

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupunkiraideliikenteestä**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kaupunkiraideliikennettä koskeva laki. Kaupunkiraideliikenteellä tarkoitettaisiin esityksessä metro- ja raitioliikennettä. Raitioliikenne kattaisi perinteisen katuverkolla tapahtuvan raitioliikenteen lisäksi niin sanotun pikaraitioliikenteen, jonka käynnistämistä suunnitellaan pääkaupunkiseudulla sekä myös Tampereen ja Turun alueella. Kaupunkiraideliikenteestä ei ole toistaiseksi erillistä laintasoista sääntelyä. Kaupunkiraideliikenne on niin sanottuna kevytraideliikenteenä jätetty myös Euroopan unionin lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle.

Laissa säädettäisiin kaupunkiraideliikenne viranomaisvalvonnan piiriin kuuluvaksi liikenne-  
muodoksi. Metro- ja raitioliikenteen harjoittamisesta ja liikenteen harjoittamiseen käytettävän rataverkon hallinnasta olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka vastaisi kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden valvonnasta, kuten se vastaa muun muassa rautatieliikenteen turvallisuusvalvonnasta. Vastuu kaupunkiraideliikenteen turvallisuudesta olisi jatkossakin toiminnanharjoittajalla, jolta edellytettäisiin toiminnan turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Esitys liittyy valtion vuoden 2016 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2016 ennen kuin liikennöinti niin sanotulla länsimetrolla käynnistyy ja metroliikenne ulottuu Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle.

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	7
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	10
2.3 Nykytilan arviointi.....	15
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	16
3.1 Tavoitteet.....	16
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	16
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	17
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	17
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	18
4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	18
5 ASIAN VALMISTELU.....	19
5.1 Valmisteluvaiheet ja - aineisto.....	19
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	20
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	22
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	23
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	23
2 TARKEMMAT MÄÄRÄYKSET.....	36
3 VOIMAANTULO.....	36
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	36
LAKIEHDOTUS.....	40
kaupunkiraideliikenteestä.....	40

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Suomessa ei ole metroliikennettä koskevaa laintasoista sääntelyä. EU-lainsäädäntö ei myöskään koske metroliikennettä, raitiotieliikennettä eikä kevyttä raideliikennettä eikä sanotussa liikenteessä käytettävää kalustoa. Raitioliikenteeseen sovelletaan tieliikennelakia siltä osin, kuin liikenne tapahtuu tieliikennelain soveltamisalaan kuuluvalla tiellä tai kadulla.

Eduskunnan oikeusasiamies antoi 29 päivänä huhtikuuta 2013 ratkaisun kahteen kanteluun, jotka koskivat Helsingin metroliikenteen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta. Oikeusasiamies on todennut ratkaisussaan, että metroliikennöinnistä ei säädetä laissa, minkä vuoksi Helsingin kaupunki huolehtii itse kaikesta metroliikennöintiin liittyvistä tehtävistä. Metroliikennöinti on järjestetty kokonaan kuntalakiin perustuvan kunnallisen itsehallinnon puitteissa. Kaupunki esimerkiksi ohjeistaa, operoi ja valvoo toimintaansa itsenäisesti. Käytössä oleva ja vuonna 2013 sisällöltään uudistettu Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) sisäinen metroliikenteen toimintaohje (MTO) ei perustu lakiin. Metroliikennesäännön merkitys on muuttunut, kun lakiin perustuvat kuntien järjestyssäännöt on kumottu. Metroliikenteen toimintaohjeiden oikeudellinen status on oikeusasiamiehen mukaan sen jälkeen rinnastunut työnantajan työjohto-oikeuden eli direktio-oikeuden nojalla annettuihin määräyksiin. Direktio-oikeuteen perustuva metroliikennesääntö ja MTO-ohjeet ovat HKL:n sisäisesti voimassa olevia ja toiminnassa sitovia normeja. Direktio-oikeutta käyttäen ei kuitenkaan voida antaa kolmansia tahoja koskevia näiden oikeuksiin tai velvollisuuksiin vaikuttavia sääntöjä tai määräyksiä.

Oikeusasiamies on todennut, että Helsingin metroa voi pitää kunnan toimialaan kuuluvana alueellisena infrastruktuuripalveluna. Ei ole kuitenkaan täysin selvää, missä määrin tämän palvelun tuottamiseen ja tekniseen ylläpitoon liittyvät tehtävät merkitsevät julkista hallintotehtävää ja missä määrin suorittavaa hallintoa, jossa ei käytetä julkista valtaa.

Oikeusasiamies on verrannut Helsingin metron tilannetta tie- ja rautatiehallintoihin. Kummasakin on erotettu viranomaistehtävät ja toiminnan tuotanto. Helsingin metrosta on oikeusasiamiehen mukaan erotettavissa vastaavalla tavalla tehtäviä, jotka kuuluvat joko viranomaistointoihin tai palvelun tuottamiseen.

Turvallisuusvalvonnan riippumattomuudesta oikeusasiamies on todennut, että kaikkiin liikennemuotoihin liittyy turvallisuusriskejä. Oikeusasiamies on viitannut perustuslaillisiin oikeuksiin ja julkisen vallan velvollisuuksiin kansalaisten turvallisuudesta. Julkinen valta on varautunut muiden liikennemuotojen osalta riskeihin järjestämällä lakiin perustuvan turvallisuusvalvonnan, mutta Helsingin metron kohdalla näin ei ole. Kun lakiin perustuvaa turvallisuusvalvonnan velvollisuutta ja oikeutta ei ole osoitettu Helsingin metroliikenteen osalta, tehtävä on jäänyt Helsingin kaupungille.

Oikeusasiamies on katsonut, että valvontaan ja sääntelyyn liittyvät ongelmat kiertyvät siihen, ettei Helsingin metron liikennöinnistä ja turvallisuudesta ole säädetty laissa. Päätöksessään oikeusasiamies on todennut, että Helsingin metro on valmistunut ennen nykyisen perustuslain voimaantuloa. Alun perin päätös siitä, että metrosta ei säädetä laissa, on tehty aikaisemman hallitusmuodon voimassa ollessa. Sittemmin uuden perustuslain aikana eduskunta on erityisesti rautatielain (304/2011) ja rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) hyväksyessään nimenomaisesti sulkenut metroliikenteen sanottujen lakien soveltamisalasta EU-lainsäädännön mahdollistaman soveltamisalarajauksen nojalla.

Johtopäätöksinään oikeusasiamies on todennut, että metrotoiminta ja liikennöinti ovat kokonaisuudessaan kunnan itsesääntelyn varassa. Oikeusasiamiehen näkemyksen mukaan mitä enemmän metro- ja rautatieliikenne tosiasiallisina ilmiöinä rinnastuvat toisiinsa, sitä vähemmän on asiallisia perusteita jättää metroliikennöinti täysin lakitasoisen sääntelyn ulkopuolelle. Ylipäätään, mitä suurempi on toimintaan liittyvä turvallisuusintressi, sitä suurempi on myös toiminnan sääntelyyn ja valvontaan liittyvä julkinen intressi.

Oikeusasiamies on katsonut, että valtiovallan tulisi huolehtia metroliikenteen turvallisuustakeista lainsäädäntötoimin ja on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle, että se ryhtyisi toimenpiteisiin metroliikennöinnin ja erityisesti siihen liittyvien turvallisuusvaatimusten ja niiden valvonnan saamiseksi lain tasoisen sääntelyn piiriin.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti huhtikuussa 2013 Metroliikenteen valvontatyöryhmän valmistelemaan ehdotusta metroliikenteen valvonnaksi. Työryhmän raportti valmistui marraskuussa 2013.

## 2 Nykytila

Kuten edellä on todettu, metroliikennettä ei koske tällä hetkellä laintasoisen sääntely lukuun ottamatta eräitä jäljempänä mainittuja lakeja sekä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007 (jäljempänä *palvelusopimusasetus*). Raitiotieliikennettä koskevat lisäksi eräät tieliikennelaisissa (267/1982) säädetyt liikennesäännöt.

Vaikka kaupunkiraideliikenne, joka kattaa metro- ja raitiotieliikenteen sekä kevyen raideliikenteen, on rajattu rautatiejärjestelmää koskevan EU-lainsäädännön ulkopuolelle, ovat useimmat EU:n jäsenvaltiot säätäneet metro- ja muusta kevytraideliikenteestä (kaupunkiraideliikenne) kansallisessa lainsäädännössään. Kaupunkiraideliikennettä koskevaa lainsäädäntöä on muun muassa muissa pohjoismaissa. Henkilöliikenne on kaikissa muissa liikennemuodoissa saatettu Suomessa sääntelyn piiriin. Henkilöliikenteestä on myös kattavasti EU-lainsäädäntöä. Ainoastaan taksiliikenne on jätetty kaupunkiraideliikenteen tavoin EU-sääntelyn ulkopuolelle. Kuitenkin taksiliikenteestä on säädetty kansallisesti myös Suomessa.

Henkilöliikennettä koskee kattavasti myös lupasääntely. Lupasääntelyn keskeisenä tavoitteena on henkilöliikenteen turvallisuuden ja palvelutason laadun takaaminen. Samat tavoitteet koskevat myös kaupunkiraideliikennettä. Tavoitteiden saavuttaminen on katsottu kuitenkin mahdolliseksi saavuttaa viranomaislupaa kevyemmällä ilmoitusmenettelyllä, jossa toiminnanharjoittaja veloitetaan ilmoittamaan harjoittamastaan toiminnasta toimivaltaiselle viranomaiselle, joka olisi myös kaupunkiraideliikenteessä Liikenteen turvallisuusvirasto. Kaupunkiraideliikenne on monessa suhteessa verrattavissa lähijunaliikenteeseen, joka on luvanvaraista ja kuuluu rautatiejärjestelmän turvallisuudesta vastaavan Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan piiriin. Kaupunkiraideliikenteessä kuljetetaan suuria henkilömääriä, ja erityisesti metroliikenteeseen liittyvä vastaavanlaisia turvallisuusriskejä kuin lähijunaliikenteessä.

HKL on perustamisestaan vuodesta 1945 lähtien vastannut raitiotieliikenteen järjestämisestä ja raitiolinjojen suunnittelusta Helsingissä. Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän (HSL) perustaminen vuoden 2010 alusta on muuttanut tilanteen. HSL toimii pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen tilaajaorganisaationa ja -viranomaisena. HSL vastaa raitiotieliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta ja HKL liikenteen järjestämisestä HSL:n kanssa tekemänsä vuoden 2024 loppuun saakka voimassa olevan sopimuksen perusteella. HSL on perustettu pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain

(829/2009) nojalla. Lain 3 §:ssä säädetään pääkaupunkiseudun kunnille velvollisuus hoitaa yhteistoiminnassa seudun joukkoliikenne. Lain perusteella HSL voi antaa toimialueellaan liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden harjoittaa raitiotie- ja metroliikennettä viidentoista (15) vuoden ajaksi kerrallaan.

HSL on pääkaupunkiseudun kuntien yhteinen kuntalain (365/1995) 76 §:n nojalla perustettu kuntayhtymä. Kuntayhtymä on viranomaisena, jolle kunnat ovat perussopimuksessa sovitulla tavalla siirtäneet kunnille kuuluvia viranomaistehtäviä. Edellä mainitun jätehuollon ja joukkoliikenteen yhteistoimintalain lisäksi HSL:n tehtäviä on asetettu joukkoliikennelaissa (869/2009), jonka 12 §:ssä HSL:n tehtäväksi on säädetty toimia toimialueellaan joukkoliikenteestä vastaavana toimivaltaisena viranomaisena.

HSL:n tehtäviä ovat joukkoliikennejärjestelmän suunnittelu, tarvittavien liikennöintipalveluiden hankinta sekä joukkoliikenteen markkinointi. HSL on tilaajaorganisaatio, joka myy palvelut kuluttajalle ja vastaa lipputuloista sekä palveluostoista syntyvän alijäämän kattamisesta. Lisäksi HSL tekee seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja hoitaa matkalippujen tarkastusta. HSL ei tee liikennetuotantoon tai sen turvallisuuteen liittyviä viranomaistehtäviä.

Liikennöinnin lisäksi HKL rakennuttaa ja hoitaa Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuuria (metro- ja raitioratajärjestelmät) ja vastaa siitä samoin kuin kiskoliikenteen ja bussiliikenteen varikoista Helsingin alueella, ja järjestää liityntäpysäköinnin. Joukkoliikenteen infrastruktuuripalveluitten tuottamisesta HKL:llä on niin sanottu infrastruktuurisopimus HSL:n kanssa. Joukkoliikenteen infrastruktuuri-investoinnit rahoitetaan osittain HSL:n maksamalla infrastruktuurikorvauksella ja osittain kaupungin infrastruktuurituella. Kaikki joukkoliikenneinfrastruktuurin käyttömenot HKL rahoittaa HSL:n maksamalla infrastruktuurikorvauksilla.

HKL-Raitioliikenne vastaa raitioliikenteen operoinnista, raitiovaunujen kunnossapidosta, korjaamisesta ja uudistamisesta sekä huolehtii erilaisista rata- ja sähköinfrastruktuuriin liittyvistä kunnossapito- ja korjauspalveluista. Lisäksi HKL-Raitioliikenne huolehtii raide-elementtien valmistuksesta ja ratojen puhtaanapidosta. HKL-Metroliikenne hoitaa HSL:n tilaaman metron liikennöinnin sekä metrokaluston kunnossapidon. Samoin se huolehtii metroradan ja sähkölaiteinfrastruktuurin huolto- ja kunnossapitotöistä. HKL-Infrapalveluiden vastuulla on Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuuri. Siihen kuuluvat metro- ja raitioradat sekä asema- ja varikkokiinteistöt. Infrapalvelut tilaa metro- ja raitioratojen sekä ratasähkölaitteiden kunnossapitotehtävät sekä rakentamisen osittain HKL:n metro- ja raitioliikenneyksiköiltä. Osittain raitioratojen rakentaminen kilpailutetaan ulkopuolisilla urakoitsijoilla. HKL-Infrapalvelut hoitaa myös lippuautomaattien, viestilaitteiden, pysäkkien ja kiinteistöjen kunnossapitotehtäviä sekä teknisen ja järjestyksenpidon valvontatehtäviä.

HSL:n ja HKL:n raitioliikennesopimuksen piiriin kuuluu myös Helsingin rajan ylittävä tai kokonaisuudessaan erillisessä verkossa liikennöitävä raitiotieliikenne, ellei HSL kokonaisarvion mukaisesti päättä muusta järjestelystä. Vastaavasti HSL:n ja HKL:n metroliikennesopimuksen piiriin kuuluu Helsingin nykyisen metroverkon ja länsimetron liikennöinti. Lisäksi sopimuksen piiriin kuuluu myös muu Helsingin rajan ylittävä metroliikenne, ellei HSL kokonaisarvion perusteella päättä muusta järjestelystä.

#### *Pääkaupunkiseudun raideliikennejärjestelmät*

##### *Helsingin metro*

Nykyinen metrolinjaus on pääasiassa suunniteltu 1960-luvun alussa, jolloin se suunniteltiin ulottumaan lännessä Espoon kauppalaan ja pohjoisessa Helsingin maalaiskunnan puolelle. Rau-

tatiekalustosta poikkeavalla metrojunakalustolla liikennöitävästä metroradasta päätettiin toukokuussa 1969 ja se valmistui matkustajaliikenteen käyttöön vuonna 1982 ulottuen ainoastaan Helsingin kaupungin alueelle. Metroradan hallintoon sovellettiin Helsingin raitioteillä vallinnutta käytäntöä, jonka mukaan metroliiikenne oli kaupungin viranomaistoimintaa, josta kaupunki vastasi itse. Ensi kerran tuli pohdittavaksi naapurikunnan suhde metroom, kun rata laajeni Mellunkylään, jossa kääntöraide ulottui Vantaan puolelle. Helsinki ja Vantaa sopivat vantaalaisten metromatkojen hinnoittelusta, mutta liikennöintiin liittyvistä vastuukysymyksistä ei ollut tarpeen sopia.

Metron jatkaminen Espooseen on ollut esillä koko nykyisen metron suunnittelusta lähtien. Kun metron rakentamisesta Espooseen vuonna 2006 päätettiin, Helsinki ja Espoo sopivat hankkeen taloudellisista ja metroliiikenteen hoitoon kuuluvista järjestelyistä ja perustivat rakentamisesta vastaavan yhteisen Länsimetro Oy-nimisen yhtiön.

Metroliiikennettä hoitaa tällä hetkellä HKL. Länsimetron toteuttamisen lähtökohtana olevassa Helsingin ja Espoon sopimusjärjestelyssä on sovittu, että HKL on länsimetron metroliiikenteen operaattori myös Espoon alueella. Tällöin HKL hankkii ja rahoittaa länsimetron liikennettä varten tarvittavat metrojunat ja niiden varikkotilat. Lisäksi HKL huolehtii metroliiikenteen operoinnista ja sen kustannuksista ja liikenteen viranomaisvelvoitteista samalla tavalla kuin toimiessaan Helsingin alueella. Länsimetron myötä Helsingin metron turvajärjestelmät ja niihin liittyvä Helsingin kaupungin ohjeistus ja muu metroom liittyvä viranomaistyypinen toiminta ulottuisi myös Espoon kaupungin alueelle.

#### *Helsingin metron automatisointi*

HKL teki kuljettajattoman järjestelmän eli niin sanotun automaattimetron hankinnasta sopimuksen Siemens-yhtymän kanssa joulukuussa 2008. Kuljettajaton ratkaisu muuttaa metrojärjestelmän toimintaa ja erityisesti turvallisuuskysymyksiä toisenlaisiksi. Junan toiminnan valvonta ja ratavalvonta siirtyvät kokonaan automaattiajossa metrovalvomoon. Automaattiajojärjestelmän käyttöönottoa edeltää puoliautomaattiajo, jossa juna toimii automaattisesti, mutta ohjaamossa on silti vielä kuljettaja. Automaattiajo edellyttää uudenlaisia turvajärjestelmiä, jotka myös poikkeustilanteissa varmistavat aina mahdollisimman turvalliset ratkaisut. Automaattimettoa varten suoritetaan lukuisia turvallisuuteen liittyviä kehittämistoimenpiteitä, jotka kokonaisuutena myös parantavat merkittävästi metron olemassa olevia turvajärjestelmiä.

Matkustajaturvallisuuden varmistamiseksi asemilla ja junissa tulee olemaan asemavalvojia, jotka opastavat, ohjaavat ja valvovat metrolla matkustamista. Vaikka asemavalvojia ei ole jatkuvasti kaikilla asemilla tai kaikissa junissa, tullaan heidät sijoittamaan niin, että HKL:n henkilökunnalla on mahdollisuus päästä kaikkiin juniin ja kaikille asemille riittävän nopeasti poikkeustilanteissa.

#### *Helsingin raitioliikenne*

Helsingissä raitiotieliikenne on aloitettu jo 1890-luvulla. Raitiotierataverkon kokonaispituus on nykyisin 117 kilometriä ja matkustajamäärä 55 – 57 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Raitiotieliikenne on laajentunut viime vuosina ja on laajentumassa edelleen lähivuosina.

#### *Suunnitteilla olevat uudistukset*

Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Tapiolan tai Otaniemen välinen pääkaupunkiseudun poikkittaisen joukkoliikenteen runkoyhteyden tarjoava pikaraitiotierata. Radan pituus on noin 25 kilometriä, josta noin 16 kilometriä sijoittuu Helsinkiin ja 9 kilometriä Espoo-

seen. Raideyhteys korvaa nykyisen runkobussilinjan 550 eli Bussi-Jokerin, joka on Helsingin seudun vilkkaimmin liikennöity bussilinja.

Tavoitteena on, että Raide-Jokeri kulkee pääosin omalla väylällään, millä varmistetaan raitiovaunujen nopea ja häiriötön kulku. Raide-Jokerin rakentamisesta ei vielä ole tehty päätöstä. Helsinki ja Espoo ovat käynnistäneet Raide-Jokerin hankesuunnittelun vuoden 2014 alussa.

#### *Tampereen ja Turun raitiotiesuunnitelmat*

Myös Tampereelle ja Turkuun on suunnitteilla uusi raitiotiejärjestelmä. Suunnittelua tehdään kaupunkien kesken yhteistyössä. Tampereen osalta yleissuunnitelma raitiotiejärjestelmästä valmistui alkukeväästä vuonna 2014. Päätös hankkeen toteuttamisen jatkamisesta on tehty kaupunginvaltuustossa kesäkuussa 2014. Suunnitteilla olevan kaksiraiteisen raiteiston linjapituus on noin 23 kilometriä. Jatkopäätöksen perusteella raitiotieliikenne voisi aloittaa toimintansa alustavasti noin vuonna 2020.

Turun raitiotien yleissuunnitelma on valmistunut kesällä 2014. Turkuun suunnitellaan yleissuunnitelmassa Turun kaupunki-seudun rakennemallin 2035 pohjalta viittä haaraa keskustasta. Yhteenlaskettu reittipituus on noin 27 kilometriä. Raitiotieliikenteen arvioidaan alkavan Turussa aikaisintaan 2020-luvulla.

Tampereen ja Turun raitiotien keskimääräinen pysäkkiväli olisi noin 500–600 metriä. Raitiotiet on tarkoitus sijoittaa osittain katuverkon ajoradalle, osittain raitiotie erotettaisiin omaksi väyläksi katualueella tai katualueen ulkopuolella. Raitiotien keskimääräinen linjanopeus on noin 20–25 kilometriä tunnissa, ja huippunopeus tiiviisti rakennetun maankäytön ulkopuolella on noin 70–80 kilometriä tunnissa. Sekä Tampereen että Turun raitiotien on suunniteltu laajenevan seuraavissa vaiheissa naapurikuntien puolelle.

### **2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö**

Suomessa ei ole voimassa kaupunkiraideliikennettä koskevaa erityislainsäädäntöä. Rautateitä koskevassa lainsäädännössä kaupunkiraideliikenne on rajattu soveltamisalan ulkopuolelle EU-lainsäädännön nojalla. Kaupunkiraideliikenteessä tulee sovellettavaksi eräitä lakeja, joiden soveltamisala joissain tapauksissa koskee myös kaupunkiraideliikenteen järjestelmiä. Tällaisia lakeja ovat esimerkiksi tieliikennelaki, joka koskee tiellä liikkuvia raitiovaunuja. Sähkö- ja paloturvallisuutta koskevat säädökset koskevat myös kaupunkiraideliikenteen sähköjärjestelmiä ja rakenteiden paloturvallisuutta. Rakennusmääräykset ja niihin liittyvät palomääräykset koskevat erityisesti Helsingin metroon liittyviä rakennuksia ja tiloja sekä yleisesti myös erilaisia joukkoliikenneterminaaleja. Joukkoliikennelaisissa säädetään joukkoliikenteen järjestämisestä. Se koskee myös kaupunkiraideliikennettä.

#### *Joukkoliikennelaki*

Joukkoliikennelaki tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Lailla on annettu EU:n palvelusopimusasetusta täydentävät säännökset. Lakia sovelletaan 1 §:n 3 momentissa säädettyin rajoituksin myös raideliikenteeseen. Lain 2 §:n 1 kohdan b alakohdan mukaan joukkoliikennettä on myös palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettu raideliikenne. Alakohdassa ei ole raideliikenteen käsitettä rajattu, vaan laki koskee myös kaupunkiraideliikennettä. Lain 3 §:ssä säädetty lain tavoitteet ja 4 §:ssä säädetty joukkoliikenteen palvelutason määrittely viranomaistehtävänä koskevat myös kaikkea raideliikennettä. Lain 14 §:n 1 momentissa säädetään rautatieliikenteessä toimivaltaiseksi viranomaiseksi liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). Muuta raideliikennettä

koskevista asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat momentin mukaan lain 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan. Joukkoliikennelain mukaan kaupunkiraideliikenteestä sekä rautateiden paikallisesta raideliikenteestä saa momentin mukaisesti päättää sama viranomainen vain Helsingin seudulla. Muualla Suomessa joukkoliikenteestä päättävällä viranomaisella ei ole joukkoliikennelain mukaan toimivaltaa tehdä päätöksiä paikallisesta raideliikenteestä, joka järjestetään yleisellä rataverkolla. Lain 6 luvussa säädetään palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämisestä. Lain 36 §:ssä säädetään muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevista 6 luvun mukaisista hankintamenettelyistä.

#### *Raideliikennevastuulaki*

Raideliikennevastuulaissa (113/1999) säädetään raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta. Laissa raidekulkuneuvolla tarkoitetaan junan lisäksi myös metrojunaa ja raitiovaunua. Siten raideliikennevastuulaki koskee myös kaupunkiraideliikennettä.

#### *Tieliikennelaki*

Tieliikennelaki (267/1981) koskee liikennettä tiellä. Tieliikennelakia ei sovelleta rautatieliikenteeseen. Tieliikennelaki on tieliikennettä koskeva yleislaki. Laissa säädetään liikennesäännöistä, liikenteen ohjauksesta, liikenneonnettomuuksista ja varotoimista, ajoneuvojen kuljettajasta ja ajo-oikeudesta, ajoneuvon käytöstä, liikennevalvonnasta sekä liikennerikoksista. Koska raitiovaunut voivat kulkea tiellä, niitä koskevat myös tieliikennelain säännökset. Lain 2 §:n 14 kohdassa on määritelty raitiotie. Se on määritelmän mukaan yksinomaan raitiotieliikenteelle tarkoitettu tien osa tai erillinen tie. Sekakaista, jolla on raitiotien raide, mutta jolla saa ajaa myös ajoneuvoilla, ei ole raitiotie. Tieliikenneasetuksessa (182/1982) määritetään raitiotie liikennemerkillä merkityksi raitiovaunukaistaksi, joka on vain raitiovaunuille varattu ajokaista.

Raitiovaunu ei ole tieliikennelaissa tarkoitettu ajoneuvo, koska laissa tarkoitettuja ajoneuvoja eivät ole kiskoilla kulkevat laitteet. Tämän määrittelyn seurauksena tieliikenneasetuksessa määritellään erikseen, milloin liikennemerkit koskevat myös raitiovaunuja. Tieliikennelain 47 §:ssä veloitetaan raitiovaunun kuljettaja noudattamaan soveltuvin osin ajoneuvon kuljettajia koskevia säännöksiä, jollei lain 14 §:stä muuta johdu. Väistämisvelvollisuutta koskevassa lain 14 §:ssä veloitetaan tienkäyttäjä antamaan raitiovaunulle esteetön kulku muista väistämisvelvollisuutta koskevista säännöksistä huolimatta. Tieliikennelaissa on eräitä muitakin raitiotieliikennettä koskevia säännöksiä. Metroliikennettä tieliikennelaki ei koske.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt vuonna 2013 tieliikennelain kokonaisuudistuksen. Tavoitteena on uudistaa tieliikennelaki lähivuosina. Uudistuksessa tullaan todennäköisesti pysyttämään raitiotieliikennettä koskevat säännökset tieliikennelaissa.

#### *Turvallisuustutkintalaki*

Turvallisuustutkintalailla (525/2011) on kumottu onnettomuuksien tutkinnasta annettu laki (37/1985). Turvallisuustutkintalailla on pantu täytäntöön yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautateiden toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY ja infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä ja turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY (jäljempänä *rautatieturvallisuusedirektiivi*) onnettomuustutkintaa koskevat säännökset. Onnettomuustutkintalaista poiketen turvallisuustutkintalaissa yhtenäistetään rautatieliikenteessä ja muussa raideliikenteessä tapahtu-



neiden onnettomuuksien tutkinnan edellytykset. Lain 2 §:ssä veloitetaan Onnettomuustutkintakeskus tutkimaan rautatieturvallisuudirektiivin 3 artiklassa tarkoitettu vakava onnettomuus sekä vastaava onnettomuus muussa yksityisessä tai julkisessa raideliikenteessä. Vakavalla onnettomuudella tarkoitetaan sellaista junien, metrojen tai raitiovaunujen törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalla kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle. Vakavana onnettomuutena pidetään direktiivin mukaan myös muuta vastaavaa onnettomuutta, jos sillä on selvä vaikutus raideliikenteen turvallisuuden sääntelyyn tai hallintointiin. Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus voi turvallisuustutkintalain mukaan tutkia suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä muun onnettomuuden ja vaaratilanteen. Onnettomuustutkintakeskus voi myös tehdä yhteisen tutkinnan useista samankaltaisista onnettomuuksista tai vaaratilanteista (teematutkinta).

#### *Rikoslaki*

Rikoslaisissa (19.12.1889/39) liikenneturvallisuuden vaarantaminen (23 luvun 1 §), törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen (23 luvun 2 §), rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus (23 luvun 3 ja 4 §) sekä kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (23 luvun 8 §), kuten myös kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (23 luvun 10 §) ja liikennepako (23 luvun 11 §) on ulotettu koskemaan myös raitiovaunun kuljettajaa.

Rikoslain 23 luvun 12 §:n 5 kohdassa on määritelty juna. Määritelmässä todetaan, että junalla ei tarkoiteta raitiovaunua, joten luvun junaliikennettä koskevat rangaistussäännökset eivät koske raitioliikennettä.

Liikenneturvallisuuden vaarantamissäännökset (23 luvun 1 ja 2 §) ja liikennepako tieliikenteessä (23 luvun 11 §) on rajoitettu tilanteisiin, joissa raitiovaunua kuljetetaan tienkäyttäjänä eli raitiovaunua kuljetetaan tieliikennelain tarkoittamalla tiellä. Sen sijaan rattijuopumussäännökset (23 luvun 3 ja 4 §), kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (23 luvun 8 §) ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (23 luvun 10 §) ovat soveltamisalaltaan yleisiä.

Rikoslain 23 luvun 12 §:n 5 kohta koskee myös metrojunaa. Sen mukaan rikoslain 23 luvussa tarkoitetaan junalla kaikkia konevoimalla kulkevia raidekulkuneuvoja lukuun ottamatta raitiovaunua. Luvun säännöksistä junaliikennejuopumus (23 luvun 7 §), kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (23 luvun 8 §) ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (23 luvun 10 §) koskevat myös metroliikennettä.

#### *Laki järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä*

Järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä annetussa laissa (472/1977) säädetään lain nimen mukaisesti järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä. Lain 1 §:n mukaan joukkoliikenteellä tarkoitetaan laissa rautateiden henkilöliikenteen ja linja-autoliikenteen lisäksi raitio- ja metroliikennettä.

#### *Laki joukkoliikenteen tarkastusmaksuista*

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annettu laki (469/1979) koskee tarkastusmaksun perimistä ilman asianmukaista matkalippua joukkoliikenteessä matkustavalta. Se koskee myös metro- ja raitioliikennettä.

## 2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Euroopan unionin rautatieliikennepolitiikka perustuu unionin liikennepolitiikkaan. EU:n liikennepolitiikkaa on linjattu komission valkoisissa kirjoissa, joista uusin ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” hyväksyttiin maaliskuussa 2011 (vuoden 2011 valkoinen kirja). EU:n liikennepolitiikan tavoitteina on muun muassa vähentää ruuhkautumista, öljyriippuvuutta ja kasvihuonekaasupäästöjä, kehittää liikenteen infrastruktuuria unionin eri alueilla ja turvata liikennealan markkinoiden toimivuus unioninlaajuisesti ja kilpailukykyisenä myös maailmanmarkkinoilla. Rautatieliikenteen kehittäminen edistää omalta osaltaan EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Vuoden 2011 valkoisessa kirjassa komissio on esittänyt näkemyksensä yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta eli rautateiden sisämarkkinoista, joilla eurooppalaiset rautatieyritykset voisivat tarjota palveluja ilman tarpeettomia teknisiä ja hallinnollisia esteitä. Rautatieliikenteessä unionin toimet ovat painottuneet erityisesti jäsenvaltioiden välisen rautatieliikenteen edistämiseen. Kaupunkien sisäiseen ja muuhun paikalliseen, jäsenvaltion omalla alueella tapahtuvaan liikenteeseen, unionin liikennepolitiikka vaikuttaa pääasiassa välillisesti. Vaatimukset ympäristöystävällisyydestä ja kestävästä teknologiasta, kuten myös markkinoiden avaaminen kilpailulle vaikuttavat myös paikallisiin ja kaupunkien sisäisiin ja alueellisiin ratkaisuihin. Lähtökohtaisesti unioni ei kuitenkaan puutu siihen, minkälaisin teknisin ja hallinnollisin ratkaisuin kaupunkiliikenne tai muu paikallinen jäsenvaltion liikenne järjestetään.

EU:n jäsenvaltioiden välisen rautatieliikenteen edistämässä ovat yhtenäiset tekniset ratkaisut välttämättömiä, koska tavoitteena on junien mahdollisimman esteetön ja joustava liikennöinti jäsenvaltioiden rataverkoilla ja jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä. Kaupunkien sisäisessä ja kaupunkiseutujen seudullisessa liikenteessä, kuten metrojunilla ja raitiovaunuilla, liikennöidään suljetussa paikallisessa tai alueellisessa raideliikennejärjestelmässä. Unioninlaajuinen pakottava harmonisointi ei tämän vuoksi ole välttämätöntä kaupunkiraideliikenteessä johtuen liikennöinnin paikallisesta tai alueellisesta luonteesta.

EU:n raideliikennettä koskeva lainsäädäntö kattaa jäsenvaltioiden rautatieliikenteen ja liikennöinnissä käytettävän rataverkon. Kaupunkiraideliikenne on rajattu rautatieliikennettä ja – järjestelmää koskevan EU-lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle. EU-säädöksillä ei kuitenkaan rajoiteta säätämästä kansallisesti myös kaupunkiraideliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä. Vaikka rautatieliikennettä koskevat EU-säädökset eivät välittömästi koske kaupunkiraideliikennettä, unionin muussa lainsäädännössä on säännöksiä, joita sovelletaan myös kaupunkiraideliikenteeseen.

### *EU:n palvelusopimusasetus*

EU:n palvelusopimusasetus koskee yleishyödyllisten palvelujen tarjoamista henkilöliikenteen alalla. Asetuksessa ei ole rajattu metro- ja raitiotieliikennettä tai muuta kevytraideliikennettä sen soveltamisalan ulkopuolelle. Asetusta sovelletaan sen 1 artiklan 2 kohdan mukaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. Asetusta sovelletaan EU:n asetuksena sellaisenaan ilman kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä.

*Kansainvälinen vertailu*

Euroopan unionissa on 23 jäsenvaltiota, joissa on kaupunkiraideliikennejärjestelmiä. Jäsenvaltioiden kaupunkiraideliikennettä koskevia turvallisuuskäytäntöjä on tutkittu EU:n hankkeessa MODSafe, jonka tuloksia on julkaistu vuonna 2010. Vuonna 2010 EU:ssa oli Suomen lisäksi neljä jäsenvaltiota, joiden kaupunkiraideliikenteestä ei ole säädetty kansallisesti eikä sen valvontaa osoitettu kansallisille turvallisuusviranomaisille. Näissä valtioissa kaupunkiraideliikenteen operaattorit vastaavat itse turvallisuudesta ja järjestelmien käyttöönotosta. Operaattorit voivat kuitenkin käyttää ulkopuolista apua, kuten tarkastuslaitoksia tai muita viranomaisia, mikä on myös välttämätöntä silloin, kun jokin järjestelmän osa on muun kuin liikennettä koskevan lainsäädännön alainen.

Useimmissa EU:n jäsenvaltiossa yleinen käytäntö on, että kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta valvoo kansallinen viranomainen. Käytännöt ja lainsäädäntö voivat kuitenkin vaihdella. Suomen kannalta keskeisiä maita, joissa kaupunkiraideliikenne on saatettu lainsäädännön piiriin, ovat erityisesti muut pohjoismaat ja Saksa. Saksalainen kaupunkiraideliikenteen säännöstö on myös käytännössä laajasti käytössä Saksan ulkopuolella, koska saksalaisista normeista on muodostunut erityisesti raitioteiden, mutta myös metron kansainvälinen teollisuusstandardi.

*Ruotsi*

Ruotsissa on voimassa metron ja raitiotien turvallisuudesta annettu laki (1990:1157 lag om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn) ja asetus (1990:1165 förordning om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn). Transportstyrelsen, joka vastaa viranomaisena Suomen Liikenteen turvallisuusvirastoa, on vastuussa metroluonteesta. Metron infrastruktuurin hallinnointi ja metroluonteeseen harjoittaminen, on erotettu toisistaan. Infrastruktuurin hallinnointiin kuuluvat muun muassa metroradat, liikenteenohjaus ja metroasemat. Transportstyrelsenin lupa vaaditaan molempia toimintoja varten. Lupa voidaan myöntää myös sille, jonka voidaan olettaa täyttävän lain vaatimukset huomioon ottaen ”ammattitaito, lainkuuliaisuus sekä taloudelliset ja muut merkitykselliset olosuhteet”. Tukholman metron infrastruktuurin hallinta kuuluu Stor-Stockholms Lokaltrafik-nimiselle yhtiölle (Suur-Tukholman paikallisliikenne, SL) joka on Tukholman läänin maakäräjien omistama liikenneyhtiö. Asiallisesti SL:n tehtävät muistuttavat HSL:n tehtäviä.

Metroradan rakentamista koskeva sääntely on vastikään muutettu Ruotsissa lailla 2012:440. Aikaisemmin voimassa ollut ratalaki koski sellaisenaan myös metrorataa ja raitioliikennettä ja metroradan ja -tunnelin suunnittelu rinnastettiin rautatien rakentamiseen. Metroratahankkeista oli tehtävä esitutkimus, rataselvitys ja ympäristövaikutusten arviointiraportti. Metroradan rakentamisesta päätti maan hallitus. Nykyään ratalain mukaan rakentamiseen ei sovelleta ratalakia, jos metrorata tai raitiotie rakennetaan detaljikaavan mukaisesti maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamalla tavalla. Ratalain mukainen menettely jätettiin mahdolliseksi niissä tilanteissa, joissa metrorata rakennettaisiin kaavoittamattomalle maalle. Sen jälkeen kun metrorata on rakennettu, Transportstyrelsenin tulee hyväksyä se käyttöönsä. Myös uusi tai olemalla tavalla uudelleen rakennettu metrojunayksikkö voidaan ottaa liikenteeseen vain Transportstyrelsenin luvalla. Transportstyrelsen tutkii rakenteet ja materiaalit ”tarpeelliseksi katsomassaan laajuudessa”.

Lain turvallisuutta koskevat lainkohdat ovat yleispiirteisiä. Toimiluvan haltijan velvollisuutena on ylläpitää metron infrastruktuuria ja harjoittaa metroluokennettä ”turvallisella tavalla”. Henkilöstön on tunnettava työtehtäviensä edellyttämällä tavalla toiminnan olosuhteet ja sitä koskevat määräykset. Metron liikenneturvallisuustehtävissä saa toimia vain sellainen henkilö, jo-

ka soveltuu siihen ammattitaidoltaan, terveydentilaltaan ja henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan. Transportstyrelsen antaa terveysvaatimuksista ja terveystarkastuksista tarkemmat määräykset.

Ruotsissa ”liikennevirkailijalla” tarkoitetaan metrojunankuljettajaa, sekä ketä tahansa muuta, joka muutoin tehtävänsä tai toimeksiantonsa perusteella ylläpitää järjestystä ja turvallisuutta metroliikenteessä. Kyseessä voi olla kuka tahansa metroliikennettä harjoittavan yhtiön työntekijä tai siihen toimeksiantosuhteessa oleva henkilö, jolla on tehtäviä osoittava univormu, merkki tai joka muutoin selvästi osoittaa olevansa ”liikennevirkailija”. Liikennevirkailija voi antaa matkustajille tarpeellisia ohjeita ja määräyksiä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Sisällöltään järjestyssäännöt vastaavat osapuilleen Helsingin metroliikennesäännön ja metron kuljetusehtojen määräyksiä. Alkoholia ei saa nauttia, rata-alueelle tai kielletylle alueelle ei saa mennä, vaarallisten aineiden ja esineiden hallussapito sekä tupakointi, roskaaminen ja liputta matkustaminen on kielletty. Ruotsissa liputta matkustaminen on periaatteessa rangaistava teko, mutta käytännössä siitä määrätään virhemaksu.

### *Norja*

Maan ainoa metro sijaitsee Oslossa, jossa on myös raitiotie. Oslon lisäksi Norjassa on uusi raitiotie Bergenissä ja vanha raitiotie Trondheimissa. Oslossa raitiotie ja metro toimivat osittain samoilla raiteilla. Taustana on Oslon kaupunkiraideliikenteen historia. Oslossa on ollut useita raideliikennerytyksiä, jotka ovat liikennöineet omia esikaupunkeihin tai maaseudulle johtaneita ratojaan. Myöhemmin näitä on yhdistetty yhtenäiseksi järjestelmäksi ja metro on syntynyt alun perin siitä, että osa tästä järjestelmästä rakennettiin tunneliin Oslon keskustassa. Sen jälkeen joitain entisiä esikaupunki- ja raitiotieratoja on muutettu metroradoiksi, joilla on sivukiskovirroitus ja pitkät korkeat laiturit.

Norjan rautatielaki vuodelta 1993 koskee rautatietä, raitioiteita, metroa ja lähiliikenteen junia. Liikenneministeriö on näissä vastuuviranomainen. Sen alaisuudessa toimii rautatiehallinto, Jernbaneverket. Norjan rautatielaki erottaa toisistaan infrastruktuurin, liikenteenohjauksen, liikennetoiminnan (henkilö- ja tavarakuljetuksen) ja rautatietoiminnan. Pääsääntöisesti metroradan rakentaminen perustuu Ruotsin uuden lain tapaan maankäyttö- ja rakennuslakiin. Liikenneministeriö voi kuitenkin antaa määräyksiä radan teknisestä rakenteesta, jos se on tarpeen turvallisen ja tehokkaan liikenteen toteuttamiseksi. Norjan hallitus hyväksyy metroradan aina ennen sen käyttöön ottoa.

Liikenneministeriö antaa toimiluvan metroliikenteen harjoittamiseen. Liikenteenohjauksen tulee kuulua metroliikenteenharjoittajan toimintaan, ellei liikenneministeriö anna erivapautta erottaa liikenne ja liikenteenohjaus. Toimintaa ei saa pilkkoa liian pieniin osiin. Ministeriön toimilupa voi olla melko yksityiskohtainen ja se voi sisältää määräyksiä muun muassa liikenteenharjoittajalle asetettavista ammatillisista, taloudellisista ja henkilökohtaisista vaatimuksista, henkilöstön pätevydestä, vahinkojen varalta asetettavista vakuuksista, selontekovelvollisuuksista sekä turvallisuusmääräyksistä ja sisäisestä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä.

Metroliikenteen harjoittaminen kilpailutetaan samalla tavalla kuin Ruotsissa. Ruotsin tapaan myös Norjassa metroliikenteen harjoittamista varten vaaditaan toimilupa. Sen jälkeen kun toimilupa on myönnetty, vastuu henkilöstön pätevydestä, metrojunayksiköiden kunnosta sekä turvallisuusjohtamisesta on toiminnanharjoittajalla. Laissa on yleismääräykset junaliikennejuopumuksesta, terveysvaatimuksista, terveystarkastuksista sekä koulutuksesta. Määräykset koskevat kaikkia metroliikenteen turvallisuustehtävissä toimivia henkilöitä. Liikenneministe-

riö voi antaa näistä tarkempia määräyksiä. Onnettomuuksien tutkinnasta annettu erillislaki sisältää säännökset muun muassa ilmoitettavista vahingoista ja vaaratilanteista sekä toiminnanharjoittajan myötävaikutusvelvollisuudesta onnettomuuden tutkinnassa. Jo yhden henkilön vakava loukkaantuminen johtaa onnettomuustutkintaan. Vaaratilanteiden suhteen sääntely vastaa ruotsalaista sääntelyä. Laissa on joitakin matkustajia koskevia järjestyssääntöjä sekä määräyksiä matkalipuista. Suurin osa järjestyssäännöistä on joko rikoslaissa tai Oslon kaupungin järjestyssäännössä. Vuonna 2012 annetussa laissa matkustajien oikeuksista säädetään myös metroliikenteestä.

#### *Tanska*

Tanskassa toistaiseksi ainoa kaupunkiraideliikennejärjestelmä on Kööpenhaminan metro. Tanskassa on tehty päätös ensimmäisen uuden raitiotien rakentamisesta ja suunnitteilla on muita raitiotieitä sekä Kööpenhaminan metron laajennus, Cityringen. Tanskan rautatielaki koskee suurimmalta osin myös Kööpenhaminan metroa. Lain mukaan liikenneministeriö ei voi kuitenkaan antaa metroa koskevia koulutusmääräyksiä eikä määrätä erityisistä raportointivelvollisuuksista.

Tanskan Trafikstyrelsen on Liikenteen turvallisuusvirastoa vastaava viranomainen, joka myöntää toimiluvan kaiken raideliikenteen infrastruktuurin hallintaan. Toimilupa edellyttää muun muassa vakavaraisuutta ja sitä, että yhtiön toiminnassa ei ole syyllistytty talousrikoksiin. Tanskassa edellytetään, että infrastruktuurin haltija on vahvistanut organisaatiossaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän. Jos yhtiö on saanut toimiluvan infrastruktuurin hallintaan, se vastaa itse toimintansa lainmukaisuudesta. Laissa on oma lukunsa siitä, millä tavalla infrastruktuurin haltijan on varauduttava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään vaaroihin. Suunnitelma on tehtävä yhteistyössä Trafikstyrelsenin kanssa, mutta virasto ei vahvista tai hyväksy turvallisuussuunnitelmaa.

Valtion yleisen rataverkon hallinnasta Tanskassa vastaa Banedanmark, joka on ministeriön alaisuudessa toimiva virasto. Metro eroaa rautatieliikenteestä siten, että Metro Service A/S-yhtiöllä on toimilupa sekä infrastruktuurin hallintaan että raideliikenteen harjoittamiseen.

Liikenneministeriö tekee metroliikenteen harjoittajan kanssa sopimuksen julkisesta palvelusta. Metroliikenteen harjoittaminen kilpailutetaan. Ministeriö voi määrätä sopimuksessa muun muassa tariffeista, reiteistä ja muista toiminnan harjoittamisen ehdoista. Liikenteenharjoittajalla on oltava turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Trafikstyrelsen voi antaa määräyksiä muun muassa liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden terveydentilan valvonnasta ja päihitteidenkäytön seurannasta. Trafikstyrelsen valvoo muun muassa terveydentilaa koskevien määräysten noudattamista, infrastruktuurin ja metrojunayksiköiden turvallisuutta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän noudattamista. Trafikstyrelsen hyväksyy metrojunan ja muun metroyksikön käyttöönotttavaksi.

Tanskassa onnettomuuksien tutkinnasta on säädetty rautatielaissa. Onnettomuustutkintalautakunnan oikeudesta saada tietoja ja velvollisuudesta laatia raportti onnettomuuksista on melko seikkaperäiset säännökset. Järjestyssäännöt matkustajille ovat erilaiset kuin Ruotsissa ja Norjassa. Tanskan säännöt kieltävät oleskelun rata-alueella ja kielletyllä alueella. Muilta osin liikenteenharjoittajalle on delegoitu yleinen oikeus antaa suullisia tai kirjallisia määräyksiä matkustajia sitovalla tavalla. Henkilöstöön kuuluva saa poistaa sääntöjen rikkojan paikalta.

*Saksa*

Saksassa kaupunkiraideliikennettä ohjaava raitioliikennelaki BOStrab (*Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen*) on säädetty vuonna 1938, jolloin Saksassa oli noin 200 raitiotietä. Niiden lisäksi Berliinissä ja Hampurissa oli myös muuta kaupunkiraideliikennettä (*S-Bahn ja U-Bahn*). Saksan lainsäädännössä metroliikenne rinnastetaan raitioliikenteeseen. Metroliikennettä sääntelee asetus raitioteiden rakentamisesta ja käyttämisestä. Lisäksi Saksassa on voimassa yksityiskohtainen laki henkilöliikenteestä, joka sisältää säännökset sekä metron infrastruktuurin hallinnoimisesta että metroliikenteen harjoittamisen kilpailuttamisesta. Henkilöliikennelaisissa määritellään julkinen henkilöpaikallisliikenne (*Öffentlicher Personennachverkehr*) henkilöliikenteeksi, joka palvelee kaupunkia, esikaupunkeja ja muuta seutua pääosin enintään 50 kilometrin matkan pituudelle ja tunnin matka-ajalle. Pohjoismaisista sääntelymalleista saksalainen malli poikkeaa ennen kaikkea yksityiskohtaisuudessaan.

Kilpailuttamisesta huolimatta saksalainen metroliikenne on pysynyt saksalaisten julkisyhteisöjen toimintana. Berliinin metro-, raitiotie-, bussi- ja lauttaliikennettä harjoittaa Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG), joka on Berliinin kaupungin omistama julkisoikeudellinen liikennelaitos. Münchenin metroliikenteen harjoittaja on Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), joka toimii Münchner Verkehrs- und Tarifverbundin (MVV) kanssa yhteistyössä. Hampurissa metroliikenteestä vastaa Hamburger Hochbahn AG (HHA), jonka omistaa Hampurin osavaltio. Se omistaa myös metroradan ja metron infrastruktuurin. Nürnbergin metro on Saksan ensimmäinen automaattimetro. Metron infrastruktuurista vastaa Nürnbergin kaupungin metrorakennusvirasto (U-Bahnbauamt). Liikenteen harjoittamisesta vastaa Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) Nürnbergin puolella. Koska metro ulottuu Fürthiin asti, liikenteestä siellä vastaa toinen kunnallinen osakeyhtiö.

Henkilöliikennelain piiriin kuuluvat kadulla kulkevat raitiotiet sekä raideliikenne, joka on saksankielellä määritelty Hoch- und Untergrundbahnen und Schwebbahnen, (ilmaradat, maanalaiset radat ja riippuradat). Näiden lisäksi laki koskee muita erityisiä rataratkaisuja, jotka on tarkoitettu kaupunkiliikenteeseen.

Käytännössä lakeja on Saksassa tulkittu niin, että kaikki raitiotiet ja Saksan neljä U-Bahnia (Berliini, Hampuri, München ja Nürnberg) kuuluvat henkilöliikennelain soveltamisalaan ja S-Bahnit, mukaan lukien Berliinin ja Hampurin yleisen rataverkon kanssa yhteensopimattomat järjestelmät, rautatielain soveltamisalaan. Raitiotiet määritellään teknisesti raitioliikennelaisissa (BOStrab). Rautatiet on määritelty teknisesti kahdessa laissa. Normaaliraitteiset rautatiet määritellään Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung -nimisessä laissa ja kapearaitteiset Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen – nimisessä laissa. Keskeinen ero raitioliikennelain ja rautateiden rakennus- ja liikennöintilain ja siten raitioteiden sekä U-Bahnien ja S-Bahnien juridisen määrittelyn välillä on ratageometria.

*Yhdistynyt kuningaskunta*

Maassa on osakeyhtiöksi muodostettu kansallinen rataverkko, joka on avoin vaatimukset täyttävälle rautatieliikenteen harjoittajalle. Maanalaisia kaupunkiliikennejärjestelmiä on kaksi, laaja Lontoon järjestelmä sekä Glasgown yhden ympyrämäisen radan järjestelmä. Kevyempiä kaupunkiraideliikennejärjestelmiä on seitsemän. Niistä kuusi on raitioteitä ja yksi, Docklands Light Railway on sivukiskovirroituksella ja täysin erillisellä radalla toimiva järjestelmä. Raitioteistä kolmen nimessä esiintyy sana ”metro”.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa on voimassa vuonna 2006 säädetty rautateitä ja muita ohjattuja liikennejärjestelmiä koskeva laki, jossa vaaditaan kaikkia liikenteenharjoittajia ylläpitä-

mään turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja hankkimaan turvallisuussertifikaatin, jonka kansallinen turvallisuusvirasto (Office of Rail Regulation, ORR) myöntää. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä vaaditaan metrolikenteen harjoittajalta, metron infrastruktuurin haltijalta ja kaikilta ylläpitoyksiköiltä. Keskeisimmät lain säännökset koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmää, turvallisuussertifikaattia, riskienarviointia, vuosittain annettavaa turvallisuusraporttia, yhteistyövelvoitetta, metron turvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden soveltuvuuden jatkuvaa seurantaa sekä toimivaa metrojunavarikkojen järjestelmää. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän osalta infrastruktuurin haltijan ja metrolikenteen harjoittajan on osoitettava, että uusi tekniikka voidaan ottaa käyttöön turvallisesti ja, että havaittuihin riskeihin puututaan joko organisaation sisällä tai sen ulkopuolelta riippumattomalla tavalla. Metroliikenneyksiköt katsastetaan ja ORR auktorisoi metron liikenneturvallisuustehtävissä toimivat henkilöt. Lontoon metro on eriytetty omaksi julkisoikeudelliseksi osakeyhtiöksi vuonna 1985. Vuonna 2003 siitä tuli osa Transport for London -nimistä julkisoikeudellista laitosta.

Vaikka Yhdistyneessä kuningaskunnassa rautatieliikenteen uudistamisen keskeisenä lähtökohdana on ollut yksityistäminen ja toimintojen eriyttäminen, Lontoon metron toimintaan ne eivät ole vaikuttaneet. Ainoastaan London Underground Limited LUL:lla on sertifikaatti sekä metron infrastruktuurin haltijana että metrolikenteen harjoittajana. Lontoo on turvallisuusjohtamisjärjestelmineen malliesimerkki siitä, miten vapautuvaan kilpailuun voidaan varautua. Jos metroliiikenteellä on valmis turvallisuussuunnitelma, sillä ei ole ongelmia saada toimilupaa sekä metron infrastruktuurin hallintaan että metrolikenteen harjoittamiseen. Ulkomaiset kilpailijat harjoittavat liikennettä Yhdistyneessä kuningaskunnassa muissa kevytraideliikenteen järjestelmissä ja rautateillä. Yhdistyneessä kuningaskunnassa avoimen rataverkon rautateiden henkilöliikennettä harjoittaa yhteensä 45 rautatieyritystä ja tavaraliikennettä 26 rautatieyritystä. Suurimpien toiminnanharjoittajien markkinaosuus henkilöliikenteestä on vain kymmenen prosenttia.

#### *Alankomaat*

Alankomaissa on metro Amsterdamissa ja Rotterdamissa. Molemmissa on myös raitiotie. Lisäksi raitiotie on Haagissa ja Utrechtissa. Kaupunkiraideliikenteen valvonta kuuluu kansalliselle turvallisuusviranomaiselle (*Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW*). Se valvoo turvallisuutta sekä antaa vaatimukset ja käyttöluvut. Metro ja raitiotiet kuuluvat rautatielain soveltamisalaan. IVW:llä on kuitenkin kaupunkiraideliikenteelle erillinen turvallisuusnormi (*Norm-document veiligheid lightrail*), jota sovelletaan muuhun kuin yleisen rataverkon raideliikenteeseen. Rautateille, metroille ja raitioteille on omat toimilupavaatimukset.

### **2.3 Nykytilan arviointi**

Metrojärjestelmään liittyvät viranomaistehtävät ja metrojärjestelmän valvonta ovat nykyisin Helsingin kaupungin sisäistä toimintaa. Valtion viranomaisilla ei ole tällä hetkellä mitään roolia metrojärjestelmän viranomaistehtävissä tai valvonnassa. Metroliikenteen viranomaistehtävät on järjestetty HKL:n sisäisiin järjestelyihin HKL:n johtosäännön nojalla. Myös HKL:n johtokunnan ja toimitusjohtajan tehtävistä määrätään HKL:n johtosäännössä. Metroliikenteessä noudatetaan HKL:n johtokunnan hyväksymää metroliikenne sääntöä ja HKL:n toimitusjohtajan hyväksymiä muita niin sanottuja MTO-ohjeita. HKL antaa itse metrojärjestelmään liittyvät hyväksynät. Vastuu metrojärjestelmään liittyvästä turvallisuusvalvonnasta on hajautettu HKL-Metroliikenteelle tai HKL:n rakennusyksikölle. Operatiivinen toiminta ja HKL-Metroliikenteen ja HKL:n rakennusyksikön turvallisuusvalvonta on eriytetty HKL:n sisäisillä järjestelyillä.

Nykytilanne ei ole tarkoituksenmukainen erityisesti vastuukysymysten vuoksi. Metroliikenne on merkittävässä asemassa joukkoliikenteessä. Metroliikenteessä tehdään vuosittain yli 60 miljoonaa matkaa. Matkustajamäärät ovat edelleen kasvamassa metrorataverkon laajentuessa. Metroliikenteestä ei ole kattavaa laintasoista sääntelyä. Sitä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena metroliikenteen liikennepoliittinen ja muu yhteiskunnallinen merkitys huomioon ottaen. Metroliikenteen laajentuessa Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle ei voida pitää asianmukaisena, että Helsingin kaupungin viranomaiset vastaavat toisen kunnan alueella harjoitettavasta metroliikenteestä. Vastuu metrojärjestelmän turvallisuuteen liittyvästä valvonnasta tulisi siirtää valtion viranomaisille viimeistään siinä vaiheessa, kun liikennöinti niin sanotulla länsimetrolla vuonna 2016 käynnistetään. Samassa yhteydessä metrojärjestelmä tulisi saattaa laintasoisen sääntelyn piiriin.

Myös raitioliikennettä koskeva laintasoisen sääntely on tällä hetkellä puutteellista. Raitioliikenne on laajenemassa lähitulevaisuudessa huomattavasti. Raitioliikenne tulee metroliikenteen tavoin ulottumaan useamman kunnan alueelle. Tämän vuoksi myös raitioliikenteen vastuukysymykset tulisi selkeyttää ja saattaa raitioliikenne laintasoisen sääntelyn piiriin. Metroliikenne ja muu niin sanottu kevyt raideliikenne on rajattu EU-lainsäädännön ulkopuolelle. Siitä huolimatta useimmissa EU:n jäsenvaltioissa on metro- ja muusta kevytraideliikenteestä säädetty kansallisella lainsäädännöllä. Metro- ja raitioliikennettä harjoitetaan paikallisesti tai alueellisesti. Metro- ja raitiojärjestelmät eivät ole eräitä lähinnä Saksassa esiintyviä satunnaisia poikkeuksia lukuun ottamatta yhteydessä rautatiejärjestelmään. Ne muodostavat yhdessä kaupunkiraideliikennejärjestelmän, joka on tarkoituksenmukaista saattaa saman laintasoisen sääntelyn piiriin.

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

#### **3.1 Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on metro- ja raitioliikenteen (kaupunkiraideliikenne) saattaminen erillisen laintasoisen sääntelyn piiriin siltä osin kuin laintasoisen sääntely ei sitä toistaiseksi koske. Esityksen tavoitteena on säätää Liikenteen turvallisuusvirasto metro- ja raitioliikennettä valvovaksi viranomaiseksi. Esityksen mukaan kaupunkiraideliikenteestä annettavalla lailla veloitettaisiin metro- ja raitioliikenteen harjoittajia ja liikenteen harjoittamiseen käytettävän rataverkon haltija ilmoittamaan harjoittamastaan toiminnasta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

#### **3.2 Keskeiset ehdotukset**

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY palveluista sisämarkkinoilla, jäljempänä *palveludirektiivi*, annettiin 12 päivänä joulukuuta 2006. Palveludirektiivillä pyritään edistämään palveluntarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta purkamalla lupajärjestelmiä ja muita sijoittautumista koskevia rajoituksia, jotka voisivat estää tai haitata palveluntarjoajien markkinoille pääsyä muissa jäsenvaltioissa. Lisäksi direktiivin tavoitteena on varmistaa palvelujen sisämarkkinoiden toteutuminen purkamalla niitä rajoittavat esteet, vahvistamalla palvelujen vastaanottajien oikeuksia palvelujen käyttäjänä, edistämällä palvelujen laatua ja luomalla jäsenvaltioiden välille toimiva hallinnollinen yhteistyö. Palveludirektiivi koskee suorituksia, joista tavallisesti saadaan korvaus ja joita säännökset tavaroiden, pääomien tai henkilöiden vapaasta liikkuvuudesta eivät koske. Direktiivin 9 artiklan mukaan elinkeinotoimintaa rajoittavia lupajärjestelmiä voidaan soveltaa vain, jos ne ovat syrjimättömiä, perusteltavissa yleiseen etuun liittyvästä pakottavasta syystä ja tavoiteltua päämäärää ei voida saavuttaa vähemmän rajoittavalla toimenpiteellä, etenkin koska jälkikäteisvalvonta tahtuisi liian myöhään, jotta sillä olisi todellista vaikutusta. Kaupunkiraideliikennettä koskisi



palveludirektiivissä tarkoitettua lupajärjestelyä kevyempi ilmoitusmenettely. Esitetyn sääntelyn ei ole katsottava olevan palveludirektiivin tai sen tavoitteiden vastainen.

Liikenteen turvallisuusvirasto määrättäisiin ehdotuksen mukaan metro- ja raitioliikennettä valvovaksi viranomaiseksi vastaavasti kuin se toimii rautatiejärjestelmän turvallisuudesta vastaavana viranomaisena. Valvontatehtävän siirtäminen Liikenteen turvallisuusvirastolle tulisi toteuttaa siihen mennessä, kun metroliikenne käynnistyy niin sanotulla länsimetrolla vuonna 2016.

Metro- ja raitioliikenteen harjoittamisesta samoin kuin metro- ja raitiorataverkon hallinnasta tulisi tehdä ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ehdotetulla mallilla, jossa ilmoitus tehtäisiin erikseen liikenteen harjoittamisesta ja erikseen rataverkon hallinnasta, voitaisiin helpottaa liikenteen harjoittamisen mahdollista kilpailuttamista jatkossa. Toiminnan harjoittamisen olisi täytettävä laissa säädettävät edellytykset. Toiminnanharjoittajan olisi osoitettava ilmoituksessaan, että se täyttää sanotut edellytykset. Keskeisenä edellytyksenä olisi toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Rautatiejärjestelmässä vaatimukset täyttävä turvallisuusjohtamisjärjestelmä vaaditaan rautatieyritykselle myönnettävän turvallisuustodistuksen ja rataverkon haltijalle myönnettävän turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksenä. Metro- ja raitioliikenteessä ei kuitenkaan vaadittaisi erillistä turvallisuustodistusta tai -lupaa. Toiminnanharjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa, että toiminnassa saavutetaan mahdollisimman korkea turvallisuustaso.

Metro- ja raitioliikennettä koskevaa teknistä norminantotoimivaltaa ei katsota tarkoituksenmukaiseksi siirtää Liikenteen turvallisuusvirastolle ottaen huomioon muun muassa se, että EU-lainsäädännössä on rajattu metroliikenne ja niin sanottu kevytraideliikenne EU:n turvallisuussääntelyn ja teknisiä vaatimuksia koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Lisäksi teknisistä kysymyksistä ei ole olemassa kansainvälisesti käytössä olevia vaatimuksia, vaan EU-alueella jokainen toiminnanharjoittaja on voinut itse päättää, miten erilaiset tekniset infrastruktuuria tai kalustoa koskevat kysymykset ratkaistaan. Toiminnanharjoittaja voisi jatkossakin antaa metro- ja raitioliikennettä sekä liikenteessä käytettävää kalustoa ja rataverkkoa koskevia sisäisiä ohjeita, jotka eivät koskisi ulkopuolisia tahoja. Toiminnanharjoittaja vastaisi ohjeistuksestaan turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta.

Edellä esitetyistä syistä myöskään kaupunkiraideliikenteessä käytettävän kaluston tai raideverkon hyväksyntää ei ehdoteta siirrettäväksi Liikenteen turvallisuusvirastolle. Toiminnanharjoittaja vastaisi kaluston ja rataverkon käyttöönotosta ja niiden turvallisesta käytöstä turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta. Liikenteen turvallisuusvirasto ei myöskään hyväksyisi metrojunan kuljettajia tai muita metroliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavia toimimaan tehtävissään. Toiminnanharjoittaja vastaisi omaa toimintaansa koskien metro- ja raitioliikenteessä käytettävän kaluston kalustorekisteristä, infrastruktuurin rekisteristä, kuten myös liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuusrekisteristä.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on liikennejärjestelmäntilakuvan ylläpitoa sekä kokonaisvaltaista valvontaa varten oltava tieto toiminnanharjoittajan hyväksytystä kalustosta ja infrastruktuurista sekä luettelo liikenneturvallisuustehtävissä olevasta henkilöstöstä ja hyväksytyistä kelpoisuuksista. Liikenteen turvallisuusvirastolla tulisi myös olla viranomaisvalvonnan yhteydessä oikeus päästä tarkastamaan toiminnanharjoittajan rekistereitä.

## **4 Esityksen vaikutukset**

### **4.1 Taloudelliset vaikutukset**

Lisääntyneestä hallinnollisesta työstä arvioidaan aiheutuvan ainoastaan melko vähäisiä kustannuksia. Toiminnanharjoittajalle aiheutuisi kustannuksia lähinnä lain vaatimukset täyttävästä turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, uusien rekisterien perustamisesta ja ylläpitämisestä sekä onnettomuuksista ja vaaratilanteista raportoinnista. Merkittävimmät kustannusvaikutukset arvioidaan muodostuvan turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyvästä asiantuntijatyöstä. Kokonaisuudessaan kustannusvaikutusten arvioidaan uusia järjestelmiä ja menettelyjä käyttöön otettaessa olevan enintään 400 000 – 600 000 euroa ja vuotuisten käyttö- ja ylläpitokustannusten lisäksi jatkossa arviolta 100 000 – 150 000 euroa.

Myös uusista viranomaistehtävistä ja valvonnasta aiheutuvien maksujen arvioidaan olevan melko vähäisiä. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät lisääntyisivät jossain määrin. Tarkoitus kuitenkin on, että virasto voisi hoitaa lisääntyvät tehtävät nykyresurssein viraston sisäisin järjestelyin. Virastolla on korkeatasoista asiantuntemusta rautatiejärjestelmän turvallisuus- ja lupatehtävistä. Tätä asiantuntemusta voitaisiin hyödyntää myös metrojärjestelmään liittyvissä tehtävissä. Merkittävimmät viranomaistoimintaan kohdistuvista taloudellista vaikutuksista syntyvät tarvittavista tietojärjestelmistä. Tietojärjestelmistä aiheutuvien kertaluonteisten kustannusten arvioidaan olevan 200 000 – 400 000 euroa järjestelmän laajuudesta ja ominaisuuksista riippuen. Lisäksi tietojärjestelmien ylläpitoon ja käyttöön arvioidaan kuluvan vuodessa noin 77 000 euroa.

#### **4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Metrojärjestelmän siirtäminen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvaksi toiminnaksi lisäisi jossain määrin toiminnanharjoittajan ja Liikenteen turvallisuusviranomaisen hallinnollista työtä. Toiminnan harjoittamisen edellytyksenä olevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän päivittäminen ja ilmoittamisvaatimuksista huolimatta menettely koskisi vain muutamaa toiminnanharjoittajaa ja menettelyyn liittyvät tehtävät aiheuttaisivat hallinnollista työtä suhteellisen harvoin. Uusien auditointimenettelyjen arvioidaan vaativan noin 0.2 henkilötyövuotta vuosittain. Ehdotetut vaatimukset kohdistuvat turvallisuusjohtamiseen, jonka katsotaan olevan turvallisuusviranomaisen ydinosaa. Tältä osin ehdotus ei lisäisi turvallisuusviranomaisen osamisvaatimuksia. Viranomaisvalvonnan osalta ehdotus ei merkittävästi lisää turvallisuusviranomaisen toimijakenttää, vaan alan muutamien toimijoiden valvonta tulisi luontevasti osaksi turvallisuusviranomaisen muuta riski- ja suorituskykyperusteista valvontaa.

Ilmoitusmenettelystä olisi tarkoitus tehdä mahdollisimman joustava, jolloin menettelyyn toiminnanharjoittajalle liittyvät tehtävät aiheuttaisivat työtä suhteellisen harvoin. Toiminnanharjoittajalta edellytettäisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jollainen HKL:lla on valmisteilla jo tällä hetkellä. Lisäksi hallinnollisesta työstä aiheutuisi ehdotuksen mukaisista rekistereistä.

#### **4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset**

Esityksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa. Esityksellä saatettaisiin kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon hallinta ilmoitusmenettelyn ja valvonnan piiriin. Esityksellä pyritään hallinnon rakenteiden läpinäkyvyyteen ja toiminnanharjoittajasta riippumattomalle viranomaiselle tehtävien ilmoitusten ja viranomaisen suorittaman valvonnan kautta päätöksenteon läpinäkyvyyteen ja avoimuuteen sekä erityisesti turvallisuustekijöiden korostamiseen päätöksenteossa ja muissa ratkaisussa. Viranomaisvalvonnalla tavoiteltaisiin käytössä olevien toimintamallien avointa kehittämistä ja käytettyjen ratkaisujen kriittistäkin tarkastelua turvallisuusnäkökulmasta. Sääntelyn keskeisenä tavoitteena on henkilöliikenteen turvallisuuden ja sen myötä myös palvelutason laadun varmistaminen.

Päätöksenteossa ja riskien hallinnassa käytettyjen vaatimusten ja perusteluiden määrittelyllä oikeudellisesti sitovin säännöksin luotaisiin nykyisille ja tuleville toiminnanharjoittajille tasa-  
puolinen ja selkeä toimintaympäristö.

Esityksellä ei olisi suoranaisia vaikutuksia kansalaisiin tai kaupunkiraideliikenteen matkusta-  
jiin. Esitys lisäisi toimijoihin kohdistuvia kertaluonteisia kustannuksia, mutta sillä ei katsota  
olevan vaikutuksia esimerkiksi lippujen hintoihin. Lain tasolle nostettujen seuraamuksia kos-  
kevien säännösten voidaan katsoa vahvistavan rikosten ennaltaehkäisyä rangaistavuuden te-  
hostuessa.

Esityksellä vaikutettaisiin turvallisuusvalvontaan sitä uudistamalla ja tehostamalla. Esityksellä  
tehostettaisiin valvonnan prosessia käytännön toiminnan ja turvallisuusvalvonnan ollessa eri  
toimijoiden hallussa. Toiminnanharjoittajien turvallisuustietoisuutta parannettaisiin turvalli-  
suusjohtamisjärjestelmävaatimuksella ja sen toimivuuden valvonnalla. Toiminnanharjoittajiin  
kohdistuva turvallisuusjohtamisjärjestelmävaatimukseen perustuva velvoite toiminnan ja rat-  
kaisujen kirjaamiseen sekä riskien kartoittamiseen parantaisi kaupunkiraideliikennejärjestel-  
män dokumentointia ja turvallisuuskriittisten toimintojen tehokasta hallintaa. Tätä tavoitetta  
vastaisi myös säännöksiin sisältyvä velvoite turvallisuusjohtamisjärjestelmän ajan tasalla pi-  
ttämisestä, jolla pyritään muuttuvien olosuhteiden seurantaan ja toiminnan muokkaamiseen nii-  
tä vastaavaksi, ottaen huomioon kulloinkin esille tulevat riskit ja niiden järjestelmällinen hal-  
linta.

## **5 Asian valmistelu**

### **5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto**

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman Metroliikenteen valvontatyöryhmä valmisteli  
vuonna 2013 ehdotuksen metroliikenteen valvonnaksi ja sitä koskevaksi lainsäädännöksi.  
Työryhmän ehdotukseen pyydettiin lausunnot oikeusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeri-  
öltä, sisäasiainministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Onnetto-  
muustutkintakeskukselta, Helsingin kaupungin liikennelaitokselta, Helsingin seudun liikenne-  
kuntayhtymältä, Kuntaliitolta, Espoon kaupungilta, Tampereen kaupungilta ja Turun kaupun-  
gilta sekä Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry:ltä. Ehdotus hallituksen esitykseksi val-  
misteltiin työryhmän ehdotuksen ja siitä saatujen lausuntojen pohjalta. Hallituksen esitysehdo-  
tuksesta pyydettiin edellä mainituilta tahoilta lausunnot helmi-maaliskuussa 2015.

Ministeriön sisäisessä valmistelussa on keväällä 2015 päätetty muuttaa lausunnolla ollutta la-  
kiehdotusta siten, että toimilupamallista luovuttaisiin ja siirryttäisiin malliin, jossa toiminnan-  
harjoittajat velvoitettaisiin ilmoittamaan harjoittamastaan toiminnasta toimivaltaiselle viran-  
omaiselle, joka olisi edelleen Liikenteen turvallisuusvirasto. Ministeriö on kesäkuussa 2015  
pyytänyt uudesta ehdotuksesta lausunnot aikaisemmasta hallituksen esitysehdo-  
tuksesta lausunnot antaneilta lausunnonantajilta.

Hallituksen esitysehdo-  
tusta on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yh-  
teistyössä Liikenteen turvallisuusviraston ja HKL:n kanssa.

Hallituksen esitysehdo-  
tuksesta on käyty kuntalain (410/2015) 11 §:n mukainen neuvottelu ja  
asia on käsitelty kuntatalouden ja – hallinnon neuvottelukunnassa.

## 5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Lausunnonantajat ovat ensimmäisestä lakiehdotuksesta antamissaan lausunnoissa kannattaneet sitä, että kaupunkiraideliikenteestä säädetään lailla ja että se säädetään toimiluvanvaraiseksi toiminnaksi. Liikenteen turvallisuusvirastoa toimivaltaisena viranomaisena ja kaupunkiraideliikenteen turvallisuusvalvonnasta vastaavana viranomaisena on myös kannatettu laajasti. Helsingin kaupunki on kuitenkin katsonut, että raitioliikenteen osalta sääntelyn tarve ei ole samanlainen kuin metrolinnoituksen osalta, koska raitioliikenne kuuluu jo tietyiltä osin tieliikennelain soveltamisalan piiriin. Helsingin kaupunki on todennut, että raitioliikennettä harjoitetaan pääosin muun ajoneuvoliikenteen yhteydessä katuverkolla ja että nykyinen raitioliikenne poikkeaa muutoinkin metrolinnoituksesta toimintaympäristönsä ja järjestelmänsä takia. Lain soveltamisalan laajentamista kattamaan myös raitioliikenne tulisi kaupungin mukaan selvittää laajemmin siinä vaiheessa, kun suunnitteilla olevat nykyisestä raitioliikenteestä poikkeavat raitioliikennejärjestelmät otetaan käyttöön. Kaupunki on pitänyt tärkeänä, että ehdotettu toimilupajärjestelmä toteutetaan joustavasti tarpeetonta byrokratiaa välttäen. Kaupunki on myös katsonut, että liikenteenohjaus tulisi osoittaa rataverkon haltijan sijasta liikenteenharjoittajan tehtäväksi. Metrolinnoituksessa liikenteenohjaus eroaa rautatieliikenteen ohjauksesta. Metroliikenne ja metrojunaliikenteen ohjaus kytkeytyvät kiinteästi liikenteen harjoittamiseen, eikä metrolinnoituksessa ole tarvetta myöntää ratakapasiteettia, koska liikennettä harjoittaa ainoastaan yksi liikenteenharjoittaja. Myöskään metrorataverkon kiinteät turvalaitteet eivät ole metrorataverkon haltijan operatiivisessa hoidossa. Automaattimetrojärjestelmään siirryttäessä liikenteenohjauksesta tulee nykyistä enemmän liikenteenharjoittamisen ydintehtävä. Liikenteenohjaus on myös Ruotsissa ja Tanskassa osoitettu metrolinnoituksen harjoittajalle.

Myös Kuntaliitto on katsonut, että lainsäädäntöä ei tule ulottaa kuntien sisäiseen raitioliikenteeseen. Sitä vastoin useamman kunnan alueella toimiva raitioliikenne voisi olla perusteltua sisällyttää lain soveltamisalaan. Kuntaliitto on lisäksi puoltanut HKL:n näkemyksiä liikenteenohjaustehtävien järjestämisessä.

Tampereen kaupunki ja Turun kaupunki ovat katsoneet, että kaupunkiraideliikenteen ottaminen lainsäädännön piiriin on tarkoituksenmukainen ja oikea toimenpide ja että lain tulee koskea myös Tampereelle ja Turkuun suunnitteilla olevia raitioliikennehankkeita. Turun kaupunki on katsonut, että rataverkon haltijan olisi voitava halutessaan siirtää liikenteenohjaustehtävät liikenteenharjoittajalle, jos rataverkonhaltija ei itse liikennöi verkolla.

Liikenteen turvallisuusvirasto on kannattanut esityksen mukaista rataverkon haltijan vastuuta liikenteenohjauksesta. Virasto on lisäksi ehdottanut eräitä täsmennyksiä toiminnanharjoittajan vastuuta, turvallisuusjohtamisjärjestelmää, liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksia ja terveystarkastuksia sekä valvontaa ja toimenpiteeseen tai tapah-tumaan puuttumista koskeviin lakiehdotuksen säännöksiin.

Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL on ehdottanut, että menettelyt työturvallisuuden ja turvallisten työaikojen järjestämiseen lisättäisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosa-vaatimuksiin ja että liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksiin lisättäisiin tehtävän turvalliseen hoitamiseen perehdyttävän koulutusohjelman suorittaminen. Liitto on ehdottanut, että liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksia ja terveystarkastuksia koskevan lakiehdotuksen säännöksiä täsmennettäisiin muun muassa henkilön psykologisia ominaisuuksia koskevilla vaatimuksilla. Rangaistussäännöksiin liitto on esittänyt vankeusrangaistusuhkaa, jotta voitaisiin turvata oikeus ottaa kiinni metroradalla luvottomasti liikkuva. Liitto on edelleen ehdottanut, että lakiin lisättäisiin valtuutussäännökset, joiden nojalla liikenne- ja viestintäministeriö valtuutettaisiin antamaan asetuksella tarkempia säännöksiä turvallisuuden varmistamiseksi muun muassa kalustosta ja sen käyttöönottomenetelystä, kalus-

toyksiköiden kunnossapidosta ja katsastuksesta, radasta ja radan kunnossapidosta, liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien koulutusohjelmasta sekä työskentelyajoista ja työskentelyolosuhteista. Lisäksi liitto on ehdottanut lakiehdotukseen uusia liikennöinnissä käytettävää kalustoa ja rataa koskevia säännöksiä.

Oikeusministeriö on nostanut lausunnossaan esille eräitä julkisiin hallintotehtäviin ja elinkeinovapauden rajoittamiseen liittyviä kysymyksiä ja katsonut, että lakiehdotusta ja sen perusteluja on tältä osin täsmennettävä perustuslain vaatimusten mukaisesti. Lisäksi oikeusministeriö on esittänyt eräitä lakitekniisiä täsmennyksiä muun muassa määritelmiä, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista, kaupunkiraideliikennerekisteriä ja valvontaa koskeviin lakiehdotuksen säännöksiin sekä lakiehdotuksen rangaistussäännöksiin. Tietosuojavaltuutettu on esittänyt eräitä täsmennyksiä kaupunkiraideliikennerekisteriä, tietojen luovuttamisen muita rajoituksia sekä kaupunkiraideliikenteen viestintää ja tallenteita koskeviin säännöksiin.

Muut lausunnonantajat ovat kannattaneet lakiehdotusta ja esittäneet eräitä täsmennyksiä muun muassa määritelmiä, turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja viranomaisvalvontaa koskeviin lakiehdotuksen säännöksiin. Sisäasiainministeriö on ilmoittanut, että sillä ei ole huomautettavaa hallituksen esitysehdotukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti ministeriössä valmistellun uuden esitysehdotuksen lausunnolle 29 päivänä kesäkuuta 2015. Keskeisimpänä muutoksena uudessa lakiehdotuksessa on se, että siinä on luovuttu toimiluvasta lakiehdotuksessa tarkoitetun toiminnan edellytyksenä. Toimiluvan sijasta toiminnanharjoittaja veloitettaisiin ilmoittamaan harjoittamastaan toiminnasta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Uudessa lakiehdotuksessa on tehty lausuntojen pohjalta muutoksia määritelmiä koskevaan pykälään, turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevaan pykälään, kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksia koskevaan pykälään, kaupunkiraideliikennerekisteriä koskevaan pykälään, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskevaan pykälään, kaupunkiraideliikenteen viestintää ja tallenteita koskevaan pykälään sekä rangaistussäännöksiin ja voimaantulo- ja siirtymäsäännöksiin. Muut muutokset ovat lähinnä lakitekniisiä ja merkitykseltään vähäisiä. Lakiehdotuksesta on lisäksi poistettu kaikki toimilupaa koskeneet säännökset sekä tietojen luovuttamisen muita rajoituksia koskeneet säännökset.

Helsingin kaupunki on uudessa lausunnossaan ilmoittanut, ettei sillä ole huomauttamista periaatteeseen, että uudessa lakiehdotuksessa on toimilupamenettely muutettu ilmoitusmenettelyyn ja siitä seuraavaan jälkikäteiseen valvontaan. Kaupunki on pitänyt hyvänä, että kaupunkiraideliikennettä koskeva sääntely ja sen perusteella toteutettava valvonta ovat hallinnoltaan joustavia. Liikenteenohjauksen tulisi kaupungin jo aikaisemmassa lausunnossaan ilmoittaman kannan mukaisesti kuulua liikenteenharjoittajalle rataverkon haltijan sijasta, koska liikenteenohjaus on keskeinen osa liikenteenharjoittajalle kuuluvia tehtäviä. Kaupunkiraideliikenteen vuosimaksusta kaupunki on katsonut, että sen tulisi olla toimijakohtainen, jolloin HKL:lle ei määrättäisi erikseen vuosimaksua rataverkon hallinnasta ja erikseen liikenteen harjoittamisesta. Kaupunki on kannattanut sitä, että laki koskisi raitioliikennettä vasta siirtymäkauden jälkeen vuoden 2018 alusta lukien.

Liikenteen turvallisuusvirasto on uudessa lausunnossaan ottanut esille kaupunkiraideliikenteen vuosimaksua koskevat säännösehdotukset sekä eräät terveydentilaa ja toiminnanharjoittajan luotettavuuden arviointia koskevat asiat. Virasto on ehdottanut, että lakiin otettaisiin säännökset nollatoleranssista ja että onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskevia säännöksiä täsmennettäisiin.

Onnettomuustutkintakeskus on ehdottanut lausunnossaan eräitä täsmennyksiä onnettomuustutkintaa sekä onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskeviin säännöksiin ja niiden perusteluihin. Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus on katsonut, että rautatielain 84 §:n 3 momentissa säädettyä vastaavasti myöskään kaupunkiraideliikenteen liikenteenharjoittajalla ei tulisi olla oikeutta käyttää viestiliikenteen tallenteita valvontaan. Liikenteenharjoittajan oikeuden saada käyttää puheviestinnän tallenteita ei tulisi myöskään sisältää reaaliaikaista viestinnän seurantaa. Puheviestinnän tallenteita ja tunnistamistietoja saisi käsitellä toiminnanharjoittajan toiminnassa tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi. Tietojen käsittely ei saisi olla sallittua työsuhteen velvoitteiden noudattamisen valvontaan.

Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL on aikaisemmassa lausunnossaan ehdottamiensa muutosten ja lisäysten lisäksi ehdottanut muutoksia lain soveltamisalaa koskevaan pykälään, kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksia ja terveystarkastuksia koskevaan pykälään, eräiden määritelmien täsmentämistä sekä uusia säännöksiä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien lupakirjasta ja toiminnanharjoittajan raportointivelvollisuudesta.

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä HSL on pitänyt hyvänä ratkaisuna sitä, että uudessa lakiehdotuksessa on luovuttu toimilupamenettelystä toiminnan harjoittamisen edellytyksenä ja korvattu se ilmoitusmenettelyllä. Myös ehdotettua lain voimaantuloajankohtaa ja siirtymäkausia HSL on pitänyt perusteltuina. Lisäksi HSL on nostanut esille ehdotetun vuosimaksun. Myös Kuntaliitto on nostanut lausunnossaan esille ehdotetun vuosimaksun ja viitannut hallitusohjelmaan, jonka mukaan sellaista sääntelyä, josta ei saada selkeää lisäarvoa, tulee välttää samoin kuin kuntien menoja lisääviä uusia maksuja. Ehdotettua ilmoitusmenettelyä Kuntaliitto on pitänyt aikaisemmin esitettyä toimilupajärjestelmää hallinnollisesti kevyempänä ja joustavampana. Liitto on viitannut aikaisemmassa lausunnossaan esittämäänsä kantaan, jonka mukaan sääntelyä ei tulisi ulottaa kuntien sisäiseen raitioliikenteeseen. Turun seudun joukkoliikenne-toimiala on todennut, ettei sen aikaisempaa lausuntoa ole tarpeellista muuttaa lakiehdotukseen tehtyjen muutosten johdosta. Toimilupaan perustuva sääntelymalli vaikuttaisi kuitenkin ehdotettua ilmoitusmenettelyä tarkoituksenmukaisemmalta.

Muut lausunnonantajat ovat kannattaneet uutta lakiehdotusta.

Lausunnot on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon esitysehdotuksen jatkovalmistelussa.

## **6 Riippuvuus muista esityksistä**

Esitys liittyy valtion vuoden 2016 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

## 1 Lakiehdotuksen perustelut

**1 §. Lain soveltamisala.** Lakia sovellettaisiin metro- ja raitioliikenteeseen sekä metro- ja raitiorataverkon hallintaan, jollei muussa laissa säädettäisi toisin. Metro- ja raitioliikenne olisi kaupunkiraideliikennettä, joka eroaa luonteeltaan ja toiminnaltaan rautatieliikenteestä. Kaupunkiraideliikenne on rajattu rautatielain (304/2011) soveltamisalan ulkopuolelle rautatielain 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, jonka mukaan rautatielakia ei sovelleta metro- ja raitiovaunuliikenteeseen eikä muuhun kevyen raideliikenteen järjestelmään. Myöskään rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettua lakia (1664/2009) ei lain 2 §:n 4 momentin mukaan sovelleta metro-, raitiovaunu- ja pikaraitiotiejärjestelmiin.

Metroliikenne on muusta liikenteestä eriytetyllä erillisellä metrorataverkolla tapahtuvaa liikennöintiä metroliikenteeseen tarkoitettulla kalustolla. Metroliikenne on toimintaympäristönsä ja -järjestelmänsä puolesta verrattavissa rautatieliikenteen Helsingissä ja sen lähialueilla harjoitettavaan lähiliikenteeseen, joka tapahtuu pääosin lähiliikenteeseen varatuilla raiteilla. Katuympäristössä tapahtuvaa raitioliikennettä harjoitetaan pääsääntöisesti katuverkolla muun ajoneuvoliikenteen yhteydessä raitioliikennettä varten rakennetulla raitiorataverkolla. Ajonopeudet perinteisessä katuraitioliikenteessä ovat melko alhaiset. Se poikkeaa muutenkin metroliikenteestä toimintaympäristönsä ja -järjestelmänsä takia. Kuitenkin myös raitioliikenne on syytä saattaa laintasaisen sääntelyn ja Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan piiriin. Raitioliikenteen liikennesäännöistä säädetään tieliikennelaisissa. Muilta osin laintasainen sääntely ei raitioliikennettä pääosin koske. Muiden EU:n jäsenvaltioiden vastaava lainsäädäntö koskee metroliikenteen ohella myös raitioliikennettä. Raitioliikenne kattaisi myös tulevan pikaraitioliikenteen, joka vastaisi suurelta osin toimintaympäristöltään ja -järjestelmältään metroliikennettä. Pikaraitioliikennettä tullaan harjoittamaan pääsääntöisesti omalla katuverkosta erillisellä raitiorataverkolla. Pikaraitioliikenteen ohjaus on tarkoitettu hoidettavaksi metroliikenteen ohjausta vastaavalla tavalla keskitetyksi liikenteenohjauskeskuksesta. Myös ajonopeudet pikaraitioliikenteessä vastaisivat enemmän metroliikenteen nopeuksia kuin katuverkolla tapahtuvan raitioliikenteen nopeuksia.

**2§. Määritelmät.** Pykälässä määriteltäisiin lain keskeiset käsitteet.

Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin *rataverkon hallinta*, jolla tarkoitettaisiin metro- tai raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallinnointia. Metro- ja raitiorataverkon hallinta vastaisi rautatieliikenteessä käytettävän rataverkon hallintaa.

*Rataverkon haltijalla* tarkoitettaisiin 2 kohdan mukaan kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka vastaa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta. Rataverkon haltija vastaisi käsitteenä rautatiejärjestelmän rataverkon haltijaa, jonka tehtävät ja vastuut ovat pääosin samat kuin metrorataverkon haltijalla.

*Liikenteen harjoittamisella* tarkoitettaisiin 3 kohdan mukaan henkilöliikenteen harjoittamista metro- tai raitiorataverkolla. Määritelmä vastaisi rautatieliikenteen harjoittamista koskevaa rautatielain 2 §:n 4 kohtaa.

Pykälän 4 kohdassa määriteltäisiin *liikenteenharjoittaja*, jolla tarkoitettaisiin kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka harjoittaa metroliikennettä metrorataverkolla tai raitioliikennettä raitiorataverkolla.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin *toiminnanharjoittaja*, jolla tarkoitettaisiin 2 kohdassa tarkoitettua rataverkon haltijaa ja 4 kohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajaa. Toiminnanharjoittaja olisi lain kannalta keskeinen käsite. Lakiin sisältyisi useita toiminnanharjoittajaan kohdistuvia säännöksiä, jotka koskisivat niin toiminnanharjoittajalta edellytettäviä vaatimuksia kuin toiminnanharjoittajan velvollisuuksia ja vastuuta.

*Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä* tarkoitettaisiin 6 kohdan mukaan järjestelmää, jolla tunnistetaan järjestelmällisesti kaupunkiraideliikenteessä esiintyviä vaaroja ja hallitaan kaupunkiraideliikenteeseen liittyviä riskejä ja varmistetaan samalla, että toimet tunnistettujen vaarojen ja riskien hallitsemiseksi ovat tehokkaita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä kaupunkiraideliikenteessä vastaisi rautatiejärjestelmän turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jolla rautatielain 40 §:n 1 momentin mukaan on varmistettava kaikkien rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

**3§.** *Toiminnanharjoittajaa koskevat vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin niistä vaatimuksista, jotka toiminnanharjoittajan olisi täytettävä rataverkon turvallisen hallinnan tai turvallisen liikenteen harjoittamisen varmistamiseksi. Vaatimukset vastaisivat soveltuvin osin niitä vaatimuksia, jotka rautatielain 6 §:ssä on säädetty rautatieyritykselle myönnettävän turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiksi, 17 §:ssä rataverkon haltijalle myönnettävän turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiksi ja 12 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamista varten vaadittavan toimiluvan myöntämisen edellytyksiksi. Vaatimuksia on pidettävä perusteltuina metro- ja raitioliikenteen yhteiskunnallisen ja liikennepoliittisen merkityksen vuoksi ja ottaen huomioon metro- ja raitioliikenteeseen liittyvät liikenneturvallisuusriskit.

Pykälän 1 kohdassa edellytettäisiin, että toiminnanharjoittajalla on turvallisuuden takaava organisaatio ja että toiminnanharjoittaja on ottanut käyttöön 7 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän, joka vastaisi rautatiejärjestelmässä rataverkon haltijalta ja rautatieliikenteen harjoittajalta vaadittavaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Toiminnanharjoittajalta edellytettäisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmää sen oman organisaation ja yleisesti sen toimintaan kuuluvien riskien hallinnan varmistamiseksi.

Toiminnanharjoittajan olisi 2 kohdan mukaan osoitettava, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan, jos toiminnanharjoittaja on rataverkon haltija, tai turvallisen liikenteen harjoittamisen, jos toiminnanharjoittaja on liikenteenharjoittaja. Käytännössä toiminnanharjoittajan olisi osoitettava vaatimuksen täyttyminen Liikenteen turvallisuusvirastolle 5 §:n nojalla tekemänsä ilmoituksen yhteydessä.

Pykälän 3 kohdassa edellytettäisiin, että toiminnanharjoittaja on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä. Vaatimus vastaisi rautatielain 12 §:n 1 momentin 3 kohtaa. Liikkeenjohtotehtäviin määrättyllä henkilöllä tarkoitetaan toiminnanharjoittajan toimitusjohtajaa tai muuta sen johtotehtävissä olevaa henkilöä, joka vastaa organisaation toiminnallisesta johtamisesta.

Toiminnanharjoittajan liikenneturvallisuustehtäviin määrättyjen henkilöiden olisi 4 kohdan mukaan täytettävä säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja heidän olisi oltava ammatillisesti päteviä. Liikenneturvallisuustehtäviä ovat lain 8 §:n 1 momentin mukaan metron, raitiovaunun ja rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettaminen sekä liikenteenohjaus silloin, kun sillä voidaan puuttua edellä mainittujen liikennevälineiden kulkuun. Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista säädettäisiin 8 §:n 2 momentissa.



Pykälän 5 kohdan vakavaraisuusvaatimus vastaisi rautatielain 12 §:n 1 momentin 4 kohtaa, jossa edellytetään rautatieliikenteen toimiluvan hakijalta vastaavaa vakavaraisuutta. Metro- ja raitioliikennettä harjoittaa nykyisin ainoastaan Helsingin kaupungin liikelaitoksena toimiva HKL. Myös muilta mahdollisilta toiminnanharjoittajilta on perusteltua vaatia kohdassa tarkoitettua riittävää vakavaraisuutta.

Pykälän 6 kohdassa toiminnanharjoittajalta vaadittaisiin riittävää vastuuvakuutusta tai muuta sitä vastaavaa järjestelyä vastaavasti kuin rautatielain 12 §:n 1 momentin 5 kohdassa vaaditaan rautatieliikenteen toimiluvan hakijalta. Myös sanottua vaatimusta on pidettävä kaupunkiraide-liikenteessä perusteltuna samoin perusteina kuin 5 kohdan vakavaraisuusvaatimusta.

**4 §.** *Toiminnanharjoittajaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset.* Lakiehdotuksen 4 §:ssä säädettäisiin niistä toiminnanharjoittajaa koskevista tarkemmista vaatimuksista, jotka vastaisivat rautatielain 12 §:n 2-4 momentissa säädettyjä rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnettävän toimiluvan täsmennettyjä edellytyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi saatuaan toiminnanharjoittajan ilmoituksen arvioida tarkempien vaatimusten perusteella, täyttääkö toiminnanharjoittaja 3 §:ssä säädettyjä vaatimuksista hyvämaineisuutta, ammatillista pätevyyttä ja vakavaraisuutta koskevat vaatimukset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä syistä, joiden takia toiminnanharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön ei olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä perusteista, joiden täytyessä toiminnanharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä syistä, joiden takia toiminnanharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön ei olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta.

**5 §.** *Toiminnanharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan.* Toiminnanharjoittaja velvoitettaisiin 1 momentissa ilmoittamaan kirjallisesti harjoittamastaan toiminnasta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus olisi välttämätön, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hoitaa sille kuuluvan kaupunkiraideliikenteen turvallisuusvalvonnan. Ilmoituksen perusteella virasto voisi myös pitää 10 §:ssä tarkoitettua kaupunkiraideliikennerekisteriä. Ilmoituksessa olisi oltava toiminnanharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi toiminnanharjoittaja velvoitettaisiin osoittamaan ilmoituksessa, että se täyttää 3 §:ssä säädetty vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto ei antaisi lupaa tai muuta hyväksyntää, mutta se voisi ilmoituksen perusteella todeta, täyttääkö toiminnanharjoittaja toiminnan harjoittamiselle säädetty edellytykset.

Toiminnanharjoittaja velvoitettaisiin 2 momentissa ilmoittamaan viipymättä 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus olisi tehtävä myös toiminnan lopettamisesta tai sen siirtämisestä toiselle toiminnanharjoittajalle. Ilmoitusvelvollisuus olisi tarpeellinen, jotta virastolla olisi aina ajantasaiset toimitintaa ja toiminnanharjoittajaa koskevat tiedot viraston valvontavelvollisuuden edellytysten varmistamiseksi.

Jotta Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi riittävät edellytykset arvioida toiminnanharjoittajaa ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevien vaatimusten täyttymistä, säädettäisiin 3 momentissa viraston oikeudesta saada toiminnanharjoittajaa ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ulosottorekisteris-

tä ja verotuksen tietojärjestelmästä ilmoituksen käsittelyä varten. Virasto voisi tarvittaessa pyytää sanottuja tietoja myös 13 §:ssä tarkoitetun viranomaisvalvonnan suorittamista varten. Rikosrekisterilain (770/1993) 4a §:n mukaan rikosrekisteristä luovutetaan henkilöä koskevat tiedot viranomaiselle asiassa, joka koskee muun muassa viranomaisen lupaa tai hyväksyntää, jonka edellytyksenä on henkilön luotettavuus, sekä myös turvallisuusvalvontaa varten. Sakko- rekisteristä luovutettavista tiedoista säädetään sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:ssä, jonka 2 momentin mukaan oikeusrekisterikeskus saa salassapitovelvollisuuden estämättä pyynnöstä luovuttaa sakkorekisteristä tietoja niille, joiden oikeudesta mainittujen tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla. Ulosottokaaren (705/2007) 1 luvun 33 §:n mukaan viranomaisella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada ulosottorekisteristä tehtäviensä hoitamiseksi tarvitsemansa asianhallintatiedot pyyntöä edeltävän neljän vuoden ajalta. Verotuksen tietojärjestelmästä luovutettavista tiedoista säädetään verotustietojen julkisuudesta ja salassapidosta annetussa laissa (1346/1999).

Jos ilmoitetut tiedot olisivat puutteellisia tai ilmoitus olisi muutoin puutteellinen, viraston olisi 4 momentin mukaan hyvän hallintomenettelyn vaatimusten mukaisesti varattava toiminnanharjoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa. Kohtuullisena määräaikana pidettäisiin vähintään kahta viikkoa.

Pykälän 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan harjoittamansa valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia teknisluonteisia määräyksiä pykälässä tarkoitettujen tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta virastolle.

**6 §. Toiminnanharjoittajan vastuu.** Pykälässä säädettäisiin toiminnanharjoittajan vastuusta harjoittamansa toiminnan turvallisuudesta. Toiminnanharjoittajat vastaisivat kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Vastuun piiriin kuuluisi se, että toiminta olisi mahdollisimman turvallista niin matkustajien kuin toiminnanharjoittajan henkilöstön ja muun liikenteen kannalta. Toiminnanharjoittajan vastuu kattaisi myös vastuun toiminnassa käytettävän rataverkon ja kaluston turvallisesta kunnosta ja siitä, että verkko ja kalusto täyttävät niitä koskevat alalla yleisesti noudatettavat tekniset vaatimukset. Toiminnanharjoittajat veloitettaisiin ottamaan toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät turvallisuustavoitteet. Lisäksi niiden tulisi toteuttaa tarvittavat riskienhallintatoimenpiteet tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Lähtökohdana siis olisi, että kukin toimija vastaa oman toimintansa turvallisuudesta.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaussäännös, jonka mukaan kaupunkiraideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamiseen sovelletaan raideliikennevastuulakia.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkemmat määräykset metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta ja turvallisuustavoitteista. Virasto määritteli vähimmäisturvallisuustason yhteistyössä toiminnanharjoittajien kanssa. Turvallisuustavoitteissa kysymyksessä olisi ensisijaisesti toiminnanharjoittajille asetettavista laadullisista turvallisuustavoitteista, jotka perustuisivat liikennetahtumista saataviin tietoihin ja niiden arviointiin. EU:n rautatiejärjestelmässä asetetaan kullekin jäsenvaltiolle numeerisia turvallisuustavoitteita järjestelmän eri osa-alueilta. Jäsenvaltioiden rautatieliikenteen turvallisuustilanne ei saa huonontua. Kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet asetettaisiin pääosin laadullisina tavoitteina.

**7 §. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä.** Pykälässä säädettäisiin 3 §:ssä toiminnanharjoittajilta edellytettävän turvallisuusjohtamisjärjestelmän pääasiallisesta sisällöstä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkoituksena on ohjata organisaation toiminnan turvallisuutta ja riskien hallintaa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä vastaisi soveltuvilta osin rautatiejärjestelmässä rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetettuja vaatimuksia ja liitteessä III säädettyjä turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosia mukautettuna puhtaasti kansalliseen suljettuun liikennejärjestelmään soveltuviksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä varmistettaisiin organisaation toiminnan turvallisuus ja riskien hallinta. Toiminnanharjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään 1 momentin mukaan osoittaa pystyvänsä varmistamaan kaikkien toimintaansa liittyvien riskien hallinta, joka kattaa myös kunnossapidon, materiaalien toimituksen ja alihankkijoiden käytön. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi huomioida myös muiden toimijoiden vaikutuksesta toimintaan syntyvät riskit.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmään kirjatut menettelyt ja periaatteet olisi otettava huomioon toiminnanharjoittajan jokapäiväisessä toiminnassa ja organisaation eri tasoilla. Toiminnanharjoittajan ylin johto vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä. Ylin johto veloitettaisiin 2 momentissa vastaamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Pykälän 3 momentissa toiminnanharjoittaja veloitettaisiin laatimaan turvallisuusjohtamisjärjestelmä kirjallisesti. Siihen olisi sisällytettävä toiminnanharjoittajan toimitusjohtajan tai muun ylimpään johtoon kuuluvan johtajan hyväksymä ja koko henkilökunnalle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka sekä laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi 4 momentin mukaan kiinnitettävä huomiota erityisesti organisaation vastuunjakoon ja velvollisuuksiin sekä jokapäiväisen toiminnan ja tehtävien valvontaan. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä pyrittäisiin sitouttamaan organisaation koko henkilöstö harjoitettavan toiminnan turvallisuuteen ja sen parantamiseen. Tämän vuoksi turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi kuvata, miten henkilöstö osallistuu johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon ja miten toiminnanharjoittaja varmistaa ja toteuttaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaa parantamista.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkemmasta sisällöstä määrättäisiin Liikenteen turvallisuusviraston 5 momentin nojalla antamilla määräyksillä.

**8 §.** *Kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset ja terveystarkastukset.* Pykälässä säädettäisiin kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista ja terveystarkastuksista. Liikenneturvallisuustehtävällä tarkoitettaisiin 1 momentin mukaan tehtävää, joka vaikuttaa välittömästi kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen. Tällaisia tehtäviä olisivat metrojunan, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapitoon käytettävän kalustoyksikön kuljettaminen sekä liikenteenohjaus silloin, kun sillä voidaan välittömästi puuttua edellä tarkoitettuun liikennevälineen kulkuun.

Raitioliikenteen ohjaus ei vaikuta välittömästi raitioliikenteen turvallisuuteen, minkä vuoksi raitioliikenteen ohjaustehtävät eivät olisi pykälässä tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtäviä. Katuverkolla tapahtuvaan raitioliikenteeseen sovelletaan tieliikennelakia ja sen mukaisia vastuuta. Lisäksi raitioliikenteessä kuljettaja ajaa näköhavainnon perusteella, eikä raitioliikenteen ohjaus voi metroliikenteen tavoin puuttua välittömästi liikenteeseen tai antaa sellaisia komennoja tai määräyksiä, jotka syrjäyttäisivät kuljettajan toiminnan.

Metro- ja raitioliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi pidetään tarpeellisena, että toiminnassa keskeisiä liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä hoitavien edellä mainittujen henki-

löryhmien kelpoisuusvaatimukset säädetään laissa. Kelpoisuusvaatimukset vastaisivat soveltuvin osin niitä kelpoisuusvaatimuksia, jotka edellytetään rautatiejärjestelmässä liikenneturvallisuuksitehtäviä hoitavilta rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuuksitehtävistä annetun lain (jäljempänä *kelpoisuuslaki*) 5 §:ssä.

Liikenneturvallisuuksitehtäviä hoitavalta vaadittaisiin 2 momentin mukaan, että hän on hoitamaansa tehtävään sopiva, täyttää terveytensä puolesta säädetyt vaatimukset, osaa ja ymmärtää riittävästi metro- ja raitioliikenteessä käytettävää kieltä ja täyttää laissa säädettävät ikärajavaatimukset. Vähimmäisikä olisi momentin 4 kohdan mukaan 18 vuotta, joka vastaisi rautatiejärjestelmässä veturinkuljettajilta ja muilta liikenneturvallisuuksitehtäviä hoitavilta vaadittavaa vähimmäisikää. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi 6 momentin nojalla muista kelpoisuusvaatimuksista tarkemmat määräykset.

Pykälän 3 momentissa edellytettäisiin, että liikenneturvallisuuksitehtäviä hoitava osoittaa lääkärintodistuksella olevansa terveydentilansa perusteella kelpoinen hoitamaan tehtäviään. Vaatimusta pidetään tarpeellisena ja oikein mitoitettuna ottaen huomioon liikenneturvallisuuksitehtäviin liittyvät turvallisuusriskit. Momenttiin otettaisiin kelpoisuuslain 20 §:n 1 momenttia vastaava säännös, jossa toiminnanharjoittaja velvoitettaisiin varmistamaan, että pykälän 1 momentissa tarkoitettussa liikenneturvallisuuksitehtävässä aloittava henkilö käy terveystarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa tehtävässään. Sen jälkeen liikenneturvallisuuksitehtävää hoitava velvoitettaisiin käymään säännöllisesti lääkärintarkastuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi 6 momentin nojalla lääkärintarkastusten määräajoista tarkemmat määräykset.

Jos liikenneturvallisuuksitehtävää hoitava laiminlöisi lääkärintarkastuksensa, olisi toiminnanharjoittajalla 4 momentin nojalla oikeus siirtää hänet muihin tehtäviin, joiden hoitaminen ei edellyttäisi pykälässä tarkoitettua kelpoisuutta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin toiminnanharjoittajan vastuusta. Lähtökohtana säännöksen mukaisesti olisi, että toiminnanharjoittaja vastaa siitä, että sen palveluksessa olevat liikenneturvallisuuksitehtäviä hoitavat täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset. Toiminnanharjoittaja voisi ottaa vaatimuksen huomioon turvallisuusjohtamisjärjestelmässään ja antaa asiasta tarvittavan ohjeistuksen.

Pykälän 6 momenttiin otettaisiin valtuutussäännös, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat määräykset kelpoisuutta ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein liikenneturvallisuuksitehtäviä hoitavan on osoitettava kelpoisuutensa. Virasto voisi valtuutuksen nojalla määrätä muun muassa, kuinka usein liikenneturvallisuuksitehtäviä hoitavan on osoitettava kelpoisuutensa.

**9 §. Rataverkon liikenteenohjaus.** Pykälässä edellytettäisiin, että liikenteenohjaus olisi turvallista ja tasapuolista. Kukin toiminnanharjoittaja vastaisi lähtökohtaisesti itse tarvitsemistaan liikenteenohjauspalveluista. Nykyisin HKL:n liikennettä harjoittavat organisaatiot tuottavat tarvitsemansa liikenteenohjauspalvelut sekä metrorataverkolla että raitiorataverkolla. Liikenteenohjauspalveluja käyttää ainoastaan HKL itse harjoittamassaan liikenteessä. Tilanne saattaa jatkossa kuitenkin muuttua, jos metro- tai raitioliikenteeseen tulee uusia toiminnanharjoittajia. Tämän vuoksi säännöksessä edellytettäisiin, että liikenteenohjauksesta vastaa aina rataverkon haltija silloin, jos rataverkolla liikennöi yhtä useampi liikenteenharjoittaja.

Toiminnanharjoittaja voisi päättää, järjestääkö se liikenteenohjauksen itse vai ostaako se palvelut muilta palvelujen tuottajilta. Se, että toiminnanharjoittaja ostaisi palvelut ulkopuoliselta,

ei vapauttaisi toiminnanharjoittajaa liikenteenohjauspalveluihin liittyvästä vastuusta ja siihen liittyvästä riskien hallinnasta.

**10 §. Kaupunkiraideliikennerekisteri.** Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto vastaamaan valvontaa varten toimitettavista tiedoista muodostuvasta rekisteristä. Rekisteriä käytettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamiseen. Rekisteriin sisältyisi myös henkilötietoja, joten siitä olisi säädettävä lain tasolla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisteriin merkittävistä tiedoista, jotka koostuisivat toiminnanharjoittajan yksilöintitiedoista sekä toiminnanharjoittajan 5 §:n nojalla antamassa ilmoituksessa ilmoittamista muista tiedoista. Ilmoitus kattaisi myös toiminnanharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä sekä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavia henkilöitä koskevat tiedot. Henkilötietojen käsittelyyn ja niitä koskevaan tietoturvaluuteen ja tietojen säilytykseen sovellettaisiin henkilötietolakia (523/1999).

Toiminnanharjoittajat velvoitettaisiin 3 momentissa toimittamaan rekisteriin ajantasaiset ilmoituksen käsittelyssä ja valvonnassa tarvittavat tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti siten, kuin ne siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sopisivat. Tietojen lähettäjä velvoitettaisiin ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista esittämään selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 4 momenttiin otettavan valtuutussäännöksen nojalla antamaan tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

**11 §. Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta.** Pykälän 1 momentissa lueteltaisiin ne viranomaiset, joilta saatavaa tietoa voidaan tarvittaessa tallettaa rekisteriin tai joilta saatavaa tietoa voitaisiin käyttää rekisteritietojen ylläpitoon rekisterin tietosisällön ajantasaisuuden ja oikeellisuuden parantamiseksi ja varmistamiseksi. Sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi momentin mukaan oikeus saada tietoja väestötietojärjestelmästä henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 §:n 1 momentissa tarkoitetuista turvakielloista. Tiedot virasto saisi ainoastaan sille kuuluvien tehtävien hoitamista varten.

Pykälän 2 momentin mukaan tiedot toimitettaisiin teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa niin kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovittaisiin. Yksittäiset tiedot virasto voisi tallettaa 1 momentin nojalla suoraan rekisteriin. Tietojen siirto esimerkiksi eräluovutuksena sähköisenä tiedonsiirtona olisi mahdollista 2 momentin nojalla.

**12 §. Valvonta.** Pykälässä säädettäisiin metro- ja raitioliikennejärjestelmien valvonnasta. Valvontaviranomaisena toimisi 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Metro- ja raitioliikenne ei ole ollut tähän mennessä viranomaisvalvonnan piirissä. Pykälässä tarkoitettu viranomaisvalvonta olisi lain keskeisimpiä uudistuksia. Tavoitteena on, että Liikenteen turvallisuusvirasto kaupunkiraideliikenteeseen kohdistuva valvonta vastaisi viraston nykyisin rautatiejärjestelmää koskevaa valvontaa.

Pykälän 2 momentissa yksilöitäisiin viraston valvontavastuun kohdistuminen. Virasto velvoitettaisiin valvomaan metro- ja raitioliikennejärjestelmää koskevien vaatimusten noudattamista,

toiminnanharjoittajien turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta sekä poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin varautumista metro- ja raitioliikennejärjestelmissä.

Momentin 2 kohdassa tarkoitetut vaatimukset olisivat tässä laissa säädettyjä ja Liikenteen turvallisuusviraston lain nojalla määrittämiä velvollisuuksia ja vastuita. Momentin 3 kohdan mukaista poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varautumista virasto valvoisi myös toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta.

**13 §.** *Viranomaisvalvonnan suorittaminen.* Liikenteen turvallisuusvirasto voisi suorittaa valvontatehtävänsä 1 momentin nojalla niistä ennalta ilmoittaen tai ennalta ilmoittamattomina yllätystarkastuksina. Viraston olisi valvontatehtävää hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään. Pykälässä veloitetaan viranomaisen ilmoittamaan valvonnan ajankohdasta asianosaiselle. Kuitenkaan ilmoittamista ei edellytä, jos ilmoittaminen vaarantaa valvonnan tarkoituksen toteutumisen. Asianosaisella on pykälän mukaan oikeus olla läsnä valvonnassa. Lisäksi pykälässä säädetään muista asianosaisen oikeuksista valvonnassa sekä valvontapäöytäkirjan laatimisesta ja valvontaan liittyvistä menettelyistä.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa säädettäisiin viraston oikeudesta päästä toiminnanharjoittajan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin ja muihin tiloihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Viraston oikeutta päästä toimijan toimitiloihin ja muihin tiloihin rajattaisiin ensinnäkin siten, että sen tulisi olla valvonnan kannalta perusteltua ja rajoitua valvonnan edellyttämään laajuuteen. Toisaalta pääsyoikeutta ei olisi toiminnanharjoittajan ja sen henkilöstön perusoikeuksien turvaamisen takia pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Kohdassa tarkoitettuja liikenteenharjoittajiin ja rataverkon haltijoihin rinnastettavia muita kaupunkiraideliikenteen järjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavia yrityksiä voisivat olla muun muassa metro- tai raitioradan kunnossapitoa harjoittavat yritykset ja kunnossapitotyöpajat sekä liikenteenohjauspalveluja tuottavat yritykset. Virastolla olisi valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus päästä valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin.

Virastolla olisi momentin 2 kohdan nojalla myös oikeus valvoa toiminnanharjoittajien henkilöstön toimintaa lain edellyttämien valvontatehtäviensä hoitamiseksi ja 3 kohdan nojalla oikeus saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen kaikki valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat. Lisäksi virastolla olisi 4 kohdan nojalla oikeus päästä tarkastamaan toiminnanharjoittajan kaupunkiraideliikenteeseen liittyviä valvontatehtävän kannalta tarpeellisia tietoja.

Virasto saisi käyttää valvontaoikeuden piiriin kuuluvia valtuuksia ainoastaan silloin, kun valvontatehtävän hoitaminen sitä edellyttäisi. Viraston olisi valvontaa suorittaessaan noudatettava edellä mainittuja hallintolain 39 §:n säännöksiä ja muita hallintolaissa säädettyjä vaatimuksia.

Virasto voisi 3 momentin nojalla käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se olisi valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijalta edellytettäisiin, että hän olisi perehtynyt kaupunkiraideliikenteeseen ja sen harjoittamista koskeviin vaatimuksiin, joista 3 §:ssä säädettyistä vaatimuksista erityisesti liiketaloudellista vakavaraisuutta koskevien vaatimusten arvioiminen voi edellyttää erityisasiantuntemusta. Samoin erityisasiantuntemusta voi edellyttää myös 7 §:ssä tarkoitettua turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien vaatimusten arvioiminen. Viraston oikeus käyttää valvonnassa tarvittaessa asiantuntijaa on tarpeellinen, koska virastolla ei ole välttämättä kaikilta osin riittävää asiantuntemusta kaupunkiraideliikenteestä ja sitä koskevista vaatimuksista lain tullessa voimaan. Toisaalta viraston niukkenevien resurssien takia sillä ei välttämättä ole aina osoitettavissa riittäviä henkilövoimavaroja viranomaisvalvontaan. Asiantuntijaa käytettäisiin kuitenkin aina ainoastaan viraston omien virkamiesten apuna valvonnas-

sa. Asiantuntijaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta ja vahingonkorvausvastuuta hänen hoitaessaan momentissa tarkoitettuja tehtäviä silloinkin, kun hän ei olisi valtion viranomaisen palveluksessa. Poliisin tulisi tarvittaessa antaa virka-apua valvontaa koskevilla asioilla. Siltä osin momentissa viitattaisiin poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ään.

**14 §. Onnettomuustutkinta.** Pykälässä viitattaisiin voimassa olevaan turvallisuustutkintalakiin metro- ja raitioliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan osalta. Turvallisuustutkintalain 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetään Onnettomuustutkintakeskuksen velvollisuudesta tutkia rautatieliikenteessä tapahtunut vakava onnettomuus sekä vastaava onnettomuus muussa yksityisessä tai julkisessa rایدeliikenteessä. Säännöksen nojalla Onnettomuustutkintakeskuksella on velvollisuus tutkia myös metro- tai raitioliikenteessä tapahtunut vakava onnettomuus. Turvallisuustutkintalain 2 §:n 2 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskus voi tutkia myös suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä muun onnettomuuden ja vaaratilanteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi rautatiejärjestelmää vastaavasti tutkia sellaisen metro- tai raitioliikenteen onnettomuuden tai vaaratilanteen, jota ei oteta turvallisuustutkintalain nojalla tutkittavaksi, jos onnettomuuden tutkinta olisi tarpeen metro- tai raitioliikenteen turvallisuuden edistämiseksi.

Raitioliikenteen muut kuin turvallisuustutkintalain mukaisesti tutkittavat onnettomuudet tutkittaisiin 2 momentin mukaan tieliikenneonnettomuuksina siten kuin niiden tutkinnasta on tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001) säädetty.

**15 §. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.** Pykälä vastaisi rautatielain 82 §:ää sekä myös ilmailussa ja merenkulussa käytössä olevaa ilmoittamisvelvollisuutta. Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin laissa tarkoitettujen toiminnanharjoittajat ilmoittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista vakavista onnettomuuksista ja metroliikenteen muista onnettomuuksista ja vaaratilanteista yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metroliiikenteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita lukuun ottamatta. Ilmoitusvelvollisuuden piiriin eivät kuuluisi tieliikenneonnettomuuksina käsiteltävät raitioliikenteen onnettomuudet, jollei niillä ole kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kannalta oleellista merkitystä. Raitioliikenteessä muihin tienkäyttäjiin liittyvät vaaratilanteet ovat tieliikenteen vaaratilanteita, minkä vuoksi niistä ilmoittaminen on tarkoitus jättää liikenteenharjoittajan harkintaan. Liikenne- ja viestintäviraston valvonnan ja tutkinnan kannalta on toisaalta pidettävä tarpeellisenä, että kaupunkiraideliikenteen turvallisuusvalvonnasta vastaavalle Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitettaisiin muista kaupunkiraideliikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista säännönmukaisesti.

Turvallisuustutkintalain 16 §:ssä säädetään muun muassa Liikenteen turvallisuusviraston, Liikenneviraston ja liikenteenharjoittajan velvollisuudesta ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voisi tulla tutkittavaksi turvallisuustutkintalain mukaan. Momentissa viitattaisiin sanottuun ilmoittamisvelvollisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtäisiin ilmoitus eri tarkoituksessa kuin Onnettomuustutkintakeskukselle. Virasto on turvallisuusviranomaisena vastuussa kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisuuden seurannasta ja valvonnasta. Sen on kerättävä tietoa onnettomuuksista ja vaaratilanteista tämän tehtävän hoitamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla antaa tarkempia määräyksiä ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä siltä osin kuin ilmoitukset tehtäisiin virastolle. Viraston määräyksenantovalta ei koskisi Onnettomuustutkintakeskukselle turvallisuustutkintalain nojalla tehtäviä ilmoituksia.

**16 §.** *Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö.* Pykälä vastaisi rautatielain 82 a §:ää (939/2013). Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta pidättäytyä ryhtymästä oikeudellisiin toimenpiteisiin sellaisten suunnitteleminen tai tahattomien rikkomusten johdosta, jotka tulevat viraston tietoon ainoastaan siksi, että niistä on tehty ilmoitus 15 §:ssä tarkoitetun ilmoittamisvelvollisuuden perusteella. Pidättäytymisvelvollisuutta ei kuitenkaan olisi, jos kyse on törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä. Rikoslain soveltuvia säännöksiä olisi joka tapauksessa sovellettava. Säännöksellä pyritään suojaamaan poikkeamailmoitusten tekijöitä seuraamuksilta ja varmistamaan mahdollisimman kattavan tiedon saaminen onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Säännöksellä pyrittäisiin ilmoittajan suojaamiseen ja ilmoitusten saannin varmistamiseen vastaavasti kuin rautatielain 82–82 a §:ssä ja ilmailulain 133–134 §:ssä on säädetty.

Pykälän 2 momentissa kiellettäisiin laissa tarkoitettuja toiminnanharjoittajia kohtelemasta syrjivästi sellaisia niiden palveluksessa olevia työntekijöitä tai muita henkilöitä, jotka tekevät ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevista vaaratilanteista. Tälläkin säännöksellä pyrittäisiin suojaamaan poikkeamailmoituksen tekijöitä seuraamuksilta ja edistämään poikkeamatietojen ilmoittamista.

**17 §.** *Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet.* Pykälään otettaisiin rautatieliikenteen viestintää ja tallenteita koskevaa rautatielain 84 §:ää vastaavat säännökset kaupunkiraideliikenteen viestinnästä ja tallenteista. Toiminnanharjoittaja saisi 1 momentin nojalla käyttää toimintansa edellyttämään viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että verkon käyttäminen on tietoturvallista. Säännöksellä rajoitettaisiin kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuuteen ja liikenteenohjaukseen käytettävien viestintäyhteyksien käyttöä kieltämällä niiden käyttäminen muuhun viestintään. Tämän vuoksi sanottuja viestintäyhteyksiä ei saisi käyttää esimerkiksi metrojunan kuljettajan muihin puheluihin. HKL:n tarkoituksena on ottaa kaupunkiraideliikenteen viestinnässä käyttöön valtion viranomaisverkko VIRVE, jota käyttävät nykyisin omassa viestinnässään muun muassa poliisi- ja pelastusviranomaiset.

Pykälän 2 momentin mukaan toiminnanharjoittaja vastaa oman toimintansa osalta siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestintään on käytettävissä riittävät viestintävälineet ja -verkko. Verkosta vastaavan rataverkon haltijan ja liikenteenharjoittajan olisi huolehdittava siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot olisi hävitettävä sen jälkeen, kun niitä ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, mihin tarkoituksiin toisaalta Liikenteen turvallisuusvirasto ja toisaalta toiminnanharjoittaja saisivat käyttää pykälässä tarkoitettuja kaupunkiraideliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja. Kaupunkiraideliikenteen tallenteita ovat liikenteenohjauksen, metrojunan ja raitiovaunun kuljettajan ja kaupunkirataverkon ratatyöstä vastaavien henkilöiden välisen viestinnän puhetallenteet sekä turvalaitteiden rekisteröimät tiedot. Tunnistamistietoja ovat puhelun ajankohta, puhelun aloittajan sijainti sekä puhelun aloittajan liittymän numero ja mahdollinen tehtävän mukainen numero. Liikenteen turvallisuusvirasto saisi käyttää tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja momentin 1 kohdan nojalla kaupunkiraideliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sekä viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseen. HKL on nykyisin kaupunkiraideliikenteen ainoa toiminnanharjoittaja. HKL saisi käyttää tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja rataverkon haltijana ja liikenteenharjoittajana momentin 2 kohdan nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä liittyvän valvonnan suorittamiseen, kaupunkiraideliikenteen turvalli-



suuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan vastaavien tapahtumien ennalta ehkäisemiseksi.

Toiminnanharjoittajan tiedonsaantioikeus rajoitettaisiin 4 momentissa koskemaan vain sellaisia tallenteita, joissa toiminnanharjoittaja itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Pykälän 5 momentissa tiedonsaantioikeutta rajoitettaisiin rautatielain 84 §:n 4 momenttia vastaavalla tavalla Onnettomuustutkintakeskuksen turvallisuustutkinnan varmistamiseksi. Jos Onnettomuustutkintakeskus päättäisi käynnistää pykälässä tarkoitettua tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voitaisiin luovuttaa ja käyttää vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaansa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta tai käytöstä ole keskuksen arion mukaan haittaa tutkinnalle. Säännöksellä pyrittäisiin varmistamaan edellytykset Onnettomuustutkintakeskuksen suorittamalle onnettomuustutkinnalle.

**18 §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälään otettaisiin rautatielain 81 §:ää vastaavat varautumista koskevat säännökset. Pykälän 1 momentissa toiminnanharjoittaja velvoitettaisiin varautumaan poikkeusoloihin ja huolehtimaan siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa häiriötilanteissa. Yhteiskunnan toimintojen varmistamiseksi myös poikkeusoloissa pidetään tarpeellisenä, että myös kaupunkiraideliikenteen toiminnanharjoittajien varautumisvelvollisuudesta säädetään lailla. Metro- ja raitioliikennettä harjoitetaan suljetulla rataverkolla, joka on altis häiriöille rautatieliikenteen tavoin. Tämän vuoksi pidetään tarpeellisenä, että varautumisvelvollisuus koskisi poikkeusolojen lisäksi niihin rinnastettavia häiriötilanteita.

Toiminnanharjoittajien toimintavalmiuden varmistamiseksi ne velvoitettaisiin 2 momentissa osallistumaan toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemaan etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliajan häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa vastaavasti kuin rautatieliikenteen toimijat on velvoitettu rautatielain 81 §:ssä.

**19 §.** *Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin ja toiminnan harjoittamisen kieltäminen.* Pykälän 1 momentti vastaisi rautatielain 87 §:ää. Momentissa säädettäisiin niistä tehostekeinoista, joita Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi toimialan turvallisuusviranomaisena tehtäviä hoitaessaan. Sen nojalla virasto voisi määrätä toiminnanharjoittajan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii kaupunkiraideliikennelain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti. Tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka siten kuin uhkasakko-laissa (1113/1990) säädetään.

Jos toiminnanharjoittaja ei täyttäisi 3 §:ssä säädettyjä vaatimuksia, viraston olisi 2 momentin nojalla viipymättä 5 §:n tarkoitetun ilmoituksen saatuaan tai saatuaan asiasta muutoin esimerkiksi viranomaisvalvonnan yhteydessä tiedon varattava toiminnanharjoittajalle tilaisuus esittää selvitys puutteellisuudesta ja toimenpiteistä, joilla toiminnanharjoittaja aikoo hoitaa vaatimusten täyttymisen. Puutteellisuus voisi koskea esimerkiksi toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jota virasto ei pitäisi kaikilta osin vaatimusten mukaisena. Jollei toiminnanharjoittaja täyttäisi vaatimuksia kohtuullisessa vähintään kahden kuukauden määräajassa, virasto voisi kieltää toiminnanharjoittajaa jatkamasta toimintaansa toistaiseksi tai määräajaksi. Toiminnan harjoittamisen kieltäminen voisi tulla kysymykseen ainoastaan puutteellisuuden ollessa niin olennainen, että se voi vaarantaa toiminnan turvallisuuden. Säännös vastaisi turvallisuustodistuksen peruuttamisesta rautatielain 9 §:ssä säädettyjä edellytyksiä. Jos puutteellisuus olisi vähäinen, virasto voisi asettaa puutteellisuuden korjaamiseksi uuden koh-

tuullisen vähintään kahden viikon pituisen määräajan. Vähäiseksi puutteellisuudeksi voidaan katsoa esimerkiksi se, että toiminnanharjoittajan vastuuvakuutusta ei ole pidettävä kaikilta osin täysin riittävänä harjoitettavaan toimintaan liittyvien riskien kannalta.

Viraston oikeutta viime kädessä kieltää toiminnan jatkaminen 2 momentin nojalla on pidettävä perusteltuna ottaen huomioon kaupunkiraideliikenteeseen liittyvät riskit. Kaupunkiraideliikenteen yhteiskunnallisen ja liikennepoliittisen merkityksen vuoksi on kaupunkiraideliikenteen harjoittamiselle asetettava rautatiejärjestelmässä rautatieliikenteen harjoittamiselle ja rataverkon hallinnalle säädettyjä vaatimuksia vastaavat tiukat vaatimukset.

**20 §. Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen.** Pykälä vastaisi rautatielain 88 §:ää. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi pykälän nojalla oikeus keskeyttää metro- tai raitioliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että metro- tai raitioliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein virasto voisi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman. Viraston olisi kuultava asianosaisia ennen toimenpiteisiin ryhtymistä, jollei tilanne edellyttäisi välittömiä toimenpiteitä.

Pykälässä tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta puuttua toimenpiteeseen tai tapahtumaan on pidettävä tarpeellisena viraston valvontatehtävän kannalta ja ottaen huomioon metro- ja raitioliikenteeseen liittyvät turvallisuusriskit.

**21 §. Vuosimaksu.** Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle suoritettavasta vuosimaksusta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin maksun määrästä ja maksun perusteista. Vuosimaksulle ei ole selkeästi osoitettavissa Liikenteen turvallisuusvirastolta saatavaa vastiketta. Kyseessä on katsottava olevan veronluonteinen maksu, jota koskevan sääntelyn on täytettävä verolainsäädännön vaatimukset. Ehdotetut säännökset täyttäisivät nämä vaatimukset. Vuosimaksu olisi 40 000 euroa. Se perittäisiin toimijakohtaisesti, joten HKL:n maksama vuosimaksu kattaisi lain tullessa voimaan HKL:n toiminnan sekä metrorataverkon-haltijana että metroliikenteen harjoittajana. Maksun määrä perustuu Liikenteen turvallisuusviraston arvioon, jonka mukaan virasto käyttäisi yhteensä noin 0,3 henkilötyövuotta virastolle kaupunkiraideliikennelaissa säädettävien tehtävien hoitamiseen. Maksua tulnaisiin tarkistamaan vuoden 2018 alussa, kun laki tulisi koskemaan myös raitioliikennettä. Vuosimaksu vastaisi niitä kustannuksia, jotka aiheutuvat virastolle kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä kaupunkiraideliikennettä koskevan rekisterin pitämisestä ja muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomais tehtävistä. Kaupunkiraideliikennerekisteri on Liikenteen turvallisuusvirastolle uusi rekisteri. Se on sinänsä melko suppea rekisteri, mutta sen perustaminen ja ylläpitäminen aiheuttaa kuitenkin melko paljon hallinnollista työtä.

Myös momentissa mainitut muut tehtävät olisivat virastolle uusia tehtäviä, joista aiheutuvat kustannukset katettaisiin vuosimaksuilla. Lähtökohtana on, ettei Liikenteen turvallisuusviraston henkilöresursseja lisätä kaupunkiraideliikenteeseen liittyvien tehtävien hoitamista varten. Kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämiseen Liikenteen turvallisuusvirasto käyttäisi niitä asiantuntijoita, joita virasto käyttää rautatiejärjestelmän turvallisuuden kehittämisessä. Samoin kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden valvonnassa, joka olisi pääosin jälkikäteistä valvontaa, käytettäisiin rautatiejärjestelmään perehtyneitä asiantuntijoita. Kaupunkiraideliikennejärjestelmä poikkeaa kuitenkin luonteensa puolesta ja toimintaympäristönsä takia merkittävästi rautatiejärjestelmästä. Tämän vuoksi asiantuntijoiden olisi ensin perehdyttävä kaupunkiraideliikennejärjestelmään. Virasto voi tarvittaessa käyttää viranomaisvalvonnassaan apunaan 13 §:n nojalla ulkopuolisia asiantuntijoita, mistä myös aiheutuisi virastolle kustannuksia.

Vuosimaksu velvoitettaisiin 2 momentissa suorittamaan täysimääräisenä myös toiminnan ensimmäisenä vuotena, vaikka toiminta aloitettaisiin kesken vuotta. Vastaavasti maksua ei palautettaisi, vaikka toiminnanharjoittaja lopettaisi toimintansa kesken vuotta. Säännöksillä pyrittäisiin turvaamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvien kustannusten täysimääräinen kattaminen myös momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Tällä hetkellä kaupunkiraideliikennettä harjoittaa ainoastaan HKL, joka myös vastaa metro- ja raitiorataverkon hallinnasta. Jatkossakin toiminnanharjoittajia arvioidaan olevan ainoastaan muutama. Tämän vuoksi momentin säännöksiä sovellettaisiin ainoastaan satunnaisesti.

Liikenteen turvallisuusviraston pykälässä tarkoitettuja maksuja koskevien päätösten luonteen vuoksi ehdotetaan 3 momentissa, että päätöksiin saisi hakea oikaisua siten kuin hallintolain 7a luvussa säädetään. Viraston oikaisuvaatimukseen antamaan päätökseen saisi 22 §:n 1 momentin nojalla hakea muutosta valittamalla normaalia muutoksenhakumenettelyä noudattaen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin vakiintuneen käytännön mukaisesti, että pykälässä tarkoitettujen maksut saadaan periä ilman tuomiota tai päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään. Myös momentin viittaus korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuun erääntyneelle maksulle perittävään viivästyskorkoon olisi vakiintuneen käytännön mukainen.

**22 §. Muutoksenhaku.** Lain 21 §:n 3 momentin nojalla tehtyyn oikaisuvaatimukseen annettuun Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen ja muihin viraston kaupunkiraideliikennelain nojalla antamiin päätöksiin saisi 1 momentin nojalla hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetyllä tavalla. Oikaisuvaatimusmenettelyä ei pidetä tarpeellisena viraston muiden kaupunkiraideliikennelain nojalla antamien hallintopäätösten osalta ottaen huomioon, että sanottuja viraston päätöksiä olisi lukumääräisesti vähän ja päätökset koskisivat hyvin suppeata kohderyhmää.

Hallinto-oikeuden Liikenteen turvallisuusviraston päätöksestä muutoksenhaun johdosta antamaan päätökseen saisi asioiden luonteen vuoksi 2 momentin mukaan hakea muutosta valittamalla ainoastaan korkeimman hallinto-oikeuden myöntäessä valitusluvan.

**23 §. Rangaistussäännökset.** Teot säädettäisiin pykälän mukaan rangaistavaksi joko tahallisia tekoja tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyinä. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin metro- ja raitioliikenteen häiriöttömän ja turvallisen toiminnan varmistamiseksi rangaistavaksi metro- tai raitioliikenteen harjoittaminen ilman laissa säädettyjä edellytyksiä. Momentin 2 kohdassa säädettäisiin rangaistaviksi teot, joilla pyrittäisiin varmistamaan erityisesti metroliikenteen ja metrolienteeseen kuuluvalla alueella liikkuvien henkilöiden turvallisuus. Säännöksellä kielletäisiin asiaton liikkuminen tai oleskelu säännöksessä mainituilla alueilla, jotka eivät ole yleisön käytettävissä. Säännös vastaisi rautatielain 85 §:n 2 momentin 4 kohtaa. Momentissa säädetyistä teoista voitaisiin tuomita kaupunkiraideliikennesäädännön rikkomisesta sakkoon, jollei teko olisi vähäinen eikä siitä muualla lainsäädännössä säädettäisi ankarampaa rangaistusta.

Pykälän 2 momentin mukaan se, joka rikkoo kaupunkiraideliikennelain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voitaisiin jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta.

Selvyyden vuoksi pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettaviksi viittaussäännökset rikoslain 23 ja 21 lukuun. Viittaukset olisivat luonteeltaan informatiivisia, eikä niillä laajennettaisi rangaistavan käyttäytymisen alaa.

**24 §. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset.** Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen, kuitenkin viimeistään 1 päivänä maaliskuuta 2016. Lakia sovellettaisiin raitioliikenteeseen 2 momentin mukaan kuitenkin vasta 1 päivästä tammikuuta 2018 lukien. Ehdotettua raitioliikennettä koskevaa siirtymäkautta pidetään perusteltuna, koska HKL:lle on varattava riittävästi aikaa raitioliikennettä koskevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän valmisteluun ja muiden raitioliikennettä koskevien velvoitteiden toteuttamiseen. Tampereen ja Turun raitioliikenteen arvioidaan käynnistyvän vasta ehdotetun siirtymäkauden päätyttyä.

Liikennöinnin länsimetrolla arvioidaan käynnistyvän elokuussa 2016. Tämän vuoksi HKL:n tulisi 3 momentin mukaan tehdä metrorataverkon hallintaa ja metroliikenteen harjoittamista koskeva ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään 31 päivänä heinäkuuta 2016. Jos tässä laissa tarkoitettua toimintaa alettaisiin harjoittaa vasta tämän lain tultua voimaan, olisi ilmoitus tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Pykälän 4 momentin mukaan kelpoisuudet laissa tarkoitettuihin liikenneturvallisuustehtäviin olisivat edelleen voimassa niillä henkilöillä, jotka hoitavat sanottuja liikenneturvallisuustehtäviä lain tullessa voimaan.

## **2 Tarkemmat määräykset**

Lakiehdotuksessa esitetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset 5 §:n 5 momentin nojalla 5 §:ssä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta virastolle, 6 §:n 4 momentin nojalla metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista, 7 §:n 5 momentin nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä, 8 §:n 6 momentin nojalla liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista sekä 15 §:n 2 momentin nojalla onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

Valtuutussäännösten nojalla annettavat Liikenteen turvallisuusviraston määräykset olisivat yleiseltä merkitykseltään vähäisiä ja teknisluonteisia ja ne kohdistuisivat rajattuun kohderyhmään. Alemmanasteinen sääntely ei sisältäisi yleisesti yksilön oikeuksiin tai velvollisuuksiin kohdistuvia tai muutoin lailla annettavia säännöksiä.

## **3 Voimaantulo**

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2016 ennen kuin liikennöinti niin sanotulla länsimetrolla käynnistyy ja metroliikenne ulottuu Helsingin kaupungin rajojen ulkopuolelle.

## **4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

Esitykseen sisältyy eräitä valtiosääntöoikeudellisesti huomionarvoisia säännöksiä. Tällaisia olisivat muun muassa alemmanasteista norminantoa koskevat säännökset, elinkeinon harjoittamisen vapautta, asiantuntijan käyttöä viranomaisvalvonnassa sekä Liikenteen turvallisuusvirastolle maksettavaa vuosimaksua koskevat säännökset. Alemmanasteista sääntelyä on selostettu edellä kohdassa ”Tarkemmat määräykset”. Se olisi yleiseltä merkitykseltään vähäistä ja sen kohderyhmät olisivat suppeita. Sen perusedellytyksistä säädettäisiin lailla.

Ehdotusta on tarkasteltava myös perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Säännöksen mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa

valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lakiehdotuksen mukaan metro- ja raitioliikenteen harjoittamisesta ja metro- ja raitiorataverkon hallinnasta olisi ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, joka olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Ilmoittamisvelvollisuuden voidaan katsoa rajoittavan elinkeinon harjoittamisen vapautta, vaikka metro- ja raitioraideliikennettä harjoittaa nykyisin ainoastaan Helsingin kaupungin liikelaitoksena toimiva HKL, joka on myös nykyisin ainoa metro- ja raitiorataverkon haltija. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on käsitellyt elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä useissa lausunnoissaan (muun muassa PeVL 23/2000, PeVL 28/2001, PeVL 53/2001, PeVL 14/2004 ja PeVL 9/2005). Valiokunnan lausuntojen mukaan elinkeinovapautta ei saa rajoittaa ilman erittäin painavaa syytä. Tällaisena syynä voidaan pitää esimerkiksi henkilöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemista tai muita tärkeitä ja vahvoja yhteiskunnallisia intressejä. Rajoitusten tulee ilmetä laista, koska kyseessä on perusoikeuden rajoittaminen. Valiokunta on lausuntokäytännössään katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraistamisen olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun ohella sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoituksemukaisuusharkinnan mukaisesti. Ehdotuksen mukaan laissa tarkoitettu rataverkon hallinta ja liikenteen harjoittaminen eivät olisi luvanvaraista toimintaa. Niitä koskisi lupamenettelyä kevyempi hallinnollinen menettely, jonka mukaan toiminnanharjoittaja velvoitettaisiin ilmoittamaan toiminnasta valvovalle viranomaiselle. Ilmoituksen tekeminen on tarpeellinen Liikenteen turvallisuusvirastolle asetetun valvontavallan tehokkaaksi toteuttamiseksi. Ilmoittamisvelvollisuutta voidaan pitää perusteltuna ottaen lisäksi huomioon, että metroliikenteeseen verrattava rautatieliikenne on luvanvaraista elinkeinotoimintaa.

Toiminnalla ei pyrittäisi saamaan liiketaloudellista voittoa. Elinkeinon harjoittamisen vapautteen liittyvistä metro- ja raitiorataverkon hallinnan ja metro- ja raitioliikenteen harjoittamisen vapauden rajoittamisesta säädettäisiin lailla. Rajoitusten ei ole katsottava rajoittavan elinkeinon harjoittamista perusoikeuksien vastaisesti.

Rataverkon hallintaa voidaan katsoa liittyvän julkisen hallintotehtävän piirteitä. Rataverkon haltija ei kuitenkaan esimerkiksi myöntäisi ratakapasiteettia verkolla liikennöintiä varten, koska verkolla liikennöisi ainoastaan yksi liikenteenharjoittaja. Toimintaan ei muutoinkaan sisältyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä, vaan se kohdistuisi pääasiallisesti rataverkon kehittämiseen ja kunnossapitoon. Toimintaa valvoisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Edellä esitetyn perusteella rataverkon hallintaa ei ole pidettävä perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallisena myöskään silloin, kun toimintaa harjoittaisi julkisen hallinnon ulkopuolinen toimija.

Toiminnanharjoittaja vastaisi liikenteenohjauksesta harjoittamassaan toiminnassa. Se voisi hankkia liikenteenohjauspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Vastuu liikenteenohjauksesta kuitenkin säilyisi toiminnanharjoittajalla. Liikenteenohjauspalvelut ovat operatiivisia tehtäviä, joihin ei liity merkittävää julkisen vallan käyttöä eikä muita julkisen hallintotehtävän piirteitä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi myös liikenteenohjausta. Tämän vuoksi toiminnanharjoittajan vastuuta liikenteenohjauksesta eikä myöskään liikenteenohjauspalvelujen hankkimista ulkopuolisilta palvelujen tuottajilta ei ole pidettävä perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallisena.

Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi lakiehdotuksen 13 §:n 2 momentin mukaan viranomaisvalvontaa suorittaessaan oikeus päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa toiminnanharjoittajan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen tiloihin sekä saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat. Virastolle säännöksessä ehdotettua valvontaoikeutta on rajoitettu ottaen huomioon perustuslain 10 §:ssä säännökset kotirauhan suojasta. Virasto voisi viranomaisval-

vontaa suorittaessaan 13 §:n 3 momentin nojalla käyttää valvonnassaan apunaan asiantuntijaa. Momentissa säädettäisiin asiantuntijan kelpoisuudesta ja rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Virasto voisi käyttää asiantuntijaa apunaan edellyttäen, että se olisi valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Virastolla ei erityisesti välittömästi lain voimaantultua ole välttämättä riittävästi asiantuntemusta kaupunkiraideliikenteestä. Virastolla olisi kuitenkin kaupunkiraideliikennelain mukainen valvontavelvollisuus heti lain voimaantulon jälkeen. Toisaalta viraston henkilöresursseja ei lisätä laissa säädettävien uusien tehtävien hoitamista varten. Edellä esitetyn vuoksi on välttämätöntä, että virastolla on oikeus käyttää asiantuntijaa apunaan viranomaisvalvonnan suorittamisessa. Asiantuntija ei suorittaisi itsenäisesti valvontaa eikä käyttäisi viranomaiselle kuuluvia toimivaltuuksia, vaan olisi apuna viraston suorittamassa valvonnassa esimerkiksi toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa. Virastolle lakiehdotuksen 13 §:n 2 momentissa ehdotettua valvontaoikeutta ja 3 momentissa ehdotettua oikeutta käyttää asiantuntijaa apunaan viranomaisvalvonnassa on pidettävä sen vastuulla olevan valvontatehtävän hoitamiseksi perusteltuna ja ehdotettua sääntelyä riittävän täsmällisenä ja tarkkarajaisena. Tämän vuoksi ehdotettua sääntelyä ei ole pidettävä perustuslain 10 §:n säädetyin kotirauhan turvaamisen tai perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallisena.

Lakiehdotuksen 17 §:n 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ja toiminnanharjoittaja saisivat käyttää kaupunkiraideliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja momentissa säädetyin edellytyksin. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 62/2010 vp todennut, että perustuslain 10 §:n 2 ja 3 momentin luottamuksellisen viestin salaisuutta koskevan sääntelyn ensisijaisena tarkoituksena on suojata luottamukseksi tarkoitettujen viestien sisältö ulkopuolisilta. Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja käyttöönsä ainoastaan viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi ja toiminnanharjoittaja ainoastaan turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä liittyvän valvonnan suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi. Rautatielain 84 §:n nojalla Liikenteen turvallisuusvirastolla ja rautatiejärjestelmän muilla toimijoilla on vastaava oikeus rautatiejärjestelmässä. Lisäksi on otettava huomioon, että lakiehdotuksen 17 §:n 1 momentin mukaan kaupunkiraideliikenteen viestintään käytettävää verkkoa saisi käyttää kaupunkiraideliikenteessä ainoastaan liikenneturvallisuuteen ja liikenteenohjaukseen liittyvässä viestinnässä. Ehdotetun sääntelyn on katsottava täyttävän perusoikeusrajoitusten hyväksyttävyydelle, oikeasuhteisuudelle sekä täsmällisyydelle ja tarkkarajaisuudelle asetetut vaatimukset.

Valtion verosta säädetään perustuslain 81 §:n 1 momentin mukaan lailla, joka sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisen oikeusturvasta. Verolaista tulee yksiselitteisesti ilmetä verovelvollisuuden piiri. Lain säännösten tulee olla myös sillä tavoin tarkkoja, että lakia soveltavien viranomaisten harkinta veroa määrättäessä on sidottua. Valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään perustuslain 81 §:n 2 momentin perusteella lailla.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt verojen ja maksujen välistä rajanvetoa muun muassa rautatielakia koskevassa lausunnossaan PeVL 66/2002 vp, rahoitustarkastusta koskevassa lausunnossa PeVL 67/2002 vp sekä lausunnoissa PeVL 61/2002 vp ja PeVL 3/2003 vp, jotka molemmat koskivat viestintämarkkinalakia. Myös sähköisen viestinnän tietosuojalakia koskevassa perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 9/2004 vp on käsitelty asiaa. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkintakäytännön mukaan maksuille on ominaista, että ne ovat korvauksia tai vastikkeita julkisen vallan palveluista. Muut rahasuoritukset valtiolle ovat sen sijaan valtiosääntöoikeudellisesti arvioiden yleensä veroja.

Perustuslakivaliokunta on lausunnoissaan hahmotellut eräitä seikkoja, jotka maksun tulisi täyttää, jotta se olisi valtiosääntöoikeudellisesti arvioiden maksu eikä vero. Suoritteiden, joista maksu peritään, tulee olla jollakin tavalla yksilöitävissä. Jos rahasuoritus peritään yleisesti jonkin toiminnan rahoittamiseen, kyseessä on valtiosääntöoikeudellisesti pikemminkin vero kuin maksu. Vaikka maksuluonteeseen edellytyksenä ei olekaan täysi kustannusvastaavuus, maksun suuruuden ja määräytymisperusteiden tulee kuitenkin säilyttää jokin yhteys suoritteen tuottamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Mitä suuremmaksi ero maksun ja etenkin julkisoikeudelliseen tehtävään liittyvän suoritteen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten välillä kasvaa, sitä lähempänä suoritusta on pidettävä verona. Merkitystä voi olla myös sillä, onko asianomaisen suoritteen vastaanottaminen vapaaehtoista vai pakollista. Veron suuntaan viittaa, jos suoritusvelvollisuuden aiheuttamista suoritteista ei voi kieltäytyä ja velvollisuus koskee suoraan lain nojalla tietyt tunnusmerkit täyttäviä oikeussubjekteja. Rahasuorituksen mahdollisella rajoitetulla käyttötarkoituksella ei perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan ole merkitystä suorituksen valtiosääntöoikeudellista luonnetta arvioitaessa.

Esityksen 21 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusvirastolle maksettavasta vuosimaksusta. Maksulla katettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle kaupunkiraideliikennelaissa säädettyjen tehtävien hoitamisesta aiheutuvat kustannukset, mikä viittaa niiden veronluonteisuuteen.

Maksun määräytymisperusteiden yhteyttä suoritteen tuottamisesta aiheutuviin kustannuksiin voidaan arvioida seuraavasti. Maksuissa on ainoastaan yksi maksuluokka. Maksuvelvollisuus määrätään siis yleisin kriteerein kiinnittämättä maksun suuruutta yksilöllisesti mihinkään kaupunkiraideliikenteen toiminnanharjoittajan vastaanottamiin suoritteisiin. Maksuvelvollisuus kytkeytyy yleisesti Liikenteen turvallisuusviraston tietynlaisen toiminnan rahoittamiseen, eikä kysymys näin ollen ole viraston erikseen yksilöitävissä oleviin suoritteisiin liittyvästä vastikkeesta. Maksuja on tällä kriteerillä arvioituna pidettävä ennemminkin verona kuin maksuna.

Suoritteen vastaanottamisen pakollisuutta voidaan arvioida seuraavasti. Maksut tulevat maksettavaksi, jos toiminnanharjoittaja tekee ilmoituksen kaupunkiraideliikennelaissa tarkoitetun toiminnan aloittamisesta ja harjoittaa toimintaa. Maksuja on tälläkin kriteerillä arvioituna pidettävä pikemminkin veronluonteisina kuin välittömästi luovutetusta suoritteesta perittävänä maksuna. Säännöksissä ilmenevät vähintään verovelvollisuuden ja veron suuruus, verovelvollisten oikeusturva ja verovelvollisten piiri perustuslain 81 §:ssä edellytetyllä tavalla. Säännösten on katsottava täyttävän perustuslain 81 §:n vaatimukset.

Edellä kerrotuilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### kaupunkiraideliikenteestä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Lain soveltamisala*

Lakia sovelletaan metro- ja raitioliikenteeseen (*kaupunkiraideliikenne*) sekä metrorataverkon ja raitiorataverkon hallintaan, jollei muussa laissa toisin säädetä.

#### 2 §

##### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *rataverkon hallinnalla* metro- tai raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallintointia raitioliikenteessä;
- 2) *rataverkon haltijalla* kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka on vastuussa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta;
- 3) *liikenteen harjoittamisella* henkilöliikenteen harjoittamista metro- tai raitiorataverkolla;
- 4) *liikenteenharjoittajalla* kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka harjoittaa liikennettä metrorataverkolla tai raitiorataverkolla;
- 5) *toiminnanharjoittajalla* rataverkon haltijaa ja liikenteenharjoittajaa;
- 6) *turvallisuusjohtamisjärjestelmällä* järjestelmää, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistaen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita.

#### 3 §

##### *Toiminnanharjoittajaa koskevat vaatimukset*

Toiminnanharjoittajan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- 1) toiminnanharjoittajalla on oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) toiminnanharjoittajan on osoitettava, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan tai turvallisen liikenteen harjoittamisen;
- 3) toiminnanharjoittaja on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;
- 4) toiminnanharjoittajan liikenneturvallisuustehtäviin määrätty henkilöt täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä;
- 5) toiminnanharjoittaja on riittävän vakavarainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajan todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;



6) toiminnanharjoittajalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

4 §

*Toiminnanharjoittajaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset*

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan rataverkon haltijan tai liikenteenharjoittajan liikkeenjohdosta vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hänellä on harjoitettavan toiminnan edellyttämässä laajuudessa tarvittavat tiedot ja kokemus rataverkon turvalliseen hallintaan ja sen valvontaan tai liikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan.

Toiminnanharjoittaja ei täytä 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

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

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

3) toiminnanharjoittajalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

5 §

*Toiminnanharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan*

Toiminnanharjoittajan on tehtävä harjoittamastaan tässä laissa tarkoitettua toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoituksessa on oltava toiminnanharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi toiminnanharjoittajan on osoitettava ilmoituksessa täyttävänsä 3 §:ssä säädetty vaatimukset. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Toiminnanharjoittajan on viipymättä ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta ja rataverkon hallinnan siirtämisestä toiselle toiminnanharjoittajalle.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada toiminnanharjoittajaa ja sen toimitusjohtajaa tai muuta liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitettua ilmoituksen käsittelyä ja 13 §:ssä tarkoitettua viranomaisvalvontaa varten.

Jos ilmoitetut tiedot ovat puutteellisia tai ilmoitus on muutoin puutteellinen, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä varattava toiminnanharjoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

6 §

*Toiminnanharjoittajan vastuu*

Toiminnanharjoittaja vastaa metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. Toiminnanharjoittajan on otettava toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet. Toiminnanharjoittajien on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä.

Kaupunkiraideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa (113/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista.

7 §

*Turvallisuusjohtamisjärjestelmä*

Toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

Toiminnanharjoittajan toimitusjohtaja tai muu liikennejohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti. Siinä on oltava organisaation toimitusjohtajan tai organisaation ylimpään johtoon kuuluvan muun johtajan hyväksymä ja koko henkilökunnalle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

8 §

*Kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset ja terveystarkastukset*

Tässä laissa tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtäviä, jotka vaikuttavat välittömästi kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen, ovat:

- 1) metrojunan, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettaminen;
- 2) liikenteenohjaus, jos sillä voidaan välittömästi puuttua 1 kohdassa tarkoitettun liikennevälineen kulkuun.

Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavalta vaaditaan, että hän:

- 1) on tehtävään sopiva;
- 2) täyttää terveystensä puolesta tässä laissa tai sen nojalla määrätyt vaatimukset;
- 3) osaa ja ymmärtää riittävästi liikenteenhoidossa käytettävää kieltä;
- 4) on vähintään 18-vuotias.

Liikenneturvallisuustehtäviä saa hoitaa vain henkilö, joka on lääkärintodistuksella osoittanut olevansa terveydentilansa perusteella kelpoinen hoitamaan mainittuja tehtäviä. Toiminnanharjoittajan on varmistettava, että henkilö käy terveystarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa 1 momentissa tarkoitettua liikenneturvallisuustehtävää. Sen jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitavan on käytävä säännöllisesti lääkärintarkastuksessa.

Toiminnanharjoittajalla on oikeus siirtää liikenneturvallisuustehtävää hoitava muuhun tehtävään, jos tämä on laiminlyönyt vaaditun lääkärintarkastuksen.

Toiminnanharjoittaja vastaa toiminnassaan siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat liikenneturvallisuustehtäviä hoitavat täyttävät tässä laissa säädettyt kelpoisuusvaatimukset ja tämän lain nojalla määrätyt muut liikenneturvallisuustehtävää hoitavaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuutta ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien on osoitettava kelpoisuutensa.

## 9 §

### *Rataverkon liikenteenohjaus*

Rataverkon liikenteenohjauksen on oltava turvallista ja tasapuolista. Toiminnanharjoittaja vastaa liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä. Rataverkon haltija vastaa liikenteenohjauksesta silloin, jos rataverkolla liikennöi yhtä useampi liikenteenharjoittaja. Toiminnanharjoittaja voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne toiselta toiminnanharjoittajalta taikka julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

## 10 §

### *Kaupunkiraideliikennerekisteri*

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää metro- ja raitioliikennettä koskevaa kaupunkiraideliikennerekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään toiminnanharjoittajan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä toiminnanharjoittajan 5 §:n nojalla antamassaan ilmoituksessa ilmoittamat muut tiedot.

Toiminnanharjoittajan on toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

## 11 §

### *Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tämän lain mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä väestötietojärjestelmästä ja Väestötietokeskuksen varmennepalveluista (661/2009) annetun lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitettua turvakiellostä.

## HE 43/2015 vp

Tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

### 12 §

#### *Valvonta*

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa metro- ja raitioliikennejärjestelmän valvonnasta.

Virasto valvoo:

- 1) metro- ja raitioliikennejärjestelmää koskevien vaatimusten noudattamista;
- 2) rataverkon haltijan ja liikenteenharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta ja suorituskkyä;
- 3) varautumista poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin metro- ja raitioliikennejärjestelmässä.

### 13 §

#### *Viranomaisvalvonnan suorittaminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi suorittaa valvontatehtävänsä ennakoilmoituksen perusteella tai ennalta ilmoittamatta. Viraston on valvontatehtävää hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

- 1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa ja, jos se on valvonnan suorittamiseksi perusteltua, rataverkon haltijan, liikenteenharjoittajan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;
- 2) valvoa 1 kohdassa tarkoitettujen toiminnanharjoittajien palveluksessa olevan henkilöstön toimintaa;
- 3) saada salassapitosäynnösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta tarpeelliset asiakirjat;
- 4) päästä tarkastamaan toiminnanharjoittajan kaupunkiraideliikenteeseen liittyviä valvontatehtävän kannalta tarpeellisia tietoja.

Virasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijan on oltava perehtynyt kaupunkiraideliikenteeseen ja sen harjoittamista koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuuta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä.

### 14 §

#### *Onnettomuustutkinta*

Metro- ja raitioliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään turvallisuustutkintalaissa (525/2011). Jos onnettomuutta tai vaaratilannetta ei kuitenkaan oteta mainitun lain nojalla tutkittavaksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi tutkia sen, jos tutkiminen on tarpeen metro- tai raitioliikenteen turvallisuuden edistämiseksi.

Muiden kuin turvallisuustutkintalain mukaan tutkittavien onnettomuuksien tutkinnasta säädetään tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001).

15 §

*Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen*

Toiminnanharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä tietoonsa tulleista vakavista onnettomuuksista ja muista kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisistä metroliiikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Velvollisuudesta ilmoittaa onnettomuuksista ja vaaratilanteista Onnettomuustutkintakeskukselle säädetään turvallisuustutkintalaissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettusta virastolle tehtävästä ilmoituksesta ja sen sisällöstä.

16 §

*Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö*

Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon vain 15 §:n nojalla tehdyn ilmoituksen perusteella, jollei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Toiminnanharjoittaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

17 §

*Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet*

Toiminnanharjoittaja saa käyttää kaupunkiraideliikenteen viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että viestintäverkon käyttäminen on tietoturvallista. Kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuuteen ja liikenteenohjaukseen liittyvään viestintään käytettäviä viestintäyhteyksiä ei saa käyttää muuhun viestintään.

Toiminnanharjoittajan on huolehdittava siitä, että kaupunkiraideliikenteen viestiliikenne, kaupunkiraideliikenteessä käytettävien turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot on hävitettävä sen jälkeen, kun tietoja ei enää tarvita käyttötarkoitukseensa.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto ja toiminnanharjoittaja saavat käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja kaupunkiraideliikenteen viestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

1) Liikenteen turvallisuusvirasto viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja

2) toiminnanharjoittaja turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä liittyvän valvonnan suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtuminen ennaltaehkäisemiseksi.

Edellä 3 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia tallenteita, joissa toiminnanharjoittaja itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Jos Onnettomuustutkintakeskus päättää käynnistää tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voidaan kuitenkin luovuttaa ja käyttää vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta ja käytöstä ole Onnettomuustutkintakeskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle.

18 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin*

Toiminnanharjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa häiriötilanteissa.

Toiminnanharjoittajan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunniteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

19 §

*Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin ja toiminnan harjoittamisen kieltäminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä toiminnanharjoittajan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti. Tehosteeksi virasto voi asettaa uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Niistä säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Jos toiminnanharjoittaja ei täytä 3 §:ssä säädettyjä vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä 5 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan tai saatuaan asiasta muutoin tiedon varattava toiminnanharjoittajalle tilaisuus esittää selvitys puutteellisuudesta ja toimenpiteistä, joilla vaatimusten täyttäminen aiotaan hoitaa. Jollei toiminnanharjoittaja täytä vaatimuksia kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhempi, virasto voi kieltää toiminnanharjoittajaa jatkamasta toimintaansa toistaiseksi tai määräajaksi, jos puutteellisuutta on pidettävä toiminnan turvallisuuden kannalta olennaisena. Jos puutteellisuus on vähäinen, virasto voi asettaa puutteellisuuden korjaamiseksi uuden määräajan, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhempi.

20 §

*Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus keskeyttää metro- tai raitioliikennettä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että metro- tai raitioliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein virasto voi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä, viraston on kuultava asianosaisia, jollei tilanne edellytä välittömiä toimenpiteitä.

21 §

*Vuosimaksu*

Toiminnanharjoittajan on suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kaupunkiraideliikenteen vuosimaksuna 40 000 euroa vuosittain. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä kaupunkiraideliikennettä koskevan rekisterin pitämisestä ja muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

## HE 43/2015 vp

Vuosimaksu on suoritettava täysimääräisenä myös toiminnan ensimmäisenä vuotena, vaikka toiminta aloitettaisiin kesken vuotta. Vuosimaksua ei palauteta, vaikka toiminnanharjoittaja lopettaisi toimintansa kesken vuotta.

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen, jolla virasto on määrännyt rekisteröimismaksun ja vuosimaksun maksettavaksi, saa hakea oikaisua siten kuin hallintolain 7 a luvussa (581/2010) säädetään.

Vuosivalvontamaksu on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Jollei maksua suoriteta viimeistään eräpäivänä, maksamattomalle määrälle peritään vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan. Liikenteen turvallisuusvirasto voi viivästyskoron sijasta periä toiminnanharjoittajalta viiden euron suuruisen viivästysmaksun, jos viivästyskoron määrä jää tätä pienemmäksi.

### 22 §

#### *Muutoksenhaku*

Liikenteen turvallisuusviraston 21 §:n 3 momentissa tarkoitettuun oikaisuvaatimukseen antamaan päätökseen tai muuhun tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

### 23 §

#### *Rangaistussäännökset*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

- 1) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä tässä laissa säädettyjen edellytysten puuttuessa tai
  - 2) liikkuu tai oleskelee asiattomasti metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä,
- on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *kaupunkiraideliikennelainsäädännön rikkomisesta* sakkoon.

Se, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämisuhalla tai keskeyttämisuhalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta.

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästi liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, rattijuopumuksesta, törkeästi rattijuopumuksesta, junaliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle, kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja liikennepaosta tieliikenteessä säädetään rikoslain 23 luvussa. Rangaistus kuolemantuottamuksesta, törkeästi kuolemantuottamuksesta, vammantuottamuksesta ja vaaran aiheuttamisesta säädetään rikoslain 21 luvussa.

### 24 §

#### *Voimaantulo ja siirtymäsäännökset*

Tämä laki tulee voimaan -- päivänä --kuuta 20.

Tätä lakia sovelletaan raitoliikenteeseen 1 päivästä tammikuuta 2018.

Toiminnanharjoittajan on tehtävä 5 §:ssä tarkoitettu ilmoitus viimeistään 31 päivänä heinäkuuta 2016, jos toiminnanharjoittaja harjoittaa ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa tämän lain tullessa voimaan.

**HE 43/2015 vp**

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleet kelpoisuudet tässä laissa tarkoitettuihin liikenneturvallisuustehtäviin säilyvät voimassa niillä henkilöillä, jotka hoitavat samoja liikenneturvallisuustehtäviä tämän lain tullessa voimaan.

---

Helsingissä 28 päivänä syyskuuta 2015

**Pääministerin sijainen, ulkoasiainministeri**

**Timo Soini**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner