

Luonnos/12.3.2020

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi raideliikennelain kalustoyksiköiden ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiä koskevia säännöksiä. Kalustoyksiköiden ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintitehtäviä siirtyy Liikenne- ja turvallisuusvirastolta Euroopan unionin rautatievirastolle Euroopan unionin lainsäädännön edellyttämällä tavalla. Raideliikennelakiin esitetään myös soveltamisalan rajausta muutettavaksi niin, että satamien alueella oleviin raiteisiin sovellettaisiin jatkossa palvelupaikan hallintaa koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta. Sääntelyelimen tehtäviin lisättäisiin myös velvollisuus arvioida toimivaltaisen viranomaisen päätöstä hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut suorahankintana tarjouskilpailun sijasta.

Esitykseen sisältyy myös esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia etenkin veturinkuljettajan kelpoisuutta koskeviin säännöksiin. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään yhdenmukaistamaan säännöksiä, jotka koskevat terveyden tilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevia ilmoituksia ja Liikenne- ja viestintäviraston oikeutta edellyttää niiden perusteella tarkastuksia lupakirjavaatimusten täyttämiseksi. Myös rautatieyritykseltä edellytettävää toimilupaa koskevaa sääntelyä esitetään muutettavaksi niin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus tarkistaa rautatieliikenteen harjoittajalle toisessa Euroopan talousalueessa myönnetyn toimiluvan edellytyksenä olevan vastuuvakuutuksen riittävyys, jos se alkaa harjoittaa rautatieliikennettä Suomessa.

Raideliikennelakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään myös eräitä helpotuksia lupakirjavaatimuksiin. Turvallisuustodistusta ei jatkossa edellytettäisi liikennöinniltä sellaisella rataverkon osalla, jonka rataverkon haltija on sulkenut muulta liikenteeltä väliaikaisesti esimerkiksi radan kunnossapitotyötä taikka junan lastin kuormaus- ja purkutyötä varten. Myös liikkuvan kaluston liikennöinti liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä vapautettaisiin jatkossa liikkuvan kaluston kuljettamiselta edellytettävältä lupakirjavelvoitteelta.

Sisällys

PERUSTELUT

1. Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

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

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

- 1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklassa tarkoitettujen kalustorekistereitä koskevista eritelmistä sekä komission päätöksen 2007/56/EY muuttamisesta ja kumoamisesta annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1614, jäljempänä *kalustorekisteriasetus*; ja
- 2) rautatieinfrastruktuurirekisteriä koskevista yhteisistä eritelmistä ja täytäntöönpanopäätöksen 2014/880EU kumoamisesta annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/777, jäljempänä *rautatieinfrastruktuurirekisteriasetus*.

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

Lisäksi samassa yhteydessä esitetään tällä hallituksen esityksellä tehtäväksi raideliikennelakiin eräitä muita muutoksia, jotka on havaittu lain soveltamisen aikana. Nämä koskisivat ensinnäkin raideliikennelain soveltamisalaan tehtäviä tarkennuksia ja rajoituksia. Raideliikennelain soveltamisalaan esitetään tarkennusta, jonka mukaan lakia ei sovellettaisi rautatiejärjestelmästä tai kaupunkiraideliikenteestä erillään oleviin rataverkkoihin eikä rataverkkoihin, jotka ovat kokonaan tai tilapäisesti suljettu rataverkolla tapahtuvalta liikennöinniltä. Lain soveltamisalaan esitetty muutos liittyisi turvallisuustodistusta koskevaan 18 §:ään esitettyyn muutokseen, jonka mukaisesti turvallisuustodistusta ei vaadittaisi sellaiselta liikennöinniltä, joka tapahtuu nyt raideliikennelain 2 §:n 2 momenttiin esitetyissä tilanteissa, joissa rataverkko tai sen osa on suljettu lain soveltamisalan ulkopuolelle. Näin rataverkolla voitaisiin sallia esimerkiksi radan kunnossapitoon, kuormaus-, lastaus- tai vaihtotyöhön liittyvä junan liikennöinti ilman turvallisuustodistusta, jos rataverkolle on suljettu pääsy muulta liikenteeltä. Samalla esitetään kumottavaksi lain siirtotyötä koskevat säännökset, koska siirtotyötä on ollut vaikeaa käytännössä järjestää voimassa olevien säännösten mukaisesti.

Lain soveltamisalan rajausta koskevaa 3 §:ää taas muutettaisiin niin, että satamien alueella olevat raiteet katsottaisiin palvelupaikaksi ja siten niihin sovellettaisiin jatkossa rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta palveluita ja palvelupaikan hallintaa koskevaa sääntelyä. Tämä muutos edellyttäisi myös pieniä muutoksia mm. rataverkon haltijaa ja rataverkkoa sekä palvelupaikan haltijaa koskeviin määritelmiin.

Raideliikennelaissa esitetään tarkistettavaksi myös sääntelyelimen tehtäviä ja valtuuksia eräiltä osin. Muut raideliikennelakiin esitetyt tarkennukset ovat ensisijaisesti lakitekniisiä tarkistuksia.

Näiden lisäksi hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muuttamisesta. Merkittävin liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyistä muutoksista olisi 69 §:ään esitetty muutos, jonka mukaisesti liikkuvan kaluston liikennöinti liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella ja yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä olisi jatkossa mahdollista ilman lupakirjaa. Tämän lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään eräitä tarkistuksia toimilupaa sekä kelpoisuuksia koskeviin säännöksiin.

1.2 Valmistelu

EU-säädösten valmistelu

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

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

Hallituksen esityksen valmistelu

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

2. EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Kuten edellä on todettu, kalusto- ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetukset ovat komission täytäntöönpanoasetuksia ja siten suoraan sovellettavaa EU-lainsäädäntöä. Näin olleen kyseisiä EU-asetuksia ei panna kansallisesti täytäntöön, vaan raideliikennelakiin esitetään tehtäväksi ne välttämättömät muutokset, joita tarvitaan, kun voimassa olevan raideliikennelain mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluvia rekisterien ylläpitoon sisältyviä tehtäviä siirtyy EU-virastolle 16.6.2021 alkaen.

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

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

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

3. Nykytila ja sen arviointi

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

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

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

Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:ssä säädetään tarkemmin siitä, että rataverkon haltijoiden on toimitettava sähköisesti ratarekisteriin tallennettavat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Jos tiedoissa tapahtuu

muutoksia, niistä on rataverkon haltijan ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisimman pian muutosten toteutumisesta, kuitenkin vähintään kuukauden kuluessa muutosten toteutumisesta. Väyläviraston on valtion rataverkon haltijana päivitettävä ratarekisteriin merkityt tiedot aina, kun se julkaisee verkkoselostuksen. Verkkoselostus julkaistaan joulukuun puolivälissä vuotta ennen kuin seuraava rautatieliikenteen aikataulukausi alkaa. Näin ollen esimerkiksi joulukuussa 2020 alkavalle vuoden pituiselle aikataulukaudelle Väylävirasto on julkaissut verkkoselostuksen 13.12.2019 ja samassa yhteydessä Väylävirasto on myös päivittänyt ratarekisteriin tallennettuja tietoja.

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

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

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

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

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

4. Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen ensisijaisena tavoitteena on saattaa raideliikennelain ratarekisteriä ja kaluston rekisteröintiä koskevat säännökset vastaamaan niitä vaatimuksia, joista on

säädetty edellä mainituissa rautatieinfrastruktuuri- ja kalustorekisteriasetuksissa. Asetusten mukaisesti rekisterien ylläpito siirtyy kansallisilta rautatieturvallisuusviranomaisilta EU-virastolle asetusten mukaisessa aikataulussa. Näin ollen myös raideliikennelaisissa on muutettava ratarekisteriä ja kalustorekisteriä koskevat säännökset vastaamaan tätä muutosta ja säädettävä EU-viraston ja Liikenne- ja viestintäviraston välisestä työnjaosta rekisteritehtävien hoitamisessa.

Samassa yhteydessä tehdään eräitä muita muutoksia raideliikennelakiin. Ensinnäkin raideliikennelain soveltamisalaa ja soveltamisalan rajoituksia esitetään tarkistettavaksi. Lain soveltamisalaa esitetään rajattavaksi 2 §:n 2 momentissa niin, että lakia ei sovellettaisi muusta rautatiejärjestelmästä tai kaupunkiraideliikenteestä erillään oleviin rataverkkoihin eikä rataverkkoihin, jotka ovat kokonaan tai tilapäisesti suljettu rataverkolla tapahtuvalta liikennöinniltä. Tämä soveltamisalan rajausta kytkeytyisi raideliikennelain turvallisuustodistusta ja siirtotyötä koskeviin muutoksiin. Turvallisuustodistusta ei 18 §:ään ehdotetun muutoksen mukaisesti jatkossa vaadittaisi sellaiselta liikennöinniltä, joka tapahtuu rataverkolla tai sen osalla, jonne rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet pääsyn muulta liikenteeltä.

Kun soveltamisalaa ja turvallisuustodistusta koskevaa vaatimusta muutettaisiin edellä kuvatulla tavalla, nämä järjestelyt korvaisivat raideliikennelain 32 §:n mukaisen siirtotyötä koskevan järjestelyn. Näin ollen lain 32 § siirtotyöstä yksityisraiteilla ja vierailusta toisella rataverkolla esitetään kumottavaksi. Samalla muutettaisiin useita muita raideliikennelain säännöksiä, joissa on säädetty siirtotyöstä yksityisraiteilla tai viitattu lain 32 §:ään. Raideliikennelain siirtotyötä koskeva 32 § oli tarkoitettu helpottamaan yksityisraiteilla liikennöintiä niin, että pykälässä säädetyillä edellytyksillä liikennöinti olisi mahdollista ilman, että liikenteen harjoittajalta edellytetään turvallisuustodistusta. Siirtotyön harjoittaminen pykälässä säädetyin ehdoin on kuitenkin osoittautunut sangen hankalaksi toteuttaa ja rataverkon haltijoilla ja rautatieliikenteen harjoittajilla on ollut vaikeuksia tunnistaa, miten siirtotyö eroaa vaihtotyöliikenteestä tai liikenteen palveluista annetun lain mukaisesta pienimuotoisesta kuljettajatoiminnasta. Nyt ehdotettujen korvaavien järjestelyjen toivotaan selkiyttävän tilannetta ja helpottavan ilman turvallisuustodistusta tapahtuvan vähäisen liikennöinnin käytännön järjestämistä rataverkon tietyllä osalla. Tällainen liikennöinti voisi olla esimerkiksi radan kunnossapitoon liittyvää liikennöintiä, junan kuormaamiseen tai purkamiseen tai vaihtotyöjärjestelyihin liittyvää liikennöintiä.

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

Raideliikennelain 149 §:ään lisättäisiin uusi 11 kohta, jonka mukaisesti sääntelyelimen tehtäviin lisättäisiin velvollisuus toimia riippumattomana elimenä. Velvoite perustuisi rautateiden ja maanteiden julkisia palveluhankinnoista sekä neuvoston asetusten kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 1370/2007 (sellaisena kuin sitä on muutettu asetuksella 2016/2338), jäljempänä *palvelusopimusasetus*, 5 artiklan 7

kohtaan. Toimiessaan palvelusopimusasetuksen mukaisena riippumattomana elimenä sääntelyelin arvioisi raideliikennelain 149 ja 152 a §:ssä säädettävällä tavalla toimivaltaisen viranomaisen päätöksen hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana tarjouskilpailun sijasta. Ne tilanteet, joissa sääntelyelimen on tehtävä tällainen arviointi, on kuvattu yksityiskohtaisemmin 149 ja 152 a §:ien säännöskohtaisissa perusteluissa.

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

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

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyistä muutoksista merkittävin olisi 69 §:ään esitetty muutos, jonka mukaisesti liikkuvan kaluston liikennöinti liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella ja yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä olisi jatkossa mahdollista ilman lupakirjaa. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava lista rautatieliikenteen kuljettajien näytön vastaanottajista, hyväksytyistä rautatieliikenteen oppilaitoksista, rautatielääkäreistä sekä rautatiepsykologeista. Tällaisten Liikenne- ja viestintäviraston internet-sivuillaan ylläpitämien listojen avulla toiminnanharjoittajien ja lupakirjan hakijoiden olisi helpompi löytää hyväksytyt palvelujen tarjoajat. Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyt muut muutokset ovat vähäisiä tarkennuksia toimilupaa ja kelpoisuutta koskeviin säännöksiin.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

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

Rautatieinfrastruktuurirekisterin osalta jatkossakin rataverkon haltijat vastaavat tietojen päivityksestä EU-viraston ylläpitämään järjestelmään, kuten ne ovat vastanneet tietojen

tallennuksesta myös kansalliseen ratarekisteriin. Näin ollen hallinnollinen velvoite ja työmäärä pysyisivät entisellään, vaikkakin tallennettavien tietojen järjestelmäpohja muuttuu.

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

Raideliikennelain 2 §:ään ja 18 §:ään ehdotetut muutokset helpottavat toiminnanharjoittajien toimintaa, kun turvallisuustodistusta ei jatkossa edellytetä liikennöinniltä, kun se tapahtuu sellaisella rataverkon osalla, jonne rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeet pääsyn muulta liikenteeltä. Myös liikenteen palveluista annetun lain 69 §:ään esitetty muutos helpottaisi toiminnanharjoittajien toimintaa, kun liikkuvan kaluston liikennöinti liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä olisi mahdollista ilman lupakirjaa. Nämä muutokset korvaavat voimassa olevan raideliikennelain 32 §:ssä tarkoitetun siirtotyön ja Liikenne- ja viestintäviraston pienimuotoisesta kuljettajatoiminnasta antaman ohjeen mukaisen pienimuotoisen kuljettajatoiminnan. Ehdotetut muutokset yksinkertaistavat sääntelyä ja helpottavat toiminnanharjoittajien toimintaa.

Raideliikennelain 149 §:n mukaiset muutokset sääntelyelimen tehtävissä voivat jatkossa lisätä sääntelyelimen työtehtäviä. Erityisesti pykälän 11 kohdan mukainen uusi tehtävä toimia riippumattomana elimenä voi lisätä sääntelyelimen työmäärää jonkin verran. Sääntelyelimelle osoitettu tehtävä perustuu palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohtaan. Riippumattomana elimenä toimiessaan sääntelyelimen tulisi arvioida toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös hankkia julkisen palveluvelvoitteen rautateiden henkilöliikennepalveluhankinnat, jos toimivaltainen viranomainen päättää hankkia nämä palvelut suorahankinnalla palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a tai 4 b kohdan perusteella tarjouskilpailun sijasta. Suomessa on liikenteen palveluista annetun lain 182 §:n mukaisia rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia nykyisellään vain Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) Helsingin seudun lähiliikenteessä ja liikenne- ja viestintäministeriö muun rautateiden henkilöliikenteen järjestämisen osalta. Toimivaltaiset viranomaiset tekevät yleensä pitkiä julkisen palveluvelvoitteen sopimuksia. HSL on järjestämässä kesäkuussa 2021 alkavaa 10 vuoden pituista sopimuskautta varten Helsingin seudun lähiliikenteen tarjouskilpailun pohjalta, joten tätä sopimusjärjestelyä sääntelyelimen ei tarvitse erikseen arvioida. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n nykyinen sopimusjärjestely muun Suomen rautateiden henkilöliikennejärjestelystä päättyy vuoden 2024 lopussa. Koska toimivaltaisia viranomaisia ja niiden mahdollisia suorahankintapäätöksiä kuitenkin tehdään määrällisesti vähän ja harvakseltaan, riippumattoman elimen arviointitehtävät eivät lisää merkittävästi sääntelyelimen tehtäviä ja ne pyritään hoitamaan olemassa olevien henkilöstöresurssien puitteissa. Varsinaisen, pääsääntöisesti harvakseltaan tehtävän suorahankintasopimuksen lisäksi sääntelyelin voi ottaa arvioitavakseen suorahankintasopimuksen nojalla tehdyt tarkentavat ostoliikenteen sopimukset.

5. Muut toteuttamisvaihtoehdot ja muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Ehdotetulle rekistereitä koskevalle sääntelyratkaisulle ei ole vaihtoehtoja. Komission kalusto- ja rautatieinfrastruktuuriasetukset ovat suoraan ja sellaisenaan sovellettavaa unionilainsäädäntöä, joka menee kansallisen lainsäädännön edelle. Näin ollen rekisteritehtävät siirtyvät joka tapauksessa Liikenne- ja viestintävirastolta EU-virastolle asetusten

edellyttämässä aikataulussa. Kansallisten rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien oikeusvarmuuden kannalta on kuitenkin välttämätöntä, että kansallinen lainsäädäntö ei ole ristiriidassa suoraan sovellettavien EU-asetusten kanssa ja toimijat tietävät jatkossa, miten ja mihin rekisteriin tiedot tallennetaan. Näin ollen hallituksen esityksen mukaiset lakiehdotukset ovat ainoa vaihtoehto. Koska rekistereitä koskevalle ehdotetulle sääntelyratkaisulle ei ole vaihtoehtoja, myöskään vaihtoehtoisia vaikutuksia ei ole arvioitu. Vaikutuksia on lyhyesti kuvattu edellä luvussa 4.2.

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

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

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

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot

Kalusto- ja rautatieinfrastruktuurirekisteriasetukset ovat EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneen yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annettuja teknisiä täytäntöönpanoasetuksia. EU:n neljäs rautatiepaketti kokonaisuudessaan kaikkine täytäntöönpanoasetuksineen ja delegoituine säädöksineen on erittäin laaja säädöskokonaisuus. EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädökset oli pantava kansallisesti täytäntöön 25.12.2018 mennessä. Teknisen osan säädökset oli pantava kansallisesti täytäntöön 16.6.2019 mennessä, elleivät jäsenvaltiot olleet erikseen ilmoittaneet tarvitsevansa vuoden lisäaikaa, jolloin teknisen osan säädökset on pantava kansallisesti täytäntöön 16.6.2020 mennessä. Suomessa EU:n neljännen rautatiepaketin säädökset pantiin kansallisesti täytäntöön raideliikennelaille, joka tuli muilta osiltaan voimaan 1.1.2019, mutta teknisen osan täytäntöön panemiseksi säädetyt raideliikennelain rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevat luvut ja niiden säännökset tulivat voimaan 16.6.2019.

EU:n jäsenvaltioista vain seuraavat kahdeksan jäsenvaltiota panivat kansallisesti täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan säädökset 16.6.2019 mennessä: Suomi, Alankomaat, Bulgaria, Italia, Kreikka, Ranska, Romania ja Slovenia. Muut jäsenvaltiot ovat pyytäneet vuoden lisäaikaa teknisen osan säädösten täytäntöönpanolle, joten Euroopan unionissa on ollut ajanjaksolla 16.6.2019-16.6.2020 kaksi sääntelykehystä rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevan sääntelyn osalta. Näin ollen esimerkiksi rautatieliikenteen harjoittajilta edellytettävää turvallisuustodistusta sekä kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupaa on pitänyt hakea EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan täytäntöön panneissa kahdeksassa EU:n jäsenvaltiossa jo 16.6.2019 alkaen EU-virastolta useamman jäsenvaltion alueella tapahtuvaa rautatieliikennettä varten. Luvan hakija voi valita, hakeeko se turvallisuustodistusta tai ka-

lustoyksikön markkinoillesaattamislupaa EU-virastolta vai kansalliselta rautatieturvallisuusviranomaiselta yhden jäsenvaltion sisällä tapahtuvaa rautatieliikenteen harjoittamista varten.

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

6. Lausuntopalaute

Hallituksen esitys oli lausuntokierroksella xx.xx.-xx.xx.2020 ja siihen saatiin lausuntoja seuraavilta tahoilta:

7. Säännöskohtaiset perustelut

Raideliikennelakiin esitetyt muutokset

2 §. Soveltamisala. Soveltamisalaa koskevaa 2 §:n 2 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että lakia ei sovellettaisi rataverkkoihin, jotka ovat kokonaan tai tilapäisesti suljettu rataverkolla tapahtuvalta liikennöinniltä. Ehdotettu lisäys 2 §:n 2 momenttiin liittyisi turvallisuustodistusta koskevaan 18 §:ään esitettyyn muutokseen. Ehdotettujen muutosten myötä tilapäisesti tai kokonaan suljetulla rataverkolla turvallisuustodistusta ei vaadittaisi, jos rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet pääsyn muulta liikenteeltä. Nämä muutokset on tarkoitettu helpottamaan esimerkiksi toiminnanharjoittajien radan kunnossapitoon, purku- tai kuormaustyöhön sekä junien vaihtotyöjärjestelyihin liittyvää liikennöintiä.

3 §. Soveltamisalan rajaukset. Soveltamisalan rajauksia koskevan 3 §:n 2 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että palvelupaikan sisäisiin raiteisiin ja satamaraiteisiin sovellettaisiin jatkossa markkinasääntelyn osalta palvelupaikan hallintaa koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta. Tämä tarkoittaisi sitä, että satamaraiteisiin ja muihin palvelupaikan sisäisiin raiteisiin sovellettaisiin raideliikennelain palveluja ja niistä perittäviä maksuja koskevan 18 luvun säännöksiä sekä muuta suoraan sovellettavaa palvelupaikkoja koskevaa Euroopan unionin lainsäädäntöä. EU-lainsäädännöllä tässä tarkoitetaan erityisesti palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177. Asetus on annettu rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan nojalla. Ehdotettu muutos on katsottu perustelluksi siitä syystä, että satamaraiteille on ollut ongelmallista soveltaa rautatiemarkkinadirektiivin rataverkon hinnoittelua koskevaa sääntelyä. Ratamaksu on unionilainsäädännöllä asetettu alhaiseksi, eikä satamat ole maksulla kyenneet kattamaan satamaraiteiden ylläpidosta aiheutuvia kustannuksia. Palvelupaikkojen hinnoittelussa palvelupaikalla on oikeus periä maksuja, joilla katetaan niiden ylläpidosta aiheutuvat kustannukset ja niiden lisäksi voidaan periä kohtuullista tuottoa. Yleisesti palvelupaikkojen sisäisten raiteiden osalta muutos on linjassa rautatieinfrastruktuurin määritelmää koskevan 4 §:n 30 kohdan täsmennyksen kanssa.

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

Jo voimassa olevan 3 §:n 2 momentin mukaan lain 16 lukua rataverkon haltijan riippumattomuudesta ja tehtävien järjestämisestä, 17 lukua rataverkon käytöstä ja ratakapasiteetista sekä 19 lukua rataverkon käytön hinnoittelusta ei tarvitsisi soveltaa niihin yksityisraiteisiin, jotka Euroopan komissio on 20 päivänä helmikuuta 2015 antamassa täytäntöönpanopäätöksessään (C(2015) 857 lopullinen) ja sen liitteessä katsonut voitavan jättää sääntelyn ulkopuolelle. Kyseisessä komission täytäntöönpanopäätöksessä ei ole erikseen mainittu Suomen satamaraiteita, mutta vallitseva kansallinen tulkinta tähän asti on ollut, että satamaraiteet ovat useimmiten rautateiden kuljetusten aloitus- tai lähtöpisteenä ja ulkomaankaupan kuljetusten solmukohtana strategisesti merkittäviä paikallisia rataverkkoja, joihin tulisi kohdistaa unionilainsäädännön rataverkon hallintaa koskevat säännökset. Koska kuitenkin unionilainsäädäntö (em. rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2g kohta) mahdollistaa sen, että satamien sisäiset raiteet voidaan katsoa palvelupaikaksi ja siten niihin soveltaa palvelupaikkoja koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta, tällainen tarkennus on perusteltua tehdä kansalliseen lainsäädäntöön. Myös Euroopan komissio on hyväksynyt tällaisen tulkinnan, kunhan satamaraiteet palvelupaikkana katsotaan strategisesti merkittäväksi palvelupaikaksi, jolloin niihin on sovellettava palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177, eikä niille voida hakea asetuksen 2 artiklassa tarkoitettua vapautusta asetuksen säännösten soveltamisesta.

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

4 §. Määritelmät. Määritelmiin esitetään teknisluonteisia tarkistuksia kolmesta syystä. Ensinnäkin kalustorekisterin ylläpitovastuun siirtyminen EU-virastolle edellyttää muutosta pykälän 8 kohtaan. Pykälän 8 kohtaa esitetään siten muutettavaksi niin, että *kalustoyksikön haltijalla* tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity kalustoyksikön haltijaksi EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin. Liikenteen palveluista annetun lain 216 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin rekisteröitäisiin jatkossakin Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä käytettävä kalusto, mutta kaikki muu kalusto, mukaan lukien museoliikenteen kalusto ja ainoastaan yksityisraiteilla käytettävä kalusto, rekisteröitäisiin jatkossa EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin.

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

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

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

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

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

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

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

18 §. *Turvallisuustodistus.* Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan turvallisuustodistusta ei kuitenkaan vaadittaisi sellaiselta liikennöinniltä, joka tapahtuu 2 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa, joissa rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet rataverkolle tai sen osalle pääsyn muulta liikenteeltä. Rataverkon haltija tai haltijat voisivat sulkea rataverkon osan väliaikaisesti muulta liikenteeltä esimerkiksi radan kunnossapitotyötä varten, junaliikenteeseen tai vaihtotyöliikenteeseen liittyvää junan vaunujen järjestely-, purku- tai kuormaustyötä varten. Rataverkko tai sen osa voidaan sulkea liikennöinniltä joko fyysisellä merkillä tai liikenteenhallinnan menettelyiden avulla. Kun rataverkko tai sen osa suljetaan, siellä ei tarvitsisi soveltaa raideliikennelain turvallisuus- tai yhteentoimivuusvaatimuksia. Sen jälkeen, kun rataverkko avataan liikennöinnille eli sinne on mahdollista liikennöidä suljetun alueen ulkopuolelta tai sieltä on mahdollista liikennöidä muulle rataverkolle, rataverkko palautuisi raideliikennelain soveltamisalan ja siten myös turvallisuustodistusta koskevan vaatimuksen piiriin. Yksittäinen rataverkon haltija voi sulkea vain oman tai hallinnoimaansa rataverkon tai sen osan. Jos

esimerkiksi rataverkon kunnossapitoa tai kaluston siirtämistä kuormaukseen varten tarvitsee sulkea rataverkon osa, joka ulottuu myös toisen rataverkon haltijan alueelle, rataverkon haltijoiden tulisi yhdessä sopia rataverkon osan sulkemisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

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

30 §. Turvallisuuden hallintajärjestelmä. Pykälän 1 momentin 4 kohdasta esitetään poistettavaksi siirtotyö, koska 32 § siirtotyöstä yksityisraiteella ja vierailusta toisella rataverkolla esitetään kumottavaksi. Myös kalustoyksiköiden kunnossapitoa koskeva vaatimus poistettaisiin. Näin ollen pykälän 1 momentin 4 kohta edellyttäisi, että yksityisraiteen haltijan on kuvattava turvallisuuden hallintajärjestelmässään tarvittaessa liikennöintiä koskevat menettelyt.

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

32 §. Siirtotyö yksityisraiteella ja vierailu toisella rataverkolla. Pykälä esitetään kumottavaksi. Etenkin rataverkon haltijat ovat katsoneet, että kyseisen pykälän mukaisen siirtotyön järjestäminen rataverkolla on osoittautunut ongelmalliseksi. Rataverkon haltijoilla ja rautatieliikenteen harjoittajilla on ollut myös vaikeuksia erottaa siirtotyö ratapihoilla ja liikennepaikoilla tehtävästä vaihtotyöstä junien järjestelyineen, joka kuitenkin lähtökohteisesti aina edellyttää turvallisuustodistusta vaihtotyöliikenteen harjoittajalta. Näin ollen rataverkon haltijoille ja rautatieliikenteen harjoittajille tarkoitettu helpotus lupamenettelyistä siirtotyön muodossa ei ole toiminut, eikä ilman turvallisuustodistusta tehtävää siirtotyötä ole käytännössä voitu toteuttaa. Siirtotyötä korvaavaksi menettelyksi nyt ehdotetaan raideliikennelain 18 §:n 2 momenttiin ehdotettua säännöstä, jonka mukaisesti turvallisuustodistusta ei jatkossa vaadittaisi liikennöinniltä, kun se tapahtuu rataosalla, jonka rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet pääsyn muulta liikenteeltä.

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

37 §. Ratarekisterisovellus. Rautatieinfrastruktuuriasetuksen vuoksi esitetään muutettavaksi raideliikennelain ratarekisteriä koskevaa 37 §. Asetuksen 2 artikla sisältää vaatimuksen tietojen tallentamisesta EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen eli RINF-sovellukseen ja asetuksen 4 artikla siitä, että kunkin jäsenvaltion on nimettävä kansallinen rekisteröintiyksikkö, joka vastaa jäsenvaltion tietojen keräämisestä ja tietojen viemisestä EU-viraston ylläpitämään järjestelmään. Nämä asetuksen vaatimukset

edellyttävät muutoksia ratarekisteriä koskevaan pykälään. Samalla myös pykälän otsikko muutettaisiin ratarekisterisovellukseksi, kun kansallisen ratarekisterin sijasta tiedot tallennetaan jatkossa EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin asetuksen edellyttämällä tavalla niin, että siinä säädetäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto toimisi Suomessa kansallisena viranomaisena, jonka vastuulla on, että turvallisuusluvan omaavat rataverkon haltijat tallentavat EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen tiedot rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa. Koska velvollisuus kohdistettaisiin vain raideliikennelain 25 §:n mukaisen turvallisuusluvan omaaviin rataverkon haltijoihin, raideliikennelain 5 §:n mukaisen ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvilla yksityisraiteen haltijoilla ei olisi velvollisuutta tallentaa tietoja EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen. EU-viraston ylläpitämällä ratarekisterisovelluksella tarkoitettaisiin EU-viraston ylläpitämää internet-pohjaista ratarekisterisovellusta, jota rautatieinfrastruktuurirekisteriasetuksessa kutsutaan RINF-sovellukseksi.

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

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

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

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

68 §. *Kalustoyksikön numerointi.* Pykälää esitettäisiin muutettavaksi kalustorekisteriasetuksen vuoksi. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että markkinoillesaattamislupa tai 79 §:ssä tarkoitettuun käyttöönottolupa saanut kalustoyksikkö olisi rekisteröitävä EU-viraston ylläpitämään kalustorekisteriin ennen sen käyttöönottoa. Aikaisemmin kalustoyksikkö on rekisteröity Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Venäjä-liikenteessä käytettävät kalustoyksiköt rekisteröidään jatkossakin Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään kansalliseen liikenneasioiden rekisteriin. Pykälän 1 momenttia myös muutettaisiin niin, että siihen sisältyvät säännökset kalustoyksikön käyttöalueesta muodostaisivat pykälän uuden 3 momentin.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti. Momentti olisi kalustorekisteriasetuksen 5 artiklan vaatimusten mukainen, että kussakin jäsenvaltiossa on nimitettävä rautatieyrityksistä riippumaton rekisteröintielin rekisteröintihakemusten ja niihin liittyvien tietojen käsittelyä varten. Näin ollen momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto toimisi Suomessa kansallisena kalustorekisteriviranomaisena, joka vastaa sille osoitetun kalustoyksikön rekisteröintihakemuksen käsittelystä sekä tällaisen Suomessa rekisteröitävän kalustoyksikön tietojen käsittelystä ja hallinnoinnista EU-viraston ylläpitämässä kalustorekisterissä.

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

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

Voimassa olevan pykälän 3 momentista tulisi uusi 5 momentti. Momenttia muutettaisiin siten, että viittaus 14 lukuun muutettaisiin viittamaan ainoastaan 79 §:ään, koska venäläisen kaluston numeroinnista säädettäisiin erikseen. Vastaavasta syystä voimassa olevan pykälän 4 momentti kumottaisiin tässä pykälässä ja vastaavanlainen säännös ehdotetaan sisällytettäväksi lain 80 §:ään.

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

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

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

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

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

80 §. *Venäjältä saapuvat kalustoyksiköt.* Pykälän 2 ja 3 momenttiin tehtäisiin tekninen korjaus, kun momenttien liikenne-sanat muutettaisiin rautatieliikenteeksi selvyysden vuoksi. Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin velvollisuus rekisteröidä kalusto Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin, josta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä. Käytännössä venäläisen kaluston rekisteröintiä koskevat käytännöt jatkuisivat ennallaan, mutta varsinaisesta velvollisuudesta on aikaisemmin säädetty 67 §:ssä muun kaluston rekisteröinnin yhteydessä. Lisäksi siihen tehtäisiin tekninen korjaus, joka johtuu siitä, että liikenteen palveluista annetun lain pykälänumerointi muuttui vuonna 2019 juoksevaksi numeroinniksi. Näin ollen oikea viittaus olisi liikenteen palveluista annetun lain 218 §:ään, jossa säädetään siitä, että toiminnanharjoittajan on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle muutoksista liikenneasioiden rekisteriin merkityissä tiedoissa.

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

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

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

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

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

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

129 §. *Rataverkon käyttösopimus.* Edellä 113 §:ssä esitetyn kaltainen lakitekninen korjaus tehtäisiin myös 129 §:n 4 momenttiin ja viittaus olisi jatkossa liikenteen palveluista annetun lain 53 §:ään.

130 §. *Suorituskannustinjärjestelmä.* Pykälään tehtäisiin tekninen korjaus, jonka mukaisesti pykälässä käytetty termi rautatieliikenteen harjoittaja korvattaisiin rautatieyrittäjällä. Suorituskannustinjärjestelmän avulla kannustetaan rataverkon haltijaa ja rautatieyrittäjästä toimimaan tavalla, joka vähentäisi häiriöitä ja aikataulutetun liikenteen myöhästymisiä. Suorituskannustinjärjestelmä ei siten koskisi rautatieyrittäjien lisäksi muita rautatieliikenteen harjoittajia eli radan kunnossapitoyrityksiä, museoliikenteen harjoittajia tai rataverkolla liikennöivää rataverkon haltijaa.

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

133 §. *Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin valtuutus sääntelyelimelle antaa tarkempia määräyksiä määräajasta, jonka kuulla palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään pyyntöön vastauksensa.

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

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

Sääntelyelimen tehtäviin lisättäisiin myös uusi 11 kohta, jonka mukaisesti sääntelyelin toimisi palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuna riippumattomana elimenä. Riippumattoman elimen tehtäviin kuuluu toimivaltaisen viranomaisen päätöksen

arviointi, jos toimivaltainen viranomainen on päättänyt palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohtien perusteella hankkia julkisen palveluvelvoitteen mukaiset rautateiden henkilöliikenteen palvelut suorahankintana tarjouskilpailun sijasta. Suorahankinta ilman tarjouskilpailua on mahdollista palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3, 4, 5 ja 6 kohdan mukaisissa palveluhankinnoissa, joissa arviointia ei kuitenkaan sääntelyelimeltä erikseen edellytettäisi. Tällaisia hankintoja olisivat mm. pienet, raja-arvot alittavat hankinnat. Riippumattoman elimen arviointia kuitenkin tarvitaan palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a-b kohdan mukaisissa raja-arvot ylittävissä isommissa palveluhankinnoissa. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a kohdan mukaisesti isommissa palveluhankinnoissa suorahankinta on mahdollinen, jos toimivaltainen viranomainen on perustellut suorahankintaa rautatiemarkkinoiden ja verkon rakenteellisilla tai maantieteellisillä ominaispiirteillä ja toimivaltainen viranomainen katsoo suorahankintana tehtävän sopimuksen parantavan palvelujen laatua, kustannustehokkuutta tai näitä molempia aikaisempaan sopimukseen verrattuna. Palvelusopimusasetuksen mukaan rautatiemarkkinoiden ja verkon rakenteellisia piirteitä, joita toimivaltainen viranomainen voi käyttää perusteena suorahankintapäätökselle, olisivat erityisesti palvelujen kysynnän ominaispiirteet, verkon monitahoisuus, tekninen ja maantieteellinen eristyneisyys sekä sopimuksen kattamat palvelut. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 b kohdan mukaisesti suorahankinta olisi myös mahdollinen, jos palveluhankinta koskee vain sellaisen liikenteenharjoittajan liikennettä, jota harjoitetaan kokonaan tai suurelta osin sen omalla rautatieinfrastruktuurilla ja joka on jätetty palvelusopimusasetuksen kyseisessä artiklassa säädettyllä tavalla rautatiemarkkinadirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Näiden palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen arviointien tekeminen osoitettaisiin sääntelyelimelle, joka olisi siten Suomessa palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu riippumaton elin.

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan sääntelyelimen olisi tehtävä arviointinsa ja annettava sen mukainen päätös kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut toimivaltaiselta viranomaiselta kaikki ne tiedot käyttöönsä, joita se tarvitsee arvioinnin tekemistä varten. Sääntelyelimellä on mahdollisuus kuulla arviointiaan varten toimivaltaista viranomaista sekä rautatieyrityksiä, jotta se voi arvioida, onko suorahankinta palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohtien mukaisesti perusteltu. Sääntelyelimen tekemä arviointi ja sen mukainen päätös olisi ilmoitettava ensin toimivaltaiselle viranomaiselle sekä tarvittaessa myös muille asianosaisille ja arvioinnin yhteydessä kuulluille tahoille. Tämän jälkeen arviointi ja sen mukainen päätös olisi myös julkaistava sääntelyelimen verkkosivuilla. Sääntelyelimen tekemästä arvioinnista ja sen mukaisesta päätöksestä voidaan valittaa hallinto-oikeuteen 188 §:ssä säädetyllä tavalla.

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

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

186 a §. *Rekisteri rataverkon haltijoista.* Pykälä olisi uusi. Pykälällä oikeutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitämään rekisteriä rataverkon haltijoista. Ehdotettu pykälä vastaisi rakenteeltaan ja rekisteriin tallennettavien tietojen osalta sitä, mitä raideliikennelain 160 §:ssä säädetään kaupunkiraideliikennerekisteristä. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää rataverkon haltijalle raideliikennelain 26 §:n nojalla turvallisuusluvan tai

vaihtoehtoisesti ottaa vastaan lain 29 §:n mukaisen ilmoituksen yksityisraiteen haltijalta. Lisäksi rekisteriin tulisi merkitä ne tiedot, jotka rataverkon haltija on ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle 171 §:n mukaisessa valmiussuunnitelmassa. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirastolla on kattavasti tietoa turvallisuuslupa- ja ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvista rataverkon haltijoista ja virastolla pitäisi olla myös oikeus tallentaa nämä tiedot rekisteriin, jotta se voi valvoa, että rataverkon haltijat myös täyttävät laissa säädetty edellytykset. Samalla esitetään kumottavaksi raideliikennelain 34 § yksityisraiteen haltijoiden ilmoitusten luetteloinnista.

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

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteriin merkittäisiin rataverkon haltijan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä muut rataverkon haltijan 25 §:n 2 momentin mukaisessa turvallisuuslupahakemuksessa tai 29 §:n mukaisessa ilmoituksessa antamansa tiedot sekä lain 171 §:n mukaisessa rataverkon valmiussuunnitelmassa annetut tiedot. Valmiussuunnitelman osalta tallennettavia tietoja olisivat tiedot siitä, milloin suunnitelma on laadittu, elimet, joille rataverkon haltija ilmoittaa vaaratilanteista ja häiriöistä rataverkollaan sekä tieto siitä, onko rataverkon hallinnoiman rataverkon häiriötilanteilla vaikutusta muiden rataverkon haltijoiden hallinnoimaan rataverkkoon. Kyseisten tietojen tallennus rekisteriin olisi tarpeen, jotta virasto voi valvoa rataverkon haltijoita, että nämä täyttävät turvallisuusluvan hallintaa ja ilmoitusmenettelyä koskevat vaatimukset.

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

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

188 §. Muutoksenhaku. Pykälän 4 momentista poistettaisiin sana "erimielisyysasiassa". Poisto tehtäisiin sen vuoksi, että edellä 152 §:n otsikkoon lisättiin erimielisyysasioiden rinnalle sääntelyelimen oma-aloitteisesti tekemät selvitykset. Lisäksi 4 momenttiin lisättäisiin viittaus uuteen, edellä ehdotettuun 152 a §:ään, jossa säädetään sääntelyelimen tekemästä arvioinnista toimivaltaisen viranomaisen suorahankintaa koskevaan päätökseen. Kyseisen 152 a §:n nojalla sääntelyelimen tekemän arvioinnin mukaiseen päätökseen voitaisiin hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäytölaissa säädetään.

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

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyt muutokset

53 §. Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Pykälän 3 momenttiin esitettäisiin uutta säännöstä, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rautatieyritykseltä edellytettävän vastuuvakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn suuruudesta ja siitä, miten virasto valvoo vastuuvakuutuksen riittävyttä erityisesti niiden rautatieliikenteen harjoittajien osalta, jotka harjoittavat rautatieliikennettä

Suomessa muissa EU:n jäsenvaltioissa myönnetyn toimiluvan nojalla. Toimilupaviranomaisen tehtävä siirtyi liikenteen palveluista annetun lain nojalla 1.7.2018 alkaen liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut ohjeen siitä, mikä on rautatieliikenteen harjoittajilta ja rataverkon haltijoilta edellytettävän vastuuvakuutuksen suositeltava taso. Ehdotetun säännöksen nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa antaa asiasta määräyksen, kun se tarkistaa suositeltavan vastuuvakuutuksen suuruutta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle toimilupaviranomaisena olisi erittäin tärkeää sen harjoittaman valvonnan näkökulmasta, että sillä olisi valtuudet tarkistaa myös sellaisen rautatieliikenteen harjoittajan vastuuvakuutuksen suuruus, joka on saanut toimiluvan jonkin toisen Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa ja harjoittaa sen nojalla rautatieliikennettä Suomessa. Yhdessä Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa myönnetty toimilupa oikeuttaa harjoittamaan rautatieliikennettä kaikissa jäsenvaltioissa.

69 §. Rautatieliikenteen kuljettajalta edellytettävä lupa. Pykälään esitetään uutta 2 momenttia, jonka mukaisesti liikkuvan kaluston kuljettaminen ei edellyttäisi lupaa silloin, kun liikennöidään liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella tai yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä. Väyläviraston ratateknisissä ohjeissa liikennepaikalla tarkoitetaan liikenteenohjausta ja matkustaja- ja/tai tavaraliikennettä varten rajattua aluetta, jonka rataverkon haltija on määritellyt liikennepaikaksi. Liikennepaikka voi koostua eri osista ja liikennepaikka on rajattu sekä maastossa että raiteistokaaviossa. Liikennepaikan sisällä, yksityisraiteella ja yksityisraiteen ja valtion rataverkon ensimmäisen liikennepaikan välillä liikkuvan kaluston kuljettaminen esitetään näin vapautettavaksi lupakirjavaatimuksesta. Liikennöitävä yksikkö voisi tarvittaessa ylittää myös liikennepaikan rajan sen verran, kuin se on välttämätöntä liikennöinnissä, jotta juna voisi tehdä tarvittavan raiteen vaihdon. Alueellisesti laajoilla liikennepaikoilla eli Helsingin, Tampereen, Turun, Kouvolan ja Imatran liikennepaikoilla liikennepaikan osien välillä tapahtuvaa liikennöintiä varten tarvittaisiin kuitenkin jatkossakin aina lupakirja, koska näiden liikennepaikkojen osien etäisyydet ovat suuret, osat liittyvät toisiinsa linjaosuuden kaltaisilla raiteilla ja osien välillä liikennöidään usein samanaikaisesti myös junana.

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

86 §. Ruotsissa myönnetty lisätodistus. Pykälä esitetään kumottavaksi tarpeettomana. Pykälässä säädetään siitä, että Ruotsissa sijoittuneen rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön kuuluvan kuljettajan lisätodistus on sellaisenaan voimassa Suomen ja Ruotsin

välisessä rautatieyhdyksliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-ase-malla. Pykälälle ei kuitenkaan olisi tarvetta, koska EU-lainsäädännön mukaisesti auto-maattisesti tunnustetaan toisessa EU:n jäsenvaltiossa myönnettyt lupakirjat. Kyseisen kaltaista säännöstä ei myöskään ole nykyisellään Ruotsin kansallisessa lainsäädännössä.

87 §. *Rautatieliikenteen kuljettajan palvelusuhdetta koskevat ilmoitukset.* Pykälää esite-tään muutettavaksi niin, että pykälän 2 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että rauta-tieliikenteen harjoittajan olisi ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle py-kälässä mainittujen palvelusuhteen päättymistä tai kuljettajan työkyvyttömyyttä koske-vien muutosten lisäksi myös muista sellaisista muutoksista, jotka vaikuttavat lupakirjan hallintaan. Näitä ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvia asioita olisivat liikenteen palve-luista annetun lain 242 §:ssä säädetyt syyt. Lain 242 §:ssä säädetään perusteista luvan peruuttamiselle, muuttamiselle tai rajoittamiselle.

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaan vastaavasti Liikenne- ja vies-tintävirasto olisi velvollinen ilmoittamaan rautatieliikenteen harjoittajalle, jos se on ryh-tynyt lain 243 §:n nojalla toimenpiteisiin kuljettajan lupakirjan peruuttamiseksi, muutta-miseksi ja rajoittamiseksi. Tiedon antaminen rautatieliikenteen harjoittajalle olisi välttä-mätöntä, jotta rautatieliikenteen harjoittaja osaisi ottaa tämän huomioon, kun se osoittaa palveluksessaan olevalle kuljettajalle työtehtäviä.

89 §. *Rautatieliikenteen kuljettajan näytöt.* Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi säännös, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava lista hyväksy-tyistä näytön vastaanottajista. Kyseisellä säännöksellä pantaisiin kansallisesti täytäntöön vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä an-ne-tun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY 20 artiklan 3 kohta. Täl-laisen listan julkaiseminen olisi myös avoimuuden kannalta tärkeää ja helpottaisi liikku-van kaluston kuljettajan näytön suorittanutta hakeutumaan näytön vastaanottajien puo-leen. Vastaavanlaisia muutoksia ehdotetaan lain 90, 204 ja 205 §:iin ja myös nämä muu-tokset perustuvat edellä mainitun direktiivin 20 artiklan 3 kohtaan.

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

198 §. *Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin.* Pykälän 1 mo-menttiin lisättäisiin tietoja, taitoja ja terveyttä koskevien vaatimusten rinnalle psykolo-gista soveltuvuutta koskevat vaatimukset niihin vaatimuksiin, josta Liikenne- ja viestin-tävirasto voi edellyttää henkilöluvan haltijalta tarkastusta, että luvan myöntämisen edel-lytykset täyttyvät. Ehdotettu täydennys on linjassa etenkin lain 72 ja 73 §:ien kanssa, joissa edellytetään, että niin terveydelliset toimintaedellytykset kuin psykologista sovel-tuvuutta koskevat edellytykset on täytettävä kuljettajan lupakirjan saamiseksi. Kyseessä on siten tekninen tarkistus, ei uuden vaatimuksen asettaminen.

204 §. *Rautatielääkärin hyväksyminen.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava lista hyväksytyistä rautatielää-käreistä. Säännöksen perustelut olisivat vastaavanlaiset kuin edellä esitetyille muutok-sille 89 ja 90 §:ien 1 momenttiin.

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

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

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

243 §. *Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset.* Pykälän 4 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi viipymättä ilmoitettava veturinkuljettajalle, kun virasto aloittaa menettelyn sille myönnetyn lupakirjan peruuttamisesta. Voimassa olevan säännöksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava lupakirjan peruuttamisesta viipymättä veturinkuljettajalle. Ehdotettu muutos on perusteltu ennen kaikkea veturinkuljettajan oikeusturvan kannalta, jotta tämä tietää hyvissä ajoin Liikenne- ja viestintäviraston käynnistämästä menettelystä lupakirjan peruuttamiseksi ja viraston päätös ei tule yllätyksenä. Myös rautatieturvallisuuden kannalta olisi perusteltua, että veturinkuljettajan työnantaja voisi osoittaa veturinkuljettajalle muita tehtäviä ainakin siksi ajaksi, kun Liikenne- ja viestintävirasto on käynnistänyt menettelyn lupakirjan peruuttamisesta ja selvittää asiaa.

260 §. *Muutoksenhaku hankinta-asioissa.* Voimassa olevassa pykälässä säädetään siitä, miten hankintalain (1397/2016) mukaisiin hankintapäätöksiin haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Koska raideliikennelakiin esitetään sääntelyelimelle uutta tehtävää arvioida toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana, esitetään 260 §:ään uutta 2 momenttia, joka sisältäisi viittauksen raideliikennelain 152 a §:ään. Toimivaltainen viranomainen voi hakea muutosta sääntelyelimen tekemään arviointiin ja sen mukaiseen päätökseen valittamalla hallinto-oikeuteen.

8. Lakia alemman asteinen sääntely

EU:n rautatierekisteri- ja kalustorekisteriasetukset edellyttävät muutoksia myös rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:ään koskien tietojen toimittamista ratarekisteriin ja jatkossa EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen. Valtioneuvoston asetus annetaan keväällä 2021. Hallituksen esityksen liitteenä on luonnos valtioneuvoston asetukseksi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

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

Lisäksi lain 133 §:n 2 momenttiin esitetään valtuutusta, jonka mukaisesti rautatiealan sääntelyelin voisi antaa tarkempia määräyksiä määräajasta, jonka puitteissa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava vastauksensa palvelun hakijan esittämään pyyntöön. Sääntelyelimen asettama määräaika olisi tapauskohtainen, jonka sääntelyelin asettaisi, kun palvelun hakija on jättänyt palvelupaikan ylläpitäjälle pyynnön saada käyttää pykälässä

tarkoitettuja palveluita raideyhteyksineen. Määräaikaan asettaessaan sääntelyelin ottaisi huomioon mm. sen millainen pyyntö on ja kohdistuuko kyseiseen palveluun useampia vastaavanlaisia pyyntöjä.

Lisäksi esitykseen laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta annetun lain muuttamisesta sisältyy 53 §:n 3 momentin muutos, johon sisältyy valtuutus, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vastuuvakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn suuruudesta ja siitä, miten virasto valvoo vastuuvakuutuksen riittävyyttä erityisesti niiden rautatieliikenteen harjoittajien osalta, jotka harjoittavat rautatieliikennettä Suomessa muissa Euroopan talousalueen jäsenvaltioissa myönnetyn toimiluvan nojalla. Liikenne- ja viestintävirastolla on nykyisellään asiasta ohje.

9. Voimaantulo

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan 16.6.2021, jolloin ratarekisteriin ja kaluston rekisteröintiin liittyviä tehtäviä siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta EU-virastolle.

10. Toimeenpano ja seuranta

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

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

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

11. Suhde muihin esityksiin

Hallituksen esitys ei liity muihin eduskunnan käsittelyssä oleviin hallituksen esityksiin. Hallituksen esityksen mukaisella sääntelyllä ei ole myöskään vaikutuksia valtion talousarvioesitykseen.

12. Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

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

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

EU-viraston ylläpitämään tietojärjestelmään. Alustava luonnos rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta on sisällytetty hallituksen esityksen perustelujen liitteeseen 2.

Euroopan unionissa rautatieliikennettä harjoittavilta rautatieyrittäjiltä edellytetään unionilainsäädännön mukaisesti toimilupaa ja toimilupa on myönnettävä rautatieyrittäjille, jos hakija täyttää toimiluvan saannin edellytyksenä olevat edellytykset. Nämä edellytykset koskevat mm. yrityksen vakavaraisuutta ja sitä, että yritys on hankkinut riittävän vastuuvakuutuksen rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvien riskien ja onnettomuuksien sekä niistä mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen kattamisen varalta. Liikenteen palveluista annetun lain 53 §:ään esitetään muutosta, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rautatieliikenteen harjoittajalta edellytettävän vastuuvakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn suuruudesta sekä siitä, miten se valvoo vastuuvakuutuksen riittävyttä etenkin niiden rautatieliikenteen harjoittajien osalta, jotka harjoittavat Suomessa rautatieliikennettä Suomessa toisessa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa myönnetyn toimiluvan nojalla. Muutos on perusteltu rautatieliikenteen harjoittajien tasapuolisen kohtelun näkökulmasta, jotta vastuuvakuutusta koskevat säännökset ja niiden valvonta olisi yhtäläistä riippumatta siitä, onko toimilupa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty Suomessa vai toisessa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa. Muutosta voidaan myös perustella rautatieturvallisuuden sekä matkustajien ja lastinantajien oikeusturvan näkökulmasta, jotta matkustajilla ja lastinantajilla olisi yhtäläiset edellytykset saada korvauksia kärsimistään vahingoista siitä riippumatta, missä Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa toimilupa on myönnetty. Asiasta voidaan jatkossakin säätää Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, koska jo nykyisellään raideliikennelain 55 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tarkempia määräyksiä toimilupahakemukseen liitettävistä asiakirjoista. Toimilupahakemukseen on liitettävä todistus vastuuvakuutuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto on toimilupaviranomainen, joten myös tästä näkökulmasta on perusteltua se toimivaltaisena viranomaisena antaa asiasta yksityiskohtaiset määräykset. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto (aikaisempi Liikenteen turvallisuusvirasto) on antanut ohjeen rautatieliikenteen harjoittajilta ja rataverkon haltijoilta edellytettävän vastuuvakuutuksen suuruudesta.

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

Edellä esitetyn perusteella esitys on sopusoinnussa perustuslain kanssa ja lait voidaan säätää tavanomaisessa lainsäätämisyksityksessä.

13.Ponsi

Edellä esitetyn perusteella eduskunnan hyväksyttäväksi annetaan seuraavat lakiehdotukset:

14.LAKIEHDOTUS / LAKIEHDOTUKSET

15.LIITTEET

Liite 1: Rinnakkaistekstit (liitetään myöhemmin)

Liite 2: Asetusluonnos