöön saada käyttöönsä 1 momentissa tarkoitettuja palve-

Ehdotus

johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. Rataverkon haltijan on maksettava *rautatieyrytykselle* suorituskannustinjärjestelmässä määritelty korvaus, jos rataverkon käytettävyys poikkeaa rataverkon haltijasta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieyrytykselle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Jos rataverkon haltija ja *rautatieyrytykselle* ovat eri mieltä suorituskannustinjärjestelmään liittyvässä asiassa, niiden on pyydettävä sääntelyelimen ratkaisua asiaan. Sääntelyelimen on tehtävä päätös kymmenen työpäivän kuluessa siitä, kun rataverkon haltija tai rautatieyrytykselle on toimittanut kaikki asiaa koskevat asiakirjat sääntelyelimelle.

132 §

Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut

Myös 3 §:n 2 momentissa tarkoitettujen yksityisraiteen haltijoiden, *pois lukien palvelupaikat*, on turvattava avoin ja syrjimätön pääsy rataverkolleen ja niillä tarjottaviin vähimmäiskäyttöpalveluihin. Yksityisraiteiden käytön ja niillä tarjottavien palveluiden hinnoittelun on oltava kohtuullista ja tasapuolista. Sääntelyelimellä on oikeus saada tietoa yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palvelutarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

133 §

Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut

Palvelupaikan ylläpitäjän on vastattava palvelun hakijan esittämään pyyntöön saada käyttöönsä 1 momentissa tarkoitettuja palve-

Voimassa oleva laki

luja raideyhteyksineen tai käyttää palvelupaikkaa mahdollisimman pian, myös siinä tapauksessa, että palvelujen tarjontaan tai palvelupaikan käyttöön kohdistuu useita pyyntöjä. Säätelyelimen on asetettava määräaika, jonka kuluessa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään pyyntöön vastauksensa. Palvelupaikan ylläpitäjä voi hylätä palveluiden hakemista koskevan pyynnön ainoastaan, jos palvelulle on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat kyseessä olevan henkilö- ja tavaraliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Palvelujen tarjonnasta kieltäytyneellä on velvollisuus perustella hylkäävä päätös kirjallisesti ja sen on osoitettava palvelun hakijalle, mistä ja millä ehdoilla toteuttamiskelpoinen vaihtoehto on saatavilla. Palvelupaikan ylläpitäjä ei ole velvollinen investoimaan palveluihin, jotta se voisi täyttää kaikki pyynnöt palvelujen tarjonnasta hakemusten mukaisella tavalla. Palvelujen hakija voi pyytää säätelyelimen ratkaisua, jos palvelupaikan ylläpitäjä on kieltäytynyt palvelujen tarjonnasta. Säätelyelin voi ryhtyä tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että asianmukainen osuus palvelujen tarjonnan kapasiteetista myönnetään ulkopuolisille palvelujen hakijoille.

135 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai

Ehdotus

luja raideyhteyksineen tai käyttää palvelupaikkaa mahdollisimman pian, myös siinä tapauksessa, että palvelujen tarjontaan tai palvelupaikan käyttöön kohdistuu useita pyyntöjä. Säätelyelimen on asetettava määräaika, jonka kuluessa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään pyyntöön vastauksensa. *Säätelyelin voi antaa tarkempia määräyksiä palvelupyynnöthakemuksiin vastaamisen enimmäisajoista.* Palvelupaikan ylläpitäjä voi hylätä palveluiden hakemista koskevan pyynnön ainoastaan, jos palvelulle on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat kyseessä olevan henkilö- ja tavaraliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Palvelujen tarjonnasta kieltäytyneellä on velvollisuus perustella hylkäävä päätös kirjallisesti ja sen on osoitettava palvelun hakijalle, mistä ja millä ehdoilla toteuttamiskelpoinen vaihtoehto on saatavilla. Palvelupaikan ylläpitäjä ei ole velvollinen investoimaan palveluihin, jotta se voisi täyttää kaikki pyynnöt palvelujen tarjonnasta hakemusten mukaisella tavalla. Palvelujen hakija voi pyytää säätelyelimen ratkaisua, jos palvelupaikan ylläpitäjä on kieltäytynyt palvelujen tarjonnasta. Säätelyelin voi ryhtyä tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että asianmukainen osuus palvelujen tarjonnan kapasiteetista myönnetään ulkopuolisille palvelujen hakijoille.

135 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Liikenteen palveluista annetun lain 90 §:ssä tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan

Voimassa oleva laki

turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

Ehdotus

saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

149 §

Säätelyelimen tehtävät

Säätelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Säätelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

1) valvoa tämän lain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista;

2) toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena;

3) varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu, liikenteen hallinta, rataverkon uudistamistöiden suunnittelu, rataverkon suunniteltu ja suunnittelematon radan kunnossapito sekä verkkoselostus ja verkkoselostuksessa kaikista edellä mainituista asioista annetut tiedot ovat syrjimättömiä ja vastaavat säädettyjä vaatimuksia;

4) valvoa rataverkon haltijan riippumattomuutta ja sitä, että rataverkon haltijan tehtävät on järjestetty 16 luvussa säädetyllä tavalla;

5) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

149 §

Säätelyelimen tehtävät

Säätelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Säätelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

1) valvoa tässä laissa ja sen nojalla säädettyjen vaatimusten sekä rautatiemarkkinadiirektiivin ja sen nojalla annetuissa täytäntöönpanoasetuksissa säädettyjen vaatimusten noudattamista;

2) toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena;

3) varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu, liikenteen hallinta, rataverkon uudistamistöiden suunnittelu, rataverkon suunniteltu ja suunnittelematon radan kunnossapito sekä verkkoselostus ja verkkoselostuksessa kaikista edellä tarkoitetuista asioista annetut tiedot ovat syrjimättömiä ja vastaavat säädettyjä vaatimuksia;

4) valvoa rataverkon haltijan riippumattomuutta ja sitä, että rataverkon haltijan tehtävät on järjestetty 16 luvussa säädetyllä tavalla;

5) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, liikenteen palveluista annetun lain 90 §:ssä tarkoitettujen koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä mainitun lain 182 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

Voimassa oleva laki

6) seurata rautatieliikenteen markkinoiden kilpailutilannetta, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita;

7) päättää toimenpiteistä rautatiemarkkinoiden vääristymien, syrjinnän ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailuviranomaisen toimivaltaa;

8) tutkia valtion omistaman rautatieyrityksen tilinpitoa ja antaa selvityksiä valtiontukiviranomaisille, jos se havaitsee tukien väärinkäytöstä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta valtiontukiviranomaisten toimivaltaa;

9) hoitaa muita tämän lain, rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten mukaisia tehtäviä, joihin kuuluu oikeus valvoa ja ratkaista näihin tehtäviin liittyviä asioita sekä oikeus saada tietoja rautatiemarkkinoiden toimijoilta kyseisten tehtävien hoitamista varten;

10) osallistua sääntelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa ja osallistua tarvittaessa kansainvälisiä rautatiereittejä koskevien päätösten valmisteluun.

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

Ehdotus

6) seurata rautatieliikenteen markkinoiden kilpailutilannetta, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita;

7) päättää toimenpiteistä rautatiemarkkinoiden vääristymien, syrjinnän ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailuviranomaisen toimivaltaa;

8) tutkia valtion omistaman rautatieyrityksen tilinpitoa ja antaa selvityksiä valtiontukiviranomaisille, jos se havaitsee tukien väärinkäyttöä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta valtiontukiviranomaisten toimivaltaa;

9) hoitaa muita tämän lain, rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten mukaisia tehtäviä, joihin kuuluu oikeus valvoa ja ratkaista näihin tehtäviin liittyviä asioita sekä oikeus saada tietoja rautatiemarkkinoiden toimijoilta kyseisten tehtävien hoitamista varten;

10) osallistua sääntelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa ja osallistua tarvittaessa kansainvälisiä rautatiereittejä koskevien päätösten valmisteluun;

11) toimia palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuna riippumattomana elimenä, jonka tehtävänä on arvioida liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdan mukaisissa tilanteissa.

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen tai sellaisen muun tahon aloitteesta, jonka oikeutta asia voi koskea. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

Voimassa oleva laki

Sääntelyelin voi käyttää niitä keinoja, joita Liikenne- ja viestintävirastolla on 16 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan.

Sääntelyelimen on kuultava vähintään kahden vuoden välein rautateiden tavara- ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajia ottaakseen huomioon näiden näkemykset rautatieliikenteen markkinoista.

150 §

Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annettu tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

152 §

Muut erimielisyydet

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, palvelujen hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin 151 §:ssä tarkoitettua asian sääntelyelimen tutkittavaksi

Ehdotus

Sääntelyelin voi käyttää niitä keinoja, joita Liikenne- ja viestintävirastolla on 16 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan.

Sääntelyelimen on kuultava vähintään kahden vuoden välein rautateiden tavara- ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajia ottaakseen huomioon näiden näkemykset rautatieliikenteen markkinoista.

150 §

Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annettu tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottamansa asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain 90 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, *mainitun lain 182 §:ssä* tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

152 §

Muut erimielisyydet ja oma-aloitteiset selvitykset

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, palvelujen hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin *tämän lain* 151 §:ssä

Voimassa oleva laki

ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

Sääntelyelimen tutkittavaksi saatettu erimielisyysasia on ratkaistava ensisijaisesti sovittamalla. Jos sovittelu ei johda tulokseen, on sääntelyelimen annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

Sääntelyelimen omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottama asia on ratkaistava ensisijaisesti neuvottelemalla. Jos neuvottelut eivät johda tulokseen, sääntelyelimen on annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

(uusi)

Ehdotus

tarkoitettuna tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen vaatimusten vastaisesti, *tämän lain 149 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun EU-lainsäädännön vastaisesti* tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

Sääntelyelimen tutkittavaksi saatettu erimielisyysasia on ratkaistava ensisijaisesti sovittamalla, *jos sääntelyelin katsoo sovittelun asian kannalta tarkoituksenmukaiseksi. Muussa tapauksessa tai jos sovittelu ei johda tulokseen, on sääntelyelimen* annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

Sääntelyelimen omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottama asia on ratkaistava ensisijaisesti neuvottelemalla, *jos sääntelyelin katsoo neuvottelut asian kannalta tarkoituksenmukaisiksi. Muussa tapauksessa tai jos neuvottelut eivät johda tulokseen, sääntelyelimen* on annettava ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

152 a §

Arviointi toimivaltaisen viranomaisen suorahankintaa koskevasta päätöksestä

Jos liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on tehnyt palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a tai 4 b kohdan perusteella päätöksen hankkia rautateiden julkisen palveluvelvoitteen sisältävät rautateiden henkilöliikennepalvelut suorahankinnalla tarjouskilpailun sijasta, toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava perusteltu päätöksensä sääntelyelimelle välittömästi, kun päätös on julkaistu.

Sääntelyelin tekee toimivaltaisen viranomaisen päätöksestä arvioinnin 149 §:n 11 kohdassa tarkoitettuna riippumattomana elimenä. Sääntelyelimen on tehtävä arviointinsa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ja annettava sen mukainen päätös kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä kaikki ne tiedot, joita se tarvitsee arvioinnin tekemistä varten. Sääntelyelimen on asian ratkaisemisen yhteydessä päätettävä toimenpiteistä, joita tarvitaan mahdollisen syrjinnän, markkinoiden vääristymisen sekä muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi. Sääntelyelimen tekemä arviointi ja sen mukainen päätös on ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle ja sen jälkeen julkaistava sääntelyelimen verkkosivuilla.

Sääntelyelimen tämän pykälän nojalla tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisusta säädetään hallintolaissa ja muutoksenhausta oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

164 §

164 §

Vuosimaksu

Vuosimaksu

Rataverkon haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on yhdessä suoritettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuosimaksu, josta säädetään vuosittain liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella noudattaen, mitä valtion maksuperustelaisissa säädetään. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä 160 §:ssä tarkoitetun kaupunkiraideliikennerekisterin pitämisestä ja viraston liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n nojalla hoitamista kaupunkiraideliikenteen rekisteritehtävistä sekä viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

Rataverkon haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on yhdessä suoritettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuosimaksu, josta säädetään vuosittain liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella noudattaen, mitä valtion maksuperustelaisissa säädetään. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä 160 §:ssä tarkoitetun kaupunkiraideliikennerekisterin pitämisestä ja viraston liikenteen palveluista annetun lain 178 ja 216 §:n nojalla hoitamista kaupunkiraideliikenteen rekisteritehtävistä sekä viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

178 §

178 §

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**Huomautus ja varoitus**Huomautus ja varoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto ja sääntelyelin voivat antaa rautatieliikenteen harjoittajalle, rataverkon haltijalle, 159 §:ssä tarkoitettulle toiminnanharjoittajalle tai muulle tässä laissa tarkoitettulle toiminnanharjoittajalle huomautuksen tai varoituksen, jos se toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

Liikenne- ja viestintävirasto ja sääntelyelin voivat antaa rautatieliikenteen harjoittajalle, rataverkon haltijalle, 159 §:ssä tarkoitettulle toiminnanharjoittajalle tai muulle tässä laissa tarkoitetulle toiminnanharjoittajalle huomautuksen tai varoituksen, jos se toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten *taikka suoraan sovellettavan EU-lainsäädännön vastaisesti*. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

180 §

180 §

*Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen**Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen*

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus keskeyttää raideliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että raideliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perusteiden Liikenne- ja viestintävirasto tai sääntelyelin voivat keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman tai muun sellaisen toiminnan, joka aiheuttaa haittaa raideliikennemarkkinoiden toiminnalle.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus keskeyttää *raideliikenne tai rajoittaa sitä vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa tai jos raideliikennejärjestelmän turvallisuus, ihmisen henki taikka terveys on uhattuna*. Virastolla on oikeus myös vastaavilla perusteilla keskeyttää tai rajoittaa raideliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma. Liikenne- ja viestintävirasto tai sääntelyelin voivat keskeyttää tai rajoittaa huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman tai muun sellaisen toiminnan, joka aiheuttaa haittaa raideliikennemarkkinoiden toiminnalle.

182 §

182 §

*Vakuuttamisvelvollisuus**Vakuuttamisvelvollisuus*

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely kalustoyksikön käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta se on

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely kalustoyksikön käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta se on

Voimassa oleva laki

lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun sitä vastaavan järjestelyn riittävyttä arvioitaessa on otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen on oltava voimassa koko sinä aikana, jolloin toimintaa harjoitetaan.

(uusi)

188 §

Ehdotus

lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun sitä vastaavan järjestelyn riittävyttä arvioitaessa on otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen on oltava voimassa koko sinä aikana, jolloin toimintaa harjoitetaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vastuuvakuutuksen ja muun sitä vastaavan järjestelyn suuruudesta sekä siitä, miten virasto valvoo vastuuvakuutuksen riittävyttä.

186 a §

Rekisteri rataverkon haltijoista

Liikenne- ja viestintävirasto pitää rataverkon haltijoita koskevaa rekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille tämän lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään rataverkon haltijan nimi sekä yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot, muut rataverkon haltijan 25 §:n 2 momentin mukaisessa turvallisuuslupahakemuksessa tai 29 §:n mukaisessa ilmoituksessa annetut tiedot sekä keskeiset tiedot huoltovarmuuskriittisistä rataverkon haltijoista.

Rataverkon haltijan on toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettuja tietoja ja niiden toimittamisen ta-voista.

188 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Muutoksenhaku

Muutoksenhaku

Sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 151 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 152 §:n nojalla erimielisyysasiassa antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

Sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 151 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 152 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Muutoksenhausta markkinaoikeuden päätökseen säädetään oikeudenkäynnistä markkinaoikeudessa annetussa laissa (100/2013).

189 §

189 §

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan on liikesalaisuuden estämättä luovutettava sääntelyelimelle ne tiedot, joita se tarvitsee 18 luvussa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on liikesalaisuuden estämättä luovutettava sääntelyelimelle ne tiedot, joita se tarvitsee 20 luvussa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.

*Tämä laki tulee voimaan ___ päivänä
kuuta 20__.*

*Tämän lain 68 §, 72 §:n 1 momentti ja 80 §
tulevat kuitenkin voimaan vasta 16 päivänä
kesäkuuta 2021.*

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 86 §, sellaisena kuin se on laissa 301/2018,

muutetaan 69 ja 87 §, 89 §:n 1 momentti, 90 §:n 1 momentti, 198 §:n 1 momentti, 204 §:n 2 momentti, 205 §:n 2 momentti, 208 §:n 2 momentti, 219 §:n 1 momentti ja 243 §:n 4 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 69 § ja 89 §:n 1 momentti laeissa 301/2018 ja 371/2019, 87 § laeissa 984/2018 ja 371/2019, 90 §:n 1 momentti, 198 §:n 1 momentti, 204 §:n 2 momentti, 205 §:n 2 momentti, 208 §:n 2 momentti ja 243 §:n 4 momentti laissa 984/2018 ja 219 §:n 1 momentti laissa 301/2018 laissa, sekä

lisätään 53 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1505/2019, uusi 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

53 §

(uusi)

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Jos rautatieyritys liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 87/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyritys on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse toimilupaa.

69§

69 §

Rautatieliikenteen kuljettajalta edellytettävä lupa

Rautatieliikenteen kuljettajalta edellytettävä lupa

Liikkuvan kaluston kuljettaminen edellyttää lupaa. Lupa voidaan todentaa lupakirjalla, joka kuuluu kuljettajalle. Kuljettajan on pidettävä lupakirjansa mukanaan liikkuvaa kalustoa kuljettaessaan, jollei luvan olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

Liikkuvan kaluston kuljettaminen edellyttää lupaa. Lupa voidaan todentaa lupakirjalla, joka kuuluu kuljettajalle. Kuljettajan on pidettävä lupakirjansa mukanaan liikkuvaa kalustoa kuljettaessaan, jollei luvan olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Suomessa myönnetty lupa on voimassa myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavin edellytyksin muussa ETA-valtiossa myönnetty lupakirja on voimassa Suomessa.

Liikkuvan kaluston kuljettaminen ei kuitenkaan edellytä lupaa silloin, kun liikennöidään vaihtotyönä liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä, jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija sopivat ilman lupakirjaa tehtävään vaihtotyöhön käytettävästä alueesta.

Suomessa myönnetty lupa on voimassa myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavin edellytyksin muussa ETA-valtiossa myönnetty lupakirja on voimassa Suomessa.

87 §

Rautatieliikenteen kuljettajan palvelussuhdetta koskevat ilmoitukset

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tai kuljettajan lupakirjan myöntäneelle muulle taholle viipymättä palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevan kuljettajan palvelussuhteen tai toiminnan alkamisesta ja sen päättymisestä.

Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos 1 momentissa tarkoitetun kuljettajan työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuukautta.

87 §

Rautatieliikenteen kuljettajan palvelussuhdetta koskevat ilmoitukset

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tai kuljettajan lupakirjan myöntäneelle muulle taholle viipymättä palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevan kuljettajan palvelussuhteen tai toiminnan alkamisesta ja sen päättymisestä.

Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos 1 momentissa tarkoitetun kuljettajan työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuukautta. *Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle myös muista lupakirjan hallintaan vaikuttavista muutoksista.*

Liikenne- ja viestintävirasto on velvollinen ilmoittamaan rautatieliikenteen harjoittajalle, jos se on ryhtynyt 242 tai 243 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin kuljettajan lupakirjan peruuttamiseksi, muuttamiseksi tai rajoittamiseksi taikka 249 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin toiminnan kieltämiseksi.

89 §

Rautatieliikenteen kuljettajan näytöt

Kuljettajan on 88 §:ssä edellytetyn koulutuksen päätyttyä suoritettava hyväksytysti

89 §

Rautatieliikenteen kuljettajan näytöt

Kuljettajan on 88 §:ssä edellytetyn koulutuksen päätyttyä suoritettava hyväksytysti

Voimassa oleva laki

näytöt, joilla varmistetaan, että hän hallitsee tehtävässä edellytettävät tiedot ja taidot. Näytöt vastaanottaa tehtävään hyväksytty näytön vastaanottaja.

90 §

Rautatieliikenteen oppilaitoksen hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi tässä luvussa tarkoitetun oppilaitoksen järjestämään kuljettajien koulutusta tai sen osaa, jos hakijalla on hyvä ammatillinen osaaminen rautatiejärjestelmästä sekä tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat.

198 §

Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on erityistä syytä epäillä, että henkilöluvan haltija ei täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tietoja, taitoja tai terveyttä koskevia vaatimuksia, virasto voi edellyttää, että luvan haltija osoittaa kokeella, lääkärintarkastuksella tai muulla tarkastuksella, että vaatimukset edelleen täyttyvät, ja toimittaa määräajassa virastolle todistuksen tai muun selvityksen tällaisesta kokeesta, lääkärintarkastuksesta tai muusta tarkastuksesta.

204 §

Ehdotus

näytöt, joilla varmistetaan, että hän hallitsee tehtävässä edellytettävät tiedot ja taidot. Näytöt vastaanottaa tehtävään hyväksytty näytön vastaanottaja. *Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä näytön vastaanottajista.*

90 §

Rautatieliikenteen oppilaitoksen hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi tässä luvussa tarkoitetun oppilaitoksen järjestämään kuljettajien koulutusta tai sen osaa, jos hakijalla on hyvä ammatillinen osaaminen rautatiejärjestelmästä sekä tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. *Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä oppilaitoksista.*

198 §

Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on erityistä syytä epäillä, että henkilöluvan haltija ei täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tietoja, taitoja tai terveyttä *taikka psykologista soveltuvuutta* koskevia vaatimuksia, virasto voi edellyttää, että luvan haltija osoittaa kokeella, lääkärintarkastuksella tai muulla tarkastuksella, että vaatimukset edelleen täyttyvät, ja toimittaa määräajassa virastolle todistuksen tai muun selvityksen tällaisesta kokeesta, lääkärintarkastuksesta tai muusta tarkastuksesta.

204 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Rautatielääkärin hyväksyminen

Rautatielääkärin hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi uudistaa rautatielääkärin hyväksynnän, jos rautatielääkäri täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi uudistaa rautatielääkärin hyväksynnän, jos rautatielääkäri täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan. *Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatielääkäreistä.*

205 §

205 §

Rautatiepsykologin hyväksyminen

Rautatiepsykologin hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi uudistaa rautatiepsykologin hyväksynnän, jos rautatiepsykologi täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi uudistaa rautatiepsykologin hyväksynnän, jos rautatiepsykologi täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan. *Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatiepsykologeista.*

208 §

208 §

Terveystilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Terveystilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos se epäilee ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos se epäilee, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä *tai psykologista soveltuvuutta* koskevia edellytyksiä.

219 §

219 §

Yleiset liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat tiedot

Yleiset liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat tiedot

Voimassa oleva laki

Luonnollisista henkilöistä rekisteriin saa tallentaa:

- 1) nimen sekä henkilötunnuksen tai syntymäajan, jos henkilötunnusta ei ole;
- 2) sukupuolen;
- 3) syntymäkunnan, syntymävaltion ja kansalaisuuden;
- 4) osoitteen ja muun yhteystiedon;
- 5) kotikunnan;
- 6) äidinkielen ja asiointikielen;
- 7) tiedon henkilön kuolemasta;
- 8) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen;
- 9) yritys- ja yhteisötunnuksen, jos henkilö on yksityinen elinkeinonharjoittaja

Ehdotus

Luonnollisista henkilöistä rekisteriin saa tallentaa:

- 1) nimen sekä henkilötunnuksen tai syntymäajan, jos henkilötunnusta ei ole;
- 2) sukupuolen;
- 3) syntymäkunnan, syntymävaltion ja kansalaisuuden;
- 4) osoitteen ja muun yhteystiedon;
- 5) kotikunnan;
- 6) äidinkielen ja asiointikielen;
- 7) tiedon henkilön kuolemasta;
- 8) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen;
- 9) yritys- ja yhteisötunnuksen, jos henkilö on yksityinen elinkeinonharjoittaja;
- 10) tiedon yrityksestä tai yhteisöstä, jonka palveluksessa henkilö on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

243 §

Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset

Kun Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa veturinkuljettajan luvan, on peruuttamista koskevasta päätöksestä viipymättä ilmoitettava kuljettajalle ja sille tiedossa olevalle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

243 §

Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset

Kun Liikenne- ja viestintävirasto aloittaa menettelyn liikkuvan kaluston kuljettajan luvan peruuttamiseksi, asiasta on viipymättä ilmoitettava kuljettajalle ja sille tiedossa olevalle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valtioneuvoston asetus

rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun asetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen (284/2019) 4 § seuraavasti:

4 §

Tietojen tallentaminen ratarekisterisovellukseen

Rataverkon haltijan on tallennettava raideliikennelain 37 §:ssä tarkoitettut tiedot Euroopan unionin rautatieviraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen. Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että Euroopan unionin rautatieviraston ylläpitämässä ratarekisterisovelluksessa tiedot pysyvät ajan tasalla. Jos ratarekisterisovellukseen tallennetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, rataverkon haltijan on päivitettävä tiedot ratarekisterisovellukseen yhden kuukauden kuluessa muutosten toteutumisesta.

Väyläviraston on lisäksi päivitettävä ratarekisterisovellukseen tallennetut tiedot aina julkaislessaan raideliikennelain 131 §:ssä tarkoitettun verkkoselostuksen.

Tämä asetus tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20__.