

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi raideliikennelakia ja liikenteen palveluista annettua lakia.

Raideliikennelakiin tehtävistä muutoksista tärkein olisi se, että ratamaksun perusmaksua voitaisiin korottaa investointiperusteella enimmillään viisinkertaiseksi voimassa olevan ratamaksun perusmaksuun nähden. Ehdotetun muutoksen tavoitteena on saada ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta nykyistä toimivampi rahoituskeino rataverkon investointien rahoituksessa.

Lisäksi lakiin tehtäisiin muutoksia, joita Euroopan komissio on esittänyt niin sanotun Pilot-kyselyn yhteydessä, kun se on tarkistanut Euroopan unionin neljännen rautatiepaketin säädösten täytäntöönpanoa Suomessa. Nämä muutokset liittyvät muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden raideliikennelain mukaisten toimijoiden tehtäviin ja vastuisiin. Lakiin tehtäisiin lisäksi eräitä teknisluonteisia tarkistuksia, jotka on havaittu tarpeelliseksi lain soveltamisen aikana. Tällaisia olisivat muun muassa muutokset ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijan velvoitteisiin, muutokset liikkuvan kaluston käyttöönottoon liittyviin säännöksiin sekä muutokset kalustoyksikön kunnossapitovaatimuksiin.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtävät muutokset ovat tarkennuksia rautatieyritykseltä edellytettävään toimilupaan ja sen hallintaan. Toimilupaa edellytettäisiin aina rautatierajaliikenteessä toimivalta yritykseltä, joka vastaanottaa kalustoyksiköt toisen valtion rautatieyritykseltä tai luovuttaa ne takaisin tälle. Ehdotettu muutos vastaisi sitä, mitä Suomen ja Venäjän välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyssä sopimuksessa on sovittu. Lisäksi rauta-tieyrityksen olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos sen omistajuus muuttuu tai sen liikkeen-johtotehtävissä työskentelevät henkilöt vaihtuvat, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeudelliset edellytykset tarkistaa, että uudet omistajat ja liikkeenjohtotehtävissä työskentelevät täyttävät toimiluvan myöntämistä koskevat edellytykset. Myös Liikenne- ja viestintäviraston toimiluvan valvontaan liittyviä valtuuksia esitetään muutettavaksi niin, että ne vastaisivat nykyistä paremmin Euroopan unionin lainsäädännön vaatimuksia.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2024.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	4
2 Nykytila ja sen arviointi	4
3 Tavoitteet	6
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	6
4.1 Keskeiset ehdotukset	6
4.2 Pääasialliset vaikutukset	8
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	12
6 Lausuntopalaute	13
7 Säännöskohtaiset perustelut	15
7.1 Raideliikennelaki	15
7.2 Laki liikenteen palveluista	25
8 Lakia alemman asteinen sääntely	27
9 Voimaantulo	27
10 Toimeenpano ja seuranta	27
11 Suhde muihin esityksiin	27
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	28
12.1 Ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus	28
12.2 Elinkeinovapaus	31
12.3 Henkilötietojen suoja	32
12.4 Ahvenanmaa toimivalta raideliikenneasioissa	33
LAKIEHDOTUKSET	34
1. Laki raideliikennelain muuttamisesta	34
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain 53 ja 57 §:n muuttamisesta	40
LIITTEET	42
RINNAKKAISTEKSTIT	42
1. Laki raideliikennelain muuttamisesta	42
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain 53 ja 57 §:n muuttamisesta	53

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

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

Raideliikennelakiin tehtiin ensimmäiset muutokset lailla raideliikennelain muuttamisesta (1254/2020), joka tuli voimaan 1.2.2021. Tällä lailla muutettiin erityisesti kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiin liittyviä raideliikennelain säännöksiä Euroopan unionin rautatielainsäädännössä, jäljempänä *unionilainsäädäntö*, tapahtuneiden muutosten johdosta. EU:n neljännen rautatiepaketin nojalla annettujen komission täytäntöönpanoasetusten mukaisesti kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiin liittyviä tehtäviä siirtyi kansallisilta turvallisuus- ja rekisteröintiviranomaisilta Euroopan unionin rautatievirastolle. Vaikka uudet säädökset annettiin sellaisenaan ja suoraan sovellettavilla komission täytäntöönpanoasetuksilla, raideliikennelakiin oli tarpeellista tehdä eräitä muutoksia, jotta kansalliset säännökset eivät olisi ristiriidassa EU-asetusten kanssa.

Toisen kerran raideliikennelakia muutettiin lailla raideliikennelain ja väliaikaisesta muuttamisesta (476/2022), joka tuli voimaan 22.6.2022. Tässä yhteydessä raideliikennelakiin lisättiin mm. kaksi uutta pykälää. Raideliikennelakiin lisätyssä uudessa lain 186 b §:ssä säädettiin siitä, miten rataverkolla voidaan liikkua sellaisella kalustolla, jolle ei ole myönnetty raideliikennelain mukaista kaluston markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Pykälän mukaista siirtolupaa voidaan käyttää kalustoyksikön yksittäistä siirtoa varten esimerkiksi silloin, kun ainoastaan yksityisraiteella käytettävän kalustoyksikkö tai metroliikenteen juna siirretään rataverkon kautta huolto- ja kunnossapitotöihin. Toisessa raideliikennelakiin lisätyssä uudessa 186 c §:ssä säädettiin niistä vaatimuksista, jotka koskevat erilaisia testi- ja pilottihankkeita. Tällaisia ovat esimerkiksi autonomisen junaliikenteen tai duoraideliikenteen kokeiluhankkeet sekä liikkuvan laboratorion tai muun kaluston käyttö rataverkolla radan testaukseen liittyvässä työssä tai sen edellyttämässä liikenteessä. Merkittävien lailla 476/2022 tehdyistä muutoksista oli kuitenkin raideliikennelain 80 §:n määräaikainen muutos, joka mahdollisti itäisen kansainvälisen liikenteen OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käytön Suomen sisäisissä puutavara- ja säiliövaunukuljetuksissa vuoden 2026 loppuun asti. Määräaikainen poikkeusmenettely tuli tarpeelliseksi sen jälkeen, kun Venäjä 24.2.2022 hyökkäsi Ukrainaan ja puutavaran ja osittain myös kemikaalien kuljetukset Venäjältä päättyivät EU:n ja Venäjän toisilleen asettamien pakotteiden johdosta. Suomessa toimivilla metsäteollisuuden yrityksillä ja näiden Venäjällä ja Baltian maissa toimivilla tytäryrityksillä on omistuksessaan OSJD/GOST-standardin mukaista vaunukalustoa, joka oli tuotu suurelta osin Suomeen siinä vaiheessa, kun Venäjä asetti raakapuun vientikiellon EU:n jäsenvaltioihin maaliskuun alussa 2022. Jotta metsäteollisuus ja myös kemianteollisuus saattoivat jatkaa toimintaa ilman merkittäviä häiriöitä, OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa tarvittiin etenkin satamien ja tuotantolaitosten välisiin Suomen sisäisiin kuljetuksiin sekä kuljettamaan puutavaraa kaato- ja lastauspaikoilta tehtäisiin. VR-Yhtymä Oyj lopetti omalta osaltaan Suomen ja Venäjän välisen suoran kansainvälisen rautateiden tavaraliikenteen vuoden 2022 lopulla. Suomessa toimivista pienemmistä rautatieyrityksistä Operail Finland Oy ja Foxrail Oy ovat jatkaneet pienemmässä mittakaavassa kuljetusasiakkaidensa kuljetusten hoitamista Suomen ja

Venäjän välisessä tavaraliikenteessä vielä vuoden 2023 alussa. Operail Finland Oy:n liiketoiminta on sittemmin siirtynyt osaksi Nurminen Logistics Oyj:n liiketoimintaa. Rautatieliikenteen harjoittamista jatketaan nimellä North Rail Oy.

Kahdella edellä mainitulla raideliikennelain muutoksella on tehty myös useita muita muutoksia raideliikennelakiin. Muutokset on havaittu lain soveltamisen aikana tarpeelliseksi osin kansallisista tarpeista lähtien ja osin siitä syystä, että Euroopan komissio on antanut EU:n neljännen rautatiepaketin nojalla täytäntöönpano-asetuksia, jolloin kansallista täytäntöönpanosääntelyä on jouduttu muuttamaan tai kumoamaan, kun sääntely on annettu suoraan sovellettavilla EU-asetuksilla.

Tällä hallituksen esityksellä tehtäisiin kolmas tarkistuskierron raideliikennelakiin. Raideliikennelaissa esitetään muutettavaksi mm. eräitä rautatieturvallisuutta koskevia säännöksiä niiden huomautusten pohjalta, joita Euroopan komissio on esittänyt rautateiden turvallisuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (798/2016/EU), jäljempänä *rautatieturvallisuusdirektiivi*, täytäntöönpanosta käynnistämänsä ns. Pilot-kyselyn johdosta. Nämä muutokset koskevat mm. Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtäviä sekä turvallisuustodistuksen ja turvallisuusluvan myöntämistä. Lisäksi raideliikennelakiin tehtäisiin joitakin tarkennuksia mm. yksityisraidesääntelyyn, kalustoyksikön kunnossapitoyksikköä koskeviin vaatimuksiin, ratamaksun perusmaksun investointiperusteiseen korotusmahdollisuuteen, verkko- ja tietoturvallisuuden valvontatoimivaltaan sekä toiminnanharjoittajien varautumisvelvoitteisiin.

Liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) muutettaisiin toimilupasäännöksiä. Toimilupasääntelyyn ehdotetut muutokset on nähty tarpeelliseksi, jotta toimilupaviranomaisena toimivalla Liikenne- ja viestintävirastolla olisi nykyistä selkeämmät edellytykset vaatia rautatieyritystä ilmoittamaan sen omistuksessa ja liikkeenjohtotehtävissä tapahtuvista muutoksista, jotta virasto voi tarkistaa, että toimilupaedellytykset täyttyvät myös uusien omistajien ja liikkeenjohtajan alaisuudessa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myös edellyttää rautatieyritykseltä lisäselvityksiä sen varmistamiseksi, että myös uudet omistajat ja liikkeenjohto täyttävät toimilupavaatimukset.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä tiiviissä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Hallituksen esitysluonnos oli lausuntokierroksella lausuntopalvelu.fi-sivuston kautta 29.6.-28.8.2023. Tiivistelmä lausunnoista on esitetty hallituksen esityksen perustelujen luvussa 6. Lausuntopalaute.

2 Nykytila ja sen arviointi

Raideliikennelaki tuli voimaan 1.1.2019. Raideliikennelailla on pantu kansallisesti täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin sisältyneet säädökset sekä kaikki sitä aikaisempi voimassa oleva rautatiealan unionilainsäädäntö. EU:n neljäs rautatiepaketti jakaantui niin sanottuun markkinaosaan sekä tekniseen osaan. Suomi oli yksi harvoista EU:n jäsenvaltioista, joka pani kansallisesti täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin ensimmäiseen asetettuun määräaikaan mennessä. Markkinaosan säädökset oli pantava kansallisesti täytäntöön 25.12.2018 mennessä ja teknisen osan säädösten ensimmäinen asetettu täytäntöönpanoaika oli 16.6.2019. Teknisen osan säädösten täytäntöönpanon osalta valtaosa jäsenvaltioista käytti hyväkseen mahdollisuutta

pidentää kansallista täytäntöönpanoaikaa 16.6.2020 saakka sekä edelleen Covid-19-pandemian johdosta annettua lisäaikamahdollisuutta 16.10.2020 saakka.

EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosaan sisältyivät seuraavat säädökset:

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

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

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

EU:n neljännen rautatiepaketin tekninen osa koostuu seuraavista säädöksistä:

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

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

3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (EU) 2016/798, jäljempänä *rautatieturvallisuusedirektiivi*.

Euroopan komissio ei ole vielä saattanut loppuun EU:n neljännen rautatiepaketin mukaisen kansallisen täytäntöönpanolainsäädännön tarkistusta Suomessa ja muissa EU:n jäsenvaltioissa. Komissio on kuitenkin lähettänyt 30.4.2021 Suomelle niin sanotun Pilot-kyselyn rautatieturvallisuusedirektiivin täytäntöönpanosta. Suomi toimitti vastauksensa komissiolle rautatieturvallisuusedirektiivin täytäntöönpanosta heinäkuussa 2021. Komissio lähetti helmikuussa 2023 lisäkysymyksiä rautatieturvallisuusedirektiivin täytäntöönpanosta ja näihin lisäkysymyksiin Suomi vastasi 23.3.2023. Kuten edellä on todettu, rautatieturvallisuusedirektiivin Pilot-kysely on osoittanut, että komissio vaatii eräitä tarkennuksia rautatieturvallisuusedirektiivin täytäntöönpano-säännöksiin ja nyt ehdotetulla lailla raideliikennelain muuttamisesta tehtäisiin raideliikennelakiin myös ne muutokset, joiden muuttamistarve on Pilot-kyselyn tässä vaiheessa käynyt ilmeiseksi. Komissio voi esittää myös muita muutoksia rautatieturvallisuusedirektiivin täytäntöönpanosäännöksiin, koska komissio ei ole vielä saattanut päätökseen kansallisen täytäntöönpanon tarkistusta, eikä myöskään ole ilmoittanut kantaansa Suomen Pilot-kyselyn yhteydessä antamiin vastauksiin. Komissio ei myöskään ole ilmoittanut muiden EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyvien säädösten osalta, edellyttääkö se kansalliseen täytäntöönpanolainsäädäntöön tarkistuksia ja muutoksia. Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin ja yhteentoimivuusedirektiivin täytäntöönpanolainsäädännön tarkistus on edelleen kesken komissiossa.

Kuten edellä on todettu, raideliikennelakiin on tehty sen voimaantulon jälkeen muutoksia kahteen otteeseen. Raideliikennelakiin tehtiin ensimmäiset muutokset lailla raideliikennelain muuttamisesta (1254/2020), joka tuli voimaan 1.2.2021. Tällä lailla muutettiin erityisesti kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiin liittyviä raideliikennelain säännöksiä. Toisen

kerran raideliikennelakia muutettiin lailla raideliikennelain muuttamisesta (476/2022), joka tuli voimaan 22.6.2022. Näihin lakeihin sisältyneet keskeisimmät muutokset on kuvattu edellä luvussa 1.1. Komissio antaa EU:n neljännen rautatiepaketin säädösten nojalla täytäntöönpanoasetuksia, jotka ovat sellaisenaan ilman kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä sovellettavaa unionilainsäädäntöä. Suoraan sovellettavat EU-asetukset edellyttävät tarkistuksia myös kansalliseen lainsäädäntöön, jotta kansalliset lait, asetukset ja määräykset eivät olisi ristiriidassa suoraan sovellettavien EU-asetusten kanssa. Tämän vuoksi myös raideliikennelakiin kohdistuu melko nopeastikin erinäisiä muutostarpeita.

3 Tavoitteet

Hallituksen esityksen tavoitteena on:

- tehdä raideliikennelakiin niitä muutoksia, joista komissio on huomauttanut rautatieturvallisuuskäynnistämisestä Pilot-kyselyn yhteydessä;
- muuttaa eräitä yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelyä koskevia säännöksiä sekä liikkuvan kaluston käyttöönottoon liittyviä säännöksiä, jos kalusto ei kuulu liikkuvan kaluston teknisen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) soveltamisalaan;
- muuttaa kalustoyksikön kunnossapitoon liittyviä säännöksiä, jos kalustoyksikön kunnossapidosta vastaa rautatieliikenteen harjoittaja;
- muuttaa ratamaksun perusmaksun investointiperusteista korotusta koskevia säännöksiä raideliikennelaissa;
- tehdä muita unionilainsäädännön edellyttämiä muutoksia raideliikennelakiin; sekä
- muuttaa toimilupasäännöksiä liikenteen palveluista annetussa laissa niin, että Liikenne- ja viestintävirastolla on nykyistä selkeämpi oikeudellinen perusta vaatia rautatieyritystä ilmoittamaan yrityksen omistuksessa ja liikkeenjohdossa tapahtuneista muutoksista, jotta virasto voi arvioida sitä, että yrityksen uudet omistajat ja uusi liikkeenjohto täyttävät raideliikennelain 54 §:ssä säädetyt toimiluvan myöntämisen edellytykset. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus pyytää arviointia varten rautatieyritykseltä tarvitsemansa selvitykset ja tarvittaessa Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää rautatieyritystä hakemaan toimilupaa uudelleen.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Raideliikennelakiin esitetyistä muutoksista tärkein on lain 140 §:ään esitetty muutos, joka koskee ratamaksun perusmaksun investointiperusteista korotusta. Investointiperusteella korotettu ratamaksun perusmaksu voisi jatkossa olla viisinkertainen voimassa olevan ratamaksun perusmaksun tasoon verrattuna. Voimassa olevan säännöksen mukaan ratamaksun perusmaksua voidaan korottaa lähtökohtaisesti 80 prosenttia rata-maksun perusmaksun tasoon verrattuna investointiperusteella ja tätä enemmän, jos rataverkon haltija esittää korkeammalle korotukselle kirjalliset perustelut. Ehdotetun muutoksen tavoitteena on saada ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta nykyistä toimivampi rahoituskeino rataverkon investointien rahoitukseen.

Hallituksen esityksen toinen keskeinen muutostyökalu liittyy rautatieyritykseltä edellytettävään toimilupaan, jota koskeva sääntely on liikenteen palveluista annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetun lain 53 §:ään esitetyn muutoksen mukaisesti toimilupaa edellytettäisiin aina rautatierajaliikenteessä toimivalta yritykseltä, joka vastaanottaa ja luovuttaa kalustoyksiköt toisen valtion rautatieyritykseltä tai rautatieyritykselle. Ehdotettu muutos vastaisi sitä, mitä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyssä sopimuksessa (SopS 84 ja 85/2016) on sovittu. Valtiosopimuksen mukaisesti kuljetusyhtiö voi luovuttaa kalustoyksiköt rautatierajaseamalla toisen sopimus-osapuolen kuljetusyhtiölle. Valtiosopimuksessa kuljetusyhtiö tarkoittaa toimiluvallista rautatieyritystä, joka harjoittaa rautateiden henkilö- ja/tai tavaraliikennettä.

Liikenteen palveluista annetun lain 57 §:ään esitettyjen muutosten tavoitteena on selkiyttää sääntelyä niin, että rautatieyrityksen on ilmoitettava, jos sen omistajuus muuttuu tai sen liikkeenjohtotehtävissä työskentelevät henkilöt vaihtuvat, jotta toimilupaviranomaisena toimivalla Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeudelliset edellytykset tarkistaa, että uudet omistajat ja liikkeenjohtotehtävissä työskentelevät täyttävät lain 54 §:ssä säädetyt vaatimukset. Lisäksi pykälää muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintäviraston valvonta-roolia vahvistettaisiin. Pykälään lisättäisiin säännökset siitä, että virastolla on aina oikeus tarkistaa rauta-tieyrityksen toimintalupaedellytysten täyttyminen ja jos edellytykset eivät täyty, viraston on ryhdyttävä lain 243 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin, jotta toimilupa voidaan pitää voimassa tai se perutaan. Ehdotetut tarkennukset ovat linjassa yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2012/34/EU), jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi*, säännösten kanssa.

Muilta osin raideliikennelakiin esitykset muutokset ovat enemminkin teknisluonteisia muutoksia tai täydennyksiä voimassa olevaan sääntelyyn. Raideliikennelakiin esitetyistä muutoksista 6, 15 ja 26 §:iin esitetyt muutokset liittyvät komission rautatieturvallisuudsdirektiivin täytäntöönpanon tarkistamista koskevan Pilot-kyselyn yhteydessä esittämien kommenttien huomioon ottamiseen. Nämä muutokset liittyvät rautatieturvallisuudsdirektiivin mukaisen kattavan toimijalistan lisäämiseen toiminnanharjoittajien vastuuta koskevaan lain 6 §:ään, Liikenne- ja viestintäviraston valvontarooliin lain 15 §:ssä ja turvallisuusluvan voimassa-oloaikaan 26 §:ssä. Lisäksi 15 §:n 1 momentin 7 kohtaan esitetään lisättävän Liikenne- ja viestintävirastolle toimivalta valvoa sitä, että raideliikennelain mukaiset toiminnanharjoittajat noudattavat raideliikennelakia ja sen nojalla annettuja asetuksia ja määräyksiä. Valvontatoimivallan muutos mahdollistaisi raideliikennelain 169 §:n mukaisen verkko- ja tietojärjestelmiin kohdistuvan riskien hallinnan valvomisen. Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan esitetty muutos ei vaikuta mitenkään sääntelyelimen toimivaltaan, koska sääntelyelimen tehtävistä rautatiemarkkinoiden valvontaan liittyen on säädetty laissa erikseen.

Yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelyä lain 29 §:ssä esitetään muutettavaksi niin, että ilmoitus olisi voimassa toistaiseksi, kun se voimassa olevan sääntelyn mukaisesti on ollut uudistettava joka kolmas vuosi. Myös ilmoitusmenettelyn mukaiselta yksityisraiteen haltijalta edellytettävän turvallisuuden hallintajärjestelmän vaatimuksiin lain 30 §:ssä ja yksityisraiteen haltijalta edellytettyihin muihin vaatimuksiin lain 31 §:ssä esitetään tarkennuksia. Ehdotetut muutokset on katsottu tarpeelliseksi sen kokemuksen perusteella, mitä lain 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn soveltamisesta on saatu kuluneen neljän vuoden aikana.

Lain 74 §:ssä esitetään muutettavaksi kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointia koskevaa vaatimusta niin, että kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä ei vaadittaisi sertifiointia, jos kalustoyksikön kunnossapidosta vastaava yksikkö toimii

rautatieliikenteen harjoittajana ja sen kalusto-yksiköitä käytetään ainoastaan museoliikenteessä ja vaihtotyössä. Näiden toimijoiden on osoitettava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään liikkuvan kaluston kunnossapitoa koskevat menettelyt sertifiointia lukuun ottamatta siten, kuin niistä säädetään kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmää koskevista yksityiskohtaisista säännöksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 kumoamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa N:o 2016/779/EU.

Lain 79 §:ssä muutettaisiin liikkuvan kaluston käyttöönottoon liittyviä säännöksiä niin, että kun voimassa oleva pykälä on koskenut museoliikenteessä käytettävän kaluston käyttöönottolupaa, pykälä koskisi jatkossa kaikkien sellaisten kalustoyksiköiden käyttöönottoa, joihin ei sovelleta liikkuvan kaluston osajärjestelmiä koskevaa yhteentoimivuuden teknistä eritelmiä.

Lain 171 §:n mukaisen varautumisvelvoitteen piiriin sisällytettäisiin EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla myös sellaiset palvelupaikan ylläpitäjät, jotka eivät ole rataverkon haltijoita tai rautatieliikenteen harjoittajia. Rataverkon haltijat ja rautatieliikenteen harjoittajat kuuluvat jo voimassa olevan sääntelyn nojalla varautumisvelvoitteen piiriin.

Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelmaa ja kirjanpitoa koskevaan lain 185 §:ään tehtäisiin teknisluonteisia tarkistuksia niin, että pykälän mukaiset vaatimukset tilinpidon eriyttämisestä, tuloslaskelmien ja taseiden julkaisemisesta sekä sääntelyelimelle toimitettavista tiedoista vastaisivat paremmin rautatiemarkkinadirektiivin vaatimuksia.

Rataverkon haltijan rekisteriä koskevaan 186 a §:ään lisättäisiin säännös siitä, että rekisteriin tallennettaisiin myös rautatieinfrastruktuuriin liittyvien kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottolupia sekä rakentamisaikaisia käyttöönottolupia koskevat tiedot.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Hallituksen esitykseen sisältyvistä säännösmuutoksista merkittävin taloudellinen vaikutus olisi raideliikennelain 140 §:ään esitetyillä muutoksilla, jotka koskevat ratamaksun perusmaksun investointiperusteista korotusmahdollisuutta. Ehdotettu säännösmuutos mahdollistaisi sen, että rataverkon haltija voisi periä voimassa olevaa sääntelyä korkeampaa ratamaksun perusmaksua uudelta rataverkolta tai sellaiselta rataverkolta, jota on uudistettu tai parannettu investoinneilla. Voimassa olevan säännöksen mukaisesti rataverkon haltija on voinut tehdä lähtökohtaisesti 80 prosentin korotuksen ratamaksun perusmaksuun investointiperusteella. Tätä korkeampi korotus on mahdollinen, jos se perustellaan kirjallisesti. Tällainen korotusmahdollisuus ei ole vastannut sitä, mitä sittemmin kumotun rataverolain (605/2003) 5 §:n 2 momentin mukaisella investointiverolla kyettiin perimään Kerava-Lahti-oikoradan rakentamisinvestointien kattamiseksi. Kyseisen rataverolain säännöksen nojalla perittiin varsinaisen ratamaksun perusmaksun ja rataveron lisäksi 0,5 senttiä bruttotonnikilometriä kohden investointiveroa investointikustannusten kattamiseksi.

EU:n ratamaksusääntely ei salli, että rataverkon hallinnasta, mukaan lukien rataverkon kehittämiseen ja kunnossapitoon liittyvistä investoinneista perittäisiin veroja ja maksuja, jotka eivät olisi suoraan rataverkon haltijan itsensä päätettävissä unionilainsäädännön asettamissa puiteissa. Näin ollen aikaisemman rataveron ja investointiveron kaltaiset verot rataverkon hinnoitteluinstrumentteina eivät ole enää mahdollisia. Unionilainsäädäntö ei aseta mitään rahamääräistä kattoa erilaisille ratamaksun korotuksille ja alennuksille, mutta raideliikennelain 140 §:ssä asetettu 80 prosentin enimmäismäärä ratamaksun perusmaksun korotukselle on asetettu valtiosääntöoikeudellisista syistä, jotta maksut olisivat tarkkarajaisia ja asiakkaat olisivat tietoisia maksujen enimmäistasosta. Tällainen ratamaksun perusmaksun

korotusmahdollisuus on kuitenkin koettu riittämättömäksi, jotta sillä mitenkään merkittävässä määrin kyettäisiin kattamaan rataverkon investointikustannuksia. Nyt lain 140 §:ään esitetyt muutokset mahdollistaisivat sen, että rataverkon haltija voisi investointiperusteella korottaa ratamaksun perusmaksua niin, että korotettu maksu olisi enimmillään viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksun tasoon verrattuna. Voimassa olevan lain 140 §:ssä on säädetty siitä, että rataverkon haltija voi tehdä ratamaksun perusmaksuun myös asetettua 80 prosentin suuruista korotusta suurempia korotuksia, jos se perustelee korotustarpeen kirjallisesti, miksi tällainen korotus on tarpeellinen. Kirjalliset perustelut korkeammasta maksukorotuksesta on lähetettävä sidosryhmille lausunnot, ennen kuin korotettu ratamaksun perusmaksu voidaan ottaa käyttöön. Vastaavalla tavalla myös nyt ehdotettu muutos mahdollistaisi jatkossakin sen, että rataverkon haltija voisi tarvittaessa tehdä myös korkeamman korotuksen ratamaksun perusmaksuun investointiperusteella, kunhan se perustelee tämän kirjallisesti.

Vaikka viisinkertainen korotusmahdollisuus voi kuulostaa merkittävältä korotukselta nykyiseen ratamaksun perusmaksun tasoon ja sitä koskevaan korotusmahdollisuuteen verrattuna, tämä korotusmahdollisuus vastaisi suurin piirtein aikaisemman rataverolain 5 §:n 2 momentin mukaista 0,5 sentin/bruttotonnikilometri investointiveroa. Väylävirasto perii ratamaksun perusmaksua tällä hetkellä valtion rataverkolla 0,1341 senttiä bruttotonnikilometriä kohden. Lisäksi sähkönsiirtolaitteiden käytöstä peritään EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla vielä 0,0129 senttiä bruttotonnikilometriä kohden. Näin ollen investointiperusteella korotettu ratamaksun perusmaksu enimmillään voisi lähtökohtaisesti olla rataverkon haltijan päätöksellä valtion rata-verkolla 0,735 senttiä bruttotonnikilometriä kohden. Tämä maksutaso olisi hyvin vastaavan tasoinen kuin se maksu- ja verotaso, jota voitiin rataverolain voimaantulon aikana periä Kerava-Lahti-oikoradalla. Tuolloin ratamaksun perusmaksu oli 0,1308 senttiä bruttotonnikilometriä kohden henkilöliikenteeltä ja 0,1350 senttiä tavaraliikenteeltä, ratavero 0,01 senttiä/bruttotonnikilometri henkilöliikenteeltä sekä 0,05 senttiä/bruttotonnikilometri sähkövetoiselta tavaraliikenteeltä ja 0,1 senttiä/bruttotonnikilometri dieselvetoiselta tavaraliikenteeltä. Kun tähän lisättiin vielä 0,5 sentin/bruttotonnikilometri investointivero, maksu- ja verotaso oli 2006-2015 ennen uuden ratamaksusääntelyn voimaantuloa enimmillään Kerava-Lahti-oikoradalla 0,7350 senttiä bruttotonnikilometriä eli vastaisi nyt ehdotettua enimmäismäärää ratamaksun perusmaksulle investointiperusteella. Kun otetaan huomioon inflaatiokehitys, nyt ehdotettu ratamaksun perusmaksun korotusmahdollisuus investointiperusteella olisi siten varsin kohtuullinen ja inflaatio huomioon otettuna alhaisempi kuin se kokonaismaksutaso, jota aikoinaan on peritty Kerava-Lahti-oikoradan investointikustannusten kattamiseksi. Lisäksi on muistettava, että investointiveroa perittiin kaikilta Kerava-Lahti-oikoradalla käytäviltä rautatieliikenteen harjoittajilta. Nyt ehdotettu muutos ratamaksun perusmaksun korotusmahdollisuudesta investointiperusteella on täysin rataverkon haltijan päätävävallassa, jolloin se voi olla kokonaan perimättä investointiperusteista korotusta tai asettaa ratamaksun perusmaksun korotuksen myös alhaisemmaksi kuin nyt sääntelyssä ehdotettu enimmäismäärä.

Aikoinaan Kerava-Lahti-oikoradalla perityllä investointiverolla kerättiin keskimäärin 4 miljoonaa euroa vuodessa rautatieliikenteen harjoittajilta. Radan rakentamisen kokonaiskustannukset olivat kokonaisuudessaan 331 miljoonaa euroa. Investointiveroa perittiin siten noin 51 miljoonaa euroa vuosina 2006-18 eli 15,4 prosenttia hankkeen kokonaiskustannuksista. Näin ollen voitaisiin lähtökohtaisesti olettaa, että merkittävässä rataverkon kehittämishankkeissa rataverkon haltija voisi kerätä investointiperusteella korotetulla rata-maksun perusmaksulla enimmillään 10-20 prosenttia hankkeen kokonaiskustannuksista riippuen aikajänteestä, jolla investointiperusteista korotusta rataverkon haltija päättää kerätä rautatieliikenteen harjoittajilta. Kerava-Lahti-oikoradalta peritty investointivero vaikutti tavaraliikenteeseen niin, että osa tavaraliikenteen junista käytti edelleen vanhaa Lahti-Riihimäki-Helsinki-raideyhteyttä tavaraliikenteen kuljetuksiin. Henkilö-liikenne

Helsingin ja Lahden välillä siirtyi investointiverosta huolimatta oikoradalle. Ratamaksun perusmaksun investointiperusteisella korotuksella pyritään vastaavalla tavalla kuin aikoinaan investointiverolla edistämään ja vauhdittamaan rataverkon välttämättömien investointien toteutusta, nopeuttamaan rautatieliikenteen kuljetuksia ja siten lisäämään rautatieliikenteen houkuttelevuutta sekä vastaamaan paremmin asiakkaiden (matkustajien ja elinkeinoelämän) tarpeisiin. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta tehtäisiin nykyistä toimivampi rahoitusinstrumentti rataverkon investointien rahoitusta varten.

Ehdotetulla raideliikennelain 140 §:n muutoksella voisi olla jonkin verran valtiontaloudellisia vaikutuksia, jos valtion talousarvion kautta Väylävirastolle myönnettävää rataverkon kehittämiseen tarkoitettua rahoitusta voitaisiin täydentää rataverkon käyttäjiltä perittävällä ratamaksun perusmaksun investointiperusteisella korotuksella. Kokonaisuudessaan kuitenkin vaikutus valtion talousarvioon ja liikenne- ja viestintäministeriön menojen pääluokkaan olisi sangan marginaalinen ja riippuisi viime kädessä siitä, kuinka paljon uusia rataverkon kehittämisinvestointeja käynnistetään ja katsooko Väylävirasto valtion rataverkon haltijana tarkoituksenmukaiseksi ja unionilainsäädännön mukaisten edellytysten nojalla mahdolliseksi kerätä käyttäjiltä korotettua ratamaksun perusmaksua. Joka tapauksessa on perusteltua, että ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta saataisiin jatkossa nykyistä toimivampi rahoitusmahdollisuus rataverkon kehittämisinvestointien rahoittamiseksi vastaavalla tavalla kuin Kerava-Lahti-oikoradan investointivero oli aikoinaan. Suunnitteilla on merkittäviä uusia rataverkon kehittämisinvestointeja (etenkin Suomi-rata eli pääradan investoinnit, Turun tunnin juna-hanke ja itärahankkeet) ja jos nämä tai osa niistä aiotaan toteuttaa, niiden toteutukseen tarvittaisiin uusia toimivia rahoitusinstrumentteja valtion talousarviosta tulevan rahoituksen lisäksi.

Ratamaksun perusmaksun investointiperusteisen korotuksen vaikutuksia rautatieliikenteen suoritteisiin on tässä vaiheessa erittäin vaikea arvioida, koska kyse on mahdollistavasta sääntelystä, ei velvoittavasta sääntelystä. Ratamaksun perusmaksun korottaminen investointiperusteella ja muilla edellä kuvatuilla perusteilla on ollut EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla mahdollista 8.12.2015 alkaen, jolloin rautatiemarkkinadirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön. Tästä huolimatta Väylävirasto ei toistaiseksi ole ottanut käyttöön mitään EU-lainsäädännön mahdollistamia ratamaksun perusmaksun korotuksia ja alennuksia. Kun rautatie-markkinadirektiivin maksusääntelyn voimaantulon jälkeen luovuttiin direktiivin edellyttämällä tavalla Kerava-Lahti-oikoradan investointiverosta, Väylävirasto esitti ratamaksun perusmaksuun investointiperusteista korotusta kerättäväksi Kerava-Lahti-oikoradalla vielä vuoden 2018 jälkeen. Sääntelyelin kuitenkin katsoi, että Väyläviraston esittämä ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus ei täytä rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdassa säädettyjä vaatimuksia investointiperusteisen korotuksen käyttöönotolle. Rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaan rataverkon haltija voi periä investointihankkeiden kattamiseksi korkeampia maksuja, jotka perustuvat kyseisten investointihankkeiden pitkän aikavälin kustannuksiin, jos tällaiset investointihankkeet lisäävät tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta tai molempia ja jos niihin ei muuten voida ryhtyä tai olisi voitu ryhtyä. Kerava-Lahti-oikorata oli jo toteutettu siinä vaiheessa kuin Väylävirasto esitti investointiveron korvaamista ratamaksun perusmaksun investointiperusteisella korotuksella ja rataosuus oli pääosin rahoitettu valtion talousarviosta myönnetyllä budjettirahoituksella. Näin ollen sääntelyelin katsoi, että rautatiemarkkinadirektiivissä säädetty edellytys siitä, että hanke ei olisi toteutunut ilman maksukorotusta ei täytynyt, eikä Väylävirastolla siten ollut oikeutta ottaa enää vuonna 2018 käyttöön Kerava-Lahti-oikoradalla ratamaksun perusmaksun korotusta investointiperusteella.

Koska rautatiemarkkinadirektiivissä on asetettu sangen tiukat vaatimukset investointiperusteisen maksukorotuksen käyttöönotolle ja Väylävirasto on valtion budjettivirasto ja sellaisena virasto käynnistää hankkeitaan aina eduskunnan vuosittain hyväksymän valtion talousarviorahoituksen mukaisesti, jatkossakin Väylä-viraston toteuttamat valtion rataverkon investoinnit rahoitetaan pääosin budjettirahoituksella. Unionilainsäädännön mukaiset rahoitusinstrumentit pitäisi kuitenkin täysimääräisesti olla myös Väyläviraston käytettävissä. Unionilainsäädäntö ei aseta mitään kattoa maksujen investointiperusteiselle korotusmahdollisuudelle, mutta katto korotukselle on asetettava kansallisista valtiosääntöoikeudellista syistä. Nyt esitetty mahdollisuus korottaa ratamaksun perusmaksua investointiperusteella nykyisen 80 prosentin sijasta niin, että korotettu maksu voisi olla viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksun tasoon nähden on pyrkimys tehdä investointiperusteisesta korotusmahdollisuudesta toimivampi rahoitusinstrumentti ja saattaa korotusmahdollisuus lähemmäksi sitä, mitä korotusmahdollisuudella on rautatiemarkkinadirektiivissä tarkoitettu.

Kunkin investointihankkeen yhteydessä on tarkemmin arvioitava, voidaanko nyt muutettavaksi esitettyä ratamaksun perusmaksun investointiperusteista korotusta käyttää hankkeen toteutuksen rahoituksessa ja täytyvätkö direktiivin mukaiset edellytykset sille, että hankkeen rahoittamiseksi voidaan periä korotettua ratamaksun perusmaksua. Tällöin on myös arvioitava sitä, kuinka paljon rataverkon haltija päättää ratamaksun perusmaksua korottaa ja kuinka paljon tämä vaikuttaa rautatieliikenteen suoritteisiin, matkalippujen hintoihin ja rahtiliikenteen asiakkailta perittäviin maksuihin, rautatieyrityksen tulokertymään ja mahdollisesti myös kulkumuotojakaumaan. Kerava-Lahti-oikoradalta peritty investointivero ajanjaksolla 2006-18 siirsi jonkin verran rautatieliikenteen tavarankuljetuksia Lahti-Riihimäki-Helsinki-rataosalle oikoradan käytön sijasta, mutta henkilöliikenne hyödynsi uutta nopeaa ratayhteyttä. Tällä perusteella ratamaksun perusmaksun investointiperusteisella korotuksella ei olisi kovin merkittäviä vaikutuksia rautatieliikenteen suoritteisiin. Pidemmällä aikavälillä tarvittavien investointien toteutus luonnollisesti parantaisi rautatieliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä ja tällaisten investointien rahoitukseen tarvitaan kestävä rahoitusta.

On myös korostettava sitä, että investointiperusteella korotettua ratamaksua on mahdollista periä vain investoinnin kohteena olevalta rataverkon osalta, eikä korotettua maksua saa periä koko rataverkolta. Kyseisellä rataverkon osalla liikennöintiä harjoittavia rautatieliikenteen harjoittajia kohdeltaisiin luonnollisesti yhdenmukaisesti ja nämä maksaisivat korotettua ratamaksun perusmaksua sen mukaan, kuinka paljon ne kyseisellä rataverkon osalla liikennöivät. Koska korotetun ratamaksun perusmaksun vaikutukset kohdistuvat vain investoinnin kohteena olevaan/olleeseen rataverkkoon, korotetun maksun vaikutukset jäisivät todennäköisesti vähäiseksi.

Muilla hallituksen esityksen säännöksillä on vain vähäisiä hallinnollisia vaikutuksia Liikenne- ja viestintä-viraston toimintaan, eikä muutoksista aiheudu uusia henkilöstöressurssitarpeita. Liikenne- ja viestintävirasto on jo nykyisellään kansallisena raideliikenteen turvallisuusviranomaisena raideliikenteen turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvontaviranomainen. Nyt raideliikennelain 15 §:n 1 momenttiin esitetty uusi 7 kohdan mukaisesti virasto valvoisi raideliikennelain ja sen nojalla annettujen asetusten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin laissa ei muuta säädetä ja tämä uusi säännös pitäisi sisällään myös sen, että Liikenne- ja viestintävirasto valvoo myös rautatiejärjestelmän kyberturvallisuutta. Valvontatoimivallan muutos mahdollistaisi siten myös raideliikennelain 169 §:n mukaisen verkko- ja tietojärjestelmiin kohdistuvan riskien hallinnan valvomisen vastaavalla tavalla kuin viraston toimivallasta on säädetty muissa liikennealan kulku-muotokohtaisissa laeissa.

Ehdotetut muutokset toimilupasääntelyn selkiyttämiseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin ovat perusteltuja, jotta virastolla on käytössään nykyistä toimivammat työkalut toimilupapäätöksentekoa ja toimiluvan hallinnan valvontaa varten. Ehdotettu sääntely voi siten jonkin verran vähentää viraston hallinnollista taakkaa toimilupapäätöksentekoprosessissa. Myös ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden hallinnollinen taakka voi jonkin verran keventyä, kun ilmoitus olisi jatkossa voimassa toistaiseksi, eikä ilmoitusta tarvitsisi uusina kolmen vuoden välein.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Nyt ehdotetulle sääntelylle vaihtoehto on jatkaa voimassa olevaa sääntelyä toistaiseksi. Ratamaksusääntelyn osalta tämä tarkoittaisi sitä, että ratamaksun perusmaksun korotus- ja alennusmahdollisuudet voivat olla enimmillään jatkossakin lähtökohtaisesti korkeintaan 80 prosenttia voimassa olevan ratamaksun perusmaksun tasoon nähden. Raideliikennelain 140 §:n mukaisia ratamaksun perusmaksun korotuksia tai alennuksia ei ole valtion rataverkolla toistaiseksi otettu käyttöön.

Ratamaksun perusmaksun korotuksia voidaan tehdä paitsi rataverkon kehittämisinvestointien rahoittamiseen myös kannustamaan rautatieyrityksiä eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ETCS/ERTMS) mukaisten laitteiden asentamiseen juniin, edistämään uusien rautatieliikennepalvelujen käyttöönottoa sekä toimenpiteisiin rautatiemelun vähentämiseksi, ylikuormitustilanteen purkamiseksi ja vähäliikenteisten ratojen käyttöön kannustamiseksi. Rautatieliikenteen aiheuttama melu ei Suomessa ole sellainen ympäristöongelma, että olisi katsottu järkeväksi ohjata esimerkiksi jarruanturoiden vaihtoa hiljaisempiin anturoihin, etenkin kuin niiden turvallisuusominaisuudet talvikeliolosuhteissa eivät ole osoittautuneet yhtä luotettaviksi kuin perinteisten rautaisten jarruanturoiden ominaisuudet. Myös ylikuormitustilanteet rataverkolla ovat yleensä ajoittaisia, eivät pysyviä.

Ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle olisi Suomessa eniten käyttöä raideliikenne-lain 140 §:n mahdollistamista ratamaksun perusmaksun korotusmahdollisuuksista. Suunnitteilla on uusia ja merkittäviä ratakankkeita ja myös eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (Suomessa ERTMS/ETCS-järjestelmän käyttöönottoa rataverkolla edistetään ns. Digirata-hankkeessa) käyttöönotto edellyttää huomattavia investointeja, joiden rahoitukseen tarvittaisiin valtion talousarviosta tulevan rahoituksen lisäksi myös muuta rahoitusta.

Toimilupasääntelyn osalta voimassa olevan sääntelyn jatkaminen tarkoittaisi sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto joutuu osin tulkitsemaan voimassa olevia liikenteen palveluista annetun lain 6 luvun säännöksiä, koska niissä ei yksiselitteisesti säädetä siitä, miten toimitaan, jos toimiluvan omaavan rautatieyrityksen omistajuus muuttuu. Unionilainsäädännössä toimilupasääntely sisältyy rautatiemarkkinadirektiiviin. Toimiluvan myöntämisen perusteet liittyvät hakijan vakavaraisuuteen, ammattitaitoon ja hyvämaineisuuteen ja näistä on säädetty unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla liikenteen palveluista annetun lain 53-55 §:ssä. Lain 57 §:ssä säädetään toimiluvan voimassaolosta ja muuttamisesta. Pykälän 4 momentissa säädetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voi vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Viraston on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen.

Suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen hallituksen ja Venäjän hallituksen välillä tehdyn valtiosopimuksen nojalla kuljetusyhtiö luovuttaa kalustoyksiköt rautatieraja- asemalla

toisen osapuolen kuljetusyhtiölle. Valtiosopimuksen lisäksi kuljetusyhtiöiden välillä pitää olla kahdenvälinen kaupallinen sopimus, jossa ne ovat sopineet yksityiskohtaisista ehdoista ja kalustoon sekä kuljetettavaan rahtiin liittyvistä vastuista. Valtiosopimuksessa kuljetusyhtiöllä tarkoitetaan rautatieyritystä. Oikeusvarmuuden ja lainsäädännön selkeyden vuoksi on perusteltua, että myös liikenteen palveluista annetussa laissa olisi säännökset siitä, että vain toimiluvallinen rautatieyritys voi rautatieraja-asemalla vastaanottaa ja luovuttaa rautatieraja-liikenteessä kuljetettavat kalustoyksiköt.

Euroopan komission rautatieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanon tarkistamisen yhteydessä esittämät huomiot ja muutosvaatimukset on luonnollisesti tehtävä kansalliseen lainsäädäntöön sellaisenaan, eikä näiden muutosten tekemiselle ole muuta vaihtoehtoa.

Muut lakiesitykseen sisältyvät muutokset on havaittu tarpeelliseksi raideliikennelain soveltamisen aikana tarpeelliseksi.

6 Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnos oli lausuntokierroksella lausuntopalvelu.fi-sivuston kautta 29.6.-28.8.2023.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta: oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikenne- ja viestintävirastolta, Väylävirastolta, sääntelyelimeltä, VR-Yhtymä Oy:ltä (VR), Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymältä (HSL), Paikallisliikenneliitto ry:ltä, Metsä-teollisuus ry:ltä, Yhteinen teollisuusliitto ry:ltä (YTL), Rakennusteollisuus ry:ltä, Keskus-kauppakamarilta, Satamaliitto ry:ltä ja Satamaoperaattorit ry:ltä.

Oikeusministeriö on arvioinut lausunnossaan ratamaksun perusmaksun investointiperusteista korotusta perustuslain 81 §:n näkökulmasta ja esittänyt, että perusteluista täydennettäisiin. Lisäksi oikeusministeriö on esittänyt liikenteen palveluista annetun lain toimilupasäännösten ja niiden perustelujen tarkistamista erityisesti henkilötietojen suojan näkökulmasta. Oikeusministeriö on esittänyt lisäksi joitakin lakitekniisiä tarkistuksia. Oikeusministeriön esittämät kommentit on pyritty ottamaan huomioon.

Valtiovarainministeriö on todennut lausunnossaan, että esillä olleiden suurten ratahankkeiden kustannus-hyötysuhde on ollut selvitysten mukaan varsin heikko ja verotuloja pitäisi käyttää kustannustehokkaasti. Myös ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus tulisi ottaa käyttöön vain kustannustehokkaiden investointihankkeiden rahoittamiseksi ja kustannustehokkuus on myös rautatiemarkkinadirektiivin mukainen vaatimus maksukorotuksen käyttöönotolle. Kerava-Lahti-oikorataan verrattuna suunniteltujen ratahankkeiden kustannusvaikutukset olisivat huomattavasti suuremmat ja suunnitellunkin kaltaisella ratamaksun perusmaksun investointiperusteisella korotuksella ratahankkeiden rahoituksesta saataisiin kerättyä vain pieni osa. Valtiovarainministeriö on edellyttänyt, että raideliikennelain 140 §:ään esitettyjen muutosten vuoksi hallituksen esitys olisi käsiteltävä rahanvaliokunnassa ennen valtioneuvoston yleisistuntoa.

Liikenne- ja viestintävirasto on tukenut hallituksen esitystä ja esittänyt eräisiin säännöksiin teknisiä tarkistuksia, jotka on otettu huomioon hallituksen esityksen jatkovalmistelussa.

Väylävirasto esitti lausunnossaan tarkennuksia erityisesti ratamaksun perusmaksun investointiperusteiseen korotukseen ja siihen, millä tavoin korotuksen enimmäismäärä lasketaan. Lisäksi virasto esitti tarkennettavaksi sitä, mikä rooli rataverkon haltijan esittämällä kirjallisilla perusteluilla tulisi olla, jos rataverkon haltija esittää ratamaksun

perusmaksuunkorotusta, jonka jälkeen korotettu ratamaksun perusmaksu ylittäisi enemmän kuin viisinkertaisesti voimassa olevan maksutason. Hallituksen esitystä ja sen perusteluja on tarkennettu Väyläviraston esittämien kommenttien pohjalta.

Säätelyelin on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota mm. siihen, että rautatiemarkkinadirektiivissä on säädetty investointiperusteisen ratamaksun perusmaksun korotuksen käyttöönoton edellytyksistä. Säätelyelimen esittämät kommentit on otettu huomioon jatkovalmistelussa.

VR on pääosin antanut tukensa hallituksen esityksessä esitetyille säännösmuutoksille, mutta se on suhtautunut kriittisesti ratamaksun perusmaksun investointiperusteiseen korotukseen esitettyyn muutokseen. VR on muistuttanut mm. ilmastotavoitteiden vuoksi ratamaksun perusmaksun korottaminen investointiperusteella ei olisi perusteltua. Jos ehdotettu korotusmahdollisuus sisällytetään lainsäädäntöön, tulisi varmistaa, että korotus ei johda kulkumuotosiirtymään ja vaikuta rautatieliikenteen toimintaedellytyksiin. VR on myös huolestunut siitä, että esim. Digirata-hankkeen toteutuksessa korotettu maksu kohdistettaisiin koko rata-verkkoon, eikä vain aikaisemman investointiveron tavalla pieneen osaan rataverkkoa (Kerava-Lahti-oikorataan). VR:n mielestä maksut tulisi aina asettaa hankekohtaisesti. Unionilainsäädäntö ja sen mukainen ehdotettu säännös edellyttävät nimenomaan sitä, että maksukorotukset otetaan käyttöön vain investointi-hankkeen kohteena olevalla verkolla, eikä korotettuja maksuja peritä laajemmin rataverkolla. VR esitti myös investointiperusteisen korotuksen käyttöönotolle siirtymäaikaa. Jos rataverkon haltija ottaisi investointiperusteella korotetun ratamaksun perusmaksun käyttöön, maksukorotukset tulisivat joka tapauksessa voimaan vasta verkkoselostuksen julkaisemisen jälkeen alkavalla aikataulukaudella, joten siirtymäajalle ei ole tarvetta.

Myös HSL, Paikallisliikenneliitto ry, Metsäteollisuus ry ja YTL ovat suhtautuneet ratamaksun perusmaksun viisinkertaiseen korotusmahdollisuuteen investointiperusteella kielteisesti.

HSL katsoo, että tällainen muutos ratamaksun perusmaksutasossa johtaisi noin 20 prosentin korotuspaineeseen lähiliikenteen palvelujen hinnoittelussa. Myös VR ja Paikallisliikenneliitto ry ovat nostaneet esille investointiperusteisen korotuksen vaikutuksen palvelujen hinnoitteluun. Paikallisliikenneliitto ry on esittänyt, että mahdollisen korotuksen vaikutuksia palvelujen hintoihin pitäisi arvioida tarkemmin. Lausunnonantajilta tuntuu kuitenkin unohtavan, että kyse on mahdollisuudesta ottaa nykyistä suurempi korotus investointiperusteella, ei velvoite kyseisen korotuksen käyttöönottoon. Lausunnonantajat katsovat, että rataverkon investoinnit on rahoitettava valtion talousarviosta vastaavalla tavalla kuin yleisen tieverkonkin investoinnit. Vaikutusarviota on kuitenkin annettujen lausuntojen perusteella tarkistettu.

Keskuskauppakamari on esittänyt huolensa siitä, että rataverkon käytön hinnoittelusta voi tulla rataverkon käyttäjille vaikeasti ennakoitavaa investointiperusteella korotettavan ratamaksun perusmaksun johdosta. Maksut korotuksineen on kuitenkin ilmoitettava rataverkon haltijan julkaisemassa verkkoselostuksessa, joka on etukäteen lausunnolla ja verkkoselostuksen mukaiset maksut tulevat voimaan vasta seuraavalla aikataulukaudella (eli vasta vuoden kuluttua verkkoselostuksen julkaisemisesta). Keskuskauppakamari on myös huomauttanut, että korotetut maksut voivat heikentää rautatieliikenteen houkuttelevuutta, mikä on EU:n liikennepolitiikan keskeinen tavoite. Korotetut maksut ja ilman, että EU-rautatielainsäädäntö asettaa niihin minkäänlaisia kattoja, ovat täysin EU-rautatielainsäädännön mukaisia, joten tällainen mahdollisuus on annettava myös suomalaisille rataverkon haltijoille, vaikka niitä ei otettaisi käyttöön.

Satamaliitto ry on suhtautunut hallituksen esitykseen myönteisesti ja katsoo useiden säännösmuutosten selkiyttävän voimassa olevaa sääntelyä.

Satamaoperaattorit ry on esittänyt, että raideliikennelain 171 §:ään esitetystä CER-direktiivin mukaisesta palvelupaikan haltijoiden varautumisveloitteesta luovuttaisiin. Koska kyse on unionilainsäädännön mukaisesta veloitteesta, joka on kansallisesti pantava täytäntöön, kyseisestä veloitteesta ei voida kansallisesti päättää luopua.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Raideliikennelaki

6 §. *Rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja muiden toiminnanharjoittajien vastuu turvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa.* Pykälässä säädetään rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden vastuusta ylläpitää turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä ja toteuttaa tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä toistensa kanssa ja velvollisuudesta ottaa huomioon myös muiden osapuolten, kuten alihankkijoiden toimintaan liittyvät riskit. Lisäksi pykälän 3 momentissa säädetään kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavien yksiköiden ja muiden rautatieturvallisuuteen vaikuttavien toiminnanharjoittajien velvollisuudesta toteuttaa riskinhallintatoimenpiteitä. Rautatieturvallisuusdirektiivin 4 artiklan 4 kohdassa tällaisiksi muiksi rautatiejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttaviksi toiminnanharjoittajiksi on listattu valmistajat, huoltopalvelujen tarjoajat, kalustoyksikön haltijat, palvelujen tarjoajat, hankintayksiköt, liikenteenharjoittajat, lähettäjät, vastaanottajat, kuormaajat, purkajat, täyttäjät ja tyhjentäjät. Komissio on helmikuussa 2023 huomauttanut rautatieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanosta käynnistämänsä Pilot-menettelyn yhteydessä, että kyseisten toiminnanharjoittajien lista puuttuu raideliikennelaista ja nämä toiminnanharjoittajat olisi lisättävä raideliikennelain 6 §:ään. Näin ollen raideliikennelain 6 §:n 3 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että momenttiin lisätään rautatieturvallisuusdirektiivin 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut toiminnanharjoittajat.

15 §. *Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta.* Pykälässä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston rautatiejärjestelmän turvallisuuteen ja yhteentoimivuuteen liittyvistä valvontatehtävistä.

Pykälän 15 §:n 1 momentin 7 kohtaan esitetään lisättäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle toimivalta valvoa raideliikennelain ja sen nojalla annettujen asetusten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei raideliikennelaissa muuta säädetä. Valvontatoimivallan muutos mahdollistaisi osaltaan myös raideliikennelain 169 §:n mukaisen verkko- ja tietojärjestelmiin kohdistuvan riskien hallinnan valvomisen. Vastaava toimivaltuus on säädetty Liikenne- ja viestintävirastolle liikennejärjestelmän muissa liikennemuodoissa toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1148 eli ns. NIS1-direktiivin kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä. Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole toimivaltaa valvoa rautatie-toimijoiden verkko- ja tietojärjestelmien riskien hallinnan toteutumista. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet 14.12.2022 direktiivin toimenpiteistä kyberturvallisuuden yhteisen korkean tason varmistamiseksi kaikkialla unionissa asetuksen (EU) N:o 910/2014 ja direktiivin (EU) 2018/1972 muuttamisesta sekä direktiivin (EU) 2016/1148 kumoamisesta. Tätä direktiiviä kutsutaan kyberturvallisuusdirektiiviksi eli NIS2-direktiiviksi. Kyseinen direktiivi on pantava kansallisesti täytäntöön 24.10.2024 mennessä ja NIS2-direktiivin kansallista täytäntöönpanoa parhaillaan valmistellaan ja tämä voi edellyttää muutoksia myös raideliikennelakiin myöhemmässä vaiheessa. Tässä vaiheessa kuitenkin esitetään, että Liikenne- ja viestintävirastolla on valtuudet valvoa, että valtion

rataverkon haltija ja liikenteenohjauspalvelun tarjoaja hallitsevat 169 §:ssä säädetyllä tavalla käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvat riskit ja ilmoittavat viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä. Nyt pykälän 1 momenttiin ehdotettu uusi 7 kohdan mukainen yleinen toimivaltasäännös vastaisi sitä, mitä Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta on säädetty muissa liikennealan säädöksissä (esimerkiksi alusliikennepalvelulain (623/2005) 28 §:n 2 momentti).

Ehdotettu säännösmuutos ei vaikuttaisi mitenkään Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen väliseen työnjakoon, koska unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla Liikenne- ja viestintävirasto on kansallinen rautatieturvallisuusviranomainen, jonka vastuulla on rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta. Sääntelyelin on rautatiemarkkinaviranomainen, jonka tehtävänä on seurata, valvoa ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta. Sääntelyelimen tehtävät on säädetty unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla raideliikennelain 149 §:ssä. Nyt ehdotettu uusi 7 kohta lain 15 §:n 1 momenttiin ei millään tavalla vaikuta tai rajoita sääntelyelimen toimivaltaa sille säädettyjen tehtävien osalta. Ehdotettu uusi 7 kohta lain 15 §:n 1 momenttiin on myös sikäli tarkkarajainen, että Liikenne- ja viestintävirasto valvoo raideliikennelain sekä sen nojalla annettujen asetusten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä ja raideliikennelain säännöksissä on aina erikseen säädetty, milloin raideliikennelain mukainen valvontaviranomainen on sääntelyelin. Koska raideliikennelain nojalla harjoitetaan vain rautatieturvallisuuteen, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuteen, kaupunkiraideliikenteeseen ja rautatiemarkkinoiden toimivuuteen liittyvää valvontaa ja näistä kolmen ensimmäisen valvonta kuuluu Liikenne- ja viestintävirastolle ja viimeisen valvonta sääntelyelimelle, Liikenne- ja viestintäviraston ja sääntelyelimen tehtävät ja toimivalta-vastuut ovat selkeästi unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla erillään, eikä ehdotetun kaltainen säännösmuutos lain 15 §:ään muuttaisi viranomaisten toimivaltavastuita. Ehdotettu uusi säännös pikemminkin selkiyttää viranomaisten välistä toimivaltajakoa, koska Liikenne- ja viestintävirasto olisi raideliikennelain mukainen valvontaviranomainen aina, ellei valvontaroolia ole erikseen raideliikennelaisissa säädetyllä tavalla osoitettu sääntelyelimelle (rautatiemarkkinoiden valvonnan osalta). Lisäksi on todettava, että Liikenne- ja viestintäviraston antamiin päätöksiin haetaan oikaisua siten kuin siitä on säädetty lain 187 §:ssä ja muutosta lain 188 §:ssä säädetyllä tavalla. Sääntelyelimen antamiin päätöksiin voidaan hakea oikaisua siten kuin niistä on säädetty lain 151 ja 152 a §:ssä ja muutoksenhausta on säädetty lain 188 §:n 3 momentissa.

Pykälään esitetään myös uutta 2 momenttia. Komissio on rautatieturvallisuudirektiivin täytäntöönpanosta käynnistämänsä Pilot-menettelyn yhteydessä huomauttanut, että kansallisen turvallisuusviranomaisen on valvottava turvallisuustodistuksen haltijoita eli rautatieliikenteen harjoittajia ja turvallisuusluvan haltijoita eli rataverkon haltijoita niiden tietojen ja asiakirjojen avulla, joita se on saanut käyttöönsä, kun rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat ovat hakeneet raideliikennelain 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta ja 25 §:ssä tarkoitettua turvallisuuslupaa. Turvallisuustodistuksen ja turvallisuusluvan edellytyksenä on toiminnanharjoittajan toiminnan luonteeseen ja laajuuteen nähden kattava turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Koska Liikenne- ja viestintävirasto valvoo pykälän 1 momentin 3 kohdan nojalla, että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä mukaisesti, tämän säännöksen on katsottu pitävän sisällään myös rautatieturvallisuudirektiivin 17 artiklan 7 kohtaan sisältyvän vaatimuksen valvoa toiminnanharjoittajia myös niiden tietojen ja asiakirjojen perusteella, jotka virasto on saanut käyttöönsä turvallisuustodistuksen ja turvallisuusluvan haun yhteydessä. Koska komissio on edellyttänyt rautatieturvallisuudirektiivin 17 artiklan 7 kohdan sisällyttämistä viraston valvontatehtäviin, pykälään esitetään uutta 2 momenttia, joka sisältää kyseisen

rautatieturvallisuudirektiivissä säädetyn vaatimuksen. Uuden 2 momentin johdosta voimassa olevan pykälän 2 ja 3 momentista tulisi pykälän 3 ja 4 momentti.

26 §. Turvallisuuslupan myöntäminen. Pykälän 1 momentin mukaisesti rataverkon haltijalle myönnetään turvallisuuslupa, jos sen turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille raideliikenneläisissä säädetyt vaatimukset. Voimassa olevan 1 momentin mukaan turvallisuuslupa myönnetään enintään viideksi vuodeksi ja tämä säännös on kirjoitettu vastaavaan muotoon kuin se on kirjoitettu turvallisuustodistuksen myöntämistä koskevan 21 §:n 1 momenttiin. Tavoitteena on ollut, että määräajat olisivat kahden vastaavanlaisen lupavaatimuksen osalta yhdenmukaiset. Rautatieturvallisuudirektiivissä nämä määräajat on kuitenkin muotoiltu eri tavalla niin, että turvallisuustodistus myönnetään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, mutta turvallisuuslupa on voimassa viisi vuotta. Euroopan komissio on kiinnittänyt tähän huomiota rautatieturvallisuudirektiivin täytäntöönpanosta käynnistämänsä Pilot-kyselyn yhteydessä ja edellyttänyt, että määräaika koskeva muotoilu muutetaan turvallisuuslupan osalta vastaamaan rautatieturvallisuudirektiivin 12 artiklan 2 kohdan muotoilua. Siksi pykälän 1 momenttia muutetaan niin, että turvallisuuslupa olisi voimassa viisi vuotta.

29 §. Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen. Pykälässä säädetään siitä, miten yksityisraiteen haltijan on ilmoitettava yksityisraiteistaan Liikenne- ja viestintävirastolle, jos yksityisraiteen haltija on valinnut lain 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn lain 25 §:ssä tarkoitetun turvallisuuslupan sijasta. Yksityisraiteen haltijan on ollut voimassa olevan pykälän mukaisesti tehtävä ilmoitus joka kolmas vuosi, ja ilmoitus on ollut tehtävä 31 päivään toukokuuta mennessä. Nyt esitetään pykälän 1 momenttiin muutosta, että kerran tehtyä ilmoitusta ei tarvitsisi uusia, ellei yksityisraiteen haltijan tiedoissa tapahdu pykälän 3 momentissa tarkoitettuja muutoksia tai Liikenne- ja viestintävirasto ole pyytänyt yksityisraiteen haltijaa täydentämään ilmoitusta. Ilmoitus olisi siten voimassa toistaiseksi ja näin vähennettäisiin niin yksityisraiteen haltijoiden kuin Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista työtä.

Pykälän 1 momentissa myös muutettaisiin kuuden kuukauden määräaika kahdeksi kuukaudeksi. Tämä määräaika koskee sitä, että jatkossa uuden yksityisraiteen haltijan olisi tehtävä ilmoitus viimeistään kaksi kuukautta ennen toiminnan aloittamista aikaisemman kuuden kuukauden sijasta. Määräajan lyhentämistä esitetyllä tavalla puoltaa se, että kuuden kuukauden määräaika on erittäin pitkä ja toimijoilla on ollut tarve aloittaa yksityisraiteen hallintaan liittyvät toiminnot mahdollisimman nopeasti tehdyn ilmoituksen jälkeen. Siksi olisi tarkoituksenmukaista, että ilmoituksen antamisesta yksityisraiteen haltijan toiminta voitaisiin aloittaa mahdollisimman nopeasti.

Pykälän 2 momentissa säädetään ilmoitukseen liitettävistä tiedoista ja liitteistä. Voimassa olevan momentin mukaan ilmoitukseen on liitettävä kopio turvallisuuden hallintajärjestelmästä, mutta nyt esitetään, että jatkossa ilmoitukseen liitettäisiin siitä kirjallinen kuvaus, Perusteluna muutokselle on se, että kopio rajaa liitteen esitystapaa. Kirjallinen kuvaus mahdollistaisi myös sen, että kuvaus on osa muuta yksityisraiteen haltijan johtamisjärjestelmää.

Pykälän 3 ja 4 momentteihin esitetyt muutokset koskevat sitä, että yksityisraiteen haltijan olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle toiminnan lopettamisen lisäksi myös yritys- ja yhteystiedoista tapahtuvista muutoksista. Pykälän 4 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa pyytää yksityisraiteen haltijaa täydentämään tekemäänsä ilmoitusta, jos se katsoo ilmoituksen olevan puutteellinen.

30 §. Turvallisuuden hallintajärjestelmä. Pykälässä säädetään raideliikennelain 5 luvun mukaisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvalla yksityisraiteen haltijalta edellytettävästä

turvallisuuden hallintajärjestelmästä. Pykälän 1 momentissa muutettaisiin jonkin verran niitä asioita, joita yksityisraiteen haltijan olisi kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässään. Turvallisuuden hallintajärjestelmässä olisi jatkossa kuvattava toimintaympäristö ja toiminnan laajuus, kun voimassa olevan säännöksen mukaan kuvattaisiin toiminnan laatu ja laajuus. Momentin 2 kohta pysyisi entisellään ja sen mukaisesti turvallisuuden hallintajärjestelmässä olisi kuvattava yksityisraiteen haltijan organisaatio ja vastuunjako. Momentin 3 kohdassa edellytettäisiin, että turvallisuuden hallintajärjestelmässä olisi kuvattava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rauta-tiejärjestelmän riskien hallinta. Momentin 4 kohdassa edellytettäisiin, että turvallisuuden hallintajärjestelmässä olisi kuvattava rataverkon suunnittelun, rakentamisen, käyttöönoton ja kunnossapidon varmistamista koskevat menettelyt.

Momentin 5 kohdassa edellytettäisiin, että turvallisuuden hallintajärjestelmässä olisi kuvattava menettelyt ja yhteistyö, joilla varmistetaan turvallinen liikennöinti ja muu turvallinen toiminta raiteistolla. Liikennöinnillä tarkoitetaan junaliikennettä ja vaihtotyötä. Muulla toiminnalla tarkoitettaisiin suljetulla alueella tapahtuvaa kaluston liikuttamista ja ratatyötä sekä muuta työskentelyä. Yhteistyön kuvaamista edellytettäisiin, koska tilanne on joissain tapauksissa se, että ilmoituksen tehnyt taho vastaa radan kunnossapidosta, mutta päivittäinen yhteistyö rautatieliikenteen harjoittajan kanssa on esimerkiksi maan vuokraajan toteuttamaa. Tarkoitus olisi, että liikennöintimenettelyt voidaan sopia kolmannen tahon ja rautatieliikenteen harjoittajan kanssa, mutta koska yksityisraiteen haltija 31 §:n mukaan vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta yksityisraiteen haltijalla pitäisi aina olla mahdollisuus vaikuttaa menettelyihin ja sillä pitää olla menettelyistä tarvittavat tiedot, jotka sen on kyettävä osoittamaan turvallisuuden hallintajärjestelmässään Liikenne- ja viestintävirastolle. Turvallisuuden hallintajärjestelmässä pitäisi kuvata myös se, miten menettelyt on näissä tapauksissa laadittu, ja miten yksityisraiteen haltija on osallistunut niiden laadintaan.

Momentin 6 kohdassa edellytettäisiin, että turvallisuuden hallintajärjestelmässä olisi kuvattava omavalvonnan menettelyt. Ehdotetun kaltaiset muutokset korostavat sitä, että yksityisraiteen haltijan olisi panostettava turvallisuuden hallintajärjestelmän kehittämisessä riskienhallintaan. Lisäksi turvallisuuden hallintajärjestelmä olisi aikaisempaa selvemmin kytketty yksityisraiteen käyttöönottolupaan, kun turvallisuuden hallintajärjestelmässä olisi kuvattava rataverkon suunnittelua, rakentamista, käyttöönottoa ja kunnossapidon varmistamista koskevat menettelyt. Muutoksilla pyritään vastaamaan niihin lainsäädännön täsmentämistarpeisiin, joita on havaittu yksityisraiteen haltijoiden turvallisuuden hallintajärjestelmän soveltamiskäytännön aikana ja etenkin Liikenne- ja viestintäviraston siihen kohdistaman valvonnan yhteydessä.

Pykälän 2 momentissa säädetään turvallisuuden hallintajärjestelmään liittyvistä tiedotusvelvollisuuksista. Turvallisuuden hallintajärjestelmästä olisi jatkossa tiedotettava yksityisraiteen haltijan rautatiejärjestelmän parissa työskentelevien henkilöiden lisäksi myös rautatiejärjestelmän toimintoihin liittyville sidosryhmille. Kun voimassa olevan säännöksen mukaan yksityisraiteen haltijan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö on vastannut turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpidosta, nyt esitetään, että toimitusjohtaja, muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö tai näiden nimeämä henkilö vastaisi turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä. Toimitusjohtaja tai liikkeenjohtamisesta vastaava muu henkilö eivät välttämättä ole oikeita henkilöitä vastaamaan yksityisraiteen haltijan rautatiejärjestelmän toiminnoista, joten olisi perusteltua, että toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö voivat nimetä tähän tapauskohtaisesti oikean vastuuhenkilön.

Pykälän 3 momenttia ei muutettaisi voimassa olevaan säännökseen verrattuna ja se sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä turvallisuuden hallintajärjestelmästä.

31 §. *Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset.* Pykälässä säädetään siitä, että yksityisraiteen haltija vastaa hallinnoimansa yksityisraiteen ja rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen. Pykälään esitetään uutta säännöstä, jonka mukaan yksityisraiteen haltijan olisi tehtävä yhteistyötä yksityisraiteella toimivien toimijoiden kanssa rautatiejärjestelmän turvallisen käytön varmistamiseksi. Kyseinen säännös on katsottu tarpeelliseksi, koska yksityisraiteen haltijan on vaikea yksin kantaa kokonaisvastuu rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siksi yksityisraiteen haltijan olisi tehtävä tiivistä yhteistyötä yksityisraideita käyttävien toimijoiden kanssa, jotta erilaisiin riskeihin voidaan varautua ja turvata yksityisraiteen turvallinen käyttö. Näitä toimijoita olisivat esimerkiksi rautatieliikenteen harjoittaja ja raiteen vuokraaja. Yhteistyötä koskevat menettelytavat tulisi ottaa huomioon yksityisraiteen haltijan turvallisuuden hallintajärjestelmässä.

74 §. *Sertifiointielin ja kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi.* Pykälässä muutettaisiin sen 2 ja 4 momentteja voimassa olevaan pykälään verrattuna. Pykälän 2 momenttia tarkennettaisiin nykyisen käytännön mukaisesti siten, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus myöntää myös kunnossapitotoimintojen sertifiointeja. Pykälän 4 momenttia taas muutettaisiin voimassa olevaan säännökseen verrattuna niin, että pykälässä säädetyn mukaista sertifiointia ei vaadittaisi sellaiselta kaluston kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, joka toimii rautatieliikenteen harjoittajana ja jonka vastuulla olevia kalustoyksiköitä käytetään ainoastaan museoliikenteessä tai vaihtotyössä. Poikkeus koskisi myös tavaravaunuja, kun niitä käytetään ainoastaan edellä kuvatussa käyttötarkoituksessa. Näiden toimijoiden olisi kuvattava vaatimusten mukaiset menettelyt sertifiointia lukuun ottamatta turvallisuusjohtamisjärjestelmässään siten, kuin niistä säädetään kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmää koskevista yksityiskohtaisista säännöksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 kumoamisesta annetussa komission asetuksessa 779/2016/EU. Komission asetuksen 779/2019/EU 3 artiklan 2 kohdan b alakohdasta poiketen museoliikenteessä ja vaihtotyössä käytettävää kalustoa voisi käyttää myös muut vastaavaa liikennöintiä suorittavat rautatieliikenteen harjoittajat kuin kyseisen kaluston kunnossapidosta vastaava rautatieliikenteen harjoittaja. Voimassa olevassa momentissa vapautusta sertifiointista ei ole kytketty rautatieliikenteen harjoittajaan, vaan vapautus koskee sellaista kaluston kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, jonka vastuulla olevia rautatieyksiköitä käytetään ainoastaan museoliikenteessä ja vaihtotyössä.

79 §. *Liikkuvan kaluston käyttöönotto.* Pykälän otsikko voimassa olevassa raideliikennelaissa on ”Liikkuvan kaluston käyttöönotto museoliikenteessä”. Pykälää muutettaisiin niin, että pykälään sisällytettäisiin säännökset sellaisen kaluston käyttöönotosta, joka ei kuulu liikkuvan kaluston osajärjestelmiä koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalaan. Rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä on säädetty kulloinkin voimassa olevassa komission asetuksessa¹. Tästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa. Näin ollen pykälää sovellettaisiin myös muun kuin museoliikenteen kaluston käyttöönottomenetelystä, jos kalusto on liikkuvaa kalustoa koskevassa yhteentoimivuuden

¹ Tällä hetkellä voimassa oleva asetus on komission asetus (EU) N:o 1302/2014 Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää ”veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä.

teknisessä eritelmässä suljettu sen soveltamisalan ulkopuolelle. Tällaista kalustoa ovat esimerkiksi kaksitiekalusto ja vaihtoveturit. Pykälän mukaan tällaisen yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä eli YTE-vaatimuksista poikkeavan kaluston käyttöönottolupaa olisi haettava Liikenne- ja viestintävirastolta ennen kuin kalustoa voidaan käyttää rataverkolla.

Pykälän 2 momenttia ei muutettaisi voimassa olevaan säännökseen verrattuna. Voimassa olevan pykälän 3 momentissa säädetään, että käyttöönottolupaa tai markkinoillesaattamislupaa ei vaadita kalustoyksiköiltä, joita käytetään raideliikennelain 5 luvun ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvalla yksityisraiteella. Nyt momenttia esitetään muutettavaksi niin, että käyttöönottolupaa tai markkinoillesaattamislupaa ei vaadita sellaiselta kalustoyksiköltä, jota käytetään vain raideliikennelain 18 §:n 2 momentin mukaisella suljetulla alueella. Tehty muutos olisi rajaus voimassa olevaan sääntelyyn, mutta muutos on perusteltu EU:n rautatieturvallisuus- ja yhteentoimivuusvaatimusten näkökulmasta. EU-lainsäädäntö lähtökohtaisesti sallii vain nyt esitetyn mukaisen poikkeuksen, että käyttöönotto- tai markkinoillesaattamislupaa ei tarvita, jos liikennöinti tapahtuu muulta liikenteeltä suljetulla verkolla.

Pykälään esitetään kahta uutta momenttia voimassa olevaan pykälään verrattuna. Pykälän uuden 4 momentin mukaan kalustoyksikölle, jolla on jo käyttöönottolupa, olisi haettava uutta käyttöönottolupaa, jos luvan perusteena olevat tiedot eli kansallisissa oikeussäännöissä vahvistetut parametrien arvot muuttuvat kalustoyksikköön suunniteltujen muutosten johdosta tai suunnitteluilla muutoksilla kielteisiä vaikutuksia asianomaisen kalustoyksikön yleiseen turvallisuustasoon.

Pykälään esitetyn uuden 5 momentin mukaan hakija voisi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle suunnitelman uuden kaluston valmistamisesta, parantamisesta tai uudistamisesta jo ennen kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakemista. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi hakijalle lausunnon suunnitelmasta. Suunnitelma vastaisi mahdollisuutta toteuttaa esiselvitys ennen markkinoillesaattamisluvan hakemista. Suunnitelman avulla Liikenne- ja viestintävirasto saisi mahdollisuuden tutustua hankkeeseen ennen käyttöönottolupaprosessin alkamista ja hakija saisi selkeyden sovellettavista säännöistä ja lupamenettelyistä.

Voimassa olevan lain 3 momentti, joka sisältää valtuutussäännöksen siitä, että Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitetulle kalustoyksikölle asetettavista vaatimuksista, olisi jatkossa pykälän 6 momentti. Momenttiin ei esitetä sisällöllisiä muutoksia.

123 §. Kiireellinen ratakapasiteetti. Pykälässä säädetään kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta ja myöntämisestä. Kiireellisellä eli rautatiemarkkinadirektiivin 48 artiklassa tarkoitetulla ad hoc-ratakapasiteetilla tarkoitetaan sellaista ratakapasiteettia, jota haetaan normaalin raideliikennelain 117 §:n mukaisen ratakapasiteetin hakuprosessin ja aikataulukauden ulkopuolella yksittäisiä reittejä varten. Pykälän 1 momenttiin esitetään teknistä muutosta niin, että siitä poistettaisiin sana ”viipymättä”. Ratakapasiteetin hakijaan ei kohdistu velvoitetta tarvita ratakapasiteettia viipymättä, jos se hakee ratakapasiteettia kiireellisenä. Kiireellisyys koskee ainoastaan sitä, että rataverkon haltijan on vastattava tällaiseen aikataulukauden ulkopuolella tehtyyn kiireelliseen ratakapasiteetin hakemiseen mahdollisimman nopeasti eli viiden työpäivän kuluessa. Poistamalla sana ”viipymättä” pykälän 1 momentin muotoilu vastaa paremmin rautatiemarkkinadirektiivin 48 artiklaa.

138 §. Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomais. Pykälän 2 momenttiin esitetään teknisluonteista viittausmuutosta niin, että momentin viittaus muutetaan lain 140 §:n 5 momenttiin 4 momentin sijasta. Muutos liittyy lain 140 §:ään esitettyihin muutoksiin, joiden johdosta voimassa oleva 4 momentti ehdotetaan kumottavaksi ja investointikustannusten

kattamiseksi perustettavasta uudesta korotetusta ratamaksun perusmaksusta säädettäisiin uudessa 5 ja 6 momentissa. Näin ollen 138 §:ssä olisi viitattava 140 §:n 5 momenttiin. Lisäksi momenttia muutettaisiin niin, että momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että investointiperusteista ratamaksun korotusta voidaan periä rataverkon uudistamisesta aiheutuneiden investointikustannusten lisäksi myös rataverkon parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. Näin 138 §:n 2 momentti olisi linjassa sen kanssa, mitä jo voimassa olevan 140 §:n 4 momentissa on säädetty siitä, että investointiperusteista ratamaksun perusmaksun korotusta voidaan periä myös rataverkon parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. Tämä vastaisi myös sitä, mitä rautatiemarkkinadirektiivistä on säädetty investointien kustannusten kattamiseen tähtävistä maksuista.

Tässä yhteydessä myös todettakoon, että momentin säännös siitä, että rataverkon hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen lukuun ottamatta investointikustannusten kattamiseksi perittyä rata-maksun korotusta tarkoittaa sitä, että investointiperusteella korotettua ratamaksun perusmaksua peritään ainoastaan siltä rataverkon osalta, joka on tai on ollut investoinnin kohteena. Investointikustannusten perusteella korotettua ratamaksun perusmaksua ei siten saa periä koko rataverkolta, jos investoinnit kohdistuvat vain osaan rataverkkoa.

140 §. *Ratamaksun perusmaksun korotukset ja alennukset.* Pykälä on rautatiemarkkinadirektiivin 31 ja 32 artiklan täytäntöönpanosäännös ja siinä säädetään siitä, että rataverkon haltija voi tehdä ratamaksun perusmaksuun alennuksia tai korotuksia kannustaakseen rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentämiseen tai eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ERTMS/ETCS) käyttöönoton mukaisten laitteiden asentamiseen juniin. Ratamaksun perusmaksun alennuksilla voidaan kannustaa myös uusien palvelujen tarjontaan tai vähäliikenteisten rataosien käyttämiseen. Ratamaksun korotuksilla taas voidaan pyrkiä vähentämään jonkin rataosan ylikuormitusta sekä kattaa rataverkon uudistamiseen ja parannukseen tähtäviä investointeja.

Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää, että rataverkon haltija päättää ratamaksuista unionilainsäädännön asettamissa puitteissa. Ratamaksun perusmaksulla tarkoitetaan Suomessa rautatiemarkkinadirektiivin mu-kaista vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin liittyvistä palveluista perittävää maksua, jolla katetaan junaliikenteestä aiheutuvat suorat kustannukset. Suorilla kustannuksilla tarkoitetaan niitä kustannuksia, joita junaliikenteestä aiheutuu rataverkon kulumiselle. Ratamaksun perusmaksulla ei siis kateta rataverkon rakentamisen ja ylläpidon kokonaiskustannuksia. Ratamaksun perusmaksun vastineena rautatieliikenteen harjoittaja saa oikeuden hakea ja saada ratakapasiteettia, käyttää rataverkkoa myönnetyn ratakapasiteetin mukaiseen liikenteeseen sekä pääsyn rataverkon sähkönsiirtolaitteisiin ja polttoainejakelupisteisiin. Energian käytöstä rataverkon haltija tai palvelun tarjoaja perii erikseen maksua energian käytön mukaisesti.

Rautatiemarkkinadirektiivi ei sinällään aseta kattoa ratamaksun perusmaksun korotuksille ja alennuksille, mutta Suomessa valtiosääntöoikeudellisesti maksuilta edellytetään, että ne ovat tarkkarajaisia ja ennakoitavissa, jotta maksun kohteena olevat rautatieliikenteen harjoittavat tietävät ennalta, minkälaisia maksuja niihin rataverkon käytöstä kohdistuu. Näin ollen raideliikennelain 140 §:n 4 momentissa säädetään, että ratamaksun perusmaksun alennukset tai korotukset ovat lähtökohtaisesti 80 prosenttia perusmaksun tasosta. Momentissa myös säädetään, että jos pykälässä tarkoitettujen tavoitteiden (ts. melun vähentäminen, eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän ETCS/ERTMS asentaminen, ylikuormitustilanteen poistaminen, vähäliikenteisten rautatiereittien käytön kannustaminen tai rataverkon uudistamiseen tai parantamiseen tähtävien investointien rahoittaminen)

saavuttaminen edellyttää suurempaa kuin 80 prosentin korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava ratamaksun perusmaksun korotus kirjallisesti.

Ehdotetussa 140 §:n 4 momentissa esitetään, että ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus eriyttäisiin näistä muista pykälän 1-3 momenteissa säädettyistä ratamaksun perusmaksun alennuksista ja korotuksista niin, että niitä voisi jatkossakin enimmillään korottaa lähtökohtaisesti 80 prosenttia voimassa olevaan ratamaksun perusmaksun tasoon verrattuna, mutta investointiperusteisen korotuksen mahdollisuus olisi muita suurempi. Siksi voimassa olevan 140 §:n 4 momentti investointiperusteisesta ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta kumottaisiin ja tilalle esitetään voimassa olevaan pykälään verrattuna kahta uutta momenttia pykälän 5 ja 6 momentiksi. Uuden 5 momentin mukaan rataverkon haltija saisi periä korotettua ratamaksun perusmaksua rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. Investointikustannusten kattamiseksi perittävää korotettua ratamaksun perusmaksua rataverkon haltija voisi periä rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaisten edellytysten täyttyessä. Rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaan rataverkon haltija voi periä investointihankkeiden kattamiseksi korkeampia maksuja, jotka perustuvat kyseisten investointihankkeiden pitkän aikavälin kustannuksiin, jos tällaiset investointihankkeet lisäävät tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta tai molempia ja jos niihin ei muuten voida ryhtyä tai olisi voitu ryhtyä eli investointiperusteella korotettu maksu olisi hankkeen toteutuksen kannalta välttämätön. Nämä rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdassa säädetty vaatimukset ehdotetaan sisällytettäväksi pykälään ehdotettuun uuteen 5 momenttiin. Investointiperusteisen maksukorotuksen käyttöönotto uudistettavalla tai parannettavalla rataverkon osalla edellyttää siten käytännössä sitä, että rataverkon haltija osoittaa jo etukäteen hanke-, investointi- ja rahoitussuunnitelmissa, että investointihanke lisää tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta ja hankkeen toteutuksen kannalta on välttämätöntä periä myös rataverkon osaa käyttäviltä rautatieliikenteen harjoittajilta investointiperusteella korotettua ratamaksun perusmaksua. Näissä suunnitelmissa on myös ilmoitettava se, millaista korotusta ratamaksun perusmaksuun kyseisellä rataverkon osalla esitetään investointikustannusten kattamiseksi.

Ehdotetussa uudessa 6 momentissa säädettäisiin ratamaksun perusmaksun korotuksen tasosta. Momentin mukaan investointikustannusten kattamiseksi perittävä korotettu ratamaksun perusmaksu saisi olla lähtökohtaisesti korkeintaan viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksun nähden. Jos rataverkon haltija katsoo, että investointihankkeen toteutus edellyttäisi tätä suurempaa ratamaksun perusmaksun korotusta, rataverkon haltijan olisi esiteltävä tälle perustelunsa kirjallisesti. Kirjalliset perustelut olisi lähetettävä sidosryhmille lausunnonlehtien kautta ennen maksun korotusta. Lausuntopyyntö voidaan toteuttaa osana rataverkon haltijan verkkoselostuksen lausuntokierrosta, sillä verkkoselostuksessa on julkaistava kaikki rataverkon haltijan perimät maksut rataverkon käytöstä verkkoselostuksen mukaisella aikataulukaudella. Näin ollen ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotuskin tulisi voimaan aina vasta verkkoselostuksen mukaisella seuraavalla aikataulukaudella ja rautatieliikenteen harjoittajilla olisi riittävästi aikaa varautua maksukorotuksiin.

Ehdotettujen muutosten johdosta voimassa olevan 140 §:n 5 momentista tulisi uudessa pykälässä 4 momentti ja pykälään ehdotettujen uusien 5 ja 6 momenttien johdosta voimassa olevan pykälän 6 momentista tulisi pykälän 7 momentti.

Ehdotettujen muutosten tavoitteena on ensinnäkin tehdä ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta nykyistä toimivampi rahoitustyökalu rataverkon investointien rahoittamista varten ja toiseksi saattaa ratamaksun investointiperusteista korotusta koskeva sääntely lähemmäksi rautatiemarkkinadirektiivin ja erityisesti sen 32 artiklan 3 kohdan mukaisia vaatimuksia. Jotta ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus olisi

toimiva rahoitusmahdollisuus rataverkon uudistamiseen ja parannuksiin tähtäävissä investoinneissa, korotusmahdollisuuden pitäisi olla samaa luokkaa kuin vuosina 2006-18 perittiin rata-maksun perusmaksusta erillisellä rataverolain 5 §:n mukaisella investointiverolla. Investointiveron suuruus oli tällöin 0,5 senttiä bruttotonnikielometriä kohden. Koska rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää, että rata-maksun erilaisista korotuksista ja alennuksista päättää rataverkon haltija itsenäisesti, ratamaksuja siihen liittyviä korotuksia ja alennuksia ei voida asettaa hallinnollisesti tai lainsäädännöllisesti tietylle tasolle. Näin ollen myöskään investointikuluja ei voida periä verona, eikä niille voida asettaa lainsäädännössä tiettyä euromääräistä tasoa. Ehdotetun mukainen mahdollisuus, että korotettu ratamaksun perusmaksu investointi-perusteella olisi lähtökohtaisesti enintään viisinkertainen ratamaksun perusmaksun voimassa olevaan tasoon verrattuna vastaisi tasoltaan aikaisempaa investointiveron tasoa.

Rautatiemarkkinadirektiivi ei aseta mitään kattoa ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle ja rataverkon haltijalla on oikeus päättää korotuksen tasosta rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdassa säädettyin edellytyksin. Valtiosääntöoikeudellisesti maksujen tarkkarajaisuuden ja ennakoitavuuden turvaamiseksi on kuitenkin tärkeää, että myös investointiperusteiselle ratamaksun perusmaksun korotukselle on asetettu lähtökohtaisesti tietty katto. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että korotukselle olisi jatkossakin laissa säädetty katto, vaikka sitä ei ole unionilainsäädännössä asetettu. Katto tulisi kuitenkin asettaa tasolle, jonka myötä korotusmahdollisuudesta tulisi unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla toimivampi investointihankkeiden rahoitusinstrumentti ja korotetulla maksulla myös aidosti katettaisiin investointikustannuksia. Lisäksi on tärkeää, että ehdotetun 140 §:n 4 momenttiin sisällytetään edellä mainitut rautatie-markkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaiset edellytykset sille, milloin investointiperusteinen maksu-korotus voidaan ottaa käyttöön. Näin lain 140 §:ään ehdotetulla muutoksella pantaisiin aikaisempaa tarkemmin kansallisesti täytäntöön rautatiemarkkinadirektiivin asettamat velvoitteet.

Kuten edellä on todettu (mm. pääasiallisia vaikutuksia koskevassa luvussa 4.2), ehdotetun kaltainen viisinkertainen ratamaksun perusmaksun korotus investointiperusteella vastaisi sitä kokonaismaksutasoa, jota Kerava-Lahti-oikoradan käytöstä perittiin enimmillään vuosina 2006-18, kun ratamaksun perusmaksun lisäksi perittiin erillistä rata- ja investointiveroa. Investointiveron tavoin myös investointiperusteella korotettua ratamaksua voidaan periä vain investoinnin kohteena olevalta rataverkon osalta, eikä korotettua maksua saa laajentaa rataverkon hallinnoimalle koko rataverkolle. On myös muistettava, että raideliikennelain 140 § kaikkienensa ja nyt siihen esitetyt muutokset ovat rataverkon haltijalle mahdollisuus, säännökset eivät siten velvoita rataverkon haltijaa perimään ehdotetun kaltaisia ratamaksun perusmaksun korotuksia tai myöntämään maksuista alennuksia. Väylävirasto valtion rataverkon haltijana ei olekaan toistaiseksi turvautunut 140 §:ssä säädettyihin ratamaksun perusmaksun korotuksiin ja alennuksiin.

171 §. Varautuminen. Pykälässä säädetään rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön sekä raideliikennelain 159 §:ssä säädetyn toiminnanharjoittajan eli kaupunkiraideliikenteen liikenteenharjoittajan velvollisuudesta varautua poikkeusolosuhteisiin sekä normaaliolosuhteiden häiriötilanteisiin. Vastaavanlaisesta rautatieliikenteen harjoittajia koskevasta varautumisvelvoitteesta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 58 §:ssä.

Kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin 2008/114/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2557, jäljempänä CER-direktiivi tuli voimaan 16.1.2023. CER-direktiivissä säädetään jäsenvaltioiden velvoitteista, joiden tarkoituksena on parantaa yhteiskunnan toimintojen tai taloudellisen toiminnan ylläpitämisen kannalta keskeisten palvelujen häiriötön tarjonta sisämarkkinoilla sekä määrittää näiden toimintojen kannalta kriittiset toimijat. Direktiivissä myös säädetään kriittisten toimijoiden

velvoitteista, joiden tarkoituksena on parantaa niiden häiriönsietokykyä ja kykyä tarjota palveluita myös poikkeusolosuhteissa ja mahdollisissa häiriötilanteissa. CER-direktiivin soveltamisalan piiriin kuuluvat rautatietoimialalla rautatiemarkkinadirektiivissä tarkoitetut rataverkon haltijat, rautatieyrietykset ja palvelupaikan ylläpitäjät. Jo voimassa olevan rautatiealan unionilainsäädännön perusteella rataverkon haltijoille ja rautatieliikenteen harjoittajille on säädetty kattava velvoite varautua poikkeusolosuhteisiin ja normaaliolosuhteiden häiriötilanteisiin. Palvelupaikan ylläpitäjät ovat Suomessa suurelta osin joko rataverkon haltijoita (Väylävirasto ja satamaraiteiden haltijat) tai rautatieyrietyksiä (erityisesti VR-Yhtymä Oy), joten varautumisvelvoite koskee näitä toiminnanharjoittajia jo voimassa olevan rautatielainsäädännön nojalla. Palvelupaikan ylläpitäjä voi kuitenkin olla myös muu kuin rataverkon haltija tai rautatieliikenteen harjoittaja, esimerkiksi terminaalitoiminnoista ja rautatieliikenteen kunnossapidosta vastaava yritys. Jotta CER-direktiivin soveltamisalan mukaisesti varautumisvelvoite koskisi myös näitä muita kriittisiä palvelupaikan ylläpitäjiä, raideliikennelain 171 §:ään esitetään uutta 2 momenttia. Uudessa 2 momentissa säädetäisiin siitä, että merkittävällä palvelupaikan ylläpitäjällä – silloinkin kun palvelupaikan ylläpitäjä on muu kuin rataverkon haltija, liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö, kaupunkiraideliikenteen liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai liikenteen palveluista annetun lain nojalla rautatieliikenteen harjoittaja – olisi velvollisuus arvioida toimintaansa liittyviä riskejä ja mahdollisia häiriötilanteita ja varauduttava niihin, jotta CER-direktiivissä säädetty tavoitteet palvelujen häiriöttömästä tarjonnasta toteutuvat myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. CER-direktiivissä palvelupaikan ylläpitäjän osalta viitataan rautatiemarkkinadirektiivin 3 artiklan 12 kohdassa tarkoitettuihin palvelupaikan ylläpitäjiin, jotka tarjoavat rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdissa 2-4 tarkoitettuja palvelujen tarjontavelvoitteen piiriin kuuluvia palveluita, lisä- ja/tai oheispalveluita. Kriittisellä palvelupaikan ylläpitäjällä tarkoitettaisiin tässä sellaista rautatiemarkkinadirektiivin soveltamisalan piiriin kuuluvaa palvelupaikan ylläpitäjää, joka tarjoaa edellä mainittuja tarjontavelvoitteen piiriin kuuluvia palveluita, lisä- ja/tai oheispalveluita myös muille rautatieliikenteen harjoittajille, eikä palvelupaikan palveluita tuoteta vain palvelupaikan ylläpitäjän omaan käyttöön tai palvelupaikan ylläpitäjän tarvitsemää omaa rautatieliikennettä varten. Palvelupaikan ylläpitäjältä ei edellytetä erillistä valmiussuunnitelmaa, mutta osana palvelupaikan ylläpitäjän muuta johtamis-, turvallisuus- ja laatu-jär-jestelmiä sekä niihin liittyvää raportointia tulisi esittää palvelupaikan haltijan toimintaan mahdollisesti liittyvät riskit ja häiriötilanteet sekä miten niihin on varauduttu.

Uuden 2 momentin johdosta voimassa olevan lain 171 §:n 2 momentista tulisi uusi 3 momentti. Momenttia muutettaisiin niin, että momentin mukainen valtuutus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta koskisi myös uutta 2 momenttia. Myös momentissa säädetty valtuutus Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta antaa teknisiä määräyksiä valmiussuunnitelman sisällöstä ja laadinnasta koskisi jatkossa 2 momentissa säädettyä palvelupaikan tarjoajia.

Muilta osin CER-direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät velvoitteet myös rautatiealan kriittisille toimijoille säädetäisiin sisäministeriön johdolla valmisteltavassa yleisessä varautumis- ja valmiuslainsäädännössä.

185 §. *Rautatieyrietyksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito.* Pykälään esitetään kolmea teknisuonteista muutosta, jotta pykälän 2 ja 3 momentti vastaisivat rautatiemarkkinadirektiivin 6 artiklan vaatimuksia. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin ensinnäkin vaatimus siitä, että rautatieyrietyksen on kirjanpidon lisäksi myös rautatieliikenteen harjoittamista ja rataverkon hallintaa koskevissa eriyttämislaskelmissaan noudatettava asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin myös säännös siitä, että momentin mukaiset rautatieyrietyksen tilinpidossa esitettävät erilliset tuloslaskelmat ja taseet

rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta on myös julkaistava erillisinä. Vaatimus tuloslaskelmien ja taseiden julkaisemisesta erillisenä perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 6 artiklan 1 kohtaan.

Pykälän 3 momenttiin esitetään muutosta, että rautatieyrityksen on toimitettava tuloslaskelmien ja taseiden lisäksi sääntelyelimen pyynnöstä muut rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VIII mukaiset tilinpäätöstiedot sääntelyelimelle, jotta tämä voi valvoa sitä, että rautatieyrityksen kirjanpidossa on noudatettu toimintojen kirjanpidollista eriyttämistä, eikä julkista tukea siirretä rautatieliikenteen harjoittamiseen ja rataverkon hallintaan liittyvien liiketoimintojen välillä. Rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä VIII säädetään yksityiskohtaisesti niistä tiedoista, joita sääntelyelimelle on toimitettava. Näitä tietoja ovat tilien eriyttämiseen, rataverkon käyttöoikeudesta perittyjen maksujen ja taloudellisen tuloksen ilmoittamiseen liittyvät tiedot.

186 a §. *Rekisteri rataverkon haltijoista.* Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat voimassa olevan pykälän vastaavia momenteja. Pykälään esitetään voimassa olevaan pykälään verrattuna uutta 3 momenttia, jonka mukaisesti rataverkon haltijoita koskevaan rekisteriin tallennettaisiin jatkossa myös tiedot raideliikennelain 52 ja 78 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston myöntämistä kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottoluvista sekä lain 57 §:n nojalla myönnettyistä rakentamisaikaisista käyttöluvista. Lain 52 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto myöntää unionilainsäädännön yhteentoimivuusvaatimukset täyttävälle ratalaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-, energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmien käyttöön käyttöönottoluvan. Lain 78 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto myöntää vastaavasti käyttöönottoluvan osa-järjestelmien käyttöönotolle ilmoitusmenettelyn varassa olevien yksityisraiteen haltijoiden rataverkolle., Lain 57 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luvan käyttää kiinteää rakenteellista osajärjestelmää ennen käyttöönottoluvan myöntämistä. Koska nämä kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottoluvat ja rakentamisaikaiset käyttöluvat ovat rautatieinfrastruktuurin eri osajärjestelmien käyttöönottoa varten myönnettyjä lupia, olisi luonnollista, että tiedot myönnetystä käyttöönottoluvasta tallennettaisiin jatkossa rataverkon haltijoita koskevaan rekisteriin. Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönottolupien haltijoista rekisteriin tallennettaisiin luvanhaltijan nimi, yritys- ja yhteisötunnus sekä osoite- tai muut yhteystiedot. Käytännössä käyttöönottoluvan haltija olisi useimmissa tapauksissa joku rekisterissä jo olevista rataverkon haltijoista.

Ehdotetun uuden 3 momentin johdosta voimassa olevan pykälän 3 ja 4 momentista tulisi pykälän 4 ja 5 momentti. Pykälän uuden 5 momentin valtuutussäännökseen lisättäisiin viittaus myös uuteen 3 momenttiin. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin nojalla toimitettavista tiedoista ja niiden toimittamistavoista vastaavalla tavalla myös 3 momentin nojalla toimitettavista tiedoista ja niiden toimittamistavoista.

Voimassa olevaan 186 a §:ään verrattuna ehdotettuun pykälään lisättäisiin lisäksi uusi 6 momentti, jonka mukaan rekisteriin tallennettavien tietojen säilyttämisessä ja tietojen poistamisessa rekisteristä noudatettaisiin sitä, mitä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 224 §:ssä.

7.2 Laki liikenteen palveluista

53 §. *Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset.* Liikenteen palveluista annetun lain 6 luvussa säädetään rautatieyrityksiltä edellytettävästä toimiluvasta. Lain 53 § sisältää säännökset siitä, mitä rautatieyritykseltä edellytetään rautatieliikenteen harjoittamista varten. Rautatieyritykseltä edellytetään Euroopan talousalueella, jäljempänä ETA, toimilupaa ja yhdessä ETA-jäsenvaltiossa myönnetty toimilupa on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa.

Myös pykälän 5 momenttiin esitetään uutta säännöstä. Voimassa olevassa momentissa säädetään siitä, että suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä kolmannen maan rautatieyrittäjä voi ilman toimilupaa vetää junan rautatieraja-asemalle asti. Rautatieraja-asemalla Venäjältä tulevaa junaan (tavaraliikennejunaan tai Tolstoi-henkilöjunaan) on vaihdettu suomalaisen rautatieyrittäjän veturi ja junan kuljettamisesta vastaa suomalainen veturinkuljettaja. Allegro-junat ovat suomalaisvenäläisen yhteisyrittäjän Karelian Trains Oy:n omistamia, eikä niissä ole erillistä veturia. Näihin juniin on vaihdettu ainoastaan veturinkuljettaja ja muu junamiehistö rautatieraja-asemalla. Pykälän 5 momenttiin ehdotetun uuden säännöksen mukaan toimilupaa edellytettäisiin myös yritykseltä, joka rautatierajaliikenteessä vastaanottaa kalustoyksiköt venäläiseltä rautatieyrittäjältä tai luovuttaa ne venäläiselle rautatieyrittäjälle Suomen rautatieraja-asemalla. Kyseinen uusi säännös on linjassa suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyn valtiosopimuksen kanssa. Sopimuksen mukaan kuljetusyhtiö luovuttaa kalustoyksiköt toisen osapuolen kuljetusyhtiölle. Valtiosopimuksessa käytetään rautatieyrittäjistä termiä kuljetusyhtiö. Valtiosopimuksen lisäksi kuljetusyhtiöiltä edellytetään kahdenvälisiä kaupallista sopimusta, jossa sovitaan yksityiskohdista, kuten esimerkiksi kaluston vastaanottamiseen liittyvistä vastuukysymyksistä. Kun VR-Yhtymä Oy lopetti kahdenvälisen rautatierajaliikenteen joulukuussa 2022 Venäjän Ukrainaan aloittaman hyökkäyssodan johdosta, erityisesti venäläinen rautatieyrittäjä RZD pyrki löytämään Suomesta toisen yrityksen, joka voisi ottaa Venäjältä saapuvat vaunut vastaan. Oikeusvarmuuden ja lainsäädännön selkeyden vuoksi on tärkeää, että kahdenvälisen valtiosopimuksen lisäksi myös liikenteen palveluista annetun lain 53 §:ään lisätään säännös siitä, että vain toimiluvallinen rautatieyrittäjä voi toimia Suomen puolen rautatieraja-asemalla kalustoyksiköt vastaanottavana ja luovuttavana osapuolena.

57 §. Rautatieliikenteen toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen. Rautatieliikenteen toimilupa on Suomessa voimassa 57 §:n 1 momentin mukaan niin kauan kuin rautatieyrittäjä täyttää liikenteen palveluista annetun lain 6 luvussa säädetty edellytykset. Rautatiemarkkinadirektiivin toimilupasääntely mahdollistaa myös määräaikaisen toimiluvan ja useissa ETA-jäsenvaltioissa rautatieyrittäjän on uusittava toimilupa 5-7 vuoden välein. Nyt ehdotetulla lailla pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi voimassa olevan pykälän 1 momenttiin verrattuna niin, että momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että jos rautatieyrittäjän omistajuus muuttuu, yrityksen olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle yrityksen omistajuudessa ja liikkeen-johdossa tapahtuneista muutoksista, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi tarkistaa, että rautatieyrittäjän uusi omistaja ja sen liikkeenjohtotehtäviin nimetyt henkilöt täyttävät liikenteen palveluista annetun lain 6 luvussa säädetty edellytykset toimiluvan voimassaololle.

Toimiluvan myöntämisen edellytykset liittyvät hakijan vakavaraisuuteen, ammattitaitoon ja hyvämaineisuuteen. Rautatieyrittäjän omistajien ja omistajien asettaman liikkeenjohdon vaihtuessa on toimilupaviranomaisen syytä tarkistaa, että rautatieyrittäjän uusi johto täyttää toimiluvan myöntämisen edellytykset, siten kuin niistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 6 luvussa ja etenkin lain 54 ja 55 §:ssä. Tämän vuoksi esitetään, että 57 §:n 1 momenttiin lisätään säännös siitä, että rautatieyrittäjän omistajuuden muuttuessa yrityksen olisi ilmoitettava yrityksen omistuksessa tai yrityksen johdossa tapahtuneista muutoksista ja virasto voi ilmoituksen perusteella edellyttää rautatieyrittäjältä tarvittaessa lisäselvityksiä. Ilmoitusvelvollisuus koskisi myös tilannetta, jossa rautatieyrittäjä on pörssissä noteerattu yhtiö ja sen omistuksessa tapahtuu pörssissä käydyin kaupankäynnin johdosta sellainen muutos, että yhtiön pääomistaja muuttuu. Virasto voi saamiensa lisätietojen perusteella myös tarvittaessa edellyttää, että yrityksen on haettava uutta toimilupaa pykälän 3 momentissa säädetyllä tavalla. Virasto voisi edellyttää uusilta omistajilta uuden toimiluvan hakemista etenkin tilanteissa, jossa uuden johdon on tarkoitus muuttaa rautatieyrittäjän toimintaa aikaisempaan verrattuna olennaisella tavalla ja tällöin olisi tarpeellista tarkistaa, että toimiluvan myöntämiseen liittyvät

olennaiset edellytykset, kuten vakaavaraisuus ja yrityksen vastuuvakuutus kattavat uuden toiminnan luonteen. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa ja vastaava säännös on jo nykyisellään voimassa olevan lain 57 §:n 3 momentissa.

Ainoastaan rautatieyritykseksi hakevan yrityksen omistajan ja sen liikkeenjohtotehtävissä työskentelevien henkilöiden hyvämaineisuuden ja nuhteettomuuden tarkistamiseen tarvitaan näiden henkilötietoja, jotta toimilupaviranomaisena toimiva Liikenne- ja viestintävirasto voi tarkistaa Oikeustietorekisterikeskukselta, että näitä henkilöitä ei ole tuomittu vakavasta työsuhdetta tai voimassa olevia työehtosopimuksia, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta eikä liikkeenjohtotehtävissä työskenteleviä henkilöitä vastaan ole meneillään tällaista rikossyyteprosessia. Ehdotetuilla muutoksilla ei siten olla muuttamassa voimassa olevan sääntelyn mukaista käytäntöä. Tietojen tarkistaminen on välttämätöntä, jotta toimilupaviranomainen voi tarkistaa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisten hyvämaineisuutta ja nuhteettomuutta koskevien toimilupaedellytysten täyttymisen. Hyvämaineisuutta ja nuhteettomuutta koskevien tietojen tarkistaminen henkilö tietojen perusteella Oikeustietorekisterikeskukselta on myös sopusoinnussa henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 eli ns. yleinen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa. Kyseisessä yleisen tietosuoja-asetuksen kohdassa säädetään, että henkilötietojen edellyttäminen käsittelyssä on oltava tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Näin ollen lausunnon pyytäminen Oikeustietorekisterikeskukselta henkilö tietojen perusteella on sopusoinnussa niin rautatiemarkkinadirektiivin kuin yleisen tietosuoja-asetuksen perusteella.

Pykälän 2 momentissa muutettaisiin voimassa olevan pykälän 2 momenttiin verrattuna ainoastaan toiminta-sana liikennöinniksi. Rautatieyrityksen olisi siis aloitettava liikennöinti kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä.

Pykälän 4 momenttia esitetään muutettavaksi voimassa olevan lain 4 momenttiin verrattuna niin, että momenttiin lisättäisiin säännös Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta tarkistaa rautatieyrityksen toimiluvan edellytysten täytyminen. Kyseinen säännös perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 24 artiklan 1 kohtaan, jonka mukaisesti toimilupaviranomaisella on oikeus milloin tahansa tarkistaa rautatieyrityksen toimilupaedellytysten täytyminen, jos toimilupaviranomaisella on aihetta epäillä, että rautatieyritys ei näitä edellytyksiä enää täytä. Samalla momenttiin lisättäisiin viittaus liikenteen palveluista annetun lain 243 §:ään, jossa säädetään siitä, että luvanhaltijalle on varattava mahdollisuus ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin lupaedellytysten täyttämiseksi asetetun määräajan puitteissa ja jos luvanhaltija ei pysty lupaedellytyksiä täyttämään, toimilupa on peruttava.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Hallituksen esityksen mukaiset lakiehdotukset eivät sisällä varsinaisia muutoksia voimassa olevassa raideliikennelaissa annettuihin valtuuksiin lakia alemman asteiseen sääntelyyn. Rataverkon haltijoiden rekisteriä koskevaan raideliikennelain 186 a §:ään esitetty muutos kuitenkin pitäisi sisällään voimassa olevan pykälän 2 momentin valtuutussäännöksen laajennettuna niin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös uuden 3 momentin mukaisista kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottolupien rekisteröintiin liittyvistä tiedoista ja näiden tietojen toimittamistavoista vastaavalla tavalla kuin muistakin rataverkon haltijoiden rekistereihin toimitettavista tiedoista.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.5.2024.

10 Toimeenpano ja seuranta

Ratamaksua valvova viranomaisena on rautatiealan sääntelyelin. Rautatiealan sääntelyelin seuraa, että rata-verkon haltijat noudattavat rataverkon hinnoittelussa unionilainsäädännön ja sen mukaisen kansallisen lainsäädännön velvoitteita. Rataverkon haltijalla ei ole velvoitetta ottaa ratamaksun perusmaksun investointiperusteista korotusta käyttöönsä rataverkon investointien rahoittamiseksi, vaan investointiperusteinen korotus on mahdollisuus. Näin ollen myös ehdotetut muutokset ratamaksun perusmaksun investointiperusteiseen korotukseen ovat mahdollistavia säännöksiä ja tarjoavat rataverkon haltijalle mahdollisuuden saada rautatieliikenteen harjoittajilta lisärahoitusta investointien rahoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto on toimilupaviranomaisena. Liikenteen palveluista annetun lain toimilupasäännöksiin ehdotetut muutokset ovat tarkennuksia voimassa oleviin säännöksiin ja niiden tarkoituksena on lisätä oikeusvarmuutta, kun Liikenne- ja viestintävirastolla on voimassa olevaa sääntelyä selkeämmät työkalut ja lainsäädännölliset perusteet valvoa toimilupaedellytysten täyttymistä myös tilanteissa, jossa rauta-tieyrityksen omistus muuttuu tai liikkeenjohtotehtävissä työskentelevät vaihtuvat.

Raideliikennelain 15 §:n 1 momentin 7 kohtaan esitetyn muutoksen nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla olisi jatkossa toimivalta valvoa raideliikennelain ja sen nojalla annettujen asetusten ja määräysten noudattamista, jonka mukaisesti virasto toimisi lain toimivaltaisena valvontaviranomaisena, ellei laissa muuta säädetä. Tämä toimivaltasäännös pitäisi sisältää myös sen, että virasto valvoisi uutena tehtävänä raideliikenteen kyberturvallisuutta. Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin ja toimivaltaan esitetyillä muutoksilla ei olisi vaikutuksia sääntelyelimen toimivaltaan valvoa rautatiemarkkinoita ja sääntelyelimen toimivallasta ja tehtävistä on säädetty raideliikennelaissa erikseen.

11 Suhde muihin esityksiin

Hallitus on antanut eduskunnalle 5.10.2023 esityksen (HE 24/2023 vp) liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Kyseinen hallituksen esitys koskee esteettömyyspalvelujen kansallista toteutusta sekä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (1370/2007) toimivaltaisia viranomaisia maantieliikenteessä. Tässä hallituksen esityksessä esitetyillä muutoksilla liikenteen palveluista annetun lain toimilupasääntelyyn ja hallituksen esityksellä HE xx/2023 vp ei ole suoranaista sisällöllistä yhteyttä toisiinsa.

Sisäministeriössä valmistellaan parhaillaan hallituksen esitystä CER-direktiivin kansallista täytäntöönpanoa varten. Kyseisellä hallituksen esityksellä on yhteys tässä hallituksen esityksessä esitettyyn raideliikennelain 171 §:ään esitetyn muutokseen siitä, että palvelupaikan ylläpitäjät saatettaisiin varautumisveloitteen piiriin CER-direktiivin edellyttämällä tavalla. Hallituksen esitykseen sisältyvillä lakiehdotuksilla ei ole muilta osin kytkeä muihin valmisteilla oleviin lakiehdotuksiin tai eduskunnan käsiteltävänä oleviin lakiehdotuksiin.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

12.1 Ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus

Hallituksen esityksen mukaisista säännösmuutoksista perustuslain kannalta merkityksellisiä ovat erityisesti raideliikennelain 140 §:ään esitetyt muutokset ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta ja liikenteen palveluista annetun lain toimilupäsäännöksiin esitetyt muutokset.

Raideliikennelain 19 luvun säännökset rataverkon käytön hinnoittelusta perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin. Nämä säännökset pantiin kansallisesti täytäntöön vuonna 2015 lailla rautatielain muuttamisesta (1394/2015) ja siten nämä säännökset sisällytettiin muuttamattomina myös raideliikennelakiin (1302/2018), joka korvasi voimaan tultuaan aikaisemman rautatielain. Hallituksen esityksessä (HE 13/2015 vp) perusteltiin hyvin yksityiskohtaisesti rataverkon hinnoittelua koskevat säännökset, kun rautatiemarkkinadirektiivin maksusääntelyä pantiin kansallisesti täytäntöön. Kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä oli tärkeää, että kansallinen lainsäädäntö täyttää rautatiemarkkinadirektiivissä säädetyt vaatimukset, mutta samalla myös sen, että rataverkon hinnoittelu on perustuslain 81 §:n nojalla toteutettavissa maksuilla, eikä veroilla. Valtion veroista säädetään perustuslain 81 §:n 1 momentin mukaan lailla, joka sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisten oikeusturvasta. Perustuslain 81 §:n 2 momentin mukaan valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään lailla. Kaikki rautatiemarkkinadirektiivin mukaiset maksuelementit on pantu kansallisesti täytäntöön raideliikennelaille ja erityisesti sen 19 luvun säännöksillä.

Rautatiemarkkinadirektiivi yksiselitteisesti edellyttää, että kaikkien rataverkon hinnoitteluun liittyvien maksuelementtien pitää olla direktiivin asettamissa puitteissa rataverkon haltijan päätäntävällässä. Mitään rataverkon hinnoitteluun liittyvää maksuelementtiä ei siten rautatiemarkkinadirektiivin nojalla voida periä verona. Tämän vuoksi kaikille rautatiemarkkinadirektiivin mukaisille rataverkon hinnoittelumekanismille (ratamaksun perusmaksu, ratamaksun perusmaksun korotukset ja alennukset, lisämaksut ja ratakapasiteetin varausmaksu) oli rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä kyettävä osoittamaan, että ne täyttävät maksuille asetetut vaatimukset. Maksulla tarkoitetaan korvausta tai vastiketta valtion viranomaisten virkatoimista, palveluista tai muusta toiminnasta. Maksun määrän tulee siis olla suhteutettu virkatoimesta tai palvelusta syntyneisiin kustannuksiin. ”Maksu”, joka selvästi ylittää kustannukset ei ole maksu, vaan sitä on pidettävä verona. Maksuilta edellytetään siten tarkkarajaisuutta ja ennakoitavuutta, jolloin niiden perinnän kohteena oleva tietää, mitä ja mistä suoritteesta maksu peritään. Valtion verojen ja maksujen keskeisenä erona perustuslain 81 §:n kannalta on pidetty juuri maksun vastikkeellisuutta (HE 1/1998 vp, s. 134–135). Jonkin rahasuorituksen maksun luonteen edellytyksenä ei kuitenkaan ole täysi kustannusvastaavuus.

Maksujen ja verojen erotuksena on valtiosääntöoikeudellisesti pidetty myös sitä, että mitä suuremmaksi ero maksun ja etenkin julkisoikeudelliseen tehtävään liittyvän suoritteen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten välillä kasvaa, sitä lähempänä on pitää suoritusta valtiosääntöoikeudellisena verona. Merkittävää voi myös olla, 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 (ks. esim. PeVL 47/2005 vp, s. 3/II, PeVL 46/2004 vp, s. 3/I, PeVL 12/2005 vp, s. 3/I), samoin kuin se, että rahasuorituksen

tarkoituksena on kattaa yleisesti lakisääteisten viranomaistehtävien kustannuksia (PeVL 52/2010 vp, s. 4/II).

Ratamaksun perusmaksulla eli ns. vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävällä maksulla ei ole tarkoitus kattaa kaikkia radanpidon kustannuksia, vaan ainoastaan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat suorat kustannukset eli ns. rajakustannukset. Rataverkon haltija määrittää ratamaksun perusmaksun rautatieliikenteen harjoittamisesta suorien kustannusten laskentasäännöistä annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/909 perusteella. Täytäntöönpanoasetus on annettu rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklan nojalla. Rataverkon haltijan toiminnan parempaan kustannusvastaavuuteen radanpidon aiheuttamista kokonaiskustannuksista pyritään etenkin raideliikennelain 140 §:n mukaisilla ratamaksun perusmaksun mahdollisilla korotuksilla sekä 141 §:n mukaisilla lisämaksuilla.

Perustuslakivaliokunta (PeVL 35/2010 vp) on pitänyt maksujen porrastamista mahdollisena, kunhan sääntely ei vaaranna perustuslain 6 §:n edellyttämää yhdenvertaisuutta ja syrjäntäkieltoa. Raideliikennelain 141 §:n mahdollistamat ratamaksun perusmaksun korotus- ja alennusmahdollisuudet täyttävät perustuslain 6 §:n mukaiset yhdenvertaisuutta ja syrjäntäkieltoa koskevat vaatimukset, koska myös korotukset ja alennukset olisivat yhdenmukaisia kyseistä rataverkkoa käyttäville toiminnanharjoittajille. Rataverkon haltijan on myös ennalta ilmoitettava käyttöönottamistaan ratamaksun perusmaksun korotuksista ja alennuksista raideliikennelain 131 §:n mukaisessa verkkoselostuksessaan, joka julkaistaan vuotta ennen seuraavan aikataulukauden alkamista, joten ne ovat etukäteen kaikkien rautatieliikenteen harjoittajien tiedossa.

Ratamaksun perusmaksu siihen tehtävine korotuksineen ja alennuksineen täyttää maksulle asetetut edellytykset, vaikka maksulla ei pyritäkään kattamaan kokonaisuudessaan radanpidon kustannuksia. Rataverkon haltija myöntää perittävän ratamaksun perusmaksun vastikkeena rautatieliikenteen harjoittajalle ratakapasiteettia ja sen mukaisen oikeuden käyttää rataverkkoa sekä saada muita ns. vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluita (rautatieinfrastruktuurin käyttö, junaliikenteen ohjauspalvelut, pääsy sähkönsiirtolaitteisiin kuljetusvirran saamiseksi sekä muut tiedot, joita tarvitaan sellaisen myönnetyn ratakapasiteetin mukaisen liikenteen harjoittamiseen).

Raideliikennelain 140 §:ssä säädetään ratamaksun perusmaksun alennuksista ja korotuksista. Pykälän 1 momentissa säädetään ratamaksun perusmaksun alennuksista ja korotuksista, joilla voidaan kannustaa rautatieliikenteen harjoittajaa vähämeluisen junakaluston hankintaan tai varustamaan vaunukalustoa hiljaisilla jarruanturoilla. Lisäksi momentin mukaan ratamaksun perusmaksun alennuksilla ja korotuksilla rataverkon haltija voi kannustaa rautatieyhtiöksiä asentamaan juniin eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ETCS/ERTMS) edellyttämiä laitteita ja edistää siten järjestelmän käyttöönottoa. Pykälän 2 momentissa säädetään alennuksista, joilla voidaan kannustaa uuden rautatieliikenteen aloittamiseen ja kehittämiseen vähäliikenteisillä radoilla. Pykälän 3 momentissa säädetään ratamaksun perusmaksun korotuksista, joita voidaan ottaa ylikuormitetulla rataverkon osalla. Perittävää korotettua ratamaksun perusmaksua käytettäisiin investointeihin, joilla ylikuormitus kyseisellä rataverkon osalla voidaan poistaa. Voimassa olevan raideliikennelain 140 §:n 4 momentissa säädetään, että rataverkon haltija saa periä korotettua ratamaksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi.

Voimassa olevan pykälän 5 momentin mukaan kaikki edellä mainitut korotukset ja alennukset voivat enimmillään lähtökohtaisesti olla 80 prosenttia ratamaksun perusmaksun tasoon nähden. Tätä suuremmat korotukset ja alennukset pitää kirjallisesti perustella. Momentin mukainen 80 prosentin enimmäistaso ei perustu rautatiemarkkinadirektiiviin, vaan tästä enimmäistasosta on

säädetty valtiosääntöoikeudellisista syistä, jotta korotukset ja alennukset olisivat tarkkarajaisia ja niiden enimmäistaso olisi maksajien tiedossa ennalta riittävän hyvin.

Väylävirasto valtion rataverkon haltijana ei ole toistaiseksi turvautunut tällaisiin raideliikennelain 140 §:n mahdollistamiin ratamaksun perusmaksun korotuksiin tai alennuksiin. Väylävirastolla voisi olla jatkossa suurin tarve tulevaisuudessa käyttää raideliikennelain 140 §:n 4 momentin mukaista investointiperusteista ratamaksun perusmaksun korotusta, jotta suuret rataverkon investoinnit voitaisiin toteuttaa. Nykyisellään kuitenkin ratamaksun perusmaksun taso on erittäin alhainen (0,1341 senttiä bruttotonnikilometriä kohden ja erikseen sähkönsiirtolaitteiden käytöstä 0,0129 senttiä bruttotonnikilometriä kohden). Vaikka rataverkkoinvestointien vuoksi tehtäisiin ratamaksun perusmaksuun 80 prosentin korotus voimassa olevan pykälän 4 momentin nojalla, ratamaksun perusmaksu voisi rataverkon investointihankkeen yhteydessä olla 0,2646 senttiä bruttotonnikilometriä kohden (lisätynä sähkönsiirtolaitteiden käytöstä perittävällä maksulla). Tällaisella voimassa olevan lainsäädännön mukaisella investointiperusteisella korotuksellakaan ei saataisi merkittäväällä tavalla rahoitettuksi rataverkon investointihankkeen toteutusta. Investointihankkeiden toteutuksen näkökulmasta toimivan investointiperusteisen ratamaksun perusmaksun tulisikin olla voimassa olevaa 80 prosentin enimmäiskorotusmahdollisuutta olennaisesti korkeampia ja siksi säännösmuutoksen lähtökohdaksi on otettu se ratamaksu- ja rataverotaso, jota vuosina 2006-18 perittiin Kerava-Lahti-oikoradan investointikustannusten kattamiseksi. Tuolloin Kerava-Lahti-oikoradan käytöstä perittiin rautatieliikenteen harjoittajilta yhteensä 0,6408 senttiä bruttotonnikilometriltä henkilöliikenteeltä ja 0,6850 senttiä bruttotonnikilometriltä tavaraliikenteeltä. Tästä investointiveron osuus oli 0,5 senttiä ja normaalin rataveron osuus 0,01 senttiä henkilöliikenteeltä ja 0,05 senttiä tavaraliikenteeltä (0,1 senttiä dieselvetoiselta tavaraliikenteeltä). Näin ollen Kerava-Lahti-oikoradan ratamaksu/verokertymä oli kaikkienensa noin viisinkertainen normaaliin rata-maksun perusmaksun tasoon verrattuna ja maksulla saatiin katettua merkittävä osa (15,4 prosenttia) investoinnin kokonaiskustannuksista. Jotta investointiperusteinen ratamaksun korotus olisi toimiva rataverkon investointien rahoituksessa, ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotusmahdollisuus tulisi saattaa sille tasolle, jolla se oli aikoinaan erillisen investointiveron aikana. Siksi ratamaksun perusmaksun investointiperusteiseen korotusmahdollisuuteen esitetään nyt muista 140 §:ssä säädetyistä 80 prosentin enimmäiskorotus- ja alennusmahdollisuudesta poikkeavaa mahdollisuutta korottaa ratamaksun perusmaksua investointiperusteella enimmillään viisinkertaiseksi voimassa olevaan ratamaksun perusmaksun tasoon nähden. Ehdotettuun 140 §:n 5 momenttiin sisällytettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaiset edellytykset siitä, milloin ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus voidaan ottaa käyttöön. Nämä kriteerit osaltaan rajoittavat rataverkon haltijan mahdollisuutta korottaa ratamaksun perusmaksua investointiperusteella.

Perustuslakivaliokunta on linjannut maksun suuruuden yleisten perusteiden sääntelyä koskevia vaatimuksia lausunnossaan PeVL 49/2006 vp. PeV:n mukaan valtion viranomaisten, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään lailla. Perustuslain esitöiden mukaan lailla on säädettävä maksujen suuruuden määrittämisessä noudatettavista periaatteista, kuten omakustannusarvon tai liiketaloudellisten perusteiden noudattamisesta (HE 1/1998 vp, s. 135/I). Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan valtiosääntöoikeudellisille maksuille on ominaista, että ne ovat korvausta tai vastikkeita julkisen vallan palveluista. Maksujen vastikesuhdetta arvioitaessa tulee kiinnittää huomiota muun muassa suoritteiden yksilöitävyyteen, kustannusvastaavuuteen sekä siihen, onko maksu pakollinen vai vapaaehtoinen (PeVL 12/2005 vp, s.3-4, PeVL 3/2003 vp, s 2/I, PeVL 67/2002 vp, s. 3/II, PeVL 66/2002 vp, s. 3).

Vaikka ehdotettu ratamaksun perusmaksun korotusmahdollisuus viisinkertaiseksi voimassa olevaan ratamaksun perusmaksun tasoon verrattuna voi kuulostaa huomattavalta korotukselta, tällainen maksukorotus olisi linjassa sen kanssa, että rataverkon rakentamiseen ja parantamiseen liittyvät investoinnit ovat erittäin kalliita, mutta niiden avulla voidaan saavuttaa merkittäviä aikasäästöjä ja rataverkon palvelutason hyötyjä rautatieliikenteen harjoittajille. Näin ollen on perusteltua ja taustalla olevan unionilainsäädännön tavoitteiden mukaista, että rataverkkoa käyttävät rautatieliikenteen harjoittajat osallistuvat rataverkon palvelutason nostamisen rahoittamiseen. Kuten edellä on todettu, korotettu ratamaksun perusmaksun taso on mitoitettu aikaisemman Kerava-Lahti-oikoradan investointiveron tasolle (tai sitä alhaisemmaksi, jos inflaatiokehitys otetaan huomioon) ja korotetulla ratamaksun perusmaksulla pyrittäisiin rahoittamaan siten korkeintaan noin 10-20 prosentin suuruinen osuus investoinnin kokonaiskustannuksista. Edelleen on muistettava, että unionilainsäädäntö ei lähtökohtaisesti sallisi asettaa hallinnollisesti minkäänlaista kattoa ratamaksun korotuksille, mutta valtiosääntöoikeudellisesti sellainen on asetettava.

Kun ratamaksun perusmaksun alennuksista ja korotuksista aikoinaan säädettiin lailla rautatielain muuttamisesta (HE 271/2014 vp ja edelleen eduskuntavaalien jälkeen uudelleen HE 13/2015 vp), liikenne- ja viestintävaliokunta pyysi hallituksen esitykseen sisältyneestä maksusääntelystä lausunnon valtiosääntöoikeuden professori Tuomas Ojaselta (lausunto 22.1.2015 LiVp 104/2014). Professori Ojanen totesi launnossaan, että hallituksen esitykseen (HE 271/2014 vp) sisältyy tavanomaista seikkaperäisempi sääätämisyjärjestysjakso, jossa on varsin monipuolisesti ja yksityiskohtaisesti selostettu yhtäältä esityksen suhdetta perustuslakiin ja toisaalta valtiosääntöoikeudellisten näkökohtien suhdetta EU-oikeuteen, erityisesti käsillä olevaan rautatiemarkkinadirektiiviin. Ojanen katsoi launnossaan, että hallituksen esityksessä ja sen mukaisessa maksusääntelyssä on olennaisessa määrin kysymys yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin valtiosisäisestä implementoinnista. Kun lisäksi huomioidaan muun muassa käsillä olevan sääntelykokonaisuuden huomattavan tekninen luonne sekä kohdistuminen - ihmisten sijasta - rautatiealan ammatillisiin, usein osakeyhtiömuodossa oleviin toimijoihin sekä elinkeinonharjoittajiin - sääntely-ympäristön erityislaatuisuus osaltaan puoltaa Ojasen mielestä kokonaisuutena arvioiden sellaista direktiivin implementointia, että sääntelyä voidaan tarvittaessa arvioida jossain määrin vakiintuneesta poikkeavasti myös perustuslain 81 §:n kannalta.

Professori Ojanen on launnossaan todennut, että hän yhtyy hallituksen esityksestä välittyvään näkemykseen siitä, että perustuslain 81 §:stä juontuvat valtiosääntöoikeudelliset näkökohdat valtion veroista ja maksuista eivät aivan saumattomasti sovi yhteen direktiivistä ja yleensä EU-oikeudesta juontuvien vaatimusten kanssa. Jännitteessä valtiosääntöoikeudellisten ja EU-oikeudellisten vaatimusten välillä on kyse Ojasen mielestä erityisesti siitä, että perustuslakivaliokunnan tähänastinen lausuntokäytäntö valtion verojen ja maksujen ominaispiirteistä ja niiden välisestä valtiosääntöoikeudellisesta rajanvedosta ei riittävästi huomioi sellaisia rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämiä näkökohtia, joiden keskeisenä tavoitteena on käyttää hinnoittelua (maksuja) mahdollisimman tehokkaasti ohjauskeinona päästä sellaisiin direktiivin tavoitteisiin kuin vähämeluisamman, turvallisemman ja rataverkolla vähemmän vikoja ja kulumista aiheuttavan kaluston käyttöön sekä rataverkon investointien rahoittamiseen. Antamansa lausunnon johtopäätöksissä Ojanen toteaa seuraavaa:

”Samaan hengenvetoon korostan, ettei jännitettä direktiivin ja perustuslain 81 §:n välillä ole syytä korostaa, etenkin kun direktiivin tavoitteissa ei ole mitään ongelmallista valtiosääntöoikeudellisen kannalta. Itse asiassa esimerkiksi turvallisuus ja vähämeluisuus ovat sellaisia tavoitteita, jotka ovat palautettavissa myös perustuslain perusoikeussääntönsä turvaamiin seikkoihin. Kantani asiaan kaiken kaikkiaan onkin, että on syytä olla tarpeettomasti korostamasta käsillä olevan

direktiivin ja perustuslain 81 §:n välistä jännitettä ennen muuta siitä syystä, että yhtäältä direktiivin tavoitteet ovat perustuslain kannalta aivan hyväksyttäviä ja toisaalta siitä syystä, että ehdotettua sääntelyä voidaan tarvittaessa arvioida jossain määrin vakiintuneesta poikkeavasti perustuslain 81 §:n kannalta, koska kysymys on yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin valtiosisäisestä implementoinnista ja koska käsillä oleva sääntely on huomattavan teknistä luonteeltaan sekä kohdistuu - ihmisten sijasta - rautatiealan ammatillisiin toimijoihin sekä elinkeinonharjoittajiin. En malta olla lisäämättä, että käsillä oleva maksujen alennuksia ja korotuksia koskevat perusteet eivät muutenkaan ole sellaisia, joissa olisi aihetta luoda jännite tai jopa ristiriita EU-oikeuden ja kotimaisen perustuslain välille. Jättäisin tilanteet, joissa pidetään "tiukasti" kiinni perustuslain tai kv. ihmisoikeussopimusten vaatimuksista EU-oikeuden täytäntöönpanotilanteissa, niihin tilanteisiin, joissa on kyse valtiosäännön tai perus- ja ihmisoikeuksien perusteiden noudattamisen kannalta ensiarvoisen kannalta tärkeästä sääntelystä, mitä käsillä oleva sääntely ei mielestäni ole.”

Vaikka professori Ojasen lausunto on annettu tammikuussa 2015 rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä, lausunto on edelleen validi, koska nyt ehdotetut muutokset raideliikennelain 140 §:ään eivät muuta olennaisilta osiltaan rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanosäännöksiä ratamaksun perusmaksun alennusten ja korotusten osalta, vaan pikemminkin pyrkivät paremmin täyttämään direktiivin mukaiset velvoitteet.

Rataverkon haltija ei olisi jatkossakaan velvoitettu ottamaan käyttöön korotettua ratamaksun perusmaksua investoinnin kohteena olevalla rataverkolla, vaan tämä olisi jatkossakin mahdollisuus, jos rataverkon investointeja ei kyetä toteuttamaan valtion talousarvion kautta riittävällä rahoituksella. Valtion talousarvion kautta rahoitetaan ainoastaan Väyläviraston hallinnoiman valtion rataverkon investointeja ja toimiva ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus voisi tarjota nykyistä toimivamman rataverkon investointien rahoitusmahdollisuuden myös yksityisraiteen haltijoille.

Enimmäistason määrittäminen ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle on valtiosääntöoikeudellisesti jatkossakin välttämätöntä, jotta investoinnin kohteena olevan rataosan ratamaksutaso on tarkkarajainen ja riittävän hyvin ennakoitavissa. Ehdotetun kaltainen korkeampi enimmäistaso ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotuksella ja rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaisten edellytysten sisällyttäminen ehdotetulla tavalla lain 140 §:ään vastaisi nykyistä paremmin sitä, mitä unionilainsäädännössä on tarkoitettu investointiperusteella korotetulla ratamaksulla.

12.2 Elinkeinovapaus

Rautatieyhteyksiltä edellytetään EU-lainsäädännön mukaisesti toimilupaa rautatieliikenteen harjoittamista varten. Rautatieliikenteen harjoittamista koskeva toimilupasääntely on merkityksellistä perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinon harjoittamisen vapauden näkökulmasta. Perustuslakivaliokunta (PeVL 66/2002 vp) on katsonut, että luvanvaraisuus on rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvien turvallisuusriskien näkökulmasta perusteltua ja hyväksyttyä. Lupajärjestelmää puoltavat myös liikenneväylien rajallisuuteen perustuvat tarpeet säännellä, ohjata ja valvoa rautatieliikennettä. Toimilupasääntely on liikenteen palveluista annetun lain rautatiemarkkinoita koskevassa 6 luvussa.

Unionilainsäädännön mukaisesti toimiluvan hakijalle on myönnettävä toimilupa, jos hakija täyttää toimiluvan saannin edellytyksenä olevat edellytykset. Nämä toimiluvan myöntämisen ehtona ovat edellytykset koskevat toimiluvan hakijan vakavaraisuutta, ammattitaitoa ja hyvämaineisuutta. Vakavaraisuudella tarkoitetaan sitä, että hakijalla ja hakijan taustalla olevilla

rahoittajilla on riittävät edellytykset sitoutua pitkäjännitteisesti toiminnan harjoittamiseen. Ammattitaidolla tarkoitetaan sitä, että hakijalla on ammattitaitoinen ja toimialan sääntelykehysten tunteva liikkeenjohto ja henkilöstö. Hyvämaineisuudella tarkoitetaan sitä, että liikkeenjohtotehtävissä työskenteleviä ei ole tuomittu vakavasta työsuhdetta tai voimassa olevia työehtosopimuksia, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta eikä liikkeenjohtotehtävissä työskenteleviä henkilöitä vastaan ole meneillään tällaista rikossyyteprosessia. Hyvämaineisuus tarkistetaan Oikeustietorekisteristä pyydettävällä lausunnolla.

Hallituksen esityksen mukaiset säännösmuutokset eivät muuta toimiluvan myöntämisen edellytyksiä taikka rajoita perustuslain 18 §:n 1 momentissa tarkoitettua elinkeinon harjoittamisen vapautta. Nyt ehdotetut muutokset liikenteen palveluista annetun lain 57 §:ään ainoastaan parantaisivat Liikenne- ja viestintäviraston edellytyksiä valvoa, että rautatieyrittäjä täyttää toimiluvan myöntämistä koskevat vaatimukset myös yrityksen omistajuuden muuttuessa tai liikkeenjohtotehtävissä työskentelevien henkilöiden vaihtuessa. Ehdotetut muutokset ovat unionilainsäädännön mukaisia vaatimuksia.

Liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 5 momenttiin esitetty lisäys siitä, että toimilupaa edellytetään aina siltä yritykseltä, joka rautatierajaliikenteessä vastaanottaa kalustoyksiköt venäläiseltä rautatieyritykseltä tai luovuttaa ne venäläiselle rautatieyritykselle Suomen rautatieraja-asemalla on sopusoinnussa suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen sopimusmääräysten kanssa. Valtiosopimuksen mukaan kuljetusyhtiö luovuttaa kalustoyksiköt rautatieraja-asemalla toisen osapuolen kuljetusyhtiölle. Valtiosopimuksen lisäksi kuljetusyhtiöiden välillä pitää olla kahdenvälinen kaupallinen sopimus, jossa ne ovat sopineet yksityiskohtaisista ehdoista ja kalustoon sekä kuljetettavaan rahtiin liittyvistä vastuista. Valtiosopimuksessa kuljetusyhtiöllä tarkoitetaan rautatieyritystä. Oikeusvarmuuden ja lainsäädännön selkeyden vuoksi on perusteltua, että liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 5 momenttiin lisättäisiin ehdotetulla tavalla se, että vain toimiluvallinen rautatie-yritys voi rautatieraja-asemalla vastaanottaa ja luovuttaa rautatieraja-liikenteessä kuljettavat kalustoyksiköt.

Myös raideliikennelakiin esitetyistä muutoksista ainakin 74 § kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointista, 140 §:n mukainen ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus ja 171 §:n mukaisen varautumisvelvoitteen ulottaminen palvelupaikan ylläpitäjiin ovat merkityksellisiä perustuslain 18 §:n 1 momentin näkökulmasta.

Lain 74 §:ään ehdotettu muutos on toiminnanharjoittajien elinkeinon- ja ammatinharjoittamisen näkökulmasta parannus voimassa olevaan sääntelyyn, kun jatkossa yhtäläisellä kalustolla koskevia kaikkia rautatie-liikenteen harjoittajia museoliikenteen harjoittajien lisäksi kohdeltaisiin yhdenmukaisilla vaatimuksilla eikä sertifiointia vaadittaisi sellaisilta kalustoyksiköiltä, joita käytetään ainoastaan museoliikenteessä tai vaihtotyössä.

Lain 140 §:ään esitetyn muutoksen mahdollistaisi ratamaksun perusmaksun korotuksen investointiperusteella lähtökohtaisesti enimmillään viisinkertaiseksi voimassa olevaan tasoon nähden ja maksu kohtelisi tasapuolisesti ja yhdenmukaisesti kaikkia niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka harjoittavat rautatieliikennettä investoinnin kohteena olevalla rataverkon osalla.

Lain 171 §:ään ehdotettu uusi 2 momentti edellyttäisi myös sääntelyn piiriin kuuluvia kriittisiä palvelupaikan ylläpitäjiä varautumaan riskeihin ja häiriötilanteisiin. Valtaosa palvelupaikan

ylläpitäjistä on rataverkon haltijoita tai rautatieliikenteen harjoittajia, joten nämä ovat jo varautumisvelvoitteen piirissä. Nyt ehdotettu säännösmuutos liittyy unionilainsäädännön velvoitteen täytäntöönpanoon. Ehdotetun säännösmuutoksen myötä erilaisia kriittisiä palvelupaikan haltijoita kohdeltaisiin tasapuolisesti ja yhdenmukaisesti.

Muut raideliikennelakiin esitetyt muutokset ovat teknisluonteisia muutoksia, eivätkä ne muuta elinkeinon harjoittamisen vapauden näkökulmasta tilannetta voimassa olevaan sääntelyyn, eikä ne siten ole merkityksellisiä perustuslain 18 §:n 1 momentin näkökulmasta.

12.3 Henkilötietojen suoja

Liikenne- ja viestintävirastolla on rautatiemarkkinadirektiivissä annettu ja raideliikennelaissa täytäntöön pantu tehtävä varmistaa, että toimiluvan saanut rautatieyrittäjä ja sen liikkeenjohto täyttävät toimiluvan saamisen edellytykset jatkuvasti. Tämä edellyttää sitä, että tiedot rautatieyrityksen johto täyttää unionilainsäädännön mukaiset vaatimukset myös silloin, jos rautatieyrityksen johtotehtävissä työskentelevät vaihtuvat. Henkilötietojen saaminen ja käsitteleminen tätä tarkoitusta varten perustuu siten Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteiseen tehtävään ja täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeassa suhteessa sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Kuten edellä on jo todettu, rautatieyritykseltä edellytettävän toimiluvan edellytyksistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 55 §:ssä ja toimilupaa. Toimilupa haetaan rautatieyritykselle ja se on yrityskohtainen, ei henkilökohtainen. Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä toimilupa hakijalle, jos:

- 1) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetopalveluja;
- 2) hakijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä ammatillinen pätevyys ja kokemus turvallisen ja luotettavan liiketoiminnan hallintaa ja toiminnan valvontaa varten;
- 3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;
- 4) hakija osoittaa vakavaraisuutensa sillä, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitensa ja sitoumuksensa;
- 5) hakija on toimittanut kaikki tässä pykälässä ja 53 §:n 3 momentissa asetettujen edellytysten arvioimiseksi tarvittavat tiedot.

Näistä vaatimuksista on säädetty rautatiemarkkinadirektiivissä. Koska kaikki toimiluvan myöntämisen edellytyksenä olevat vaatimukset perustuvat sitovaan unionilainsäädäntöön, toimiluvan hakemiseen ja myöntämiseen ei sisälly mitään kansallisia lisävaatimuksia. Edellä mainituista vaatimuksista henkilötietoihin liittyvät kohdat 2 ja 3.

Hakijan ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi tulee toimittaa yrityksen organisaatorakenteesta kuvaus, josta käy ilmi riittävällä tavalla rautatieyrityksen tehtävien vastuuttaminen yrityksessä. Keskeisten liikenne-johdosta vastaavien henkilöiden osalta riittää normaali curriculum vitae (CV) kuvauksineen hakijan nykyisistä ja edeltävistä tehtävistä ja koulutuksesta sekä henkilöstön koulutuksesta ja osaamisesta (tarvittaessa ilman henkilötietoja).

Näin ollen asiakirjoihin ei liity mitään sellaista tietoa, jota toimiluvan hakija ei esittäisi esimerkiksi uusiin tehtäviin haettaessa ja virastolle toimitettavat tiedot ovat luottamuksellisia.

Hyvämainaisuudella tarkoitetaan sitä, että liikkeenjohtotehtävissä työskenteleviä ei ole tuomittu vakavasta työsuhdetta tai voimassa olevia työehtosopimuksia, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta eikä liikkeenjohtotehtävissä työskenteleviä henkilöitä vastaan ole meneillään tällaista rikossyyteprosessia. Hyvämainaisuus tarkistetaan Oikeustietorekisteristä pyydettävällä lausunnolla. Lausuntopyyntöön sisällytetään niiden liikkeenjohtotehtävissä työskentelevien henkilötunnus, joista lausuntoa pyydetään. Oikeustietorekisterin vastauksesta käy ilmi, onko yrityksen liikkeenjohtotehtävissä toimivia henkilöitä tuomittu edellä mainituista rikoksista tai onko heitä vastaan meneillään rikossyyteprosessi. Virasto käyttää tämän tiedon vain luvan myöntämiseen tai epäämiseen.

Vakavaraisuustiedot ovat edellisen vuoden tai vuosien tilinpäätöstietoja hakijan nykyisestä yrityksestä ja nämä tiedot ovat julkisia, eikä niihin liity henkilötietoja.

Kuten edellä 57 §:n pykäläkohtaisissa perusteluissa on todettu, hyvämainaisuutta ja nuhteettomuutta koskevien tietojen tarkistaminen henkilötietojen perusteella Oikeustietorekisterikeskukselta on myös sopusoinnussa henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 eli ns. yleinen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa. Kyseisessä yleisen tietosuojasetuksen kohdassa säädetään, että henkilötietojen edellyttäminen käsittelyssä on oltava tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen veloitteen noudattamiseksi. Näin ollen lausunnon pyytäminen Oikeustietorekisterikeskukselta henkilötietojen perusteella on sopusoinnussa niin rautatiemarkkinadirektiivin kuin yleisen tietosuojasetuksen perusteella. On myös muistettava, että hyvämainisuuden ja nuhteettomuuden tarkistamiseen henkilötietojen perusteella ei liity mitään kansallisia lisä, eikä hallituksen esityksellä ehdoteta annettavaksi uutta unionilainsäädäntöä täsmentävää tai siitä poikkeavaa kansallista erityissääntelyä, joten tässä yhteydessä ei ole tarvetta tarkemmin arvioida ehdotettujen säännösmuutosten suhdetta EU:n yleiseen tietosuojasetukseen.

12.4 Ahvenanmaa toimivalta raideliikenneasioissa

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

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

raide liikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raide liikennelain (1302/2018) 6 §:n 3 momentti, 15 §:n 1 momentin 6 kohta, 26 §:n 1 momentti, 29—31 §, 74 §:n 2 ja 4 momentti, 79 §, 123 §:n 1 momentti, 138 §:n 2 momentti, 140 §, 185 §:n 2 ja 3 momentti ja 186 a §, sellaisina kuin niistä ovat 30 ja 79 § osaksi laissa 1254/2020, 31 §, 74 §:n 4 momentti ja 186 a § laissa 1254/2020 ja 140 § osaksi laissa 476/2022, sekä

lisätään 15 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 476/2022, uusi 7 kohta ja 2 momentti, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyvät 3 ja 4 momentiksi, sekä 171 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1507/2019, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

6 §

Rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja muiden toiminnanharjoittajien vastuu turvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sekä valmistajien, huoltopalvelujen tarjoajien, kalustoyksikön haltijoiden, palvelujen tarjoajien, hankintayksiköiden, liikenteenharjoittajien, lähettäjien, vastaanottajien, kuormaajien, purkajien, täyttäjien ja tyhjentäjien ja muiden toiminnanharjoittajien, joiden toiminta vaikuttaa rautatiejärjestelmän turvallisuuteen, on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä muiden kanssa yhteistyössä ja varmistettava, että niiden toimittamat osajärjestelmät, lisävarusteet ja materiaalit ja niiden tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien säännösten ja määräysten mukaisia, jotta kyseisiä tuotteita tai palveluja voidaan käyttää turvallisesti rautatiejärjestelmässä.

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

6) rataan kuuluvia ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriasajärjestelmiä ja viraston on varmistettava niiden vaatimustenmukaisuus;

7) tämän lain sekä sen nojalla annettujen asetusten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.

Liikenne- ja viestintäviraston on käytettävä rautatieliikenteen harjoittajaan ja rataverkon haltijaan kohdistamansa valvonnan aikana hyväksi niitä tietoja ja asiakirjoja, joita se on saanut

käyttöön, kun rautatieliikenteen harjoittaja on hakenut 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta ja rataverkon haltija 25 §:ssä tarkoitettua turvallisuuslupaa.

26 §

Turvallisuusluvan myöntäminen

Jos hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille 10 ja 11 §:ssä säädetyt vaatimukset ja hakija osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillään voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuuslupa. Turvallisuuslupa on voimassa viisi vuotta. Myöntämällään turvallisuusluvalla Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne menettelyt, joihin rataverkon haltija on ryhtynyt rataverkkoa koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseksi.

29 §

Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen

Jos 3 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityisraiteen haltija valitsee tässä luvussa tarkoitetun ilmoitusmenettelyn 25 §:ssä tarkoitetun turvallisuusluvan sijasta, yksityisraiteen haltijan on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä erikseen jokaisesta yksityisraiteen haltijan hallinnoimasta raiteistokokonaisuudesta. Jos kyseessä on uusi yksityisraiteen haltija, sen on tehtävä ilmoitus viimeistään kaksi kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Yksityisraiteen hallintaa koskevassa ilmoituksessa on oltava yksityisraiteen haltijan nimi ja yhteystiedot. Ilmoitukseen on liitettävä kirjallinen kuvaus turvallisuuden hallintajärjestelmästä, jolla ilmoittaja osoittaa voivansa varmistaa turvallisen yksityisraiteen hallinnan ja käytön. Yksityisraiteen haltijan on ilmoitusta tehdessään vakuutettava, että sen toiminta täyttää 30 ja 31 §:ssä säädetyt yksityisraiteen hallintaa koskevat vaatimukset.

Yksityisraiteen haltijan on viipymättä ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös yritys- ja yhteystiedoissa tapahtuvista muutoksista sekä toiminnan lopettamisesta.

Jos ilmoitus on puutteellinen, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä varattava yksityisraiteen haltijalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

30 §

Turvallisuuden hallintajärjestelmä

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

- 1) toimintaympäristö ja toiminnan laajuus;
- 2) organisaatio ja vastuunjako;
- 3) kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta;
- 4) rataverkon suunnittelun, rakentamisen, käyttöönoton ja kunnossapidon varmistamista koskevat menettelyt;
- 5) menettelyt ja yhteistyö, joilla varmistetaan turvallinen liikennöinti ja muu turvallinen toiminta raiteistolla;
- 6) omavalvonnan menettelyt.

Turvallisuuden hallintajärjestelmän keskeisistä menettelyistä on tiedotettava yksityisraiteen haltijan rautatiejärjestelmän parissa toimivalle henkilöstölle sekä rautatiejärjestelmän toimintoihin liittyville sidosryhmille. Yksityisraiteen haltijan toimitusjohtaja, muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö tai näiden nimeämä henkilö vastaa turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä.

31 §

Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset

Yksityisraiteen haltija vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen. Yksityisraiteen haltijan on tehtävä yhteistyötä yksityisraiteella toimivien tahojen kanssa rautatiejärjestelmän turvallisen käytön varmistamiseksi.

74 §

Sertifiointielin ja kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön tai erillisen kunnossapitotoiminnon sertifiointia haetaan ETA-valtion toimivaltaiselta sertifiointielimeltä. Sertifiointielimenä Suomessa toimii Liikenne- ja viestintävirasto ja sertifiointitehtävään erikseen akkreditoitu elin.

Tässä pykälässä tarkoitettua sertifiointia ei vaadita sellaiselta kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, joka toimii rautatieliikenteen harjoittajana ja jonka vastuulla olevia kalustoyksiköitä käytetään ainoastaan museoliikenteessä tai vaihtotyössä. Näiden toimijoiden on osoitettava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään liikkuvan kaluston kunnossapitoa koskevat menettelyt kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmää koskevista yksityiskohtaisista säännöksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/779779/2016/EU mukaisesti sertifiointia lukuun ottamatta.

79 §

Liikkuvan kaluston käyttöönotto

Kalustoyksikölle, joka ei kuulu liikkuvan kaluston osajärjestelmiä koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalaan, on haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, ennen kuin sitä voidaan käyttää rataverkolla.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä käyttöönottolupa tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on saatu hakijalta.

Käyttöönottolupaan on sisällytettävä tiedot:

- 1) kalustoyksikön haltijasta tai omistajasta;
- 2) kalustoyksikön käyttöalueesta;
- 3) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 4) kalustoyksikön kunnossapidosta.

Jos kalustoyksikköä käytetään vain 18 §:n 2 momentin mukaisella suljetulla alueella, kalustoyksiköltä ei vaadita käyttöönottolupaa tai 11 luvun mukaista markkinoillesaattamislupaa.

Kalustoyksikölle, jolla on jo käyttöönottolupa, on haettava uusi käyttöönottolupa, jos luvan perusteena olevat tiedot muuttuvat kalustoyksikköön suunniteltujen muutosten johdosta tai suunnitelluilla muutoksilla on kielteisiä vaikutuksia asianomaisen kalustoyksikön yleiseen turvallisuustasoon.

Ennen kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakemista hakija voi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle suunnitelman kaluston valmistamisesta, parantamisesta tai uudistamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lausunnon suunnitelmasta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettulle kalustoyksikölle asetettavista vaatimuksista.

123 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea rataverkon haltijalta kiireellistä ratakapasiteettia myös muussa kuin 117 §:n 1 momentissa säädettyssä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädettyssä määräajassa, jos hakija tarvitsee ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Museoliikenteen harjoittajan hakemus ratakapasiteetista käsitellään aina kiireellisenä. Rataverkon haltijan on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkempia säännöksiä kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

138 §

Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen

Rataverkon haltijan hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 140 §:n 5 momentissa tarkoitettua rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi perittyä ratamaksun perusmaksun korotusta. Rataverkon haltija ei saa asettaa sellaisia maksuja, jotka ovat EU-lainsäädännön, tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastaisia.

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

Rataverkon haltija voi kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentämiseen myöntämällä alennuksia vähän melua aiheuttavalle junakalustolle ja melua rajoittavan jarruteknologian jälkiasennusta varten. Rataverkon haltija voi myös kannustaa eurooppalaisen junien automaattisen kulunvalvonnan standardin mukaisen järjestelmän käyttöön ottamista ratamaksusta myönnettävällä alennuksella. Rataverkon haltija voi myös tehdä ratamaksun perusmaksuun korotuksia tässä momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön määräaikaista ratamaksun alennuksia uuden rautatieliikenteen kehittämiseksi tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään vähäliikenteisiä ratoja. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava yhdenmukaisia alennusjärjestelmiä. Alennukset on myönnettävä tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille ja ne saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään kyseiseltä rataverkon osalta.

Jos rataverkon osa on kokonaisuudessaan tai tiettyinä aikoina ylikuormitettu, rataverkon haltija saa periä kyseisellä rataverkon osalla korotettua ratamaksua. Korotetulla ratamaksulla rata-verkon haltijan on katettava ylikuormituksen poistamisesta aiheutuvat kustannukset.

Edellä 1-3 momentissa tarkoitettujen perusmaksun alennukset tai korotukset ovat korkeintaan 80 prosenttia perusmaksun tasosta. Jos 1 ja 3 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttaminen kuitenkin edellyttää tätä suurempaa ratamaksun korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä ratamaksun korotus kirjallisesti. Perustelusta on käytävä ilmi, miksi rataverkon haltija käyttää ratamaksun perusmaksun korotuksia alennusten sijasta 1 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusteluista on myös käytävä ilmi ne toimenpiteet, joihin rataverkon haltija ryhtyy 3 momentissa tarkoitettua ylikuormituksen poistamiseksi, ja ajanjakso, jolta korotettua maksua peritään.

Rataverkon haltija saa periä korotettua ratamaksun perusmaksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. Investointikustannusten kattamiseksi perittävää korotettua ratamaksun perusmaksua rataverkon haltija voi periä investointihankkeen pitkän aikavälin kustannusten kattamiseksi, jos investointihanke lisää tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta tai molempia ja jos hanketta ei muuten voida toteuttaa.

Investointikustannusten kattamiseksi perittävä korotettu ratamaksun perusmaksu saa olla korkeintaan viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksuun nähden. Jos investointikustannusten kattaminen kuitenkin edellyttää tätä suurempaa korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä korotus kirjallisesti.

Rataverkon haltijan on ennen tässä pykälässä tarkoitettujen alennusten ja korotusten käyttöön ottamista kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät alennuksen tai korotuksen piiriin kuuluvalla rataverkolla ja kyseisellä rataverkolla liikennöimään pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita sekä sääntelyelintä ja liikenne- ja viestintäministeriötä.

171 §

Varautuminen

Jos 132 §:n 2 ja 3 momentissa ja 133 §:ssä tarkoitettu kriittinen palvelupaikan ylläpitäjä on muu kuin 1 momentissa tarkoitettu rataverkon haltija, liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai toiminnanharjoittaja, myös sen on arvioitava toimintaansa liittyviä riskejä ja mahdollisia häiriötilanteita ja varauduttava niihin kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin

185 §

Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan ja eriyttämislaskelmissaan noudatettava asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Nämä tuloslaskelmat ja taseet on myös julkaistava erillisinä. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet. Julkisine palveluina tarjottaviin rautateiden henkilöliikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava erikseen palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

Rautatieyrityksen on toimitettava 2 momentissa tarkoitetut tuloslaskelmat ja taseet sekä pyydettyä muut rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VIII mukaiset tilinpäätöstiedot sääntelyelimelle, joka valvoo sitä, että rautatieyritysten kirjanpidossa on noudatettu toimintojen kirjanpidollista eriyttämistä sekä sitä, että julkista tukea ei siirretä toisen liiketoiminnan tukemiseen eikä jonkin toiminnan tuloilla ole katettu muun liiketoiminnan kuluja. Jos sääntelyelin katsoo, että se ei voi riittävällä tavalla valvoa rautatieyrityksen kirjanpitoa ja 2 momentissa tarkoitettua kirjanpidollista eriyttämistä, rautatieyrityksen on toteutettava sääntelyelimen edellyttämät muutokset toimintojen eriyttämisessä ja niiden kirjanpidossa.

186 a §

Rekisteri rataverkon haltijoista

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

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

Rekisteriin on merkittävä myös tiedot Liikenne- ja viestintäviraston 52 ja 78 §:n nojalla myöntämistä kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottoluvista sekä 57 §:n nojalla myöntämistä rakentamisaikaisista käyttöluvista. Rekisteriin merkitään luvanhaltijan nimi, yritys- tai yhteisötunnus sekä osoite- ja muut yhteystiedot.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisen tavoista.

Rekisteriin tallennettavien tietojen säilyttämisessä ja tietojen poistamisessa rekisteristä noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain 224 §:ää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 _____.

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain 53 ja 57 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 53 §:n 5 momentti ja 57 §, sellaisina kuin ne ovat, ensin mainittu laissa 1255/2020 ja viimeksi mainittu laeissa 301/2018, 984/2018 ja 371/2019, seuraavasti:

53 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Jos rautatieyritys liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 84 ja 85/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyritys on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse toimilupaa. Toimilupa edellytetään kuitenkin yritykseltä, joka rautatierajaliikenteessä vastaanottaa kalustoyksiköt venäläiseltä rautatieyritykseltä tai luovuttaa ne venäläiselle rautatieyritykselle Suomen rautatieraja-asemalla.

57 §

Rautatieliikenteen toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen

Rautatieyrityksen toimilupa on voimassa niin kauan kuin rautatieyritys täyttää tässä luvussa säädetty edellytykset. Jos rautatieyrityksen omistajuus kuitenkin muuttuu tai sen liikkeenjohtotehtävissä työskentelevät vaihtuvat, yrityksen on välittömästi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle näistä muutoksista, jotta virasto voi tarkistaa, että rautatieyrityksen uusi omistaja ja sen liikkeenjohtotehtäviin nimetyt henkilöt täyttävät 54 ja 55 §:ssä säädetty edellytykset. Saamansa ilmoituksen perusteella virasto voi edellyttää rautatieyritykseltä tarvittavia lisätietoja.

Rautatieyrityksen on aloitettava liikennöinti kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että liikennöinti saadaan aloittaa myöhemmin. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut liikennöintiä määräajassa tai on keskeyttänyt liikennöinnin yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, virasto voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

Jos rautatieyrittäjä aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle uusi hakemus tai viraston pyytämä lisäselvitys. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Viraston on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen. Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on aihetta epäillä, että rautatieyrittäjä ei täytä 54 §:ssä säädettyjä toimiluvan edellytyksiä, virastolla on oikeus tarkistaa toimiluvan edellytysten täyttyminen. Jos Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että toimiluvan edellytykset eivät täyty, viraston on ryhdyttävä 243 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin, jotta toimilupa voidaan pitää voimassa tai se perutaan.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle, jos se on muuttanut rautatieyrittäjälle myönnettyä toimilupaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

Helsingissä 30.11.2023

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

raide liikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raide liikennelain (1302/2018) 6 §:n 3 momentti, 15 §:n 1 momentin 6 kohta, 26 §:n 1 momentti, 29—31 §, 74 §:n 2 ja 4 momentti, 79 §, 123 §:n 1 momentti, 138 §:n 2 momentti, 140 §, 185 §:n 2 ja 3 momentti ja 186 a §, sellaisina kuin niistä ovat 30 ja 79 § osaksi laissa 1254/2020, 31 §, 74 §:n 4 momentti ja 186 a § laissa 1254/2020 ja 140 § osaksi laissa 476/2022, sekä

lisätään 15 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 476/2022, uusi 7 kohta ja 2 momentti, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyvät 3 ja 4 momentiksi, sekä 171 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1507/2019, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja muiden toiminnanharjoittajien vastuu turvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa

Rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja muiden toiminnanharjoittajien vastuu turvallisuuden kehittämisessä ja seurannassa

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sekä muiden toiminnanharjoittajien, joiden toiminta vaikuttaa rautatiejärjestelmän turvallisuuteen, on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä muiden kanssa yhteistyössä ja varmistettava, että niiden toimittamat osajärjestelmät, lisävarusteet ja materiaalit ja niiden tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien säännösten ja määräysten mukaisia, jotta kyseisiä tuotteita tai palveluja voidaan käyttää turvallisesti rautatiejärjestelmässä.

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sekä valmistajien, huoltopalvelujen tarjoajien, kalustoyksikön haltijoiden, palvelujen tarjoajien, hankintayksiköiden, liikenteenharjoittajien, lähettäjien, vastaanottajien, kuormaajien, purkajien, täyttäjien ja tyhjentäjien ja muiden toiminnanharjoittajien, joiden toiminta vaikuttaa rautatiejärjestelmän turvallisuuteen, on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä muiden kanssa yhteistyössä ja varmistettava, että niiden toimittamat osajärjestelmät, lisävarusteet ja materiaalit ja niiden tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien säännösten ja määräysten mukaisia, jotta kyseisiä tuotteita

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tai palveluja voidaan käyttää turvallisesti rautatiejärjestelmässä.

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

6) rataan kuuluvia ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriasajärjestelmiä ja viraston on varmistettava niiden vaatimustenmukaisuus.

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

6) rataan kuuluvia ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriasajärjestelmiä ja viraston on varmistettava niiden vaatimustenmukaisuus;

7) tämän lain sekä sen nojalla annettujen asetusten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.

Liikenne- ja viestintäviraston on käytettävä rautatieliikenteen harjoittajaan ja rataverkon haltijaan kohdistamansa valvonnan aikana hyväksi niitä tietoja ja asiakirjoja, joita se on saanut käyttöönsä, kun rautatieliikenteen harjoittaja on hakenut 18 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta ja rataverkon haltija 25 §:ssä tarkoitettua turvallisuushupaa.

26 §

Turvallisuushuvan myöntäminen

Jos hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille 10 ja 11 §:ssä säädetyt vaatimukset ja hakija osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillään voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuushupa enintään viideksi vuodeksi. Myöntämällään turvallisuushuvalla Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne menettelyt, joihin rataverkon haltija on ryhtynyt rataverkkoa koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseksi.

26 §

Turvallisuushuvan myöntäminen

Jos hakijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä täyttää sille 10 ja 11 §:ssä säädetyt vaatimukset ja hakija osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla sisäisillä menettelyillään voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakijalle turvallisuushupa. *Turvallisuushupa on voimassa viisi vuotta.* Myöntämällään turvallisuushuvalla Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja ne menettelyt, joihin rataverkon haltija on

29 §

Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen

Jos 3 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityisraiteen haltija valitsee tässä luvussa tarkoitetun ilmoitusmenettelyn lain 25 §:ssä tarkoitetun turvallisuusluvan sijasta, yksityisraiteen haltijan on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta joka kolmas vuosi viimeistään 31 päivänä toukokuuta kirjallinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä erikseen jokaisesta yksityisraiteen haltijan hallinnoimasta raiteistokokonaisuudesta. Jos kyseessä on uusi yksityisraiteen haltija, sen on tehtävä ilmoitus viimeistään kuusi kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Yksityisraiteen hallintaa koskevassa ilmoituksessa on oltava yksityisraiteen haltijan nimi ja yhteystiedot. Ilmoitukseen on liitettävä kopio turvallisuuden hallintajärjestelmästä, jolla ilmoittaja osoittaa voivansa varmistaa turvallisen yksityisraiteen hallinnan ja käytön. Lisäksi yksityisraiteen haltijan on ilmoitusta tehdessään vakuutettava, että sen toiminta täyttää 30 ja 31 §:ssä säädetyt yksityisraiteen hallintaa koskevat vaatimukset.

Yksityisraiteen haltijan on viipymättä ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta.

Jos ilmoitus on puutteellinen, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä varattava yksityisraiteen haltijalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä

ryhtynyt rata-verkkoa koskevien säännösten ja määräysten noudattamiseksi.

29 §

Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen

Jos 3 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityisraiteen haltija valitsee tässä luvussa tarkoitetun ilmoitusmenettelyn 25 §:ssä tarkoitetun turvallisuusluvan sijasta, yksityisraiteen haltijan on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta *kirjallinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle*. Ilmoitus on tehtävä erikseen jokaisesta yksityisraiteen haltijan hallinnoimasta raiteistokokonaisuudesta. Jos kyseessä on uusi yksityisraiteen haltija, sen on tehtävä ilmoitus viimeistään kaksi kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Yksityisraiteen hallintaa koskevassa ilmoituksessa on oltava yksityisraiteen haltijan nimi ja yhteystiedot. Ilmoitukseen on liitettävä *kirjallinen kuvaus* turvallisuuden hallintajärjestelmästä, jolla ilmoittaja osoittaa voivansa varmistaa turvallisen yksityisraiteen hallinnan ja käytön. Yksityisraiteen haltijan on ilmoitusta tehdessään vakuutettava, että sen toiminta täyttää 30 ja 31 §:ssä säädetyt yksityisraiteen hallintaa koskevat vaatimukset.

Yksityisraiteen haltijan on viipymättä ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös *yhteystiedoissa tapahtuvista muutoksista sekä toiminnan lopettamisesta*.

Jos ilmoitus on puutteellinen, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä varattava yksityisraiteen haltijalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä

ja niiden toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

ja niiden toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

30 §

30 §

Turvallisuuden hallintajärjestelmä

Turvallisuuden hallintajärjestelmä

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

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

5) omavalvontasuunnitelma ja omavalvonnan toteuttamistavat;

6) kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta.

Turvallisuuden hallintajärjestelmä on tehtävä kirjallisesti ja siitä on tiedotettava koko yksityisraiteen haltijan rautatiejärjestelmän parissa toimivalle henkilöstölle. Yksityisraiteen haltijan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä.

31 §

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

1) toimintaympäristö ja toiminnan laajuus;
2) organisaatio ja vastuunjako;
3) kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien rautatiejärjestelmän riskien hallinta;

4) rataverkon suunnittelun, rakentamisen, käyttöönoton ja kunnossapidon varmistamista koskevat menettelyt;

5) menettelyt ja yhteistyö, joilla varmistetaan turvallinen liikennöinti ja muu turvallinen toiminta raiteistolla;

6) omavalvonnan menettelyt.

Turvallisuuden hallintajärjestelmän keskeisistä menettelyistä on tiedotettava yksityisraiteen haltijan rautatiejärjestelmän parissa toimivalle henkilöstölle sekä rautatiejärjestelmän toimintoihin liittyville sidosryhmille. Yksityisraiteen haltijan toimitusjohtaja, muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö tai näiden nimeämä henkilö vastaa turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä.

31 §

Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset

Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset

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

Yksityisraiteen haltija vastaa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioon ottaen. *Yksityisraiteen haltijan on tehtävä yhteistyötä yksityisraiteella toimivien tahojen kanssa rautatiejärjestelmän turvallisen käytön varmistamiseksi.*

74 §

Sertifiointielin ja kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi

74 §

Sertifiointielin ja kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointia haetaan ETA-valtion toimivaltaiselta sertifiointielimeltä. Sertifiointielimenä Suomessa toimii Liikenne- ja viestintävirasto ja sertifiointitehtävään erikseen akkreditoitu elin.

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön tai erillisen kunnossapitotoiminnon sertifiointia haetaan ETA-valtion toimivaltaiselta sertifiointielimeltä. Sertifiointielimenä Suomessa toimii Liikenne- ja viestintävirasto ja sertifiointitehtävään erikseen akkreditoitu elin.

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

Tässä pykälässä tarkoitettua sertifiointia ei vaadita sellaiselta kunnossapidosta vastaavalta yksiköltä, joka toimii rautatieliikenteen harjoittajana ja jonka vastuulla olevia kalustoyksiköitä käytetään ainoastaan museoliikenteessä tai vaihtotyössä. Näiden toimijoiden on osoitettava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään liikkuvan kaluston kunnossapitoa koskevat menettelyt kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmää koskevista yksityiskohtaisista säännöksistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU)

79 §

*Liikkuvan kaluston käyttöönotto
museoliikenteessä*

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

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä käyttöönottolupa tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on saatu hakijalta.

Käyttöönottolupaan on sisällytettävä tiedot:

- 1) kalustoyksikön haltijasta tai omistajasta;
- 2) kalustoyksikön käyttöalueesta;
- 3) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 4) kalustoyksikön kunnossapidosta.

Jos kalustoyksikköä käytetään vain 5 luvun mukaisen ilmoituksen tehneen yksityisraiteen alueella, kalustoyksiköltä ei vaadita käyttöönottolupaa tai 11 luvun mukaista markkinoillesaattamislupaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettulle kalustoyksikölle asetettavista vaatimuksista.

79 §

Liikkuvan kaluston käyttöönotto

Kalustoyksikölle, joka ei kuulu liikkuvan kaluston osajärjestelmiä koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän soveltamisalaan, on haettava käyttöönottolupaa Liikenne- ja viestintävirastolta, ennen kuin sitä voidaan käyttää rataverkolla.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä käyttöönottolupa tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään neljän kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on saatu hakijalta.

Käyttöönottolupaan on sisällytettävä tiedot:

- 1) kalustoyksikön haltijasta tai omistajasta;
- 2) kalustoyksikön käyttöalueesta;
- 3) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 4) kalustoyksikön kunnossapidosta.

Jos kalustoyksikköä käytetään vain 18 §:n 2 momentin mukaisella suljetulla alueella, kalustoyksiköltä ei vaadita käyttöönottolupaa tai 11 luvun mukaista markkinoillesaattamislupaa.

Kalustoyksikölle, jolla on jo käyttöönottolupa, on haettava uusi käyttöönottolupa, jos luvan perusteena olevat tiedot muuttuvat kalustoyksikköön suunniteltujen muutosten johdosta tai suunnitelluilla muutoksilla on kielteisiä vaikutuksia asianomaisen kalustoyksikön yleiseen turvallisuustasoon.

Ennen kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakemista hakija voi toimittaa Liikenne- ja viestintä-virastolle suunnitelman kaluston valmistamisesta, parantamisesta tai uudistamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lausunnon suunnitelmasta.

123 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea rataverkon haltijalta kiireellistä ratakapasiteettia myös muulloin kuin 117 §:n 1 momentissa säädetystä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädetystä määräajassa, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Museoliikenteen harjoittajan hakemus ratakapasiteetista käsitellään aina kiireellisenä. Rataverkon haltijan on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkemmat säännökset kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

138 §

Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen

Rataverkon haltijan hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 140 §:n 4 momentissa tarkoitettuja uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi perittyä ratamaksun perusmaksun korotusta. Rataverkon haltija ei saa asettaa sellaisia maksuja, jotka ovat EU-lainsäädännön, tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastaisia.

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettulle kalustoyksikölle asetettavista vaatimuksista.

123 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea rataverkon haltijalta kiireellistä ratakapasiteettia myös muussa kuin 117 §:n 1 momentissa säädetystä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädetystä määräajassa, jos hakija tarvitsee ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Museoliikenteen harjoittajan hakemus ratakapasiteetista käsitellään aina kiireellisenä. Rataverkon haltijan on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkempia säännöksiä kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

138 §

Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen

Rataverkon haltijan hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 140 §:n 5 momentissa tarkoitettua rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi perittyä ratamaksun perusmaksun korotusta. Rataverkon haltija ei saa asettaa sellaisia maksuja, jotka ovat EU-lainsäädännön, tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten vastaisia.

140 §

Rataverkon haltija voi kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentämiseen myöntämällä alennuksia vähän melua aiheuttavalle junakalustolle ja melua rajoittavan jarruteknologian jälkiasennusta varten. Rataverkon haltija voi myös kannustaa eurooppalaisen junien automaattisen kulunvalvonnan standardin mukaisen järjestelmän käyttöön ottamista ratamaksusta myönnettävällä alennuksella. Rataverkon haltija voi myös tehdä ratamaksun perusmaksuun korotuksia tässä momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön määräaikaista ratamaksun alennuksia uuden rautatieliikenteen kehittämisen kannustamiseksi tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään vähäliikenteisiä ratoja. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava yhdenmukaisia alennusjärjestelmiä. Alennukset on myönnettävä tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille ja ne saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään kyseiseltä rataverkon osalta.

Jos rataverkon osa on kokonaisuudessaan tai tiettyinä aikoina ylikuormitettu, rataverkon haltija saa periä kyseisellä rataverkon osalla korotettua ratamaksua. Korotetulla ratamaksulla rataverkon haltijan on katettava ylikuormituksen poistamisesta aiheutuvat kustannukset.

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

Rataverkon haltija voi kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentämiseen myöntämällä alennuksia vähän melua aiheuttavalle junakalustolle ja melua rajoittavan jarruteknologian jälkiasennusta varten. Rataverkon haltija voi myös kannustaa eurooppalaisen junien automaattisen kulunvalvonnan standardin mukaisen järjestelmän käyttöön ottamista ratamaksusta myönnettävällä alennuksella. Rataverkon haltija voi myös tehdä ratamaksun perusmaksuun korotuksia tässä momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön määräaikaista ratamaksun alennuksia uuden rautatieliikenteen kehittämisen kannustamiseksi tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään vähäliikenteisiä ratoja. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava yhdenmukaisia alennusjärjestelmiä. Alennukset on myönnettävä tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille ja ne saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään kyseiseltä rataverkon osalta.

Jos rataverkon osa on kokonaisuudessaan tai tiettyinä aikoina ylikuormitettu, rataverkon haltija saa periä kyseisellä rataverkon osalla korotettua ratamaksua. Korotetulla ratamaksulla rata-verkon haltijan on katettava ylikuormituksen poistamisesta aiheutuvat kustannukset.

Edellä 1-3 momentissa tarkoitettujen perusmaksun alennukset tai korotukset ovat korkeintaan 80 prosenttia perusmaksun tasosta. Jos 1 ja 3 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttaminen kuitenkin edellyttää tätä suurempaa ratamaksun korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä ratamaksun korotus kirjallisesti. Perustelusta on käytävä ilmi, miksi rataverkon haltija käyttää ratamaksun perusmaksun korotuksia alennusten sijasta 1 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Voimassa oleva laki

Rataverkon haltija saa periä korotettua maksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. (22.6.2022/476)

Tässä pykälässä tarkoitettujen perusmaksun alennukset tai korotukset ovat lähtökohtaisesti 80 prosenttia perusmaksun tasosta. Jos 1, 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää tätä suurempaa ratamaksun korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä ratamaksun korotus kirjallisesti. Perusteluista on käytävä ilmi, miksi rataverkon haltija käyttää ratamaksun perusmaksun korotuksia alennusten sijasta 1 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusteluista on myös käytävä ilmi ne toimenpiteet, joihin rataverkon haltija ryhtyy 3 momentissa tarkoitettua ylikuormituksen poistamiseksi, ja ajanjakso, jolta korotettua maksua peritään.

Rataverkon haltijan on ennen tässä pykälässä tarkoitettujen alennusten ja korotusten käyttöön ottamista kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät alennuksen tai korotuksen piiriin kuuluvalla rataverkolla ja kyseisellä rataverkolla liikennöimään pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita sekä sääntelyelintä ja liikenne- ja viestintäministeriötä.

171 §

Varautuminen

lisätään

Ehdotus

Perusteluista on myös käytävä ilmi ne toimenpiteet, joihin rataverkon haltija ryhtyy 3 momentissa tarkoitettua ylikuormituksen poistamiseksi, ja ajanjakso, jolta korotettua maksua peritään.

Rataverkon haltija saa periä korotettua ratamaksun perusmaksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. Investointikustannusten kattamiseksi perittävää korotettua ratamaksun perusmaksua rataverkon haltija voi periä investointihankkeen pitkän aikavälin kustannusten kattamiseksi, jos investointihanke lisää tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta tai molempia ja jos hanketta ei muuten voida toteuttaa.

Investointikustannusten kattamiseksi perittävä korotettu ratamaksun perusmaksu saa olla korkeintaan viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksuun nähden. Jos investointikustannusten kattaminen kuitenkin edellyttää tätä suurempaa korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä korotus kirjallisesti.

Rataverkon haltijan on ennen tässä pykälässä tarkoitettujen alennusten ja korotusten käyttöön ottamista kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät alennuksen tai korotuksen piiriin kuuluvalla rataverkolla ja kyseisellä rataverkolla liikennöimään pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita sekä sääntelyelintä ja liikenne- ja viestintäministeriötä.

171 §

Varautuminen

185 §

Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet. Julkisina palveluina tarjottaviin rautateiden henkilöliikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava erikseen palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

Rautatieyrityksen on toimitettava 2 momentissa tarkoitetut tuloslaskelmat ja taseet sekä niiden yhteenvedot sääntelyelimelle, joka valvoo sitä, että rautatieyritysten kirjanpidossa on noudatettu toimintojen kirjanpidollista eriyttämistä sekä sitä, että julkista tukea ei siirretä toisen liiketoiminnan tukemiseen eikä jonkin toiminnan tuloilla ole katettu muun liiketoiminnan kuluja. Jos sääntelyelin katsoo, että se ei voi riittävällä tavalla valvoa rautatieyrityksen kirjanpitoa ja 2 momentissa

Jos 132 §:n 2 ja 3 momentissa ja 133 §:ssä tarkoitettu kriittinen palvelupaikan ylläpitäjä on muu kuin 1 momentissa tarkoitettu rataverkon haltija, liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai toiminnanharjoittaja, myös sen on arvioitava toimintaansa liittyviä riskejä ja mahdollisia häiriötilanteita ja varauduttava niihin kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin 2008/114/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2557 mukaisesti.

185 §

Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan ja eriyttämislaskelmissaan noudatettava asiaa koskevaa EU-lainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. *Nämä tuloslaskelmat ja taseet on myös julkaistava erillisinä.* Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet. Julkisina palveluina tarjottaviin rautateiden henkilöliikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava erikseen palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

Rautatieyrityksen on toimitettava 2 momentissa tarkoitetut tuloslaskelmat ja taseet sekä pyydettäessä muut rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VIII mukaiset tilinpäätöstiedot sääntelyelimelle, joka valvoo sitä, että rautatieyritysten

Voimassa oleva laki

tarkoitettua kirjanpidollista eriyttämistä, rautatieyrityksen on toteutettava sääntelyelimen edellyttämät muutokset toimintojen eriyttämisessä ja niiden kirjanpidossa.

186 a §

Rekisteri rataverkon haltijoista

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

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

lisätään

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

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

lisätään

Ehdotus

kirjanpidossa on noudatettu toimintojen kirjanpidollista eriyttämistä sekä sitä, että julkista tukea ei siirretä toisen liiketoiminnan tukemiseen eikä jonkin toiminnan tuloilla ole katettu muun liiketoiminnan kuluja. Jos sääntelyelin katsoo, että se ei voi riittävällä tavalla valvoa rautatieyrityksen kirjanpitoa ja 2 momentissa tarkoitettua kirjanpidollista eriyttämistä, rautatieyrityksen on toteutettava sääntelyelimen edellyttämät muutokset toimintojen eriyttämisessä ja niiden kirjanpidossa.

186 a §

Rekisteri rataverkon haltijoista

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

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

Rekisteriin on merkittävä myös tiedot Liikenne- ja viestintäviraston 52 ja 78 §:n nojalla myöntämistä kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottoluvista sekä 57 §:n nojalla myöntämistä rakentamisaikaisista käyttöluvista. Rekisteriin merkitään luvanhaltijan nimi, yritys- tai yhteisötunnus sekä osoite- ja muut yhteystiedot.

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisen tavoista.

Rekisteriin tallennettavien tietojen säilyttämisessä ja tietojen poistamisessa rekisteristä noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain 224 §:ää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain 53 ja 57 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 53 §:n 5 momentti ja 57 §, sellaisina kuin ne ovat, ensin mainittu laissa 1255/2020 ja viimeksi mainittu laeissa 301/2018, 984/2018 ja 371/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

53 §

53 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Jos rautatieyritys liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 85/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyritys on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse toimilupaa.

Jos rautatieyritys liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 84 ja 85/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyritys on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse toimilupaa. Toimilupa edellytetään kuitenkin yritykseltä, joka rautatierajaliikenteessä vastaanottaa kalustoyksiköt venäläiseltä rautatieyrytykseltä tai luovuttaa ne venäläiselle rautatieyrytykselle Suomen rautatieraja-asemalla.

57 §

57 §

Rautatieliikenteen toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen

Rautatieliikenteen toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen

Rautatieyrytyksen toimilupa on voimassa niin kauan kuin rautatieyrytytys täyttää tässä luvussa säädetyt edellytykset.

Rautatieyrytyksen toimilupa on voimassa niin kauan kuin rautatieyrytytys täyttää tässä luvussa säädetyt edellytykset. Jos rautatieyrytyksen omistajuus kuitenkin muuttuu tai sen liikkeenjohtotehtävissä

Rautatieyrityksen on aloitettava toimintansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että liikennöinti saadaan aloittaa myöhemmin kuin kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut toimintaansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä tai on keskeyttänyt toimintansa yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, virasto voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

Jos rautatieyritys aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle uusi hakemus tai viraston pyytämä lisäselvitys. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Viraston on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen.

työskentelevät vaihtuvat, yrityksen on välittömästi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle näistä muutoksista, jotta virasto voi tarkistaa, että rautatieyrityksen uusi omistaja ja sen liikkeenjohtotehtäviin nimetyt henkilöt täyttävät 54 ja 55 §:ssä säädetty edellytykset. Saamansa ilmoituksen perusteella virasto voi edellyttää rautatieyritykseltä tarvittavia lisätietoja.

Rautatieyrityksen on aloitettava liikennöinti kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että liikennöinti saadaan aloittaa myöhemmin. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut liikennöintiä määräajassa tai on keskeyttänyt liikennöinnin yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, virasto voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

Jos rautatieyritys aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle uusi hakemus tai viraston pyytämä lisäselvitys. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Viraston on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen. *Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on aihetta epäillä, että rautatieyritys ei täytä 54 §:ssä säädettyjä toimiluvan edellytyksiä, virastolla on oikeus tarkistaa toimiluvan edellytysten täyttyminen. Jos Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että toimiluvan edellytykset eivät täyty, viraston on ryhdyttävä 243 §:ssä tarkoitettuihin*

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle, jos se on muuttanut rautatieyritykselle myönnettyä toimilupaa.

Ehdotus

toimenpiteisiin, jotta toimilupa voidaan pitää voimassa tai se perutaan.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle, jos se on muuttanut rautatieyritykselle myönnettyä toimilupaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .