

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rautatielain ja ratalain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatielakia ja ratalakia niin, että yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi pantaisiin kansallisesti täytäntöön. Rautatielakia esitetään muutettavaksi erityisesti kapasiteetin jakamista, palveluja ja ratamaksua sekä sääntelyelintä koskevien lukujen osalta. Palvelut ja niiden hinnoittelu sekä rataverkon käytön hinnoittelu eriytettäisiin omiin lukuihinsa. Kapasiteetin jakamista, palveluja ja ratamaksua koskevat säännökset koskisivat jatkossa Liikenneviraston lisäksi myös strategisesti tärkeimpiä yksityisraiteen haltijoita, jotka Euroopan komissio on edellyttänyt otettavaksi sääntelyn piiriin. Lisäksi rautatielakia muutettaisiin niin, että Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimivan sääntelyelimen asemaa rautatiemarkkinoiden valvonta- ja seurantaelimenä vahvistettaisiin ja sen tehtäviä tarkistettaisiin direktiivin vaatimusten mukaisesti.

Ratalakiin lisättäisiin uusi säännös, jolla liikenne- ja viestintäministeriö velvoitettaisiin laatimaan rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelma. Lisäksi ministeriö voisi tehdä tarvittaessa yksityisraiteen haltijoiden kanssa sopimuksia, jotta rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelman mukaisia hankkeita toteutettaisiin Liikenneviraston hallinnoiman valtion rataverkon lisäksi myös yksityisraiteilla.

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksynnän jälkeen.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
2.2 Kansainvälinen kehitys, Euroopan unionin ja eräiden muiden EU:n jäsenvaltioiden lainsäädäntö.....	5
2.3 Nykytilan arviointi	8
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	11
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	13
4.1 Taloudelliset vaikutukset	13
4.1.1 Komission esittämä vaikutusarvio ja vaikutukset rautatiemarkkinoihin.....	13
4.1.2 Valtiontaloudelliset vaikutukset.....	13
4.2 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	16
4.3 Ympäristö- ja sosiaaliset vaikutukset.....	17
5 ASIAN VALMISTELU.....	17
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ	17
YKSITYSKOHTAISET PERUSTELUT	18
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	18
1.1 Rautatielaki	18
4 luku. Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti	22
5 luku. Palvelut ja niistä perittävät maksut	30
5 a luku. Rataverkon käytön hinnoittelu	34
13 luku. Säätelyelin	41
1.2 Ratalaki	48
2 VOIMAANTULO.....	49
3 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	49
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	50
4.1 Ratamaksu ja ratavero.....	50
4.2 Elinkeinovapaus.....	55
LAKIEHDOTUKSET	56
Laki rautatielain muuttamisesta	56
Laki ratalain muuttamisesta	80
LIITE	81
RINNAKKAISTEKSTIT	81
Laki rautatielain muuttamisesta	81

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (2012/34/EU), jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi*, tuli voimaan 15 päivänä joulukuuta 2012. Direktiivissä on koottu yhteen ja uudistettu vuonna 2001 voimaan tulleeseen Euroopan unionin ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyneet kolme direktiiviä, jotka olivat: 1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta (ns. *kehittämisdirektiivin muutosdirektiivi*); 2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta (ns. *toimilupadirektiivin muutosdirektiivi*); ja 3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta (ns. *kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi*). Uudella direktiivillä kumottiin edellä mainitut kolme EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyntä direktiiviä.

Rautatiemarkkinadirektiivin keskeisiä tavoitteita ovat erityisesti rautatieliikenteen kilpailukykyyn vahvistaminen, rautatiemarkkinoille pääsyn vahvistaminen, rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavien palveluiden turvaaminen sekä ratamaksua koskevan sääntelyn uudistaminen. Rautatieliikenteen kilpailukykyyn vahvistamiseksi pyritään sitouttamaan Euroopan unionin jäsenvaltiot rataverkon ja rautatiejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämis-, investointi- ja rahoitus-suunnitelmien avulla. Rautatiemarkkinoille pääsyä pyritään vahvistamaan sillä, että kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla olisi yhtäläiset edellytykset saada erilaisia rautatieliikenteen edellyttämiä huolto- ja tukipalveluja siitä riippumatta, miten nämä palvelut on organisoitu ja kuka vastaa palveluiden tarjonnasta. Rautatiemarkkinoiden toimivuutta pyritään vahvistamaan myös sillä, että unionilainsäädännön mukaisen sääntelyelimen roolia rautatiemarkkinoilla vahvistetaan niin, että sen riippumattomuutta ja resursseja pyritään vahvistamaan ja sen tehtäviä valvonnassa ja oikeuksia valvonnan edellyttämässä tietojen saannissa vahvistetaan. Ratamaksusääntelyä taas pyritään kehittämään niin, että se tarjoaisi erilaisia mahdollisuuksia rataverkon haltijoille parantaa omaa kannattavuuttaan samalla, kun rautatieliikenteen houkuttelevuus ja kilpailukyky suhteessa muihin kulkumuotoihin turvattaisiin.

Direktiivin laintasoista säätelyä edellyttävät säännökset esitetään pantavaksi kansallisesti täytäntöön rautatielain (304/2011) rautatieliikenteen harjoittamista koskevan 2 luvun, kapasiteetin jakamista koskevan 4 luvun, ratamaksua koskevan 5 luvun, sääntelyelintä koskevan 13 luvun säännöksiä muuttamalla ja täydentämällä, seuraamuksia koskevan 16 luvun säännöksiä muuttamalla sekä lisäämällä ratalakiin (110/2007) uusi säännös direktiivin edellyttämästä rautatieinfrastruktuurin pitkän aikavälin kehittämissuunnitelmasta sekä sen mukaisesta rahoitus- ja investointisuunnitelmasta. Lisäksi myös 1, 14 ja 17 luvuissa yksittäisiä säännöksiä esitettäisiin muutettavaksi.

Rautatiemarkkinadirektiivi sisältää yhteensä 22 valtuutusta komissiolle antaa useisiin direktiivin säännöksiin liittyen täytäntöönpanosäädöksiä sekä delegoituja säädöksiä. Osa näistä täytäntöönpanosäädöksistä edellyttää kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä. Siksi myös hallituksen esitykseen sisältyy valtuutuksia säätää eräistä asioista tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Rautatiemarkkinadirektiivi on pantava kansallisesti täytäntöön 15 päivään kesäkuuta 2015 mennessä. Hallitus antoi eduskunnalle 27 päivänä marraskuuta 2014 samansisältöisen esityksen (HE 271/2014 vp), kun nyt esitetty hallituksen esitys. Kyseinen esitys kuitenkin raukesi.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

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

Rautatiealan unionilainsäädäntöä on johdonmukaisesti kehitetty vuonna 2004 voimaan tulleella EU:n toisella rautatiepaketilla, vuonna 2007 voimaan tulleella kolmannella rautatiepaketilla sekä vuonna 2008 voimaan tulleella ns. ristiinhyväksyntäpaketilla. EU:n toisella rautatiepaketilla avattiin kotimaan sisäiset tavarankuljetukset rautateilla kilpailulle vuoden 2007 alusta alkaen ja kolmannella rautatiepaketilla Euroopan unionin sisäiset kansainväliset henkilöliikenteen kuljetukset vuoden 2010 alusta alkaen. Jokainen näistä unionitason suurista lainsäädäntöpaketeista on edellyttänyt rautatielain uudistamista. Lisäksi EU:n kolmanteen rautatiepakettiin sisältyneen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2007/59/EY) vetureita ja junia yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä (ns. veturinkuljettajadirektiivi) on pantu kansallisesti täytäntöön lailla rautatiejärjestelmän turvallisuustehtävistä (1664/2009). Samaan kolmanteen rautatiepakettiin sisältyneen rautatiematkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskeneen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 soveltamisalaan tehdyt rajaukset on kansallisesti otettu käyttöön rautatiekuljetuslain (843/2009) 8 a §:n tehdyillä rajauksilla. Muilta osin asetusta sovelletaan kansallisesti sellaisenaan.

EU:n ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyneiden rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta yhteisössä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2008/57/EY) eli ns. yhteentoimivuusdirektiivin sekä rautatieturvallisuusedirektiivin muutosdirektiivin (2008/110/EY) velvoitteet ja säännökset pantiin kansallisesti täytäntöön viimeisimmällä rautatielain kokonaisuudistuksella eli voimassa olevalla rautatielailla. Samalla luonnollisesti myös aikaisempiin unionitason lainsäädäntöpaketteihin sisältyneet lainsäädäntövaatimukset on sisällytetty voimassa olevaan rautatielakiin sekä sen nojalla annettuihin valtioneuvoston asetuksiin ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiin. Unionilainsäädännön kehitystä ja sen mukaista kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä on kuvattu yksityiskohtaisesti voimassa olevan rautatielain hallituksen esityksen perusteluissa (HE 262/2010 vp).

Rautatiemarkkinadirektiivi on luonnollinen jatkumo unionilainsäädännön kehityksessä. Kun komissio antoi syyskuussa 2010 direktiiviehdotuksen, se totesi eräinä keskeisinä perusteluina EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyneiden säädösten uudistamiselle olevan ensinnäkin sen, että vuosikymmenen aikana unionissa ja sen jäsenvaltioissa toteutettu rautatiemarkkinoiden vapauttaminen edellyttää tarkistuksia unionilainsäädäntöön. Toiseksi komissio perusteli EU:n ensimmäisen rautatiepaketin uudistamista sillä, että komissio on käynnistänyt 13 jäsenvaltiota vastaan niin sanotun valvontamenettelyn näihin paketteihin sisältyneiden säännösten puutteellisesta täytäntöönpanosta. Valvontamenettelyt koskevat erityisesti sääntelyelinten or-

ganisointiin ja toimivaltuuksiin liittyviä puutteita sekä ratamaksun perintää ja suuruutta. Täytäntöönpanon puutteet ja ongelmat liittyvät siten kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin täytäntöönpanoon ja soveltamiseen. Komissio on todennut, että unionilainsäädännön puutteellinen täytäntöönpano johtuu osin unionilainsäädännön tulkinnanvaraisuudesta ja siksi EU:n ensimmäisen rautatiepaketin säädösten uudelleen tarkastelu ja erityisesti kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin säännösten uudistaminen katsottiin tarpeelliseksi. Komissio ei ole käynnistänyt Suomea vastaan valvontamenettelyä EU:n ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanosta. Komission rautatiemarkkinoita koskevan viimeisimmän raportin (SWD(2012) 246/2) mukaan Suomi on yksi niistä 12 Euroopan unionin jäsenvaltiosta, jossa on toteutettu täydellinen rata-verkon hallinnoinnin eriyttäminen rautatieliikenteen harjoittamisesta.

Rautatiemarkkinadirektiivi tuli voimaan 15 päivänä joulukuuta 2012. Pian direktiivin voimaantulon jälkeen komissio antoi jo seuraavan rautatiealan lainsäädäntöpaketin eli niin sanotun ehdotuksen EU:n neljänneksi rautatiepaketiksi. Tähän rautatiepakettiin sisältyy kuusi erillistä lainsäädäntöehdotusta, jotka ovat:

- 1) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2012/34/EU) muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta;
- 2) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta;
- 3) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisesta;
- 4) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) N:o 881/2004 kumoamisesta;
- 5) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa; sekä
- 6) ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi Euroopan unionin rautateiden turvallisuudesta.

Edellä mainituista neljänten rautatiepakettiin sisältyneestä kolme ensimmäistä säädösehdotusta muodostavat niin sanotun markkinaosan, jonka tavoitteena on jatkaa Euroopan unionin rautatiemarkkinoiden vapauttamista kilpailulle avaamalla viimeinen jäljellä olevista markkinasegmenteistä eli myös kotimaan henkilöliikenne kilpailulle 1 päivänä joulukuuta 2019 alkaen. Kolme jälkimmäistä säädösehdotusta muodostavat niin sanotun teknisen osan. Neljännen rautatiepaketin säädösehdotukset tulevat voimaan todennäköisesti aikaisintaan vuoden 2016 aikana.

2.2 Kansainvälinen kehitys, Euroopan unionin ja eräiden muiden EU:n jäsenvaltioiden lainsäädäntö

Kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpano on vielä kesken, mutta useimmat unionin jäsenvaltiot ovat arvioineet direktiivin täytäntöönpanokomitean kokouksissa, että ne pystyvät panemaan direktiivin säännökset kansallisesti täytäntöön direktiivin edellyttämässä täytäntöönpanoaikataulussa. Kuten edellä on todettu, komissio on

käynnistänyt 13 Euroopan unionin jäsenvaltiota kohtaan valvontamenettelyn EU:n ensimmäisen rautatiepaketin kolmen direktiivin täytäntöönpanon puutteista. Kreikan ja Portugalin osalta valvontamenettely on edennyt Euroopan unionin tuomioistuimeen. Tuomioistuimen alustavassa kannanotossa on todettu, että näillä mailla on merkittäviä puutteita erityisesti ratamaksua ja sääntelyelintä koskevassa täytäntöönpanolainsäädännössä. Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpano todennäköisesti antaa lisää aikaa täydentää niitä puutteita, joita jäsenvaltioilla on ollut EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyneen kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin säännösten toimeenpanossa.

Voimassa olevan rautatielain hallituksen esityksen perusteluissa on kuvattu Ruotsin, Tanskan, Saksan, Ison-Britannian sekä Alankomaiden lainsäädäntöä ja rautatiemarkkinoiden kilpailutilannetta. Kyseisen esityksen yleisperusteluissa kuvattu tilanne vastaa pitkälle myös nykytilannetta, joten tämän hallituksen esityksen perusteluissa ei ole tarvetta toistaa yksityiskohtaisesti näiden maiden lainsäädännön ja markkinoiden nykytilaa. Siksi tässä kuvataan ensisijaisesti vain rautatiemarkkinadirektiivin keskeisten säännösten näkökulmasta, miten Ruotsissa, Tanskassa, Saksassa, Alankomaissa ja Isossa-Britanniassa rataverkon ja muiden rautatieliikenteen harjoittajien tarvitsemien huolto- ja tukipalvelujen tarjonnasta vastaavien palvelujen ja palvelupaikkojen hallinnointi ja sääntelyelintoiminto on järjestetty. Lisäksi tämän luvun lopussa on kuvaus ratamaksun ja rautatieliikenteen palvelujen hinnoittelusta nykyisin eräissä Euroopan unionin jäsenvaltioissa.

Ruotsissa on 1990-luvun alusta alkaen avattu rautatiemarkkinoita asteittain kilpailulle ja viranomais- ja palvelutoimintoja on järjestetty niin, että ne tukisivat tasapuolista markkinoillepääsyä. Tämän vuoksi Ruotsi on toiminut esimerkkinä myös rautatiemarkkinoita koskevan unionilainsäädännön kehittämiseksi. Rataverkon hallinnoinnin osalta Ruotsin tilanne vastaa hyvin pitkälle myös Suomen tilannetta. Ruotsissa valtion rataverkon hallinnoinnista vastaa Trafikverket, joka on valtion viranomaisorganisaatio. Trafikverket aloitti toimintansa 1 päivänä huhtikuuta 2010, kun aikaisempi valtion rataverkon hallinnoinnista vastannut Ratavirasto (Banverket), tieverkon ylläpidosta vastannut Tiehallinto (Vägverket), merenkulkuhallinnon suunnitteluosasto, osa liikennehallituksesta (Transportstyrelsen) sekä joukkoliikennepalvelujen järjestämisestä vastannut Rikstrafiken yhdistettiin. Ruotsin Trafikverketin toimenkuva vastaa siten pitkälle Suomen Liikenneviraston tehtäviä niin valtion rataverkon haltijana kuin laajemminkin lentoliikennettä lukuun ottamatta muiden kulkumuotojen liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja infrastruktuurista vastaavana viranomaisena. Ruotsissa on kuitenkin Suomen tavoin noin 400 yksityisraiteen haltijaa, jotka on siltä osin kuin niiltä liikennöidään muualle rataverkkoon saatettu unionilainsäädännön täytäntöönpanon kautta samojen velvoitteiden piiriin rataverkon hallinnoinnin osalta kuin valtion rataverkon hallinnasta vastaava Trafikverket. Ruotsissa sääntelyelintoiminto on järjestetty niin, että se on itsenäinen toiminnallinen kokonaisuus osana liikenteen turvallisuusviranomaisena toimivaa Transportstyrelseniä. Rautatieliikenteen huolto- ja tukipalveluja Ruotsissa tarjoavat useat toimijat, joista suurimpia ovat valtiollinen Jernhusen, EuroMaint ja SweMaint. Ruotsissa rautatiemarkkinoilla toimii nykyisellään 30 rautatieyritystä. Ruotsissa riittää siten kysyntää myös monille pienille rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja tarjoaville yrityksille, joista osa toimii osana rautatieyrityksiä ja vastaa ensisijaisesti oman yrityksen palvelutarjonnasta. Ruotsille olikin tärkeää turvata rautatiemarkkinadirektiivin käsittelyn yhteydessä, että tällaisiin omaan käyttöön tuottaviin huolto- ja tukipalveluja tarjoaviin rautatieyrityksiin, jotka eivät ole rautatiemarkkinoilla hallitsevassa markkina-asemassa, ei kohdisteta vaatimuksia erottaa huolto- ja tukipalveluja rautatieliikenteen harjoittamisesta. Tämä olisi voinut johtaa pienten rautatieyritysten kohtuuttomiin vaikeuksiin ja jopa rautatiemarkkinoilta vetäytymiseen.

Tanskassa valtion rataverkon hallinnoinnista vastaa Banedanmark, joka on liikenneministeriön alaisuudessa toimiva virasto. Tanskassa on historiallisena jäänneenä vahvat alueelliset toi-

mijat rautatieliikenteessä, joilla on ollut hallinnassaan oma rataverkko ja alueellisen liikenteen harjoittaminen kyseisellä verkolla. Viime vuosien aikana kuitenkin valtaosa näistä alueellisista toimijoista on yhdistynyt niin, että tällä hetkellä alueellisia rautatieyhtiöitä on neljä (Regions-tog, Lokalbansen, Nordjyske Jernbaner, Midtyske Jernbaner), jotka vastaavat myös oman alueellisen rataverkon hallinnoinnista sekä omista huolto- ja tukipalveluistaan. Suurin toimija on edelleen valtiollinen rautatieyrittäjä DSB, jolla on konsernin puitteissa oma huolto- ja tukipalveluja tarjoava yhtiö (DSB Vedligehold). Tanskassa henkilöliikennettä harjoittaa yhdeksän rautatieyrittäjästä ja viisi tavaraliikennettä harjoittavaa rautatieyrittäjästä. Tanskassa sääntelyelin -toiminto on organisoitu osaksi liikenneministeriötä (Danish Railway Complaint Board).

Myös Saksassa on historiallisena perintönä useita alueellisia ja paikallisia yksityisraiteen haltijoita ja rautatieyrittäjiä. Pääosin kuitenkin alueiden ja kaupunkien välisestä valtakunnallisesta liikenteestä vastaa valtiollinen rautatieyrittäjä Deutsche Bahnen AG (DB), vaikka valtakunnallisessa kaukohenkilöliikenteessä toimii myös neljä muuta yrittäjästä (GVG, SJ, Veolia ja Arriva) ja paikallisessa henkilöliikenteessä sekä tavaraliikenteessä satoja pienempiä rautatieyrittäjiä, joiden markkinaosuus rautateiden tavarankuljetussuoritteesta on lähes neljännes. Saksan erikoisuus on se, että suurin rataverkon haltija on valtiollisen rautatieyrittäjän DB:n tytäryhtiö DB Netz AG. Tätä on pidetty ongelmallisena, koska Saksan rataverkko on Euroopan unionissa keskeisessä asemassa ja siten Saksan ja koko Euroopan unionin suurin rautatieyrittäjä vastaa ratakapasiteetin jakamisesta Saksan rataverkolla ja siellä tarjottavista palveluista. EU:n neljännen rautatiepaketin eräänä keskeisenä tavoitteena oli alun perin rataverkon hallinnoinnin ja rautatieliikenteen harjoittamisen täydellisempi eriyttäminen toisistaan, mutta komission ehdotuksessa on tultu Saksaa vastaan niin, että jatkossakin Saksan mallin mukainen vertikaalinen integraatio holding –yhtiörakenteessa olisi mahdollinen. Saksassa sääntelyelintoiminto (Eisenbahnenregulierung) on organisoitu osaksi liittovaltion virastoa, joka vastaa rautatieliikenteen, kaasu- ja televiestintämarkkinoiden sekä postitoiminnan sääntelystä (Bundesnetzagentur). Suuri osa viraston rautatieliikennettä koskevista kanteista on viime vuosien aikana koskenut DB Netz AG:n roolia rataverkon hallinnoinnissa ja ratakapasiteetin jakamisessa. Saksalla on ollut ensimmäisenä jäsenvaltioista puheenjohtajuus EU:n sääntelyelinten välisessä yhteistyössä itsenäisten sääntelyelinten verkostossa eli ns. IRG-Railissa.

Alankomaissa valtion rataverkon hallinnoinnista sekä pääosin myös rautatieliikenteen huolto- ja tukipalvelujen tarjonnasta vastaa liikenneministeriön alaisuudessa toimiva virasto ProRail. Virasto tarjoaa pääsääntöisesti kaikki palvelut ratakapasiteetin jakamisesta vaunujen huolto- palveluihin kaikille Alankomaiden rautatiemarkkinoilla toimiville yrityksille. Valtiollisen Nederlandse Spoorwegen (NS) lisäksi Alankomaiden rautatiemarkkinoilla on 27 muuta aktiivista rautatieyrittäjästä. Rautatieyrittäjästä suurimmilla (NS, Arriva, Veolia ja Connexxion) on jonkin verran myös omaa huolto- ja varikkotoimintaa. Sääntelyelintoiminto on Alankomaissa organisoitu osaksi maan Kilpailuvirastoa.

Isossa-Britanniassa Network Rail (NR) on valtionyhtiö, joka vastaa valtion rataverkon hallinnoinnista sekä osasta rautatieyrittäjästä tarjottavista huolto- ja tukipalveluista Pohjois-Irlannin rataverkkoa lukuun ottamatta. Pohjois-Irlannissa rautatieyrittäjä (NIR, Northern Ireland Railways) vastaa myös rataverkon hallinnoinnista. Ison-Britannian rautateilla henkilöliikennettä harjoittaa 20 rautatieyrittäjästä, joista ainoastaan suurimman (Virgin Trains) markkinaosuus on noin 10 prosenttia matkustajista. Myös tavaraliikennettä harjoittaa kymmeniä rautatieyrittäjästä, joista neljän suurimman rautatieyrittäjän markkinaosuus on kuitenkin yli puolet kuljetussuoritteesta. Rautatieyrittäjät vastaavat pääosin itse omasta huolto- ja tukipalvelutuotannostaan. Siksi Isolle-Britannialle oli Ruotsin tavoin tärkeää turvata rautatiemarkkinadirektiivin käsittelyssä, että sellaisiin rautatieyrittäjiin, joilla ei ole määräävää asemaa rautatiemarkkinoilla, ei kohdistu velvoitetta eriyttää täydellisesti rautatieliikenteen harjoittamista muusta palvelutarjonnasta. Sääntelyelintoiminnosta Isossa-Britanniassa vastaa Office of Rail Regulation (ORR),

jonka tehtäviin kuuluu sääntelyelin –tehtävien lisäksi toiminta kansallisena rautatieturvallisuusviranomaisena ja toimilupaviranomaisena. Lisäksi virasto vastaa rautatiealan tilastoista ja rekistereistä. Ison-Britannian rautatiemarkkinoiden kilpailutilanteen vuoksi sääntelyelintönnöllä on ORR:n toiminnassa keskeinen rooli. Viraston noin 300 virkamiehestä noin puolet toimii taloudellisten sääntelytehtävien (sääntelyelintönnö, toimiluvat ja tilastot) parissa ja puolet turvallisuustehtävien parissa.

Ratamaksun nykytilanteesta voidaan todeta, että rautatieliikenteen vähimmäiskäyttöpalveluihin oikeuttavan maksun taso on Ruotsissa EU:n alhaisimpien joukossa. Suomessa ja Alankomaissa vähimmäiskäyttöpalvelujen hinnoittelu kuuluu myös alhaisimman kolmanneksen maksutason maiden joukkoon, vaikkakin maksutaso on kolminkertainen Ruotsin ja muiden alhaisimman maksutason maiden maksutasoon verrattuna. Saksan maksutaso on unionin keskitasoa, kuitenkin noin 20 prosenttia Suomen maksutasoa korkeampi. Ison-Britannian maksutaso kuuluu rajakustannushinnoittelun piirissä olevista maista korkeimman maksutason maihin ja maksutaso on kolmanneksen korkeampi kuin Suomessa. Kaikkein korkein maksutaso on Slovakiassa, Latviassa, Virossa, Liettuassa, Puolassa ja Unkarissa, jossa rataverkon käytöstä peritään täyden kustannusvastaavuuden mukainen hinta. EU:n ratamaksusääntelyn uudistamisella pyritään juuri näiden korkeimpien ratamaksun tasojen alentamiseen rautatieliikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi. Korkeimman maksutason maille on rautatiemarkkinadirektiivissä annettu siirtymäaika 16 päivään kesäkuuta 2019 saakka sovittaa ratamaksun taso rajakustannushinnoittelun edellyttämälle tasolle. Koska vähimmäiskäyttöpalvelujen hinnoittelutaso on jo nykyisellään Suomessa rajakustannushinnoittelun mukainen ja kuuluu EU-vertailussa alhaisimpaan kolmannekseen, Suomessa ei olisi EU-sääntelystä tulevaa olennaista painetta muuttaa valtion rataverkolla perittävän ratamaksun perusmaksun tasoa. Komissio kuitenkin valmistelee rautatiemarkkinadirektiivin nojalla täytäntöönpanoasetusta, jolla annettaisiin ratamaksun laskennassa käytettävien suorien kustannusten laskentaperusteet eli modaliteetit. Näillä voi olla vaikutusta myös Suomen ratamaksun laskentaperusteisiin ja maksutasoon.

Muista tuki- ja huoltopalveluista perittävät maksut vaihtelevat eri maissa ja niitä hinnoitellaan markkinaehtoisesti. Rautatiemarkkinadirektiivin tavoitteena on myös näiden muiden palvelujen osalta turvata se, että palveluja olisi kaikkien palveluja tarvitsevien rautatieliikenteen harjoittajien saatavilla kohtuuhintaan. Palvelun tarjoajalla on oikeus periä palveluista sellainen hinta, joka takaa kohtuullisen tuottoasteen.

2.3 Nykytilan arviointi

Voimassa oleva rautatielaki tuli voimaan 15 päivänä huhtikuuta 2011. Lakia uudistettiin ensisijaisesti EU:n niin sanottuun ristiinhyväksyntäpakettiin sisältyneiden yhteentoimivuus- ja rautatieturvallisuusedirektiivin muutosdirektiivin täytäntöön panemiseksi. Samalla myös muu aikaisempi unionilainsäädäntö pantiin kansallisesti täytäntöön. Rautatielakiin on tehty sen voimaantulon jälkeen kolme muutosta. Rautatielain muuttamisesta annetulla lailla 323/2013 muutettiin ensisijaisesti kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan sertifiointia (59 §) ja ratarekisteriä (70 §) koskevia säännöksiä sekä tehtiin eräitä muita teknisluonteisia täsmennyksiä pykälä- ja lakiviittauksineen sekä määriteltiin tehtyine lisäyksineen. Toisella rautatielain muuttamisesta annetulla lailla 939/2013 muutettiin kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskevia rautatielain 9 luvun säännöksiä sekä osajärjestelmän käyttöönottoluvan myöntämistä, kalustoyksikön numerointia ja rekisteröintiä ja kalustorekisteriä koskevia säännöksiä. Kolmannella rautatielain muuttamisesta annetulla lailla (515/2014) muutettiin lähinnä kalustoyksiköiden käyttöönottolupaa sekä rautatieliikenteen viestintää ja tallenteita koskevia säännöksiä. Rautatielain muutokset ovat liittyneet Euroopan komission ristiinhyväksyntäpaketin täytäntöönpanoa koskevaan kahteen EU Pilot-kyselyyn ja sen pohjalta komission esittämiin tarkennusvaatimuksiin sekä lokakuussa 2013 komission Suomelle antamaan viralliseen huomautukseen.

Komissio ei ole käynnistänyt Suomea kohtaan valvontamenettelyä EU:n ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanosta ja komissio on katsonut, että Suomessa rataverkon hallinnointi kaikkine siihen liittyvine päätöksineen koskien ratakapasiteetin jakamista ja ratamaksusääntelyä on eriytetty unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla. Kuitenkin myös Suomessa on joitakin lainsäädännöllisiä ja hallinnollisia ongelmia, joihin on tarvetta puuttua, kun EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyneitä säännöksiä on uudistettu rautatiemarkkinadirektiivillä ja tämä pannaan kansallisesti täytäntöön.

Keskeinen kysymys on ratamaksun ja rataveron suhde. Ratamaksua peritään unionilainsäädännön mukaisesti tällä hetkellä vain valtion rataverkon käytöstä. Ratamaksu jakaantuu ratamaksun perusmaksuun ja muihin ratamaksuun liittyviin erikseen säädettyihin maksuihin. Ratamaksun tulee perustua aina niihin radanpidon kustannuksiin, joita rautatieliikenteen harjoittaminen aiheuttaa suoraan valtion rataverkolle ja radanpidolle. Kun EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyntä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiiviä pantiin kansallisesti täytäntöön, perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan (PeVL 66/2002 vp) hallituksen esityksestä rautatielaiksi (HE 162/2002), että lakiehdotuksen 14 §:n säännöksiä ratamaksusta on tarkasteltava siltä kannalta, mitä perustuslain 81 §:ssä säädetään valtiolle kannettavista veroista ja maksuista. Perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan maksulle on ominaista, että se on korvaus tai vastike julkisen vallan palvelusta. Muut rahasuoritukset valtiolle ovat sen sijaan veroja. Edellä mainitulla perusteella perustuslakivaliokunta katsoi, että ainoastaan ratamaksun perusmaksu on valtiosääntöoikeudellisessa mielessä maksu. Niukkuusmaksulla, investointimaksulla ja varausmaksulla on maksulle ominaisella tavalla yhteys viranomaisen suoritteisiin, mutta toisaalta niihin sisältyy vastikkeen ylittäviä suorituksia, ja tästä syystä niiden säätely olisi tarkistettava vastaamaan verolain vaatimuksia. Lisämaksu ja haittamaksu ovat valiokunnan käsityksen mukaan valtiosääntöoikeudellisessa mielessä veroja. Perustuslakivaliokunnan tulkinnan vuoksi rautatielakia ei olisi voitu käsitellä ehdotetussa muodossaan tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Perustuslakivaliokunnan lausunnon johdosta muita kuin perusmaksua koskevat säännökset poistettiin eduskunnan hyväksymästä rautatielaista ja muut säännökset siirrettiin rataverolakiin (605/2003). Näin ollen rataveron katsottiin sisältyvän erilaiset lisämaksut ja ulkoisten kustannusten sisäistämiseen tähtäävät haittamaksut. Niukkuusmaksua, ja kapasiteetin varausmaksua ei sisällytetty kuitenkaan rataverolakiin, koska näitä ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi periä rautatieliikenteen harjoittajilta lainkaan.

Rataveron ja ratamaksun suhde muuttuu uuden rautatiemarkkinadirektiivin näkökulmasta entistä ongelmallisemmaksi, koska useat niistä perusteluista, joita perustuslakivaliokunta on käyttänyt rataveron perusteluina sisältyvät niihin perusteluihin, joita komissio on käyttänyt sille, että rataverkon haltijan on kyettävä itsenäisesti päättämään unionilainsäädännön määräämissä puitteissa niin ratamaksun perusmaksun tasosta porrastuksineen, erilaisista rataverkolla ja raideyhteyksien päässä olevista palveluista perittävistä lisämaksuista sekä ratakapasiteetin varausmaksusta. Rataverkon haltijan olisi myös voitava käyttää rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla hinnoittelua tehokkaasti ohjauskeinona niin, että rataverkon hinnoittelun avulla ohjattaisiin rautatieliikenteen harjoittajia vähämeluisamman, turvallisemman ja rataverkolla vähemmän vikoja ja kulumista aiheuttavan kaluston käyttöön. Lisäksi rataverkon haltijan pitäisi myös voida ohjata niukkuusmaksun avulla liikennettä ylikuormittuneelta rataverkon osalta vähemmän kuormitetuille osille. Myös uusilta rataverkon osilta voidaan periä korotettua ratamaksua uuden rataverkon investointikulujen kattamiseksi.

Rautatieliikenteen eräs keskeinen ympäristöhaitta on rautatiemelu. Rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklan mukaan rataverkon haltija voi porrastaa rautatieliikenteen harjoittajilta perittävän ratamaksun vaunukaluston meluominaisuuksien mukaan, jotta rautatieliikenteen harjoittajia kannustettaisiin hankkimaan hiljaista vaunukalustoa sekä asentamaan vaunukalustoon hiljaisia jarruanturoita (niin sanottu retrofitting). Ratamaksun perusmaksu on siten unionilainsäädä-

dännön mukaisesti jatkossa eräs keskeinen rataverkon haltijan käytössä oleva väline ohjata rautatieliikenteen harjoittajia vähämeluisampaan kaluston hankintaan. Ohjausvälineen tulisi olla rataverkon haltijan käytössä, koska rataverkon haltija on viime kädessä myös vastuussa muista vaihtoehtoisista ohjaustoimenpiteistä, kuten melusteiden rakentamisesta rautatieliikenteen melun ja melulle altistumisen vähentämiseksi. Vaunukaluston uusiminen tai vaunujen jarrujärjestelmien jälleenasennustoimenpiteet melun vähentämiseksi ovat rataverkon haltijan kannalta kustannustehokkaampi toimenpide kuin uusien melusteiden rakentaminen ja toimenpide myös kohdistuu aiheuttamisperiaatteen mukaisesti rautatieliikenteen harjoittajaan. Tästä näkökulmasta olisi perusteltua, että ratamaksun alennukset sisällytettäisiin hallituksen esityksessä esitetyllä tavalla osaksi rautatielain ratamaksua koskevia säännöksiä. Vastaavalla tavalla rataverkon haltija voisi kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia yhteisen eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän käyttöön ottamiseen (ETCS, European Train Control System).

Lisämaksujen tavoitteena olisi kannustaa rataverkon haltijaa parantamaan omaa kannattavuuttaan ja siten vähentää rataverkon haltijan rahoituksen riippuvuutta esimerkiksi julkisista tuista. Jos rautatiemarkkinat kestävät, rataverkon haltija voi ottaa käyttöön lisämaksuja kohtuullisen vapaasti, kunhan hinnoitteluperiaatteet on avoimesti julkistettu rataverkon haltijan verkkoselostuksessa. Lisämaksujen käyttöönotto edellyttäisi markkinoiden luokittelua rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella tavalla tai mahdollisesti muulla tätä yksityiskohtaisemmalla tavalla, joka perustuisi siihen, että erilaisten kuljetusten markkinasegmenttien käsittelystä aiheutuu rataverkon haltijalle erilaisia lastaus- ja käsittelykuluja. Nämä olisi siten perusteltua ottaa rataverkon käytön hinnoittelussa huomioon.

Myös ratakapasiteetin varausmaksu olisi jatkossa perittävä niiltä rautatieliikenteen harjoittajilta, jotka toistuvasti jättävät varaamansa ratakapasiteetin käyttämättä.

Toinen keskeinen lainsäädännöllinen ja hallinnollinen ongelma voimassa olevassa lainsäädännössä on ollut se, että ratamaksun perusmaksusta on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1084/2009), vaikka rataverkon haltijan pitäisi voida määritellä ratamaksun perusmaksun taso itsenäisesti ottaen huomioon rautatieliikenteen harjoittajien rataverkolle aiheuttamat kulut (ns. rajakustannushinnoitteluperiaate). Liikenne- ja viestintäministeriön asetus ratamaksun perusmaksusta tuli kumotuksi uuden rautatielain tultua voimaan 15 päivänä huhtikuuta 2011. Liikenne- ja viestintäministeriö on kuitenkin kirjeellä sittemmin ohjeistanut Liikennevirastoa, ettei se korottaisi ratamaksun perusmaksun tasoa ennen kuin rautatiemarkkinadirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön. Rautatiemarkkinadirektiivin lähtökohtana on, että kaikki rataverkon haltijat pystyisivät itse päättämään direktiivin sallimissa puitteissa ratamaksun perusmaksun ja lisämaksun tasosta.

Kolmas ongelma liittyy yksityisraiteiden kohteluun. Voimassa olevan rautatielain soveltamisalaa koskevan 1 §:n 2 momentin mukaisesti rautatielain kapasiteetin jakamista koskevan 4 luvun ja ratamaksua koskevan 5 luvun säännöksiä ei sovelleta yksityisraiteen haltijoihin. Lain 37 §:n 4 momentissa on kuitenkin todettu, että jos yksityisraiteen haltija aikoo periä rataverkonsa käytöstä maksua, sen tulisi perustua kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7 artiklassa säädettyihin hinnoitteluperiaatteisiin ja maksun käyttöön otosta tulisi ilmoittaa liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle viimeistään kaksi kuukautta ennen maksun käyttöön ottamista. Joillakin yksityisraiteen haltijoilla on ollut jo nykyisellään halua ottaa käyttöön rataverkon ja siellä tarjottavien palveluiden hinnoittelua tai muu tapa jakaa rataverkon ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia. Liikenneviraston perimä rajakustannuksiin perustuva bruttotonnikielometreihin perustuva hinnoittelu ei kuitenkaan ole liiketaloudellisesti mielekäs malli yksityisraiteen haltijoille. Rautatiemarkkinadirektiivi selkiyttää tilannetta siten, että direktiivin 2(4) artiklan nojalla vain paikalliset, strategisesti vähämerkitykselliset rataverkot ja infrastruk-

tuurit voidaan jättää kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevan sääntelyn ulkopuolelle ja tämä edellyttää niiden ilmoittamista komissiolle ja sen mukaista hyväksyntää.

Nyky sääntelyn näkökulmasta myös sääntelyelimen asema ja organisointi on ollut eräiltä osin ongelmallinen. Vaikka sääntelyelin on organisoitu Liikenteen turvallisuusvirastossa itsenäiseksi toiminnoksi, sääntelyelimen resurssit ovat olleet vähäiset ja sääntelyelimen päätöksenteollista itsenäisyyttä muusta Liikenteen turvallisuusvirastosta ei ole tällä hetkellä riittävän hyvin eriytetty rautatiemarkkinadirektiivin uusien säännösten valossa. Sääntelyelimen tehtäviin oli viime vuosina osoitettu vain 1,5 henkilötyövuotta, mutta vuoden 2013 aikana tilanne parani, kun sääntelyelimen resurssit ovat kasvaneet 2,5 henkilötyövuoteen. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää sääntelyelimen riittävää resurssointia sekä organisatorista, toiminnallista, hierarkkista ja päätöksenteon oikeudellista itsenäisyyttä. Nämä edellyttävät lainsäädännöllisiä tarkistuksia sääntelyelimen organisointiin ja toimenkuvaan.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon kannalta keskeiset muutokset rautatielakiin kohdistuvat rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskevaan 2 lukuun, rautatielain kapasiteetin jakamista koskevaan 4 lukuun sekä palveluja ja ratamaksua koskevaan 5 lukuun, joka esitettäisiin jaettavaksi kahdeksi luvuksi niin, että 5 luku koskisi palveluja ja niistä perittäviä maksuja ja 5 a luku koskisi rataverkon käytöstä perittäviä maksuja. Myös sääntelyelintä koskevaa 13 lukua muutettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla.

Näiden lukujen säännösten lisäksi tarkistetaan rautatielain soveltamisalaa koskevan 1 §:n 2 momenttia niin, että rautatielain 4 ja 5 luvun säännöksiä ei sovellettaisi niihin yksityisraiteen haltijoihin, jotka on ilmoitettu komissiolle rautatiemarkkinadirektiivin 2(4) artiklan mukaisesti ja komissio on ne ilmoituksen perusteella hyväksynyt jätettäväksi soveltamisalan ulkopuolelle. Suomi esitti komissiolle, että kaikki TEN-verkoston ulkopuoliset yksityisraiteet voitaisiin kategorisesti jättää rautatiemarkkinadirektiivin ratamaksua ja kapasiteetin jakamista koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Komissio kuitenkin linjasi vastauksessaan Suomen tekemään ilmoitukseen, että tällaista kategorista rajausta ei voida tehdä, vaan jokaisen yksityisraiteen osalta rajausta rautatiemarkkinadirektiivin ratamaksua ja kapasiteetin jakamista koskevan sääntelyn ulkopuolelle on tehtävä aina tapauskohtaisesti. Lisäksi komissio korosti, että yksityisraiteelta ei saa olla merkittävää kansainvälistä liikenneyhteyttä eli raideyhteys ei saisi johtaa satamapalveluihin tai sijaita sataman yhteydessä. Näin ollen Suomi joutuisi ottamaan kaikki meriliikenteen satamat, myös yleiseurooppalaisen liikenneverkoston (TEN-verkoston) ulkopuolella olevat satamat esityksen kapasiteetin jakamista koskevan 4 luvun, palveluja ja niiden hinnoittelua koskevan 5 luvun sekä rataverkon käytön hinnoittelua koskevan 5 a luvun sääntelyn piiriin. Lisäksi komissio ilmoitti marraskuussa 2014, että sääntelyn piiriin on otettava meriliikenteen satamien lisäksi Joensuun sisävesiliikenteen satama-alueella oleva rata ja kaikki VR-Yhtymä Oy:n omistamat yksityisraiteet. Näiden lukujen säännöksissä Liikennevirasto korvataisiin rataverkon haltijalla.

Rautatieliikenteen harjoittamista koskevassa 2 luvussa tarkistettaisiin toimiluvan saamisen edellytyksiä koskevia säännöksiä rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten mukaisesti. Turvallisuustodistus ja toimilupa olisivat jatkossa itsenäisiä lupaprosesseja siten, että toimiluvan saamisen edellytyksiin ei sisälly Liikenteen turvallisuusviraston myöntämää turvallisuustodistusta. Jatkossakin olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista, että rautatiemarkkinoille pyrkivä yritys hakee ensin Liikenteen turvallisuusvirastolta turvallisuustodistuksen ja vasta sen jälkeen toimilupaviranomaisena toimivalta liikenne- ja viestintäministeriöltä toimiluvan.

Rautatielain 4 luvussa ratakapasiteetin hakemista koskevia säännöksiä lisättäisiin ja muutettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla. Luvun säännöksiä muutettaisiin niin, että jatkossa ratakapasiteettia voivat hakea rautatieliikenteen harjoittajien lisäksi myös muut hakijat, joita voivat olla rautatieyritysten, museoliikenteen harjoittajien ja radanpitoyritysten lisäksi muut rautatieyritysten kansainväliset ryhmittymät, Euroopan parlamentin ja neuvoston palvelusopimusasetuksessa (EY) N:o 1370/2007 tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston rahtikäytäväasetuksessa (EU) N:o 913/2010 tarkoitetut hakijat. Lukuun esitettäisiin uusia ja kokonaan uudistettuja säännöksiä erikoistuneesta ratakapasiteetista (23 §), ratakapasiteettihakemuksia koskevasta yhteensovittamismenettelystä (23 a §), ylikuormittuneesta ratakapasiteetista ja etusijajärjestyksestä (24 §), ratakapasiteetin hakemisesta kunnossapitoa varten (27 a §), ratakapasiteetin varausmaksusta (28 a §) sekä rataverkon käyttöoikeuden myöntämisestä ja yhteensovittamisesta (29 a §). Palvelusopimusasetuksen mukaiset toimivaltaiset viranomaiset on rautatieliikenteen henkilöliikennepalvelujen järjestämisen osalta säädetty joukkoliikennelain (869/2009) 14 §:ssä ja ne ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä omalla toimivalta-alueellaan.

Voimassa olevan rautatielain 5 luku jaettaisiin kahteen osaan niin, että 5 luku koskisi palveluja ja niistä perittäviä maksuja ja 5 a luku koskisi rataverkon käytöstä perittäviä maksuja.

Lain 5 lukua muutettaisiin ja uusia säännöksiä lisättäisiin niin, että luvun säännökset vastaisivat rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklaa ja direktiivin liitteettä II. Lukuun sisällytettäisiin säännökset palvelujen tarjonnan ehdoista ja hinnoittelusta, palvelujen tarjonnan eriyttämisestä sekä niistä edellytyksistä, joiden vallitessa palvelujen tarjoaja voi kieltäytyä palvelujen tarjonasta ulkopuoliselle palveluja tarvitsevalle taholle.

Rataverkon käytön hinnoittelua koskevaan 5 a lukuun lisättäisiin 36 b § rataverkon käytön hinnoittelun puitteista ja toimivaltaisesta viranomaisesta. Lisäksi luvussa jaettaisiin ratamaksua koskevat säännökset niin, että 37 § koskisi ratamaksua yleisesti, 37 a § säännökset ratamaksun perusmaksuun tehtävistä alennuksista ja korotuksista ja niiden perusteista, 37 b § säännökset lisämaksuista ja 37 c § veloitteen julkaista maksuperusteet verkkoselostuksessa.

Ehdotuksen 38 a, 38 b ja 38 c §:t sisältävät rautatiemarkkinadirektiivin mukaiset uudet säännökset rataverkon haltijan omaisuutta koskevasta rekisteristä, menettelytavoista kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille sekä kannustimista, joilla rataverkon haltijoita kannustetaan kustannustehokkuuteen.

Rautatielain 13 luvussa tarkistettaisiin sääntelyelimen organisointia itsenäisenä osana Liikenteen turvallisuusvirastoa sekä lisättäisiin sääntelyelimen tehtäviä.

Lain 15 lukuun viranomaismääräyksistä lisättäisiin uusi säännös toimenpiteistä häiriötilanteissa.

Lain seuraamuksia koskevan 16 luvun säännöksiin lisättäisiin sääntelyelin Liikenteen turvallisuusviraston rinnalle, mikä korostaa sääntelyelimen itsenäistä roolia seuraamusten käyttöönotossa.

Lisäksi lain erinäisiä säännöksiä koskevassa 17 luvussa tehtäisiin useita muutoksia rautatiemarkkinadirektiivin pohjalta. Lain suhdetta kilpailulainsäädäntöön koskevaa 91 §:n 1 momenttia muutettaisiin, lisättäisiin uusi 91 a § rataverkon hallinnoinnin ja rautatieliikenteen harjoittamisen eriyttämisestä, 92 §:ää rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelmasta ja kirjanpidosta täsmennettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin mukaisesti ja 93 §:ää muutoksenhausta muutettaisiin.

Hallituksen esitykseen sisältyy esitys laiksi ratalain muuttamisesta. Ratalakiin sisällytettäisiin uusi 4 a § rautatieliikenteen infrastruktuurin pitkän aikavälin kehittämissuunnitelman laadinnasta.

4 Esityksen vaikutukset

Komission syyskuussa 2010 antamaan rautatiemarkkinadirektiiviehdotukseen sisältyi vaikutusarvio (SEC(2010) 1043 lopullinen), jossa komissio oli yleisellä ja koko Euroopan unionin tasolla arvioinut ehdotuksen taloudellisia, hallinnollisia ja ympäristövaikutuksia. Komission unionitason taloudellisista ja sosiaalisista vaikutuksista ei voida kuitenkaan tehdä suoria johtopäätöksiä siitä, mitkä ovat rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon kansalliset vaikutukset.

4.1 Taloudelliset vaikutukset

4.1.1 Komission esittämä vaikutusarvio ja vaikutukset rautatiemarkkinoihin

Komissio on arvioinut rautatiemarkkinadirektiiviehdotukseen liittämässään vaikutusarviossa, että komission alkuperäiseen ehdotukseen sisältyvien uudistusten toteuttaminen lisää rautatieyritysten määrää 3-4 prosentilla ja että ei-hallitsevassa markkina-asemassa olevien rautatieyritysten markkinaosuus kasvaa 2-3 prosentilla. Liikennöinti- ja toimintakustannusten arvioidaan laskevan 6 prosenttia. Komissio myös arvioi, että uudistusten toteutus toisi unionitasolla 1,7 miljoonaa lisätyötuntia ja 1000 uutta työpaikkaa rautatiemarkkinoille.

Vaikka Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksymä rautatiemarkkinadirektiivi säilyi keskeisiltä osiltaan komission alkuperäisten tavoitteiden mukaisena, direktiivin erästä vaikutusltaan keskeisintä vaatimusta eli 13 artiklan mukaisia rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavia palveluvaatimuksia muutettiin jäsenvaltioiden ja Euroopan parlamentin vaatimuksesta. Komissio oli alun perin esittänyt, että kaikki rautatieliikenteen palvelut olisi eriytettävä rautatieliikenteen harjoittamisesta silloin, kun niiden tarjonnasta vastaa hallitsevassa markkina-asemassa oleva rautatieyritys. Lopullisessa rautatiemarkkinadirektiivissä on päädytty siihen, että markkinoille pääsyn kannalta keskeisimpien palvelujen osalta riittää tilinpidollinen, organisatorinen ja päätöksenteon eriyttäminen silloin, kun niiden tarjonnasta vastaa hallitsevassa markkina-asemassa oleva rautatieyritys. Näin ollen riittää, että rautatieyritys on siirtänyt kyseiset palvelut omassa konsernissaan omaksi itsenäiseksi tuotantoyksiköksi, jolla on oma kirjanpito ja päätöksentekojärjestelmä. Koska rautatiemarkkinadirektiivi sallii tältä osin jatkossakin, että suuret hallitsevassa markkina-asemassa olevat rautatieyritykset pitävät omassa konsernissaan tietyt palvelut, on todennäköistä, että komission alkuperäisen vaikutusarvion mukaiset taloudelliset hyödyt jäävät myös unionitasolla vaatimattomaksi. Suomessa on jo nykyisellään rautatielain 34 §:ään sisällytetty velvoite tarjota huolto- ja tukipalveluja kaikille niille palveluja tarvitseville.

4.1.2 Valtiontaloudelliset vaikutukset

Euroopan komissio myös arvioi vaikutusarviossaan, että ratamaksun määräytymisperusteiden muutoksilla kannustetaan rataverkon haltijoita parantamaan kannattavuuttaan ja näillä muutoksilla olisi vaikutusta ratamaksun kertymään. Suomessa Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana on ministeriön alainen keskusvirasto, jonka tuloista ja menoista eduskunta päättää vuotuisen talousarvion yhteydessä. Ratamaksu on Suomessa pyritty pitämään kohtuullisina, jotta rautatieliikenne säilyisi houkuttelevana ja kilpailukykyisenä suhteessa tiekuljetuksiin. Yksityisraiteen haltijoille radanpito on usein vain sivutoimi, joka mahdollistaa satamista tai teollisuuslaitoksista kuljetusten siirtämisen kulkumuodosta toiseen. Rataverkkoa ylläpidetään,

jotta satamista, terminaleista ja teollisuuslaitoksilta olisi toimivat kulkuyhteydet ja tuotteet voidaan siirtää logistisesti mahdollisimman tehokkaasti ulkomaankaupan kuljetuksiin tai niistä kotimaan jakeluketjuun ja loppukäyttäjille. Osa yksityisraiteen haltijoista on kuitenkin halunnut jo nykyisin ottaa käyttöön rataverkon hinnoittelun ja tähän rautatiemarkkinadirektiivin mukainen täytäntöönpanolainsäädäntö antaa mahdollisuuden. Näin yksityisraiteen haltijat voivat parantaa jonkin verran omaa kannattavuuttaan ja ohjata rataverkon käytöstä saamia tuloja yksityisraiteiden ja siellä tarjottavien palveluiden ylläpitoon ja kehittämiseen.

Liikenneviraston vastuulla olevan rataverkon menot ja sen käytöstä perittävät maksut ja muut tulot on sisällytetty valtion talousarvioon. Menot on budjetoitu liikenne- ja viestintäministeriön pääluokkaan lukuun 31.10. Liikenneverkko. Rataverkon hoidosta, käytöstä, korjauksista, liikenteen ohjauksesta aiheutuvat vuosittaiset menot rahoitetaan perusväylänpidon momentilta (31.10.20), jolle myös tuloutetaan ratamaksutulot ja siten kyseisen momentin määräraha valtion talousarviossa on nettomääräisenä. Vuoden 2014 varsinaisessa talousarviossa on radanpitoon osoitettu 337 miljoonaa euroa nettomäärärahaa. Kun otetaan huomioon arvioidut ratamaksutulot 44,3 miljoonaa euroa sekä muut radanpidon tulot 11,7 miljoonaa euroa, radanpitoon on yhteensä käytettävissä 393 miljoonaa euroa vuonna 2014. Ratamaksun määräytymisperuste (mitä kustannuksia katetaan), maksun suuruus sekä liikenteen määrä vaikuttaa ratamaksutulon kertymään. Koska nykyinen ratamaksu perustuu rajakustannuksiin, joka komission näkemyksen mukaan vastaa suorien kustannusten mukaista hinnoitteluperustetta, ei ratamaksun perusmaksun tasoa olisi tarvetta tällä perusteella muuttaa. Mikäli Suomessa ajantasaisuusvaatimuksen takia halutaan ylläpitää maksun perusteena oleva laskelma, tällä on vaikutusta maksun suuruuteen. Koska Liikenneviraston perimän ratamaksun perusmaksun taso on pysynyt vuodesta 2010 lähtien samalla tasolla eli se on ollut henkilöliikenteen harjoittamisesta 0,1308 senttiä bruttotonnikilometriltä ja tavarajunaliikenteen harjoittamisesta 0,1350 senttiä bruttotonnikilometriltä, ratamaksun perusmaksun tasoon kohdistuu kuitenkin paineita nostaa maksutasoa vastaamaan paremmin rataverkon ylläpidon kustannustason sekä yleisen kustannustason (mm. maarakennuksen kustannusindeksi) nousua. Liikenneviraston rajakustannuslaskelmien mukaan rataverkon ylläpidosta aiheutuvat rajakustannukset ovat vuoden 2010 jälkeen nousseet yli 20 prosenttia. Jos rajakustannusten nousu siirrettäisiin suoraan ratamaksun perusmaksuun, Liikenneviraston rautatieliikenteeltä perimä ratamaksukertymä olisi lähivuosina arviolta 50–55 miljoonaa euroa vuodessa.

Ratamaksun perusmaksun vastikkeena tarjotaan niin sanottuja vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää, että ratamaksun perusmaksu voidaan porrastaa erilaisten tekijöiden suhteen esimerkiksi melun ja muiden lakiehdotuksessa esitettyjen tekijöiden suhteen. Perusmaksunenettelyyn liittyy myös varausmaksu. Kyseessä on perusmaksukokonaisuuden sisäinen rakenne, mutta valtion tulokertymään sillä ei olisi vaikutusta, koska varausmaksu ei olisi pakollinen ja se tuloutettaisiin rautatieliikenteen harjoittajalle muun ratamaksun perinnän yhteydessä, jos kapasiteetti on käytetty suunnitellulla tavalla.

Suomessa peritään vuosittaista rataveroa, jonka tulokertymä tuloutetaan valtion talousarvion tuloihin (11.19.03). Vuoden 2014 talousarviossa on ennakoitu verokertymäksi 18 miljoonaa euroa. Vuodelle 2013 kuulunut toteutunut kertymä oli 17,3 miljoonaa euroa. Rataveroa peritään kaikelta henkilöliikenteeltä 0,01 senttiä bruttotonnikilometriltä ja sähkövetoiselta tavaraliikenteeltä 0,05 senttiä bruttotonnikilometriltä vai dieselvetoiselta tavaraliikenteeltä 0,1 senttiä bruttotonnikilometriltä. Lisäksi peritään erillistä investointiveroa Kerava-Lahti-oikoradan käytöstä 0,5 senttiä sekä henkilö- että tavaraliikenteeltä. Koko rataveron kertymästä on investointiveron osuutta 4,2 miljoonaa euroa. Verotulomomentin perusteluissa on todettu, että perusväylänpidon momentin mitoituksessa on otettu huomioon rataverotulon kertymä muulta osin kuin investointiveron osalta. Käytännössä perusväylänpidon momentin suuruus ei riipu rataverotulojen määrästä, vaan ainoastaan ratamaksutulon määrästä, joka on nettobudjetoitu

perusväylänpidon momentille. Rataveron perusteena ei ole samalla tavalla radanpidon kustannukset taikka kustannusvastaavuustavoite kuin ratamaksulla. Rataveron taustalla on tavoite kattaa radanpidon kiinteitä kustannuksia. Lisäksi on otettu huomioon ulkoiset haittavaikutukset, mikä näkyy siinä, että dieselvetoisella liikenteellä vero on korkeampi. Investointiverolla on selvä yhteys ratainvestoinnin kustannuksiin.

Rautatiemarkkinadirektiivi mahdollistaa perusmaksun korotukset esimerkiksi uuden rataosan investointikulujen kattamiseksi. Korotus voi olla käytössä niin kauan kun investointikulut on saatu maksettua. Vaikka muutoin voi korotuksen enimmäismäärä olla enintään 50 prosenttia perusmaksusta, rataverkon haltija voi asettaa tätä korkeamman korotuksen, jos se kykenee esittämään tälle perustelut ja sääntelyelin hyväksyy ne. Näin ollen jatkossakin on mahdollista, että nykyisenkaltaista investointiveroa vastaavaa korotettua ratamaksua perittäisiin investointikulujen kattamiseksi, mutta tämä pitäisi olla rataverkon haltijan harkintavallassa.

Siltä osin kuin nykyinen ratavero kattaa radanpidon kiinteitä kustannuksia, käytössä olisivat jatkossa lisämaksut. Rataverkon haltija voisi markkinoiden niin salliessa periä lisämaksuja. Lisämaksujen tulee olla yhteydessä rataverkon haltijan verkkoselostuksessa mainittuihin lisä- ja erityispalveluihin. Muutoksena nykyiseen on se, että jatkossa ei ole enää mahdollista periä yleistä kiinteiden kustannusten kattavaa korvausta, vaan korvauksen on oltava yhteydessä rataverkolla tarjottaviin palveluihin. Käytännössä on kyse radanpidon muusta kustannusosuudesta kuin ratamaksun perusmaksulla katettavasta osuudesta. Liikenneviraston vuoden 2013 tilinpäätöksen mukaan radanpidon kokonaiskustannukset olivat noin 402 miljoonaa euroa ilman pääoman korkokustannuksia. Vähennettäessä tästä laskennalliset rajakustannukset (noin 53 miljoonaa euroa), jää jäljelle noin 350 miljoonaa euroa. Rataveron sisältämän radanpidon kiinteiden kustannusten kattamista vastaava osuus on siten vähäinen.

Rataverolla on katettu myös rautatieliikenteen aiheuttamia ulkoisia haittoja. Melu- ja turvallisuusvaikutukset tulisivat jatkossa ratamaksun alennus- ja korotusperusteilla katetuksi. Meluperusteiset porrastukset eivät saisi aiheuttaa kilpailun vääristymiä rautatieliikenteen harjoittajien välillä tai muodostua markkinoille tulon esteeksi. Muiden rautatieliikenteen aiheuttamien ulkoisten haittojen (ilmanlaatu ja muut ympäristövaikutukset) periminen maksuilla olisi sallittua vain, jos sellaisia maksuja peritään myös muilta kulkumuodoilta, erityisesti tieliikenteeltä.

Siirtymäsäännösten mukaan ratamaksujen käyttöönottoon on neljän vuoden siirtymäaika eli 15 päivään kesäkuuta 2019 mennessä jäsenvaltioiden maksujärjestelmän pitäisi vastata rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämää rataverkon käytön hinnoittelua.

Koska Liikennevirasto rataverkon haltijana on osa valtion budjettitaloutta eikä toimi erillisenä itsensä kannattavana liikeyrityksenä osakeyhtiön tapaan, aiheutuu tästä eräitä haasteita valtionhallinnossa noudatetuille päätöksentekomenettelyille. Keskeiset haasteet kohdistuvat valtion talousarvion vuotuisuusperiaatteeseen, kehysmenettelyyn, nettobudjetointiin ja maksujen määräämiseen.

Yksityisraiteen haltijat päättäisivät itse keräämistään maksuista. Pääosin yksityisraiteen haltijat (erityisesti satamaraiteen haltijat) ovat sisällyttäneet erilaiset maksut nykyisin tavarantoimittajien kanssa tehtyihin kuljetussopimuksiin. Jatkossa ratamaksu sekä soveltamisalan piiriin kuuluvien yksityisraiteiden yhteydessä tarjotut palvelut olisi hinnoiteltava erikseen. Tämä ei välttämättä johtaisi kuitenkaan rautatieliikenteen harjoittajilta perittävien maksujen kokonaistason nousuun.

4.2 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisten toimintaan

Rautatiemarkkinadirektiivin ja sen mukaisesti hallituksen esityksen merkittävimmät hallinnolliset vaikutukset kohdistuvat Liikennevirastoon ja Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimivaan sääntelyelimeen. Liikennevirasto joutuu uudistamaan ratamaksujärjestelmää rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla. Maksujärjestelmä erilaisine porrastusvaihtoehtoineen aiheuttaa lisää hallinnollista työtä virastossa. Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimivan sääntelyelimen valvonta-, seuranta- ja konsultaatiotehtävät lisääntyisivät. Rautatiealan sääntelyelimestä toimii nykyisin kolme virkamiestä. Näistä sääntelyelimen päällikön tehtäviin kuuluu myös muita kuin sääntelyelimen tehtäviä. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää, että sääntelyelimelle osoitetaan riittävät resurssit tehtävien hoitamista varten. Sääntelyelimen rooli on keskeinen erityisesti rautatiemarkkinoiden avautuessa kilpailulle ja siten sääntelyelimen tehtävät tulevat lisääntymään myös Suomessa sitä mukaa, kun rautatiemarkkinoille tulee uusia toimijoita.

Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi VR-Yhtymä Oy:lle myönnetyn toimiluvan lisäksi toukokuussa 2012 toisen toimiluvan Ratarahdi Oy:lle rautatieliikenteen tavarankuljetuksia varten. Ratarahdin tarkoituksena on ollut harjoittaa pienimuotoisia rautateiden tavarankuljetuksia Imatralla kahden liikennepaikan välillä, mutta yritys ei harjoita aktiivisesti rautatieliikennettä tällä hetkellä. Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt toukokuussa 2011 Proxion Train Oy:lle (Proxion Train Oy:n nimi muuttunut 15 päivästä lokakuuta 2014 alkaen Fennia Rail Oy:ksi) turvallisuustodistuksen rautateiden tavarankuljetuksia varten. Yhtiö ei ole vielä jättänyt liikenne- ja viestintäministeriölle toimilupahakemusta. Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt Proxionille myönnetyn turvallisuustodistuksen lisäksi turvallisuustodistuksen kaikkiaan 22 muulle yritykselle. Myös Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen avautuminen kilpailulle lähivuosina saattaa lisätä toimijoiden määrää rautateiden tavaraliikenteessä.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) on tarkoitus toimivaltaisena viranomaisena järjestää pääkaupunkiseudun lähijunaliikenne vuoden 2018 alusta alkaen tarjouskilpailun kautta. Kilpailuttamisen kautta Helsingin seudun lähiliikenteeseen voi tulla uusia rautatieyrityksiä. Myös muut rautateiden henkilöliikenteen sopimusjärjestelyt olisi järjestettävä tarjouskilpailun pohjalta, jos Euroopan unionin neljännen rautatiepaketin tavoitteet avoimesta markkinoillepääsystä ja palvelusopimusten kilpailuttamisesta toteutuvat. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR Yhtymä Oy:n välistä yksinoikeussopimusta jatkettiin heinäkuussa 2013 niin, että VR Yhtymä Oy:lle annettiin yksinoikeus pääkaupunkiseudun ulkopuolisella rataverkolla tapahtuvaan henkilöliikenteeseen vuoden 2024 loppuun asti. Rautatiemarkkinoiden muutokset lisäävät sääntelyelimen työtä, kun rautatiemarkkinoilla toimivien yritysten määrä kasvaa ja sääntelyelimen on ratkaistava toimijoiden välisiä erimielisyyksiä, selvityspyyntöjä, kanteita sekä muita rautatiemarkkinoiden ongelmia myös omasta aloitteestaan. Rautatiemarkkinadirektiivin lähtökohtana on, että sääntelyelimen resurssit on sovitettava jäsenvaltion rautatiemarkkinoiden tilanteeseen. Sitä mukaa, kun rautatiemarkkinoilla toimivien yritysten määrä lisääntyy ja sääntelyelimen tehtävät lisääntyvät, sääntelyelimelle on osoitettava lisäresursseja. Sääntelyelimen perustehtävät ovat kuitenkin samat kaikissa jäsenvaltioissa siitä riippumatta, mikä on rautatiemarkkinoiden tilanne. Onkin todennäköistä, että lähivuosien aikana sääntelyelimen henkilöstömäärää on kasvatettava nykyisestä 2-3 henkilötyövuodesta. Ottaen huomioon valtioneulouden tiukat menokehykset, sääntelyelimen henkilöresursseja on ensisijaisesti kohdennettava hallinnonalan ja viraston sisäisinä virkasiirtoina.

Liikenne- ja viestintäministeriön on yhteistyössä Liikenneviraston ja rautatiealan sääntelyelimen kanssa varauduttava antamaan syksyn 2014 ja vuoden 2015 aikana Satamaliitto ry:lle sekä satamille ja tarvittaessa myös muille yksityisraiteen haltijoille perehdytystä ja neuvontaa

niistä velvoitteista, joita rautatiemarkkinadirektiivin kautta tulee yksityisraiteen haltijoille. Eryteisesti ministeriön ja virastojen pitää avustaa yksityisraiteiden haltijoita verkkoselostuksen laadinnassa sekä siinä, miten kapasiteetin jakaminen sekä palveluiden ja rataverkon käytön hinnoittelu olisi mahdollista toteuttaa direktiivin velvoitteet täyttävällä ja samalla hallinnollisesti mahdollisimman yksinkertaisella tavalla.

4.3 Ympäristö- ja sosiaaliset vaikutukset

Euroopan komissio on todennut vaikutusarviossaan, että rautatiemarkkinadirektiivi edistää vähämeluisamman ja ympäristöystävällisemmän kaluston käyttöönottoa rautateilla, jos ratamaksussa otetaan huomioon kaluston melu- ja muut ympäristöhaitat ja maksut kannustavat kaluston uusimiseen. Rautatiemarkkinadirektiivi ei velvoita rataverkon haltijoita ottamaan käyttöön ratamaksun porrastuksia kaluston melu- tai muiden ympäristöominaisuuksien mukaan, mutta jäsenvaltioiden on lainsäädännöllisesti tehtävä tämä mahdolliseksi.

Suomessa yli 55 dB:n rautatiemelualueilla asuu 48 500 ihmistä. Pääosa rautatiemelulle altistuvista asuu pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkialueilla (Tampere, Turku ja Oulu). Rautatiemelulle altistumista on pyritty vähentämään ensisijaisesti melusteiden avulla. Hallituksen esityksen mukaisesti jätettäisiin rataverkon haltijan arvioitavaksi, myöntääkö se ratamaksusta alennuksia rautatieliikenteen harjoittajille, jotta nämä ottaisivat käyttöön rautatiemelua vähentäviä ratkaisuja, kuten asentaisivat hiljaisia jarruanturoita tavaraliikenteen vauuihin. Vastaavalla tavalla ratamaksun alennuksilla rataverkon haltija voi kannustaa rautatieyhtiöitä ottamaan käyttöön EU-vaatimusten mukaisia junien kuluvalvontajärjestelmän.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Valmisteluun on lisäksi osallistunut valtiovarainministeriö erityisesti siltä osin, kuin hallituksen esitys koskee ratamaksua ja ratamaksun yhtymäkohtia rataverolakiin.

Hallituksen esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, valtioneuvoston kanslian omistajaohjausyksiköltä, ympäristöministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Kilpailu- ja kuluttajavirastolta, Satamaliitto ry:ltä, Kuntaliitto ry:lta, Suomen merenkulkua palvelevilta satamayhtiöiltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, Metsäliitto ry:ltä, VR-Yhtymä Oy:ltä, Proxion Train Oy:ltä, Rata-rahti Oy:ltä, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymältä, Paikallisliikenneliitto ry:ltä, Easmar Oy:ltä, Destia Rail Oy:ltä, Eltel Networks Oy:ltä, Haapamäen museoveturiyhdistys ry:ltä, Höyryraide Oy:ltä, Höyryveturimatkat 1009 ry:ltä, Keitele-Museo Oy:ltä, Komsor Oy:ltä, Outokumpu Stainless Oy:ltä, Metsä Fibre Oy:ltä, Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry:ltä, Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat ry:ltä, Porvoon Museorautatie ry:ltä, Rautaruukki Oyj:ltä, Stora Enso Oyj:ltä, UPM Kymmene Oyj:ltä.

Saadut lausunnot on pyritty ottamaan huomioon lakiesityksen viimeistelyssä.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Hallituksen esitykseen sisältyy esitys laiksi ratalain muuttamisesta niin, että ratalakiin sisällytettäisiin uusi 4 a § rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelmasta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Rautatielaki

1 §. *Lain tarkoitus ja soveltamisala.* Voimassa olevan rautatielain lain tarkoitusta ja soveltamisalaa koskevan 1 pykälän 2 momentilla on rajattu rataverkon käyttöä ja kapasiteetin jakamista koskevan lain 4 luvun säännökset koskemaan vain valtion rataverkkoa. Myös ratamaksua koskevan 5 luvun säännöksiä on sovellettu vain valtion rataverkolla tarjottaviin ja siihen liittyviin palveluihin sekä niistä perittäviin maksuihin. Yksityisraiteen haltijat ovat voineet kuitenkin voimassa olevan rautatielain nojallakin ottaa käyttöön ratamaksun, jos maksussa on noudatettu Euroopan unionilainsäädännön eli kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin mukaisia velvoitteita. Rautatiemarkkinadirektiivillä on tarkistettu rataverkon haltijoihin kohdistuvia velvoitteita. Peruslähtökohtana on, että erilaisia rataverkon haltijoita kohdellaan lainsäädännössä yhdenmukaisesti, eikä rataverkon haltijoita voida suoraan omistajuuden perusteella jättää unionilainsäädännön ja sen mukaisen kansallisen täytäntöönpanolainsäädännön velvoitteiden ulkopuolelle. Rautatiemarkkinadirektiivin 2 artiklan 3 kohta kuitenkin sisältää poikkeusmahdollisuuden, jonka nojalla strategisesti vähämerkitykselliset rataverkon haltijat voidaan jatkossakin jättää kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevan sääntelyn ulkopuolelle, jos ne on ilmoitettu Euroopan komissiolle ja komissio on ilmoituksen perusteella todennut niiden olevan strategisesti vähämerkityksellisiä. Strategisesti vähämerkityksellisellä rataverkolla tarkoitettaisiin lähinnä sellaisia rataverkkoja, jotka eivät ole rautatiemarkkinoille pääsyn ja erityisesti kansainvälisten kuljetusten kannalta merkityksellisiä. Myös sääntelyn ulkopuolelle jätettävien yksityisraiteiden osalta on kuitenkin noudatettava tasapuolisuutta. Jos liikenne yksityisraiteella on avattu jollekin rautatieliikenteen harjoittajalle, liikenne pitäisi sallia yhtäläisillä ehdoilla muille rautatieliikenteen harjoittajille.

Suomi on ilmoittanut Euroopan komissiolle noin 150 yksityisraiteen haltijaa, jotka Suomi on esittänyt strategisesti vähämerkityksellisenä jätettäväksi kapasiteetin jakamista ja rataverkon hallinnointia koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Strategisesti merkityksellisiä rataverkkoja olisivat satamiin johtavat ja satamien sisäiset raiteet (kaikkien merisatamien ja Joensuun sisävesiliikenteen sataman alueella olevat raiteet), jotka olisivat tärkeitä kansainvälisten kuljetusten näkökulmasta. Komission vaatimuksesta myös VR-Yhtymä Oy:n omistamat yksityisraiteet olisi otettava sääntelyn piiriin, koska komissio on katsonut, että määräävässä markkina-asemassa olevan rautatieyrityksen hallussa olevan rataverkon yhteydessä voidaan tarjota sellaisia palvelujen tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvia palveluja, joita olisi tarjottava myös muille rautatieliikenteen harjoittajille. Näin ollen rautatiemarkkinadirektiivin velvoittamana ja sen 2 artiklan 3 kohdan pohjalta Suomen komissiolle tekemän ilmoituksen mukaisesti jatkossa rautatielain 4, 5 ja 5 a luvun säännöksiä sovellettaisiin valtion rataverkon lisäksi niillä yksityisraiteilla, jotka sijaitsevat kansainvälisen liikenteen satamien alueella tai jotka VR-Yhtymä Oy omistaa. Lukujen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät ne yksityisraiteet, jotka komissiolle tehdyn ilmoituksen perusteella komissio on hyväksynyt vähämerkityksellisinä jätettäväksi esitetyn sääntelyn ulkopuolelle. Komissio on ilmoittanut, että kapasiteetin jakamista ja rataverkon hallinnointia koskevan sääntelyn ulkopuolelle voidaan sellaisenaan jättää sellaiset yksityisraiteet, joilla liikennöidään vain yksityisraiteen haltijan oman palvelutarpeen mukaista liikennettä eli yksityisraiteen päässä ei ole muita palvelun tarjoajia eikä liikennettä ole avattu ulkopuolisille palveluita tarvitseville tahoille.

Kaikkienensa liikenne yksityisraiteilla poikkeaa monella tavoin valtion rataverkolla harjoitettavasta liikenteestä. Yksityisraiteilla kuljetetaan pääsääntöisesti vain tavarakuljetuksia. Yksityis-

raiteet ovat yleensä kuljetusten alku- tai päätepiste ja kuljetukset yksityisraiteilla tapahtuvat hyvin alhaisilla nopeuksilla (pääosin alle 20–30 km/h nopeuksilla).

Lain 1 pykälän 2 *momenttia* esitetään siten muutettavaksi niin, että kapasiteetin jakamista koskevan 4 luvun, palveluja ja niistä perittäviä maksuja koskevan 5 luvun sekä rataverkon käytön hinnoittelua koskevan 5 a luvun säännöksiä ei sovellettaisi niillä yksityisraiteilla, jotka Euroopan komissio on sille tehdyn ilmoituksen perusteella päättänyt jättää rautatiemarkkinadirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Myös näiden sääntelyn ulkopuolelle jäävien yksityisraiteiden haltijoiden on turvattava avoin, syrjimätön ja tasapuolinen pääsy kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Lain 13 luvussa tarkoitettulla rautatiealan sääntelyelimellä olisi oikeus valvoa ja saada tietoa kaikkien yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palveluntarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

2 §. Määritelmät. Pykälässä muutettaisiin ratakapasiteettia ja ratakapasiteetin hakijaa koskevia määritelmiä vastaamaan rautatiemarkkinadirektiivin näitä koskevia määritelmiä. Lisäksi pykälään lisättäisiin 11 uutta määritelmää, jotka koskisivat palvelupaikkaa, palvelupaikan ylläpitäjää, palvelujen hakijaa, kohtuullista tuottoa, ylikuormitettua rautatiereittiä tai sen osaa, kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa, rautatiereittiä, aikataulua, varikkosivuraidetta, puitesopimusta ja verkkoselostusta. Määritelmät perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin.

Pykälän 8 *kohdassa* määriteltävällä ratakapasiteetilla tarkoitettaisiin mahdollisuutta käyttää rataverkkoa ja laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitäville reitille.

Pykälän *kohdassa* 9 määritellyllä ratakapasiteetin hakijalla tarkoitettaisiin rautatieliikenteen harjoittajaa, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (jäljempänä palvelusopimusasetus) tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita ja yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia, jotka julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia.

Pykälän 33 *kohdassa* määritellyllä palvelupaikalla tarkoitettaisiin maa-alueet, rakennukset ja laitteet kattavaa rakennelmaa, joka kokonaan tai osittain on järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille tarkoitettun palvelun tarjoamiseen. Palvelupaikoilla tarjottavat palvelut ovat rautatieliikenteen huolto- ja tukipalveluja, kuten veturien ja vaunukaluston korjaus- ja huoltopalveluja. Pykälän 34 *kohdassa* tarkoitettulla palvelupaikan ylläpitäjällä tarkoitettaisiin julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan ylläpidosta tai tarjoaa rautatieliikenteen harjoittajille palvelun tarjoamisvelvoitteen piriin kuuluvia palveluja sekä lisä- tai oheispalveluja. Palvelupaikan ylläpitäjänä toimivat yleensä joko rataverkon haltijat, rautatieyritykset tai satamien yhteydessä toimivat terminaali- ja huolintapalveluja tarjoavat yritykset. Tilanteessa, jossa palvelupaikan ylläpitämiseen liittyviä rakennuksia, huoltolaitteita ja maa-alueita omistaa ja hallinnoi useampi omistaja, nämä voivat keskenään sopia siitä, kuka hallinnollisesti toimii palvelupaikan ylläpitäjänä ja vastaa palvelupaikan ylläpitoon liittyvistä velvoitteista ulkopuolisille, kuten rautatieliikenteen harjoittajille ja sääntelyelimelle.

Pykälän 35 *kohdassa* tarkoitettulla palvelujen hakijalla tarkoitettaisiin julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön.

Pykälän 36 *kohdassa* tarkoitettulla kohtuullisella tuotolla tarkoitettaisiin oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja jo-

ka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta kyseisellä tai näihin rinnastettavalla palvelutoimialalla. Kohtuullista tuottoa arvioitaessa raskaan konepajateollisuuden kilpailtujen markkinoiden viimeksi kuluneiden vuosien toteutunut tuotto olisi rinnastettavissa rautatieliikenteen huolto- ja tukipalveluiden tuottoon. Kohtuullisen tuoton arviointia ei tehtäisi monopolimarkkinoilla saadun tuottoasteen perusteella. Palvelupaikan ylläpitäjä voi periä palveluistaan tuotantokustannusten lisäksi kohtuullista tuottoa.

Pykälän 37 kohdassa määritellyllä ylikuormitetulla rautatiereitillä tai sen osalla tarkoitettaisiin rataverkon osuutta, johon kohdistuvaan ratakapasiteetin kysyntään ei voida tiettynä ajankohtana täysin vastata ratakapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisesta huolimatta. Ylikuormitettuun rautatiereittiin tai sen osaan kohdistuu ratakapasiteetin hakijoiden kysyntää enemmän kuin rataverkon haltijalla on mahdollista tarjota kapasiteettia. Ylikuormituksen purkamiseen tähtäävistä toimenpiteistä säädettäisiin tarkemmin lakiehdotuksen 24 §:ssä.

Pykälän 38 kohdassa määritellyllä kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla tarkoitettaisiin toimenpidettä tai toimenpidekokonaisuutta, joiden avulla pyrittäisiin tietyn aikataulun puitteissa vähentämään niitä rataverkon kapasiteettirajoitteita, jotka ovat johtaneet rataverkon tietyn osuuden nimittämiseen ylikuormitetuksi rautatiereitiksi tai sen osaksi.

Pykälän 39 kohdassa tarkoitettulla rautatiereitillä tarkoitettaisiin ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietyllä reitillä tiettynä ajanjaksona.

Pykälän 40 kohdassa tarkoitettulla aikataululla tarkoitettaisiin tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisellä rataverkolla, rautatiereitillä tai sen osalla aikataulun voimassaoloaikana.

Pykälän 41 kohdassa määritellyllä varikkosivuraiteella tarkoitettaisiin sivuraidetta, joka on erityisesti tarkoitettu rautatieliikenteen kulkuneuvojen pysäköintiin kahden ajovuoron välillä.

Pykälän 42 kohdassa määritellyllä puitesopimuksella tarkoitettaisiin julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määrätään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta.

Pykälän 43 kohdassa määritellyllä verkkoselostuksella tarkoitettaisiin rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohtaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa. Verkkoselostuksen on laatinut tähän asti vain Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana. Jatkossa velvoite koskisi myös niitä yksityisraiteen haltijoita, jotka lakiehdotuksen myötä tulisivat sääntelyn piiriin.

3 §. Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Pykälän 1 momentin 4 kohdassa Liikennevirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi, koska rautatieyrittäjä voi tehdä jatkossa rataverkon käyttö sopimuksen myös lain 4 luvun soveltamisalan piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden kanssa.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että 1 momentin 1, 3 ja 5 kohdan edellytykset koskisivat rautatieyrittäjien lisäksi myös muita rautatieliikenteen harjoittajia.

11 §. Toimiluvan hakeminen. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että siinä säädettäisiin, että toimilupaa haettaisiin jatkossa ministeriöltä Euroopan unionin toimilupalomakkeella.

Toimilupalomakkeesta säädetään tarkemmin myöhemmin annettavalla komission täytäntöönpanoasetuksella. Toimilupalomake julkaistaan liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämällä rautatiemarkkinoille.fi –internet-sivustolla, jolla opastetaan rautatiemarkkinoille pyrkiviä yrityksiä lupien hakemiseen liittyvissä asioissa. Täytetyn lomakkeen lisäksi toimiluvan hakijan olisi toimitettava liikenne- ja viestintäministeriölle toimilupaa hakiessaan pykälän 1 momentissa luetellut tiedot. Euroopan komissio on tarkentanut rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanosäädösten yhteydessä, että toimilupaviranomaisen on keskityttävä arvioimaan toimiluvan hakijan taloudellista elinkelpoisuutta. Turvallisuustodistuksen hakemisen yhteydessä on puolestaan arvioitava toimiluvan hakijan kyky täyttää turvallisuusvaatimukset. Komissio on myös korostanut, että turvallisuustodistuksen ja toimiluvan hakuprosessit ovat itsenäisiä prosesseja, eikä kyseisten lupien välille saa luoda lainsäädännöllistä kytkentää. Tämän vuoksi pykälän 1 momentista poistettaisiin kalustoyksikön ominaispiirteitä ja kunnossapitoa koskeva kohta 2 ja turvallisuudesta vastaavan henkilöstön pätevyyttä ja ammatillista koulutusta koskeva kohta 3.

Rautatieyrittäjä voi joka tapauksessa aloittaa liikenteen vasta, kun sillä on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä turvallisuustodistus kyseistä liikennettä varten ja liikenne- ja viestintäministeriön myöntämä toimilupa. Näin ollen tarvittaessa turvallisuustodistusta ja toimilupaa voidaan hakea viranomaisilta samanaikaisesti, jos se aikataulusyistä on perusteltua. Turvallisuustodistuksen saamisen edellytyksenä on turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöön ottaminen, joten tässä yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirasto käy laaja-alaisesti läpi hakijan edellytykset harjoittaa rautatieliikennettä vastuullisesti ja yritys osoittaa sitoutuneisuutensa täyttämään unionilainsäädännön turvallisuusvaatimukset. Toimiluvan hakemisen yhteydessä keskitytään arvioimaan hakijan taloudellista elinkelpoisuutta ja vaatimuksen mukaisuutta. Kumpikaan näistä lupa-asiakirjoista ei ole edellytys toisen lupa-asiakirjan hakemiselle tai aseta niiden hakemista toisen edelle, vaikka voisikin olla tarkoituksenmukaista hakea ensin turvallisuustodistusta ja sen jälkeen toimilupaa, kun otetaan huomioon se, että turvallisuustodistuksen käsittely edellyttää enemmän hallinnollista työtä.

Pykälän 1 momentissa 3-5 kohtia tarkistettaisiin niin, että toimiluvan hakijan vakavaraisuuden tarkistamiseksi tarvittavat tiedot vastaisivat sitä, mitä rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä III edellytetään toimiluvan hakijalta. Näin ollen hakijan tulisi toimittaa ministeriölle tieto hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta, joka tarkistettaisiin Oikeusrekisterikeskuksen antamalla lausunnolla, että henkilöä ei ole tuomittu rikoksesta. Rautatiemarkkinadirektiivin 19 artiklan mukaisesti hyvämaineisuudella tarkoitettaisiin sitä, että toimiluvan hakija tai sen johtamisesta vastaavia henkilöitä ei ole tuomittu vakavista rikoksista, talousrikoksista, liikenteen erityislainsäädännössä säädetyistä vakavista rikkomuksista tai sosiaali- ja työlainsäädännön rikkomuksista, työturvallisuutta ja työterveyttä koskevan lainsäädännön rikkomuksista tai tullimenettelyjen rikkomuksista. Lisäksi hyvämaineisuudella tarkoitetaan sitä, että yritystä ei ole asetettu konkurssiin. Lisäksi tulisi toimittaa riittävät tiedot hakijan varoista ja veloista, vakuutena käytettävissä olevista varoista ja omaisuudesta, edellisen kauden tilinpäätöstiedoista tai taseesta, omasta käyttöpääomasta ja vieraasta pääomasta, mukaan lukien pankkitalletukset, tilinylitysvara ja lainat, veroista ja sosiaaliturvamaksuista, toiminnasta saatavista tuloista ja siitä aiheutuvista menoista, mukaan lukien rautateiden liikkuvan kaluston, rakennusten, rakennelmien sekä maa-alueiden hankinnasta johtuvat menot sekä lain 90 §:ssä tarkoitettua vastuuvakuutuksesta tai sitä vastaavasta järjestelystä.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin niin, että toimilupamaksusta 500 euroa perittäisiin etukäteen, kun hakemus jätetään ja loput, 500 euroa, kuukauden kuluessa siitä, kun toimilupa on myönnetty. Mikäli toimilupaa ei myönnettäisi, tätä toista erää ei perittäisi. Aikaisemmin toimiluvan käsittelymaksuna peritty 1 000 euroa on peritty kokonaisuudessaan, kun hakemus on vastaanotettu. Säännösmuutoksen taustalla ovat komission toimilupaa koskevan Euroopan

komission asetuksen asettamat vaatimukset, joiden mukaisesti toimiluvan ennakkomaksulle ja maksulle kokonaisuudessaan asetetaan katto.

12 §. Toimiluvan myöntämisen edellytykset. Toimiluvan myöntämisen edellytyksiä koskevan pykälän 1 momentista poistettaisiin 2 kohta, jossa edellytetään 4 §:ssä tarkoitettua turvallisuustodistusta toimiluvan myöntämisen edellytykseksi. Perustelut kohdan poistamiselle olisivat samat kuin edellä 11 §:ssä. Pykälään lisättäisiin kaksi uutta kohtaa, joista 1 kohta sisältäisi viittauksen 11 §:ssä tarkoitettujen tietojen toimittamiseen toimilupaviranomaiselle. Pykälän 3 kohdassa toimiluvan myöntämisen edellytyksiin lisättäisiin vaatimus ammatillisen pätevyyden osoittamisesta rautatiemarkkinadirektiivin 21 artiklan mukaisesti. Hakijan ammatillinen pätevyys osoitettaisiin sillä, että hakijalla on riittävä toiminnallinen ja hallinnollinen rakenne turvallisen ja luotettavan liiketoiminnan harjoittamista ja toiminnan valvontaa varten.

Pykälään lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 17 artiklan 2 kohdan nojalla uusi 6 momentti, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriö ei saisi myöntää toimilupaa eikä sen voimassaoloa saisi jatkaa, jos yritys ei täytä tässä pykälässä säädettyjä edellytyksiä rautatieliikenteen harjoittamiselle.

4 luku. **Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti**

Luvun otsikkoa muutettaisiin vastaamaan lain soveltamisalan muutosta.

20 §. Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen. Pykälän 1 momentti muutettaisiin niin, että luvun säännökset koskisivat valtion rataverkon sijasta myös niitä yksityisraiteita, joita ei ole rajattu rautatiemarkkinadirektiivin 2 artiklan 3 kohdan nojalla rautatiemarkkinadirektiivin kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Käytännössä sääntely siis laajenisi koskemaan valtion rataverkon lisäksi ulkomaan liikenteen satamien alueella olevia ja VR-Yhtymä Oy:n omistamia yksityisraiteita. Lisäksi 1 momenttiin tehtäisiin tekninen korjaus, kun museoliikenteen harjoittajat ja radan kunnossapidon harjoittavat yritykset korvattaisiin muilla rautatieliikenteen harjoittajilla. Rautatieliikenteen harjoittajilla tarkoitetaan rautatieyritysten lisäksi radan kunnossapidon harjoittajia, museoliikenteen harjoittajia sekä muita kuin päätoimenaan liikennöiviä yrityksiä tai yhteisöjä sekä rataverkon haltijoita, silloin kun ne liikennöivät rataverkolla. Näillä olisi oikeus käyttää ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos lain 3 §:ssä säädetty edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle täyttyvät.

Lain 2 momentti muutettaisiin niin, että siinä säädettäisiin, että Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä säännellään kulloinkin voimassa olevan Suomen ja Venäjän rautatieyhdysliikennettä koskevan sopimuksen mukaisesti (voimassa oleva sopimus SopS 47/1997). Suomi ja Venäjä ovat neuvotelleet uuden suoraan kansainvälistä rautatieliikennettä koskevan sopimuksen. Maat allekirjoittivat uuden sopimuksen 28 päivänä huhtikuuta 2015. Sopimus on parhaillaan komission tarkastettavana, minkä jälkeen sopimuksen laintasoista sääntelyä edellyttävät määräykset saatettaisiin voimaan blankettilailla ja muut määräykset valtioneuvoston asetuksella. Uudessa sopimuksessa ei enää rajoitettaisi maiden välistä rautatieliikennettä osapuolten valtion väliseksi yksinoikeudeksi. Komissio on jo voimassa olevan sopimuksen aikana todennut, että Suomen rataverkolla tapahtuva Venäjältä tuleva liikenne on markkinoillepääsyn näkökulmasta rajan ylityksen ja vetokaluston vaihdon jälkeen EU:n sisäistä liikennettä. Koska Euroopan unionissa rautateiden tavarankuljetukset on avattu kilpailulle 1 päivänä tammikuuta 2007 alkaen, Venäjältä Suomeen tulevaa yhdysliikennettä ei voi komission näkemyksen mukaan rajata valtiosopimuksella nimettyjen rautatieyritysten yksinoikeudeksi Suomen rataverkolla. Sillä, että markkinoillepääsyn näkökulmasta Venäjän yhdysliikenne on unionilainsäädännön näkökulmasta Euroopan unionin sisäistä liikennettä, ei ole vaikutusta siihen, etteikö

venäläiselle vaunukalustolle voitaisi jatkossakin myöntää poikkeuksia unionilainsäädännön yhteentoimivuus- ja turvallisuusvaatimuksista.

21 §. Puitesopimus. Pykälässä Liikennevirasto korvattaisiin rataverkon haltijalla, koska sääntely koskisi jatkossa myös strategisesti tärkeitä yksityisraiteiden haltijoita. Pykälää muutettaisiin vastaamaan rautatiemarkkinadirektiivin 42 artiklan vaatimuksia.

Pykälän 2 *momenttia* tarkennettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin 42 artiklan mukaisesti niillä erityisillä syillä, joiden johdosta rataverkon haltija voi tehdä viittä vuotta pidempiä puitesopimuksia ratakapasiteetin käytöstä. Viittä vuotta pidempi puitesopimus olisi perusteltava liiketoimintaan liittyvillä sopimuksilla, erityisillä investoinneilla tai riskeillä. Lain 23 §:ssä tarkoitettun erikoistuneen rautatiereitin tai sen osan edellyttämää liikennettä varten voitaisiin tehdä sopimuksia, joiden kesto olisi korkeintaan 15 vuotta. Näin pitkät puitesopimukset olisivat poikkeuksellisia ja ne olisivat perusteltavissa laajamittaisilla ja pitkäaikaisilla investoinneilla. Puitesopimuksella ei myöskään voitaisi myöntää rautatieliikenteen harjoittajalle yksinoikeutta kyseisen rataverkon käyttöön.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 *momentti*, jonka mukaan puitesopimus olisi ennen sen allekirjoittamista toimitettava lain 13 luvussa tarkoitetulle sääntelyelimelle sen ennakko hyväksyntää varten. Sääntelyelimen olisi kuukauden kuluessa ilmoitettava, jos se edellyttää puitesopimukseen muutoksia ennen sen hyväksymistä ja allekirjoittamista. Lain 3 momentista tulisi siten 4 momentti ja siinä Liikenteen turvallisuusvirasto korvattaisiin sääntelyelimellä.

22 §. Ratakapasiteetin hakeminen. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että ratakapasiteettia voisivat jatkossa hakea rautatieyritysten, museoliikenteen harjoittajien sekä radan kunnossapitoa harjoittavien yritysten lisäksi myös muut hakijat, joita voisivat rautatiemarkkinadirektiivin 44 artiklan mukaisesti olla rautatieliikenteen harjoittajan lisäksi EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti rautatieliikenteen henkilöliikenteen palvelusopimuksista vastaavat toimivaltaiset viranomaiset sekä laivaajat, huolitsijat ja yhdistettyjen kuljetusten harjoittajat sekä rautatiealan koulutuslaitos, joka voi hakea ratakapasiteettia omaa koulutustoimintaa varten.

Pykälän 2 *momentissa* korvattaisiin Liikennevirasto rataverkon haltijalla.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 *momentti*, joka sisältäisi viittauksen 21 §:ssä tarkoitettuun puitesopimukseen. Jos rataverkon haltija on tehnyt 21 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia olisi haettava puitesopimuksen mukaisesti.

Pykälään lisättäisiin lisäksi uusi 4 *momentti*, joka sisältäisi viittauksen unionilainsäädännössä tarkoitettuihin ennakkomaksuihin ja vakuuksiin, joita rataverkon haltija voisi jatkossa edellyttää ratakapasiteetin hakijalta ratakapasiteettia haettaessa. Näistä säädetään tarkemmin komission myöhemmin antamassa täytäntöönpanoasetuksessa, jota ei kuitenkaan ole vielä hyväksytty. Mikäli tällaiset maksut tai vakuudet otettaisiin käyttöön, rataverkon haltijan olisi ilmoitettava tästä verkkoselostuksessaan. Tällaisten varausmaksujen olisi kohdeltava erilaisia rautatieliikenteen harjoittajia tasapuolisesti. Rataverkon haltijan olisi myös verkkoselostuksessa ilmoitettava, kohdennetaanko varausmaksut rautatieyritysten lisäksi myös muille rautatieliikenteen harjoittajille.

Pykälän 5 *momentti* vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 22 §:n 3 momenttia, mutta viittaus kumottuun kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteeseen III poistettaisiin. Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VII mukaisesti annettaisiin tarkemmat säännökset valtioneuvoston

asetuksella ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista, rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista.

Pykälän *6 momentti* vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 22 §:n 4 momenttia, mutta momenttia muutettaisiin niin, että rautatieyritys korvattaisiin ratakapasiteetin hakijalla. Tämä liittyisi pykälän 1 momentin mukaiseen muutokseen, jonka mukaisesti ratakapasiteettia voisivat jatkossa hakea rautatieyritysten ja muiden rautatieliikenteen harjoittajien lisäksi toimivaltaiset viranomaiset sekä EU:n rahtikäytäväasetuksessa tarkoitetut hakijat. Kansainvälisen reitin ratakapasiteettia haettaisiin keskitetysti Suomessa Liikennevirastolta.

23 §. Erikoistunut rautatiereitti tai sen osa. Pykälän otsikkoa muutettaisiin erikoistuneeksi rautatiereitiksi tai sen osaksi, jota koskevat säännökset pykälä sisältäisi. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 49 artiklaan.

Pykälän *1 momentin* mukaan rataverkon haltija voisi päätöksellään osoittaa rautatiereitin tai sen osan erikoistuneeksi rautatiereitiksi tai sen osaksi, jos muulle liikenteelle olisi osoitettavissa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä. Rataverkon haltijan olisi kuultava asianomaisia rautatieliikenteen harjoittajia ennen reitin tai sen osan osoittamista erikoistuneeksi rautatiereitiksi tai sen osaksi. Erikoistuneella rautatiereitillä tai sen osalla etusijalle ratakapasiteetin myöntämisessä asetettaisiin liikenne, jota varten rautatiereitti tai sen osa olisi erikoistunut. Erikoistuneen rautatiereitin tai sen osan osoittaminen ei kuitenkaan saisi estää muuta liikennettä harjoittavia rautatieliikenteen harjoittajia käyttämästä kyseistä rautatiereittiä tai sen osaa. Rataverkon haltija voisi arvioida, voitaisiinko esimerkiksi osa Helsingin seudun lähiliikenteen käyttämistä kaupunkiradoista osoittaa erikoistuneeksi rautatiereitiksi tai sen osaksi.

Pykälän *2 momentin* mukaan rataverkon haltijan olisi julkaistava 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa tiedot erikoistuneesta rautatiereitistä tai sen osasta.

23 a §. Yhteensovittamismenettely. Lakiin lisättäisiin uusi 23 a § yhteensovittamismenettelystä. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 46 artiklaan. Pykälän *1 momentin* mukaan yhteensovittamismenettely käynnistyisi, jos rataverkon haltija havaitsee aikataulusuunnittelun aikana, että ratakapasiteettia koskevat hakemukset ovat ristiriidassa keskenään. Yhteensovittamismenettelyn avulla rataverkon haltijalla olisi velvollisuus ehdottaa vaihtoehtoisia ratakapasiteettia, joka ei olennaisesti eroa pyydetystä kapasiteetista.

Pykälän *2 momentin* mukaan rataverkon haltijan olisi ratkaistava mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla. Neuvottelujen olisi perustuttava siihen, että rataverkon haltija antaisi kaikille kapasiteetin hakijoille samat tiedot kohtuullisessa ajassa, maksutta ja kirjallisessa muodossa. Tiedot koskisivat kaikkien hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemia reittejä, kaikille hakijoille samoilla reittiosuuksilla alustavasti osoitettuja reittejä, asiankuuluvilla reittiosuuksilla ehdotettuja vaihtoehtoisia ratakapasiteettia sekä tiedot kapasiteetin myöntämisprosessissa käytetyistä perusteista.

Pykälän *3 momentin* mukaan rataverkon haltijan olisi vahvistettava yhteensovittamismenettelyä koskevat periaatteet 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Rataverkon haltija olisi velvollinen myös esittämään verkkoselostuksessa menettelytavat, joilla ratkaistaan ratakapasiteetin käyttöoikeuteen liittyvät ristiriidat.

24 §. Ylikuormitettu rautatiereitti tai sen osa sekä etusijajärjestys. Pykälän otsikko ja sisältö muuttuisivat niin, että pykälä koskisi ylikuormitettua rautatiereittiä tai sen osaa sekä etusijajärjestystä. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 47 artiklaan. Pykälän *1 momentin* mukaan rataverkon haltijan olisi ilmoitettava, että rautatiereitti tai sen osa olisi ylikuormitettu, jos

rataverkon haltijan ei ole ollut mahdollista 23 a §:n mukaisen ratakapasiteetin yhteensovittamismenettelyn ja hakijoiden kuulemisen jälkeen jakaa ratakapasiteettia rautatiereitillä tai sen osalla hakijoita tyydyttävällä tavalla. Rautatiereitti tai sen osa voitaisiin todeta ylikuormitetuksi myös, jos kyseisen rautatiereitin tai sen osan ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä.

Pykälän 2 momentin mukaan ylikuormittuneella rautatiereitillä tai sen osalla rataverkon haltija voisi ottaa käyttöön 37 a §:ssä tarkoitetun korotetun ratamaksun perusmaksun ja jos korotettua maksua ei ole otettu käyttöön tai se ei ole johtanut ylikuormituksen purkamiseen, rataverkon haltija voisi päättää rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joiden mukaisesti määrätty liikennetyyppi voisi saada etusijan ylikuormittuneen rautatiereitin tai sen osan ratakapasiteetin jakamisessa. Etusijajärjestyksessä on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys suhteessa muihin liikennepalveluihin. Etusijajärjestystä asetettaessa olisi kohdeltava eri palveluntarjoajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Pykälän 3 momentin mukaan etusijajärjestyksestä voitaisiin poiketa sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä tai jonka harjoittama liikenne ylläpitää tai parantaa rautatiejärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuutta muutoin taikka jonka hakemuksen hylkääminen aiheuttaa hakijalle tai sen asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa. Etusijajärjestyksestä poikkeaminen ylikuormitetun ratakapasiteetin osalta edellyttäisi 29 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin arviointia. Etusijajärjestystä asetettaessa olisi otettava huomioon palveluiden yhteiskunnallinen merkitys. Liikennevirasto on asettanut nykyisellään henkilöliikenteen tavaraliikenteen kuljetusten edelle ylikuormitustilanteessa. Liikenneviraston olisi yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa myös jatkossa arvioitava tarkkaan sitä, miten henkilöliikenteen sisällä erilaisia henkilöliikenteen palveluja (lähijunaliikenne, inter-city –liikenne, nopeat junayhteydet ja muu henkilöjunaliikenne) asetetaan etusijajärjestykseen. Satamaraiteilla ja VR-Yhtymä Oy:n omistamilla yksityisraiteilla taas kuljetetaan pääsääntöisesti ainoastaan tavaraliikennettä tai harjoitetaan huoltoliikennettä satamien, yksityisraiteiden ja valtion rataverkon välillä. Rataverkon haltijan olisi julkaistava verkkoselostuksessa etusijajärjestystä koskevat periaatteet ylikuormittuneen rautatiereitin tai sen osan ratakapasiteetin jakamisessa.

Pykälän 4 momentin mukaan rataverkon haltijalla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada etusijajärjestyksestä koskevaa ratkaisua varten kapasiteetin hakijoilta luottamuksellisena tarvittavat lisätiedot perusteluineen. Rataverkon haltijan olisi ratkaistava etusijajärjestys kymmenen päivän kuluessa 23 a §:ssä tarkoitetun yhteensovittamismenettelyyn liittyvän neuvottelun päättymisestä.

25 §. Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen. Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jonka mukaan rataverkon haltijan olisi vastattava kaikkiin ratakapasiteettia koskeviin pyyntöihin tasapuolisesti ottaen huomioon kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitukset, myös niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset. Säännös perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 45 artiklaan. Tasapuolisuusvaatimus kohdistuu myös kaikkiin yksityisraiteen haltijoihin, mukaan lukien ne pienet ja vähämerkitykselliset yksityisraiteen haltijat, jotka muilta osin komissio on sille tehdyin ilmoituksen perusteella hyväksynyt jätettäväksi luvun 4 sääntelyn ulkopuolelle. Näin pyritään varmistamaan se, että kaikkia rautatieliikenteen harjoittajia kohdellaan tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Pykälän 2 momentissa Liikennevirasto korvattaisiin niillä rataverkon haltijoilla, joiden rataverkolla liikennöidään aikataulun mukaisesti. Todennäköisesti jatkossakin vain Liikenneviraston hallinnoimalla valtion rataverkolla on aikataulusidonnaista liikennettä. Muutoilulla on kuitenkin haluttu varmistaa, että aikataulun laadintavelvoite kohdistuu Liikenneviraston lisäksi myös muihin rataverkon haltijoihin, joilla on aikataulusidonnaista liikennettä.

Pykälän 3 ja 4 momenteissa Liikennevirasto korvattaisiin rataverkon haltijalla. Lisäksi 4 momentissa tarkistettaisiin aikatauluehdotuksen kuulemismenettelyä vastaamaan rautatiemarkkinadirektiivin 45 artiklan 3 kohtaa. Rataverkon haltija velvoitettaisiin kuulemaan asianosaisia aikatauluehdotuksesta ja antamaan vähintään kuukausi aikaa esittää siitä näkemyksensä. Asianosaisilla tarkoitettaisiin laajasti ratakapasiteetin hakijoita sekä rautatiekuljetuspalveluiden ostajia sekä tavaraliikenteen kuljetuspalveluita hankkivia asiakkaita.

26 §. Ratakapasiteetin jakaminen. Pykälässä Liikennevirasto korvattaisiin rataverkon haltijalla. Lisäksi pykälän 2 momentissa viittaukset muutettaisiin 22 §:ään tehtyjen uusien momenttien johdosta. Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaisesti rataverkon haltijan olisi ilmoitettava kaikille ratakapasiteetin hakijoille, miten se on jakanut ratakapasiteetin hakijoiden kesken ja myös siitä, jos se on jättänyt osan kapasiteetista varakapasiteettina myöhemmin jaettavaksi.

27 §. Kiireellinen ratakapasiteetti. Pykälässä Liikennevirasto korvattaisiin rataverkon haltijalla. Pykälästä poistettaisiin radan kunnossapitoa harjoittavan yrityksen ratakapasiteettihakemuksen käsittely kiireellisenä, koska radan kunnossapitoa harjoittavan yrityksen ratakapasiteetin hausta säädettäisiin 27 a §:ssä.

27 a §. Ratakapasiteetti kunnossapitoa varten. Pykälä olisi uusi ja perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 53 artiklaan. Lähtökohtaisesti radan kunnossapitoa varten tapahtuvaa ratakapasiteetin käyttöä koskeva hakemus tehtäisiin 25 §:ssä tarkoitettun aikataulusuunnittelun yhteydessä. Aikataulusuunnittelun yhteydessä olisi siten otettava huomioon ne ajanjaksot, jolloin rata on suljettu junaliikenteeltä tietyllä rataosalla, mutta kiireellisenä voitaisiin jatkossakin hakea kapasiteettia kalustolle työmaalle siirtymistä varten.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi otettava riittävällä tavalla huomioon suunnitellun radan kunnossapitotyön vaikutus muihin hakijoihin ja varauduttava aikataulusuunnittelussa kunnossapitotöiden tehokasta ja suunnitelmallista toteutusta varten, ottaen huomioon myös ennalta suunnittele mattomien kunnossapitotöiden tarve. Liikennevirasto varaa nykyisellään radan kunnossapitotöitä varten aikataulusuunnittelun yhteydessä niin sanotut työraot 53 artiklan mukaisesti, joten tältä osin nykykäytäntöön ei tulisi olennaisia muutoksia.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi ilmoitettava kaikille asianosaisille, jos ratakapasiteettia joudutaan poistamaan ennalta suunnittele mattomien kunnossapitotöiden johdosta.

28 §. Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että rautatieliikenteen harjoittajaa lukuun ottamatta muu ratakapasiteetin haltija voisi luovuttaa sille myönnetyn ratakapasiteetin liiketoimintaa varten rautatieliikenteen harjoittajalle. Ratakapasiteetin haltija nimeäisi rautatieliikenteen harjoittajan, jolle ratakapasiteetti myönnetään siinä vaiheessa, kun rautatieliikenteen harjoittaja on valittu tarjouskilpailun tai muun menettelyn kautta hoitamaan sopimusjärjestelyn mukaista liikennettä. Tämä säännös tarvittaisiin, jotta 22 §:n 1 momentissa tarkoitettut rautatieliikenteen henkilöliikenteen palvelusopimuksista vastaavat toimivaltaiset viranomaiset sekä EU:n rahtikäytäväasetuksen mukaiset ratakapasiteetin hakijat voisivat luovuttaa saamansa rautatiekapasiteetin edelleen heidän toimeksiannostaan liikennettä harjoittaville rautatieyrityksille. Myös oppilaitos voisi hakea ja käyttää hakemaansa ratakapasiteettia opetustarkoitusta varten. Muilta osin ratakapasiteetin haltija ei saisi jatkossakaan luovuttaa myönnettyä ratakapasiteettia toiselle rautatieliikenteen harjoittajalle, eikä ratakapasiteetilla saisi käydä kauppaa. Jos rataverkon haltija on todennut, että ratakapasiteetin hakija on kaupannut saamaansa ratakapasiteettia, rataverkon haltijan olisi pidättäydyttävä jatkossa myöntämästä ratakapasiteettia tällaiselle ratakapasiteetin hakijalle. Koska 22 §:n mukaisesti

ratakapasiteettia voisivat hakea muutkin kuin rautatieliikenteen harjoittajat ja halutaan välttyä tilanteelta, jossa ratakapasiteettia hankittaisiin taloudellisessa hyötymistarkoituksessa muuta kuin rautatieliikenteen harjoittamista varten, pykälässä kiellettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 38 artiklan mukaisesti käymästä kauppaa ratakapasiteetilla. Ratakapasiteetin haltijan olisi myös viipymättä ilmoitettava rataverkon haltijalle käyttämättä jäävästä ratakapasiteetista, jotta rataverkon haltija voisi jakaa sen muille ratakapasiteetin hakijoille. Jos ratakapasiteetin haltija käyttäisi myönnettyä ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, rataverkon haltijan olisi kuultava ratakapasiteetin haltijaa asiassa ja tarvittaessa peruutettava ratakapasiteetin haltijalle myönnetty ratakapasiteetti.

Pykälän 2 *momentissa* muutettaisiin Liikennevirasto rataverkon haltijaksi. Momenttiin lisättäisiin myös viittaus 32 §:n mukaiseen verkkoselostukseen. Rataverkon haltijan olisi julkaistava verkkoselostuksessa ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmäärät.

Pykälän 3 *momentissa* muutettaisiin Liikennevirasto rataverkon haltijaksi. Rataverkon haltija ei saisi peruuttaa ratakapasiteettia, jos ratakapasiteetin käyttämättä jättäminen on johtunut hakijasta tai ratakapasiteettia käyttävästä rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Rataverkon haltija voisi peruuttaa ratakapasiteetin aina siltä ajalta, jolloin ratakapasiteettia hakeneella rautatieliikenteen harjoittajalla ei olisi turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Myös pykälän 4 *momentissa* Liikennevirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi. Rataverkon haltija voisi poistaa ratakapasiteetin käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisestä viasta taikka onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä tilapäisesti poissa käytöstä. Rataverkon haltijan olisi tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle. Rataverkon haltija ei olisi kuitenkaan velvollinen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa, jollei 30 §:n nojalla ole muuta sovittu.

28 a §. *Ratakapasiteetin varausmaksu.* Pykälä ratakapasiteetin varausmaksusta olisi uusi säännös ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 36 artiklaan.

Pykälän 1 *momentin* mukaan rataverkon haltija voisi ottaa käyttöön ratakapasiteetin varausmaksun kannustaakseen ratakapasiteetin tehokasta käyttöä. Rataverkon haltija voisi periä ratakapasiteetin varausmaksun myöntäessään ratakapasiteettia ja maksu hyvitetäisiin ratakapasiteetin hakijalle takaisin 37 §:ssä tarkoitetun ratamaksun perinnän yhteydessä, jos myönnetty ratakapasiteetti on käytetty. Varausmaksu kattaisi kyseisen aikataulusuunnittelukauden. Kiireellisenä myönnetylle ratakapasiteetin hakemiselle rataverkon haltija voisi myös niin halutessaan asettaa kertaluonteisesti ja kiireellisenä myönnetyn kapasiteetin varausmaksun, joka myös hyvitetäisiin varsinaisen ratamaksun perinnän yhteydessä, jos kiireellisenä myönnetty ratakapasiteetti on käytetty haetulla tavalla. Jos kiireellisenä myönnetty ratakapasiteetti on jäänyt käyttämättä, rataverkon haltija voisi pidättää myös tällaisen kiireellisen ratakapasiteetin varausmaksun. Myös radan kunnossapidon yrityksille varausmaksu hyvitetäisiin, jos nämä ovat käyttäneet 27 a §:n mukaisesti varaamansa ratakapasiteetin. Käytetyn ratakapasiteetin varausmaksusta ei näin aiheutuisi rautatieliikenteen harjoittajille ylimääräisiä kustannuksia.

Pykälän 2 *momentin* mukaan ratakapasiteetin varausmaksun periminen olisi kuitenkin pakollista sellaisilta ratakapasiteetin hakijoilta, jotka olisivat säännöllisesti jättäneet käyttämättä myönnettyjä reittejä tai osaa niistä ja näin ratakapasiteettia olisi käytetty tehottomasti. Tämän maksun perimiseksi rataverkon haltijan olisi julkaistava verkkoselostuksessaan arviointiperusteet, joilla määriteltäisiin kapasiteetin ja sen mukaisten reittien tai niiden osan säännöllinen käyttämättä jättäminen. Näitä arviointiperusteita valvoisi 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin.

Sääntelyelimellä olisi oikeus saada pyynnöstä lisätietoja rataverkon haltijalta ratakapasiteetin arviointiperusteista ja miksi kapasiteettia on jätetty hyödyntämättä. Sääntelyelin myös ratkaisisi arviointiperusteisiin liittyvät erimielisyydet.

Jos Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana haluaisi ottaa ratakapasiteetin varausmaksun käyttöön, sen tulisi pykälän 3 *momentin* mukaan julkaista ratakapasiteetin varausmaksua koskevat arviointiperusteet omassa verkkoselostuksessaan ja näiden perusteella valtion rataverkon ratakapasiteetin varausmaksusta voitaisiin tarkemmin säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

29 §. Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma. Pykälässä Liikennevirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi. Pykälässä velvoitettaisiin voimassa olevan rautatielain 29 §:ää vastaavasti rataverkon haltija arvioimaan ylikuormittuneen rautatiereitin syyt. Arviointia tarkennettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin 51 artiklan mukaisesti niin, että arvioinnissa olisi selvítettävä ylikuormittumisen syyt, liikenteen kehitys, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitteet sekä ne rataverkon haltijan toimenpiteet, joilla se voisi poistaa tai vähentää ylikuormittumista rautatiereitillä.

Pykälään tulisi uusi 2 *momentti*, jonka mukaan kapasiteettia koskevan arvioinnin kohteena olisivat rataverkko, käyttömenettelyt, harjoitettavan liikenteen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus ratakapasiteettiin. Arvioinnissa huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyisivät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reiteille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset sekä rataverkon kunnon parantaminen.

Pykälän 2 momentista tulisi 3 *momentti* ja siinä Liikennevirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi.

Pykälään lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 51 artiklan nojalla uusi 4 *momentti*. Rataverkon haltija velvoitettaisiin keskeyttämään rautatielain 37 §:ssä tarkoitetun ratamaksun periminen, jos rataverkon haltija ei tee ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa tai vahvistamissuunnitelmassa määritellyt toimenpiteet eivät johda ylikuormittumisen syiden poistumiseen. Rataverkon haltija voisi kuitenkin jatkaa ratamaksun perimistä, jos 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin päätyisi siihen, että kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei kyettäisi toteuttamaan sellaisista syistä, joihin rataverkon haltija ei pystyisi vaikuttamaan tai käytettävissä olevat vaihtoehdot ylikuormituksen purkamiseksi eivät olisi taloudellisesti toteuttamiskelpoisia. Rataverkon haltijan olisi ilmoitettava ratamaksun perimisen keskeyttämisestä ministeriölle ja sääntelyelimelle.

29 a §. Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja yhteensovittaminen. Pykälä olisi uusi. Pykälän 1 *momentti* lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 39 artiklan nojalla. Momentin mukaisesti rataverkon haltijan olisi huolehdittava ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä ja julkaistava 32 §:n mukaisessa verkkoselostuksessa kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja perusteet. Rataverkon haltijan olisi varmistettava, että kapasiteetin käyttöoikeus myönnetään oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä sekä Euroopan unionilainsäädännön ja tämän lain ja sen nojalla annettujen säädösten mukaisesti. Rataverkon haltijan olisi lisäksi pidettävä luottamuksellisena tietoina sellaiset liikesalaisuuden piiriin kuuluvat tiedot, joita se on saanut ratakapasiteetin hakijoilta.

Pykälän 2 *momentin* mukaan rataverkon haltijoiden olisi yhteistyössä sovitettava ratakapasiteettia liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Tämä rautatiemarkkinadirektiivin 44 artiklan mukainen velvoite on tarpeen erityisesti EU:n sisäisessä kansainvälisessä liikenteessä. Vaikka Suomessa ei ole juurikaan EU:n sisäistä kansainvälistä liikennettä, säännös on kuitenkin jat-

kossa myös Suomessa tarpeellinen sen vuoksi, että Liikenneviraston lisäksi ratakapasiteettia koskeva sääntely koskee myös soveltamisalaa koskevan 1 §:n 2 momentin mukaisesti strategisesti tärkeitä yksityisraiteen haltijoita. On tärkeää, että Liikennevirasto ja yksityisraiteen haltijat sovittavat ratakapasiteettia yhteen, jotta rautatieliikenteen harjoittajat voivat liikennöidä koko rataverkolla sujuvasti. Tästä aiheutuu jonkin verran hallinnollista lisätyötä Liikennevirastolle.

30 §. Rataverkon käyttösopimus. Pykälän 1 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi samoin kuin pykälän muissa momenteissa.

Pykälän 2 momenttiin sisällytettäisiin säännös, jonka mukaan rataverkon haltijan on tehtävä käyttösopimus tasapuolisin, kohtuullisen sekä läpinäkyvin ehdoin ja rataverkon haltijan on julkaistava käyttösopimusta koskevat menettelyt verkkoselostuksessa.

Pykälän 4 momentin mukaan rataverkon haltija ei saisi tehdä käyttösopimusta ennen kuin rautatieyrittäjä täyttää 3 §:n 1–3 ja 5 kohdassa säädetty edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle. Muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon haltija ei saisi tehdä rataverkon käyttösopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla olisi 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, sille 26 §:n mukaisesti myönnetty aiottua liikennöintiä varten tarvittava ratakapasiteetti ja se täyttää muutoin rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Museoliikenteen harjoittajan kanssa tehtäisiin jatkossakin rataverkon käyttösopimus. Lisäksi momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että muun ratakapasiteetin hakijan olisi nimettävä rautatieliikenteen harjoittaja, joka tulee käyttämään sille myönnetyn ratakapasiteetin. Tämä tarkoittaisi erityisesti sitä, jos palvelusopimusasetuksen mukainen toimivaltainen viranomainen tai rahtikäytäväasetuksen mukainen kapasiteetin hakija on hakenut rautatieliikenteen harjoittajan puolesta liikennettä varten kapasiteettia. Rataverkon haltija tekisi tällöin käyttösopimuksen kyseisen nimetyn rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

31 §. Suorituskannustinjärjestelmä. Pykälässä Liikennevirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi ja samalla suorituskannustinjärjestelmä ulotettaisiin koskemaan valtion rataverkon lisäksi myös lain soveltamisalaan kuuluvia strategisesti merkittäviä yksityisraiteen haltijoita. Lisäksi pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VI 2 kohtaan, jossa on tarkemmin säädetty suorituskannustinjärjestelmässä noudatettavista periaatteista. Viittaus direktiivin liitteeseen on katsottu tarkoituksenmukaiseksi, koska liitettä voidaan muuttaa alemman asteisella delegoidulla unionilainsäädännöllä. Kun rataverkon haltija sopii direktiivin liitteen VI kohdan 2 mukaisesti suorituskannustinjärjestelmän periaatteista ja maksuvelvoitteista rautatieyritysten kanssa, rataverkon haltijan olisi otettava huomioon rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisestä vastuullisten toimivaltaisten viranomaisten (liikenne- ja viestintäministeriö ja Helsingin seudun liikennekunta -yhtymä) näkemykset, jotta tunnistettaisiin kuka on korvausvelvollinen ja missä tilanteissa, jos ostoliikenteen piiriin kuuluvan liikenteen vuoroja jää hoitamatta.

Pykälään lisättäisiin lisäksi uusi 3 momentti rautatiemarkkinadirektiivin 35 artiklan ja direktiivin liitteen VI 2 kohdan perusteella. Momentissa säädettäisiin, että suorituskannustinjärjestelmää koskevissa erimielisyyksissä rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan olisi käännyttävä 13 luvussa tarkoitetun sääntelyelimen puoleen. Sääntelyelimen olisi tehtävä päätös kymmenen työpäivän kuluessa siitä, kun rautatieyrittäjä tai rataverkon haltija on toimittanut kaikki asiaa koskevat asiakirjat sääntelyelimen tietoon.

32 §. Verkkoselostus. Pykälää tarkistettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin 27 artiklan sekä direktiivin liitteen IV nojalla. Pykälän velvoitteet koskisivat jatkossa Liikenneviraston lisäksi

myös lain soveltamisalaan kuuluvia yksityisraiteen haltijoita, minkä vuoksi Liikennevirasto korvattaisiin rataverkon haltijalla.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava aikataulukausittain suomen ja ruotsin kielellä tai vaihtoehtoisesti jollakin muulla Euroopan unionin virallisella kielellä verkkoselostus.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että se vastaisi lain 33 §:ään esitettyjä muutoksia. Siten momentin mukaan verkkoselostukseen tulisi sisällyttää tiedot niin vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista kuin muista rataverkolla rautatieyrityksille tarjottavista palveluista. Rataverkon haltija veloitettaisiin myös julkaisemaan verkkoselostuksessa ratakapasiteetin hakijoita varten tiedot niistä rautatielain nojalla annettavista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat oikeutta rataverkolle pääsyyn, ratamaksujen määräytymisperusteita, ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja, rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää sekä muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltija veloitettaisiin kuulemaan verkkoselostusta laatiessaan tiedossaan olevia Suomeen sijoittuneita ratakapasiteetin haltijoita ja muita rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Lisäksi jos 2 momentin tiedoissa tapahtuu verkkoselostuksen voimassaoloaikana muutoksia, näistä muutoksista tulisi kuulla ratakapasiteetin haltijoita ja hakijoita.

Pykälän 4 momentin mukaan verkkoselostus olisi julkaistava sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 22 §:ssä tarkoitetun ratakapasiteetin hakuajan alkamista, jotta kapasiteetin hakijoilla olisi tiedossa verkkoselostuksessa julkaistut tiedot kapasiteetin hakua varten. Verkkoselostus olisi pidettävä ajan tasalla ja sitä olisi tarvittaessa muutettava tietojen muuttuessa. Liikennevirastolla olisi velvoite huolehtia myös siitä, että yksityisraiteen haltijoiden sähköisessä muodossa julkaisemat verkkoselostukset on linkitetty rataverkon haltijoiden yhteiselle verkkosivulle.

5 luku. Palvelut ja niistä perittävät maksut

Voimassa olevan rautatielain 5 luku esitettäisiin jaettavaksi kahteen osaan niin, että 5 luku koskisi palveluja ja niistä perittäviä maksuja sekä 5 a luku rataverkon käytön hinnoittelua. Muutos tehtäisiin sääntelyn selkiyttämiseksi sekä rautatiemarkkinadirektiivin hinnoittelua koskevien säännösten täytäntöön panemiseksi, sillä hinnoittelun perusteet ovat erilaiset.

33 §. *Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut.* Pykälän otsikko esitetään muutettavaksi niin, että se vastaisi rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II otsikkoa ja kyseissä liitteessä tarkoitettuja palveluja. Pykälän aikaisempi otsikko on ollut Liikenneviraston rautatieliikenteen harjoittajille tarjoamat palvelut, koska lain 5 luvun säännökset koskevat voimassa olevassa rautatielaissa vain Liikennevirastoa valtion rataverkon haltijana. Liikennevirasto on tarjonnut rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja ja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja ratamaksun perusmaksun vastineeksi pykälän 1 momentin nojalla ja lisäksi Liikennevirasto on voinut tarjota muita palveluja rautatieliikenteen harjoittajille erillistä lisämaksua vastaan. Koska rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon myötä palveluja koskevat velvoitteet kohdistuvat myös strategisesti tärkeimpiin yksityisraiteen haltijoihin ja myös muihin palvelupaikan ylläpitäjiin, myös tätä pykälää ja pykälän otsikkoa olisi muutettava.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettuja vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja olisivat rautatiemarkkinadirektiivin II liitteen kohdassa 1 tarkoitettut palvelut. Näitä palveluja olisivat ratakapasiteettihakemuksen käsittely ja oikeus käyttää rataverkkoa myönnetyn kapasiteetin mukaisella tavalla, rautatieinfrastruktuurin käyttö, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet, junaliikenteen ohjauspalvelut, mukaan lukien merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestintä sekä tietojen antaminen junien liikkumisesta, sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi sekä kaikki muut tiedot, joita tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja Liikenneviraston valtion rataverkon haltijana ja myös lain soveltamisalaan kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden tulisi tarjota tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille niitä tarvitseville ratamaksun perusmaksua vastaan. Ratamaksun perusmaksun vastikkeena rataverkon haltijan olisi myös turvattava radan käyttöoikeus 34 §:ssä tarkoitettuihin palvelupaikkoihin. Nämä palvelut ovat rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 2 tarkoitettuja palveluja, joita rataverkon haltija ei välttämättä itse tarjoa ja siksi palvelupaikoissa tarjottavat palvelut palvelupaikan ylläpitäjä voisi hinnoitella erikseen.

Pykälän 2 momentin palvelupaikan ylläpitäjän olisi tarjottava pyynnöstä syrjimättä ja tasapuolisesti rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan mukaisia lisäpalveluita, jos se tuottaa niitä.

Pykälän 3 momentin mukaan palvelupaikan ylläpitäjä olisi velvollinen tarjoamaan rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 4 kohdassa tarkoitettuja oheispalveluja ulkopuoliselle palveluja tarvitsevalle taholle, jos se on avannut palvelut jollekin ulkopuoliselle taholle. Palveluja olisi tarjottava pyynnöstä syrjimättä, tasapuolisesti ja yhtäläisin ehdoin kaikille palveluja tarvitseville tahoille.

Pykälän 4 momentin mukaan lisä- ja oheispalveluista perittävät maksut eivät saisi ylittää niiden tarjonnasta aiheutuvia kustannuksia kuin kohtuullisen tuoton verran, jos näiden palvelujen tarjonnasta vastaa vain yksi palvelujen tarjoaja.

Pykälän 5 momentin mukaan tieto rataverkon haltijan pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä käytettävissä olevista raideyhteyksistä olisi sisällytettävä 32 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen. Verkkoselostuksessa ei tarvitsisi kuvata niitä oheispalveluita ja niiden tarjonnan ehtoja, joita palvelupaikan ylläpitäjä tuottaa vain ja ainoastaan omaa tarkoitusta varten. Sellaisten palvelupaikan ylläpitäjien, jotka eivät ole rataverkon haltijan määräysvallassa, olisi annettava tieto maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjoamisesta. Myös käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä tulisi antaa tietoa verkkoselostuksessa tai ilmoittaa rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla. Jos muu palvelupaikan ylläpitäjä avaa lisä- ja oheispalvelut ulkopuolisille palveluja tarvitseville tahoille, myös tällaisen palvelupaikan ylläpitäjän tulisi antaa edellä mainitut tiedot sellaiselle rataverkon haltijalle, jonka rataverkolta on yhteys kyseisen palvelupaikan palveluihin.

Pykälän 6 momentti sisältäisi valtuutuksen säätää pykälässä tarkoitetuista palveluista ja niiden ehdoista tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

34 §. *Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut.* Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvilla palveluilla tarkoitettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 2 tarkoitettuja palveluita. Palvelulla tarkoitettaisiin tässä pykälässä sekä näiden palvelujen tarjontaa koskevaa palvelupaikkaa että itse palvelupaikassa tarjottavia palveluita. Pykälää tarkistettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan sekä direktiivin liitteen II kohdan 2 mukaisesti.

Pykälän *1 momentin* viittaus kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteen II kohdassa 2 tarkoitettuihin rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluviin palveluihin korvattaisiin viittauksella rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohtaan 2. Lisäksi 1 momenttia muutettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan pohjalta niin, että momentissa edellytettäisiin, että jos pykälässä tarkoitettuja palveluja tarjoaa muu kuin rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjällä olisi oltava kaikista näistä palveluista ja niiden palvelupaikoista toisistaan erilliset tilit, mukaan lukien erilliset taseet ja tuloslaskelmat. Tällaista kirjanpidollista eriyttämistä tarvittaisiin, jotta sääntelyelin voi palvelujen tarjontaa koskevaa valvontaa varten saada tase- ja tuloslaskelmat käyttöönsä ja tehdä niiden perusteella tarvittavia ratkaisuja palvelujen hinnoittelusta ja sen lainmukaisuudesta sekä tasapuolisuudesta. Säännös ei siten edellyttäisi näiden palveluiden eriyttämistä palvelujen tarjoajasta kokonaan oikeudellisesti erilliseen yksikköön, kuten tytäryhtiöön. Sääntelyelimen olisi tarvittaessa rautatieliikenteen harjoittajan tai palvelupaikan ylläpitäjän pyynnöstä neuvottava ja otettava kantaa pykälän mukaisen eriyttämisvelvollisuuden käytännön toteutuksessa. Jos palvelupaikan ylläpitäjällä on vaikeuksia eriyttää taseessa yksittäiset rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdan 2 palvelut erikseen, voitaisiin alkuvaiheessa tarvittaessa hyväksyä myös palveluiden ryhmittely isompiin kokonaisuuksiin tasetietojen osalta. Tuloslaskelma olisi kuitenkin kunkin palvelun osalta esitettävä erillisenä 1 päivänä tammikuuta 2016 alkavasta tilikaudesta alkaen. Tavoitteena kuitenkin pitää olla, että kirjanpitoa kehitetään niin, että kustakin palveluluokasta on ajan mittaan erilliset tasetiedot. Momentissa myös säädettäisiin vastaavalla tavalla kuin 33 §:n 3 momentissa, että myös tässä pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä käytettävissä olevista raideyhteyksistä olisi sisällytettävä tiedot 32 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen silloin, kun palvelujen tarjonnasta vastaa rataverkon haltija. Muun kuin rataverkon haltijan ylläpitämän palvelupaikan ylläpitäjän olisi annettava tietoa maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta sekä tietoa käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.

Voimassa olevan rautatielain 2 ja 3 momentti oikeudesta kieltäytyä palvelujen tarjonnasta Liikenteen turvallisuusvirastolta haettavan poikkeusluvan nojalla esitettäisiin poistettavaksi, koska tällainen sääntely ei ole rautatiemarkkinadirektiivin mukaista eikä siinä esitetty menettely vastaa rautatiemarkkinadirektiivissä sääntelyelintoiminnalle asetettuja vaatimuksia.

Pykälään lisättäisiin uusi *2 momentti*, jonka mukaan palvelupaikan ylläpitäjän olisi vastattava palvelujen hakijan esittämään pyyntöön saada edellä 1 momentissa tarkoitettuja palveluja tai oikeutta käyttää palvelupaikkaa mahdollisimman pian. Palvelupaikan ylläpitäjän tulisi vastata kiireellisesti pyyntöön myös tilanteessa, jossa palvelujen tarjontaan tai palvelupaikan käyttöön kohdistuu useita pyyntöjä. Momentissa myös säädettäisiin, että lain 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voisi asettaa määräajan, jonka kuluessa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään hakemukseen vastauksensa. Palvelujen hakijan esittämä hakemus voitaisiin hylätä ainoastaan, jos palvelulle on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja taloudellisesti hyväksyttävin edellytyksin, jotka mahdollistavat kyseessä olevan henkilö- ja tavaraliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävin edellytyksin. Toteuttamiskelpoisella vaihtoehtolla tarkoitettaisiin vastaavanlaisia palveluja, jotka olisivat palvelujen hakijan saavutettavissa suhteellisen samanlaisilla ehdoilla kuin niitä tarjoaa kielteisen päätöksen tehnyt palvelupaikan ylläpitäjä. Tämä tarkoittaisi siten ensisijaisesti maantieteellistä etäisyyttä vaihtoehtoiseen palvelupaikkaan. Palvelupaikan ylläpitäjää ei myöskään voitaisi velvoittaa tekemään investointeja palvelun tarjonnan resursseihin siinä tarkoituksessa, että kaikki pyynnöt voitaisiin täyttää. Palvelujen hakija voisi valittaa sääntelyelimelle, jos palvelupaikan ylläpitäjä on kieltäytynyt palvelujen tarjonnasta. Sääntelyelin voisi ryhtyä tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin

varmistaa, että asianmukainen osuus palvelujen tarjonnan kapasiteetista myönnettäisiin ulkopuolisille palvelujen hakijoille.

Voimassa olevan rautatielain 2, 3 ja 5 momentin poistamisen ja uuden 2 momentin johdosta pykälän nykyisistä 4 ja 6 momentista tulisi *3 ja 4 momentti*.

Pykälän *3 momenttia* täsmennettäisiin niin, että siihen lisättäisiin myös palvelupaikan käytön korvaus palveluista perittävän korvauksen rinnalle. Niiden molempien tulisi olla kohtuullisia ja tasapuolisia. Palveluiden hinnoittelun kohtuullisuutta sääntelyelin arvioi 36 a §:ssä tarkoitettulla tavalla. Korvaus olisi maksettava palvelupaikan ylläpitäjälle ja se tulisi käyttää toiminnan rahoittamiseen.

Pykälän *4 momentin* valtuutussäännöstä täsmennettäisiin niin, että tarkemmat säännökset pykälässä tarkoitetuista palveluista raideyhteyksineen ja palvelujen järjestämisestä annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälään lisättäisiin uusi *5 momentti*, joka perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 6 kohtaan. Jos palvelupaikan ylläpitäjällä on ylikapasiteettia palvelutuotannossa ja palvelut ja niiden tuotantoon käytettävät palvelupaikat ovat olleet vajaakäytössä vähintään kahtena peräkkäisenä vuotena eli 24 kuukauden aikana ja palvelujen hakijoiden kiinnostus tämän palvelupaikan käyttöoikeutta kohtaan on ilmaistu palvelupaikan ylläpitäjälle osoitettujen tarpeiden perusteella, palvelupaikan ylläpitäjän olisi ilmoitettava palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavana palvelupaikkana kokonaan tai osittain. Palvelupaikan ylläpitäjällä ei olisi tätä velvoitetta, jos se pystyy osoittamaan, että meneillään olevan muuntamisprosessin johdosta palvelujen hakijat eivät voisi käyttää asianomaista palvelupaikkaa. Rautatiemarkkinoiden toimivuuden kannalta on nähty tärkeäksi, että palveluja tarjottaisiin markkinahintaan kohtuullista korvausta vastaan tai palvelupaikat niiden edellyttämine tiloineen ja laitteineen myytäisiin markkinahintaan niitä tarvitseville tahoille. Sääntelyelin voisi ratkaista tämän pykälän mukaisen palvelupaikan vuokraamista koskevan asian palvelupaikan käyttöoikeudesta kiinnostuneen palvelujen hakijan hakemuksesta.

34 a §. Palvelutarjonnan eriyttämistä koskevat vaatimukset. Pykälä olisi uusi ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan 3 kohtaan. Pykälässä luetellut rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettut palvelut olisi järjestettävä päätöksenteoltaan ja organisatorisesti erilleen ja riippumattomaksi rautatieliikenteen harjoittajan muusta organisaatiosta, jos näiden palveluiden tarjonnasta tai palvelupaikkojen käytöstä vastaisi määräävässä markkina-asemassa oleva rautatieyrittäjä. Näitä palveluja olisivat matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkanäyttö- ja kuulutuspalvelut ja soveltuvat tilat lipunmyyntipalveluille, tavaraliikenneterminaalit, järjestelyratapihat ja junamuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyökalit, varikkosivuraiteet, rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet sekä tankkauspalvelut ja polttoaineen tuottaminen näihin palveluihin, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkauksesta perittävistä maksuista. Nämä palvelut on katsottu rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklassa rautatiemarkkinoille pääsyn kannalta ratkaisevan tärkeiksi ja siksi määräävässä markkina-asemassa olevan rautatieyrittäjän johdolla ei saisi olla näiden palveluiden päätöksentekoon vaikutusvaltaa. Säännöksen tarkoituksena olisi turvata, että näitä markkinoillepääsyn kannalta tärkeitä palveluita tarjottaisiin ulkopuolisille tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä kohtuulliseen hintaan.

35 §. Koulutuspalvelujen tarjoaminen. Pykälään lisättäisiin uusi *2 momentti*, jolloin samalla 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi. Pykälän uuden 2 momentin mukaan rautatiealan sääntelyelin valvoisi, että koulutuspalvelujen tarjonta ja siihen liittyvä työnopastus olisi tasapuolista ja syr-

jimätöntä ja niistä perittävät korvaukset ovat kohtuullisia, tasapuolisia ja syrjimättömiä. Sääntelyelin voisi ratkaista koulutuspalveluita koskevan asian 71 b §:n mukaisesti.

36 a §. Palveluiden hinnoittelun arviointi. Pykälä olisi uusi rautatielaissa. Uusi pykälän mukainen sääntely olisi osaltaan rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan täytäntöönpanoa ja vahvistaisi palveluiden hinnoittelun kohtuullisuutta, syrjimättömyyttä ja läpinäkyvyyttä. Sääntelyyn avulla pyritään antamaan rautatiealan sääntelyelimelle riittävät välineet seurata palveluiden hinnoittelussa käytettyjä periaatteita ja hinnoittelun kohtuullisuutta.

Pykälän *1 momentin* mukaan palvelupaikan ylläpitäjän olisi toimitettava sääntelyelimelle kaikki tarvittavat tiedot palvelupaikkojen ja palveluiden hinnoitteluun liittyen. Palvelupaikan ylläpitäjän olisi voitava osoittaa, että sen perimät maksut noudattavat sen verkkoselostuksessa ilmoittamaa menettelyä. Palvelujen tarjoajalla tai palvelupaikan ylläpitäjällä olisi velvollisuus osoittaa sääntelyelimelle tämän käsitellessä palvelujen hinnoittelua koskevaa asiaa, että palvelujen tarjoajan tuotteesta tai palvelusta perimä hinta olisi kustannukset huomioiden kohtuullinen ja syrjimätön. Sääntelyelin ei olisi hinnoittelua arvioidessaan sidottu palvelupaikan ylläpitäjän kustannuslaskennassa käyttämiin periaatteisiin, jotta se voisi suorittaa arvioinnin mahdollisimman riippumattomasti ja tasapuolisesti. Sääntelyelin voisi arvioida palvelupaikan ylläpitäjän hinnoittelun kohtuullisuutta ja syrjimättömyyttä vapaasti palvelupaikan ylläpitäjän kustannuslaskentajärjestelmästä riippumattomalla tavalla. Palvelupaikan ylläpitäjän kustannuslaskentaperiaatteet ja laskelmat eivät riittäilanteessa rajoittaisi sääntelyelimen toimivaltaa määritellä huomioon otettavat kustannukset.

Pykälän *2 momentin* mukaan palvelujen tarjoajalla tai palvelupaikan ylläpitäjällä tai omistajalla olisi oltava käytössään todennettavissa olevat menetelmät ja säännöt, joiden perusteella kustannukset kohdennetaan ja kirjataan palvelupaikoittain, koskien erikseen sekä palvelukokonaisuutta että tiloja välineineen. Palvelupaikan ylläpitäjällä on velvollisuus osoittaa kustannuslaskennan ja hinnoittelun välinen yhteys.

Pykälän *3 momentin* mukaan sääntelyelin voisi päätöksellä vahvistaa etukäteen palvelujen tarjoajalle, palvelupaikan ylläpitäjälle tai omistajalle tai yksityiselle palvelulle hinnoittelua koskevat menetelmät, jos *1 momentin* mukainen palvelujen tarjoajaa tai palvelupaikan ylläpitäjää koskeva velvollisuus hinnoittelussa ei olisi riittävä korjaamaan palvelujen tarjontaan liittyviä ongelmia markkinoilla. Sääntelyelimellä olisi toimivalta etukäteen valvoa, että palvelupaikan ylläpitäjän hinnoittelussaan tekemät muutokset tai uusien palveluiden hinnoittelu ovat sääntelyelimen vahvistaman menetelmän mukaisia. Tällöin palvelupaikan ylläpitäjän tulisi toimittaa arviointia varten tarvittavat tiedot sääntelyelimelle ennen hinnoittelun käyttöönottoa.

Pykälän *4 momentti* sisältäisi valtuutuksen säätää tarkemmin lain 5 luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelusta valtioneuvoston asetuksella.

5 a luku. **Rataverkon käytön hinnoittelu**

Rataverkon käytön hinnoittelua koskevat säännökset esitettäisiin eriyttäväksi 5 luvun palveluista omaksi 5 a luvuksi, jonka otsikoksi esitettäisiin rataverkon käytön hinnoittelua. Ratamaksun sijasta luvun säännökset koskisivat rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla laajemmin rataverkon käytön hinnoittelua erilaisine porrastuksineen, kannustimineen, lisämaksuineen sekä rataverkon haltijan menetelmineen jakaa rataverkon käytöstä ja palvelujen tarjoamisesta aiheutuvat kulut oikeudenmukaisella tavalla rautatieliikenteen harjoittajien kesken.

36 b §. *Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen.* Lakiin lisättäisiin uusi 36 b § hinnoittelun puitteista ja toimivaltaisesta viranomaisesta. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 29 artiklaan. Pykälän *1 momentin* mukaan liikenne- ja viestintäministeriö toimisi rataverkon hinnoittelua koskevassa luvussa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena, joka luvun säännösten mukaisesti vahvistaisi puitteet rataverkon käytön hinnoittelulle. Ministeriön olisi pyynnöstä toimitettava komissiolle tietoa rataverkon käytön hinnoittelun periaatteista ja tätä varten ministeriöllä olisi myös oikeus saada tarvittavia tietoja rataverkon haltijoilta niiden hinnoittelukäytännöistä.

Pykälän *2 momentin* mukaan rataverkon haltijan hinnoittelukäytäntö pitäisi olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 37 a §:n 4 momentissa tarkoitettua uusilta rataverkon osilta investointikustannusten kattamiseksi perittävää ratamaksun perusmaksun korotusta. Momentissa myös säädettäisiin, että rataverkon haltija ei voisi asettaa sellaisia maksuja, jotka ovat Euroopan unionilainsäädännön, tämän lain ja sen nojalla annettujen säädösten vastaisia.

37 §. *Ratamaksu.* Pykälässä säädettäisiin ratamaksun perusmaksusta ja muista maksuista, jotka yhdessä muodostavat ratamaksun. Ratamaksun perusmaksua perittäisiin jatkossakin suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien kustannusten perusteella. Suomessa ratamaksun laskentaperusteena on rajakustannushinnoittelun perusteella ns. bruttotonnihinnoittelu. Rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissio antaa 16 päivään kesäkuuta 2015 mennessä täytäntöönpanoasetuksen, jossa annettaisiin suorien kustannusten laskentaperusteet. Asetus on sellaisenaan jäsenvaltioita sitova, joten se ei edellytä kansallista täytäntöönpanoa. Jäsenvaltioilla on neljä vuotta aikaa eli 15 päivään kesäkuuta 2019 saakka saattaa ratamaksun perusmaksun laskentaperusteet komission asetuksen mukaiseksi. Komissio on neuvostokäsittelyn aikana todennut, että Suomessa ja Ruotsissa käytössä oleva rajakustannushinnoitteluun perustuva laskentamalli vastaisi suorien kustannusten laskentamenetelmiä. Komission ensisijaisena tavoitteena olisi saada rataverkon käytöstä ja muiden vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvien palvelujen käytöstä perittävien maksujen taso alemmaksi niissä jäsenvaltioissa, joissa maksuja peritään nykyisin täyden kustannusvastaavuusperiaatteen mukaisesti.

Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 37 §:ää, mutta pykälässä viitattaisiin rautatiemarkkinadirektiivin IV luvun 2 jaksoon ja direktiivin II liitteeseen kumotun kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin sijasta. Lisäksi pykälästä poistettaisiin valtion –sana rataverkon edestä, koska jatkossa ratamaksua voitaisiin periä valtion rataverkon käytön lisäksi myös niiltä yksityisraiteilta, jotka kuuluisivat lain 5 a luvun soveltamisalaan (satamien alueella olevat yksityisraiteet ja VR-Yhtymä Oy:n omistamat yksityisraiteet). Lain soveltamisalaan kuuluvat yksityisraiteiden haltijat voivat jatkossakin tehdä päätöksen, että ne eivät varsinaisesti hinnoitele rataverkkonsa käyttöä. Jos näin tehdään, kaikkia rautatieliikenteen harjoittajia on kohdeltava tasapuolisesti ja tästä on annettava tieto yksityisraiteen haltijan verkkoselostuksessa. Jos yksityisraiteiden haltijat hinnoittelevat rataverkon ja sen yhteydessä tarjottavat palvelut, tärkeintä hinnoittelussa olisi, että rataverkon käytön ja tarjottavien palveluiden hinnoittelu on tasapuolista ja syrjimätöntä kaikkia rautatieliikenteen harjoittajia kohtaan ja hinnoitteluperusteet on julkaistu verkkoselostuksessa. Pykälään lisättäisiin uusi *3 momentti*, jonka mukaan ratamaksu olisi maksettava sille rataverkon haltijalle, jonka rataverkkoa tai palveluita rautatieliikenteen harjoittaja on käyttänyt. Rataverkon haltijan olisi käytettävä perimänsä maksut rataverkon ylläpidosta aiheutuvien kustannusten rahoittamiseen. Rataverkon haltijan olisi pidettävä luottamuksellisenä tietoina sellaiset liikesalaisuuden piiriin kuuluvat tiedot, joita se on saanut rautatieliikenteen harjoittajilta maksujen perinnän yhteydessä. Säännökset perustuisivat rautatiemarkkinadirektiivin 29 artiklan 4 kohtaan ja 31 artiklan 1 kohtaan.

Liikenneviraston valtion rataverkon käytöstä perimä ns. bruttotonnihinnoittelu ei olisi liiketaloudellisesti kannattava hinnoittelumekanismi yksityisraiteen haltijoille, koska ratamaksun perusmaksu on rajakustannushinnoittelun mukaisesti pyritty pitämään alhaisena. Valtion rataverkon käytöstä peritään tällä hetkellä henkilöliikenteen harjoittamisesta 0,1308 senttiä bruttotonnikilometrilta ja tavarajunaliikenteen harjoittamisesta 0,1350 senttiä bruttotonnikilometrilta. Näin ollen ratamaksun perusmaksulla ei kateta valtion rataverkon ylläpitoa, vaan radanpito katetaan ensisijaisesti valtion budjettirahoituksella. Yksityisraiteet ovat yleensä melko lyhyitä liittyviä valtion rataverkolta terminaaleihin, satamiin ja VR-Yhtymä Oy:n omistamiin tiloihin, joten bruttotonnikilometreihin perustuvalla hinnoittelulla ei yksityisraiteen haltijoille kertyisi juurikaan tulokertymää ja bruttotonnihinnoittelulla tuskin kyettäisiin kattamaan edes maksun hallinnollisia keräämiskuluja.

Unionilainsäädännön velvoitteet täyttävinä vaihtoehtoisina hinnoittelumekanismeina rautatielain 5 a luvun säännösten soveltamisalaan kuuluville yksityisraiteen haltijoilla voisi olla esimerkiksi vaunujen määrään ja/tai vaunuissa kuljetettuun tonnimäärään sidottu hinnoittelu. Yksinkertaisimmillaan tämä voisi tarkoittaa kiinteää vaunukohtaista maksua tyhjälle vaunulle ja erillistä portaittain nousevaa maksua tonnimäärän mukaan. Tällainen hinnoittelu olisi rajakustannushinnoittelun mukainen siinä mielessä, että mitä raskaampi vaunu, sitä enemmän vaunu aiheuttaa kuormitusta rataverkolle ja sitä oikeutetumpaa olisi periä portaittain nousevaa ratamaksua.

Toinen vaihtoehtoinen hinnoittelumekanismi voisi olla tavaraluokitteluun sidottu hinnoittelumekanismi. Tällainen hinnoittelu vastaisi rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 1 kohdassa sekä direktiivin liitteen VI kohdassa 1 tarkoitettua markkinasegmentointia ja sen mukaista hinnoittelua. Näin ollen esimerkiksi satamissa ja terminaaleissa juniin lastattavia kontteja, irtotavaraa, vaarallisten aineiden kuljetussäiliöitä ja muita tavaraluokkia niiden erityisvaatimusten mukaan voitaisiin hinnoitella niiden rataverkon haltijalle tai muulle palvelupaikan ylläpitäjälle aiheuttamien kustannusten mukaan. Rataverkon haltijat ja palvelupaikan tarjoajat voivat luonnollisesti hinnoitella erilaisia yksityisraiteiden yhteydessä olevia terminaali- ja muita toimintoja lisä- ja oheispalveluineen markkinaehtoisesti. Liikenne- ja viestintäministeriön teettämä selvitys ”Yksityisraiteet ja ratamaksusääntely” (www.lvm.fi -> julkaisuja -> 2011 -> LVM:n julkaisu 34/2011) päätyi esittämään yksityisraiteen haltijoille sopivaksi hinnoitteluksi juuri tällaista palvelupaikan ja niillä tarjottavien palveluiden mukaista hinnoittelua. Rataverkon haltijan on ilmoitettava hinnoitteluperiaatteet rataverkon haltijan verkkoselostuksessa ja hinnoittelun on oltava tasapuolista kaikkia rautatieliikenteen harjoittajia ja palveluja tarvitsevia kohtaan.

37 a §. Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset. Pykälä olisi uusi ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklaan ja 32 artiklaan. Pykälässä säädettäisiin niistä ratamaksun perusmaksun alennuksista ja korotuksista, joita rataverkon haltija voisi ottaa käyttöön kannustaakseen rautatieliikenteen harjoittajia vähämeluisaan kaluston hankintaan tai eurooppalaisen junien automaattisen kulunvalvonnan standardin mukaisen järjestelmän käyttöönottamiseen (ETCS, European Train Control System/ERTMS, European Railway Traffic Management System). Pykälässä säädettäisiin myös niistä alennuksista, joita rataverkon haltija voisi myöntää uuden rautatieliikenteen kehittämiseen taikka vähäliikenteisten ratojen käyttämiseen sekä ratamaksun perusmaksun korotuksista, joilla voitaisiin purkaa ylikuormitusta jollakin rataverkon osalla tai kattaa uuden rataosan investointikuluja. Pykälässä säädettyjen ratamaksun perusmaksusta myönnettävien alennusten ja korotusten suhdetta perustuslain 81 §:ään on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin esityksen yksityiskohtaisten perustelujen luvussa 4.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltija voisi rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklan 5 kohdan mukaisesti kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia rautatieliikenteen melun vähentä-

miseen myöntämällä alennuksia hiljaiselle junakalustolle. Perinteisesti rautatieliikenteen melua on vähennetty rakentamalla meluesteitä, joiden rahoitus on ollut Liikenneviraston ja kuntien vastuulla. Kolmas vaihtoehto rautatieliikenteen aiheuttaman melun vähentämiseen olisivat yöaika- ja reittikohtaiset rajoitukset rautatieliikenteelle. Tällaiset rajoituskeinot tulisivat kuitenkin kalliiksi niin rautatieliikenteen harjoittajille kuin muullekin elinkeinoelämälle. Rataverkon haltijan tulisi arvioida, miten rautatieliikenteen melua voitaisiin vähentää kustannustehokkaalla tavalla ja vastuuta meluntorjuntatoimenpiteiden toteutuksesta tulisi siirtää aiheuttaja maksaa –periaatteen (polluter pays principle, PPP) mukaisesti rautatieliikenteen harjoittajalle. Ottamalla käyttöön ratamaksun alennukset, rataverkon haltija voisi kannustaa rautatieliikenteen harjoittajaa ottamaan käyttöön vähämeluisaa kalustoa tai asentamaan vähämeluisia jarruanturoita kalustoon. Vähämeluisien jarruanturoiden käytön edistäminen ei saisi kuitenkaan johtaa turvallisuuden heikentymiseen ja rataverkon haltijan onkin katsottava laaja-alaisesti eri tavoitteiden näkökulmasta, milloin on tarkoituksenmukaista ottaa alennus käyttöön ja saavutaanko alennuksella paras mahdollinen tulos meluntorjunnan kannalta. Joka tapauksessa vähämeluisan kaluston edistämistä tukevat maksualennukset voisivat hyödyttää niin rautatieliikenteen harjoittajaa kuin rataverkon haltijaa, eivätkä rajoittaisi muun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Rautatieliikenteen haltijaa kannustettaisiin uuden, vähämeluisan kaluston hankintaan ja rataverkon haltija hyötyisi, kun sen ei tarvitsisi ohjata niin suuressa määrin radanpidon rahoitusta meluesteiden rakentamiseen. Euroopan komissio myös suunnittelee rahoitusohjelmaa, josta rataverkon haltijat voisivat hakea tukea, jolla myönnettyistä maksualennuksista aiheutuneet kustannukset katettaisiin.

Rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 4 kohdan mukaisesti rataverkon haltija voisi kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia myös Euroopan unionin vaatimusten mukaisen junien kulunvalvontajärjestelmän käyttöön ottamiseen ratamaksusta myönnettävällä alennuksella. Euroopan unionitasolla alennuksen avulla pyritään edistämään ETCS/ERTMS-järjestelmän käyttöönottoa. Rataverkon haltijaa ei siten veloitettaisi tällaisten alennusten myöntämiseen, vaan tämä olisi mahdollisuus, johon rataverkon haltija voi päätyä rautatieliikenteen harjoittajia, sääntelyelintä ja liikenne- ja viestintäministeriötä kuultuaan rautatiemelulle altistumisen vähentämiseksi ja eurooppalaisen kulunvalvontajärjestelmän käyttöönoton edistämiseksi. Komission on tarkoitus antaa melun vähentämiseen ja kulunvalvontajärjestelmän käyttöön ottamiseen tähtäävän alennuksen periaatteista täytäntöönpanoasetus. Koska alennuksen yksityiskohdat säädetään suoraan sovellettavalla unioniasetuksella, myönnettävän alennuksen suuruudesta ei voida säätää laissa erikseen. Lisäksi komission on tarkoitus perustaa rahasto, josta rataverkon haltijat voisivat hakea korvausta myönnettyjen alennusten kattamiseen. Tavoitteena on, että rataverkon haltijat eivät joutuisi kärsimään yleishyödyllisten tavoitteiden (meluntorjunta ja turvallisuus) edistämisestä.

Rataverkon haltija voisi alennusten sijasta myös tehdä ratamaksun perusmaksuun korotuksia melun vähentämiseen sekä EU-vaatimusten mukaisen junien kulunvalvontajärjestelmän käyttöön ottamiseen tähtäävien tavoitteiden saavuttamiseksi, jos se katsoo ne tavoitteiden saavuttamisen kannalta tehokkaammaksi. Rataverkon haltijan olisi kuitenkin perusteltava lain 13 luvussa tarkoitettulle sääntelyelimelle, miksi se katsoo ratamaksun korotukset tarkoituksenmukaisemmaksi kuin alennukset näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltija voisi ottaa käyttöön myös määräaikaista ratamaksun alennuksia uuden rautatieliikenteen kehittämisen kannustamiseksi tai alennuksia, joilla kannustettaisiin käyttämään vähäliikenteisiä ratoja. Alennukset olisi myönnettävä yhdenmukaisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille ja samanlaisiin palvelutyypeihin (esimerkiksi tavaraliikenne tai henkilöliikenne tai niiden alaluokat).

Pykälän 3 *momentin* mukaan rataverkon haltija voisi periä ylikuormitetulta rataverkon osalta korotettua ratamaksua. Korotettua maksua voitaisiin pykälän 4 *momentin* mukaisesti myös periä vuoden 1988 jälkeen valmistuneilta uusilta rataosilta ja –verkoilta uuden rataverkon investointikulujen kattamiseksi. Nämä korotetut maksut perustuisivat rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklan 4 kohtaan sekä 32 artiklan 3 kohtaan. Korotetun ratamaksun tuotto ohjattaisiin niihin toimenpiteisiin, joilla ylikuormitusta kyseisellä rataverkolla tai sen osalla purettaisiin. Näin ollen rautatieliikenteen harjoittajat saisivat lisäkapasiteettia ja sujuvampaa liikennettä vastineeksi korotetulle maksulle. Koska yksityisraiteen haltijat rahoittavat omalla tulorahoituksellaan yksityisraiteiden kunnossapitoa ja kehittämistä, yksityisraiteen haltijat voisivat ottaa korotetun ratamaksun käyttöön myös ennen varsinaisen investoinnin toteutusta. Korotetun ratamaksun käyttöönotto edellyttäisi kuitenkin, että rataverkon haltija esittää investointisuunnitelman sääntelyelimelle ja sääntelyelin hyväksyy suunnitellun korotetun ratamaksun.

Pykälän 5 *momentin* mukaan edellä 1, 3 ja 4 momentissa tarkoitetut ratamaksun korotukset, joilla tähdätään rautatiemelun vähentämiseen, EU-vaatimusten mukaisen junien kulunvalvontajärjestelmän käyttöön ottamiseen tai uuden rataverkon osan investointikulujen kattamiseen eivät saisi ylittää 50 prosentilla sitä, mikä on ratamaksun perusmaksun taso. Tätä säännöstä sovellettaisiin siinä tilanteessa, että komissio ei anna tarkempia täytäntöönpanosääntöjä asetustasolla. Lähtökohtaisesti myös 1 ja 2 momentissa tarkoitetut alennukset eivät saisi alittaa 50 prosentilla sitä, mikä on ratamaksun perusmaksun taso.

Esitetyn kaltainen rajausta ratamaksun perusmaksun alennuksille ja korotuksille on katsottu tarpeelliseksi, koska perustuslain 81 §:n 2 momentti edellyttää, että maksun suuruuden määräytymisperusteista säädetään laissa. Toiseksi ratamaksun perusmaksun korotuksen osalta rajausta on perusteltu siitä näkökulmasta, että korotettu ratamaksu ei saisi heikentää rautatieliikenteen harjoittajien toimintaedellytyksiä. Ylikuormitetun ratakapasiteetin käytöstä perittävä korotettu ratamaksu ja uuden rataosan investointikulujen kattamisesta perittävä korotettu ratamaksu olisivat tarkkaan ajallisesti rajattua ja kerätyt varat tulisi kohdentaa 3 momentissa tarkoitetun korotuksen osalta ylikuormituksen purkamiseen ja 4 momentissa tarkoitetun korotuksen osalta tehtyjen investointien rahoitukseen. Korotuksista tulisi luopua viimeistään siinä vaiheessa, kun ylikuormitus on saatu purettua tai uudesta investoinnista aiheutuneet kulut on maksettu. Jos komissio antaa tässä momentissa tarkoitetuista ratamaksun perusmaksun alennuksissa ja korotuksissa noudatettavista periaatteista täytäntöönpanoasetuksia, asetustasolla annettava unionilainsäädäntö korvaisi pykälän 5 momentissa säädettäväksi esitetyn rajauksen.

Pykälän 6 *momentin* mukaan pykälässä tarkoitetuista ratamaksun perusmaksusta myönnettävissä alennuksissa ja korotuksissa olisi noudattava rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten vaatimuksia. Rataverkon haltijan olisi ennen alennusten ja korotusten myöntämistä kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät alennukseen oikeutetulla rataverkolla sekä rautatiealan sääntelyelintä ja ministeriötä. Sääntelyelimen olisi erityisesti pidettävä huolta siitä, että ratamaksun perusmaksusta myönnetty alennukset ja tehdyt korotukset kohtelevat rautatieliikenteen harjoittajia tasapuolisesti eikä ne vaikeuta uusien rautatieyritysten markkinoillepääsyä. Lisäksi sääntelyelimen tulisi valvoa sitä, että rautatiealan erilaisille markkinasegmenteillä eli rautatieliikenteen palveluluokilla olisi mahdollista saavuttaa mahdollisimman hyvä kilpailukyky ja toimintaedellytykset.

37 b §. Lisämaksut. Pykälä olisi uusi ja perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 1 kohtaan ja direktiivin liitteen VI kohtaan 1. Pykälän 1 *momentin* mukaan rataverkon haltija voisi markkinoiden niin salliessa periä lisämaksuja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden mukaisesti. Tällaiset maksut eivät kuitenkaan saisi olla niin korkeita, että rataverkkoa eivät voisi käyttää sellaisten markkinasegmenttien palvelujen tarjonnasta vastaavat rautatieliikenteen harjoittajat, jotka pystyisivät maksamaan vain ratamaksun perusmaksun

sekä sen katetuoton, jonka markkinat kestävät (niin sanottu market can bear –testi). Lisämaksuja asetettaessa olisi myös otettava huomioon rautatieyritysten tuottavuuden kehitys. Lisämaksujen käyttöönotto edellyttäisi markkinoiden luokittelua. Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VI kohdan 1 mukainen luokittelua koskeva suositus jäsenvaltioille olisi, että rataverkolla eriytettäisiin esimerkiksi henkilöliikenne, tavaraliikenne, vaarallisten aineiden kuljetukset, kotimaan ja kansainvälinen liikenne, yhdistetyt kuljetukset, kaupunkiliikenne, alueellinen liikenne ja inter-cityliikenne erikseen. Esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin kohdistuu huomattavasti yksityiskohtaisempia turvallisuusvaatimuksia, joten niiden käsittely- ja lastauskulut rataverkolla poikkeavat muusta tavarankuljetuksesta. Näin ollen voisi olla perusteltua, että niihin kohdistuu myös lisämaksuja. Vastaavalla tavalla esimerkiksi kappaletavaran lastaus yksittäisjunakuljetuksena on vaativampaa kuin konttitavaran lastaaminen kokojunakuljetuksiin ja siksi myös kappaletavaran käsittelyyn ja kuljettamiseen voitaisiin kohdistaa lisämaksuja. Rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena vähimmäisvaatimuksena olisi, että ainakin henkilöliikenne ja tavaraliikenne on jaettu omiin markkinaluokkiin ja henkilöliikenteessä erikseen tuettu ostoliikenne ja markkinaehtoinen liikenne.

Lisämaksut olisivat suoriteperusteisia maksuja, joiden vastineena rautatieliikenteen harjoittaja saa rataverkolla niiden mukaisia erityispalveluja. Rataverkon haltijan olisi osoitettava verkkoselostuksessa ne lisä- ja erityispalvelut, joita lisämaksujen vastineena kyseisessä markkinaluokassa rataverkolla tarjotaan esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden takaamiseksi, kappaletavaran käsittelyä ja kuljetusta varten tai muihin erikoisjunakuljetuksiin. Lisämaksut perustuisivat luokittelun mukaiseen omakustannusarvioon ja sen päälle asetettavaan kohtuulliseen tuottoon (HE 1/1998 vp, s. 135/II, PeVL 66/2002/vp). Jos rataverkon haltija on verkkoselostuksessaan ilmoittanut, että kappaletavaran tai vaarallisten aineiden käsittelystä aiheutuu sille lastaus-, käsittely- turvallisuus- tai muita vastaavia kuluja, niistä tulisi voida periä lisämaksuja. Nämä lisämaksujen maksuperusteet olisivat siten hyvin samankaltaisia kuin palvelupaikan tarjoajan hinnoitteluperusteet 34 §:ssä tarkoitettujen palvelujen tarjonnassa. Markkinaluokittelu ja sen mukaiset hinnoitteluperusteet olisi julkaistava verkkoselostuksessa ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Tarkemmat säännökset markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 2 *momentin* mukaan Liikenneviraston valtion rataverkon haltijana olisi noudatettava lisämaksuissa valtion maksuperustelakia (150/1992) ja sen nojalla Liikenneviraston maksuista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisia hinnoitteluperusteita

Pykälän mukainen markkinoiden luokittelu ja sen mukainen lisämaksuhinnoittelu tarjoaisi yksityisraiteen haltijoille keinon hinnoitella rataverkon käyttöä ja siellä tarjottavia palveluja. Mikäli pykälän mukainen lisämaksuhinnoittelu on otettu käyttöön, sen perusteet on julkistettava rataverkon haltijan verkkoselostuksessa. Tarkemmat säännökset markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Tasapuolisuuden nimissä myös Liikennevirastolla valtion rataverkon haltijana pitäisi olla oikeus luokitella rataverkolla tarjottavat palvelut rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella tavalla ja periä niistä lisämaksuja.

Pykälän 3 *momentin* mukaan rataverkon haltijan olisi tarkkaan arvioitava maksujen vaikutuksia markkinoiden toimintaan sekä kuultava ennen lisämaksujen asettamista niistä rautatieliikenteen harjoittajia ja sääntelyelintä. Tällä pyrittäisiin varmistamaan se, että maksut olisivat kohtuullisia ja markkinat kestäisivät niiden käyttöön ottamisen. Sääntelyelin ilmoittaisi rataverkon haltijalle, ovatko lisämaksut rautatiemarkkinadirektiivin ja Suomessa voimassa olevien

säännösten mukaisia. Maksut voitaisiin ottaa käyttöön vain, jos sääntelyelin toteaa, että ne ovat voimassa olevien säännösten mukaisia.

Pykälän *4 momentin* mukaan rataverkon haltijan olisi raportoitava viiden vuoden välein liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle lisämaksuista ja siitä, ovatko lisämaksut kannustaneet rautatieliikenteen harjoittajia parantamaan tuottavuuttaan ja kilpailukykyään rautatiemarkkinadirektiivissä tarkoitetulla tavalla. Säännös perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklaan, jonka mukaan rataverkon hinnoittelujärjestelmässä pitäisi lisämaksujen asettamisessa ottaa huomioon rautatieyritysten tuottavuuden kasvu. Tuottavuuden kasvua pitäisi pysytellä seuraamaan ja tätä varten tarvittaisiin esitetyn kaltaista raportointia.

37 c §. *Maksuperusteiden julkaisu verkkoselostuksessa.* Pykälä olisi uusi ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 31 artiklan 10 kohtaan. Pykälässä edellytettäisiin, että rataverkon haltijan olisi julkaistava rataverkkonsa ja siellä tarjottavien palveluiden maksut verkkoselostuksessa. Verkkoselostuksessa olisi myös julkistettava ratamaksun alennusten ja korotusten perusteet. Lisäksi rataverkon haltijan tulisi toimittaa tieto rataverkon käytön hinnoitteluperusteista ja –käytännöistä sääntelyelimelle sääntelyelimen valvontatehtävää varten.

38 §. *Ratamaksun periminen.* Pykälässä Liikennevirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi. Pykälän mukaisesti rataverkon haltija päättäisi ratamaksun perusmaksun maksuunpanosta ja perisi maksut kalenterikuukausittain tai muuten erikseen sovittavalla tavalla rautatieliikenteen harjoittajilta. Rataverkon haltijan maksuunpanema ratamaksu olisi ulosottokelpoinen. Koska yhtiömuotoiset satamat ja VR-Yhtymä Oy yksityisraiteen haltijoina ovat yksityisoikeudellisia toimijoita, maksun ulosottoon edellytettäisiin kuitenkin oikeuden päätöstä.

38 a §. *Rataverkon haltijan omaisuusrekisteri.* Pykälä olisi uusi säännös ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 30 artiklan 7 kohtaan. Rataverkon haltija velvoitettaisiin pykälässä pitämään yllä ajantasainen tieto omaisuudestaan tai hallinnoimastaan omaisuudesta, jota varten rataverkon haltija perustaisi rekisterin tai muun vastaavan järjestelmän. Rataverkon haltija käyttäisi rekisterin tai muun tietojen hallintajärjestelmän mukaista tietoa omaisuuden korjaamisen tai korvaamisen edellyttämän rahoituksen arviointia varten. Rekisteriin sisällyttäisiin tieto rataverkon uusimisesta ja parantamisesta ja niistä aiheutuvista kuluista. Luvun 5 a soveltamisalaan kuuluville yksityisraiteen haltijoille pykälän mukainen velvoite pyrittäisiin hoitamaan niin, että yksityisraiteen haltijat raportoivat verkkoselostuksensa yhteydessä oman rataverkkonsa laajuudesta ja siihen mahdollisesti tehtävistä korjausinvestoinneista. Näin velvoitteesta ei aiheutuisi kohtuuttomia hallinnollisia lisäkuluja.

38 b §. *Rataverkon haltijan menettelytavat kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille.* Pykälä olisi uusi ja perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 30 artiklan 8 kohtaan. Pykälän mukaisesti rataverkon haltijan olisi luotava menetelmä kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille tarjottujen palveluiden ja niistä aiheutuvien kustannusten mukaan. Tämä säännös tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että jos jollakin rautatieliikenteen harjoittajista on käytössään vanhaa tai muuten rataverkolle huonosti sopivaa junakalustoa, joka aiheuttaa rataverkon kulumista ja korjaustarpeita, rataverkon haltijalla on oltava mahdollisuus kohdentaa tällaiset ylimääräiset kulut kyseisen rautatieliikenteen harjoittajan maksettavaksi. Rataverkon haltijan olisi toimitettava tieto käyttämästään menetelmästä sääntelyelimelle.

38 c §. *Kannustimet rataverkon haltijalle.* Pykälä olisi uusi säännös ja perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 30 artiklan 1 kohtaan. Pykälän *1 momentin* mukaan liikenne- ja viestintäministeriö toimivaltaisena viranomaisena kannustaisi rataverkon haltijaa kustannustehokkuuteen rataverkon hallinnassa.

Pykälän 2 momentti koskisi Liikennevirastoa valtion rataverkon haltijana. Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston välisissä tulostavoitteita koskevista neuvotteluista seurattaisiin, miten Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana on kyennyt parantamaan kustannustehokkuutta. Jos kustannustehokkuuden parannuksen ansiosta rautatieliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja voitaisiin alentaa ilman, että rautatieturvallisuudesta ja korkeasta palvelutasosta on tingitty, ministeriö voisi esittää valtion talousarviosta menokehysten puitteissa ylimääräistä rahoitusta radanpitoon.

Pykälän 3 momentti sisältäisi vastaavan säännöksen luvun soveltamisalaan kuuluvien yksityisraiteiden haltijoiden osalta. Jos liikenne- ja viestintäministeriö ja yksityisraiteiden haltija ovat tehneet ratalain 4 a §:n 2 momentissa tarkoitetun sopimuksen, myös yksityisraiteiden haltijoihin voitaisiin soveltaa 2 momentissa tarkoitettua menettelyä.

13 luku. Sääntelyelin

Luvun säännöksiä tarkistettaisiin rautatiemarkkinadirektiivin IV luvun 4 jakson sekä direktiivin liitteen VIII vaatimusten mukaiseksi. Rautatiemarkkinadirektiivissä vahvistetaan rautatiealan sääntelyelimen roolia rautatiemarkkinoiden valvonnassa niin, että sääntelyelimen organisatorinen, toiminnallinen, hierarkkinen ja päätöksenteon itsenäisyys turvattaisiin. Lisäksi sääntelyelimen tehtävät ja velvollisuudet lisääntyisivät rautatiemarkkinadirektiivissä säädetyllä tavalla. Rautatiemarkkinadirektiivin säännökset kauttaaltaan – myös muut kuin edellä mainitun IV luvun 4 jakso ja liite VIII - oikeuttavat rautatiemarkkinoiden toimijoita kääntymään sääntelyelimen puoleen erilaisissa erimielisyys- ja kiista-asioissa. Sääntelyelimellä olisi myös oikeus saada rautatiemarkkinoiden toimijoilta asioiden ratkaisemiseen tarvittavat tiedot ja asiakirjat. Sääntelyelin myös kuulisi viranomaisia ja rautatiemarkkinoiden toimijoita erinäisissä rautatiemarkkinoiden toimintaan liittyvissä asioissa.

71 §. Sääntelyelin. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rautatiealan sääntelyelimen järjestämisestä Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä. Rautatiealan sääntelyelin voisi toimia rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan mukaan osana kansallista kilpailuviranomaista, rautatieturvallisuusviranomaista tai toimilupaviranomaista, jos sääntelyelimen riippumattomuus on turvattu. Suomessa sääntelyelintoiminto on järjestetty Liikenteen turvallisuusviraston yhteyteen. Rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan mukainen sääntely kuitenkin edellyttää, että 71 §:ää tarkistettaisiin esitetyllä tavalla niin, että sääntelyelin olisi järjestettävä Liikenteen turvallisuusvirastossa organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että sääntelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieyrityksiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusviraston pääjohtajalla ei olisi oikeutta pidättää ratkaistavakseen asioita, jotka kuuluvat sääntelyelimen toimivaltaan. Vastaavasti on säädetty kuluttaja-asiamiehen valvonta-asioista Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain 3 §:ssä, jonka mukaan kilpailu- ja kuluttajaviraston pääjohtaja ei voi ottaa näitä asioita ratkaistavakseen. Tämä olisi myös komission näkemyksen mukaan välttämätöntä, jotta sääntelyelimen riippumattomuus toteutuisi 1 momentissa ja rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklassa tarkoitetulla tavalla.

71 a §. Sääntelyelimen päällikkö. Pykälä olisi uusi ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 3 kohtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden hallitus, ministerineuvosto tai muu julki-

nen viranomainen, joka ei suoraan käytä omistajan oikeuksia säännellyssä yrityksessä, nimeää sääntelyelimen päällikön. Rautatiemarkkinadirektiivissä jätetään jäsenvaltioiden päätettäväksi, nimitetäänkö sääntelyelimen päällikkö pysyvästi tai määräajaksi. Rautatiemarkkinadirektiivin velvoitteiden täytäntöön panemiseksi esitetään, että valtioneuvosto nimittäisi sääntelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Suomessa päällikkönimitykset ovat yleensä määräaikaisia viideksi vuodeksi kerrallaan. Sääntelyelimen päällikkö nimettäisiin tehtävänsä ansioidensa ja kelpoisuuden perusteella. Kelpoisuusvaatimuksena olisi virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto. Sääntelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena olisi lisäksi hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen alaan tai muihin verkkotoimialoihin ja virkaan kuuluviin tehtäviin sekä johtamiskokemusta. Ottaen huomioon tehtävän vaativuus sääntelyelimen päälliköltä edellytettäisiin vähintään viiden vuoden kokemusta rautatiealan tai muiden verkkotoimialojen tehtävissä.

Pykälän 2 *momentin* mukaan sääntelyelimen päällikköä ei voitaisi erottaa tehtävistään syistä, jotka liittyvät hänen päätöksentekoonsa. Kun sääntelyelimen päällikön toimikausi päättyisi tai hän jättäisi tehtävänsä, hän ei voisi siirtyä seuraavan 12 kuukauden aikana rautatiemarkkinoilla toimivan yrityksen, rataverkon haltijan tai palvelupaikan ylläpitäjänä toimivan yhteisön tai yrityksen palvelukseen. Karenssiaikaa edellytetään rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 3 kohdassa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan sääntelyelimen päällikkö ei saisi ottaa vastaan ohjeita milteen hallitukselta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä toteuttaessaan tässä laissa tarkoitettuja sääntelyelimen tehtäviä. Myös tämä sääntely perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 3 kohtaan.

Pykälän 4 *momentin* mukaan sääntelyelimen päällikön tulisi toimia riippumattomasti rautatiealaan liittyvistä markkinaetunäkökohdista ja hänellä ei saisi olla sidoksia mihinkään säänneltyyn yritykseen tai yhteisöön. Riippumattomuutensa osoittaakseen sääntelyelimen päällikön olisi annettava vuosittain vuoden loppuun mennessä liikenne- ja viestintäministeriölle ilmoitus sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan. Ilmoituksesta olisi käytävä ilmi mahdolliset suorat tai epäsuorat sidonnaisuudet ja etunäkökohdat, joiden voidaan katsoa haittaavan hänen riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa tehtävien hoitamiseen.

Pykälän 5 *momentin* mukaan sääntelyelimen päällikön olisi jättäydyttävä päätöksenteon ulkopuolelle sellaisissa tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon hänellä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltävän 12 kuukauden ajalta.

71 b §. Sääntelyelimen tehtävät. Pykälää vastaava sääntely sisältyy voimassa olevan rautatielain 71 §:ään, mutta pykälää täsmennettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin mukaisesti.

Pykälän 1 *momentin* mukaan sääntelyelin seuraisi, valvoisi ja edistäisi rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Tämän tavoitteen mukaisesti sääntelyelin sen lisäksi mitä laissa muualla säädetäisiin:

1) valvoisi tämän lain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista, kilpailutilannetta rautatiemarkkinoilla ja toimisi rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena;

2) varmistaisi erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä verkkoselostus ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia, joka

pitäisi sisällään myös rautatielain 36 §:n mukaisten liikenteenohjausta ja liikennöinnistä sopimista koskevien säännösten mukaisen toiminnan valvonnan;

3) ratkaisisi rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden ja palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

4) hoitaisi muita tämän lain, rautatiemarkkinadirektiivin ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten mukaisia tehtäviä, joihin kuuluu oikeus valvoa ja ratkaista näihin tehtäviin liittyviä asioita sekä oikeus saada tietoja rautatiemarkkinoiden toimijoilta kyseisten tehtävien hoitamista varten;

5) osallistuisi sääntelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa.

Edellä esitetyistä 4 ja 5 kohdat olisivat uusia ja ne kattaisivat sen laajan tehtäväkentän, jota rautatiemarkkinadirektiivin erinäisiin säännöksiin sisältyy sääntelyelimen valvoessa ja ratkaistessa tehtäväkenttäänsä kuuluvia asioita ja oikeudesta saada tietoja rautatiemarkkinoiden toimijoilta valvontatehtäväänsä varten sekä velvollisuudesta järjestää erilaisia kuulemisia rautatiemarkkinoiden toimijoille.

Pykälän 2 momentin mukaan sääntelyelin tutkisi ja ratkaisisi toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palveluiden hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluja tarvitsevan yrityksen, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Sääntelyelimen tulisi asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi ja tilanteen korjaamiseksi. Toimenpiteisiin kuuluisivat esimerkiksi erilaisten ehtojen asettaminen toiminnalle, mahdollisuus määrätä rautatielain vastainen toiminta lopetettavaksi sekä sellaisten velvoitteiden asettaminen, jotka takaisivat rautatielain mukaisten velvoitteiden noudattamisen.

Pykälän 3 momentin mukaan sääntelyelin voisi käyttää niitä keinoja, joita Liikenteen turvallisuusvirastolla on rautatielain 78 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan. Näin ollen sääntelyelimellä olisi esimerkiksi oikeus ennakkoilmoituksen perusteella tai ennalta ilmoittamatta päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan tai palvelupaikan ylläpitäjän tai omistajan toimitiloihin sekä valvoa näiden toimijoiden henkilöstön toimintaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin sääntelyelimen velvoitteesta kuulla vähintään kahden vuoden välein rautateiden tavara- ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajia ottaakseen huomioon näiden tahojen näkemykset rautatieliikenteen markkinoista. Sääntelyelin voisi toteuttaa kuulemisen esimerkiksi sähköisen kyselyn avulla. Kyselyn tulokset julkistettaisiin.

71 c §. Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko. Pykälä olisi uusi ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 56 artiklassa säädettyihin sääntelyelimen toimintaa ja päätöksentekoa koskeviin vaatimuksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan sääntelyelimellä olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan tai sen ratkaistavaksi annettun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitys rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin haki-

joilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 23 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevalta yritykseltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palveluiden hakijoilta, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetuilta toimivaltaisilta viranomaisilta tai muilta asianomaisilta tahoilta. Tämä turvaisi sääntelyelimen tiedonsaantioikeuden ja olisi välttämätöntä sen tehtävien hoitamiseksi. Tiedonsaantioikeus vastaisi myös esimerkiksi Energiaviraston tiedonsaantioikeutta omassa valvontatehtävässään. Sääntelyelimelle toimitettaviin tietoihin sisältyisivät kaikki tiedot, joita sääntelyelin tarvitsee valvonta- ja ratkaisutoiminnassaan sekä seuratessaan kilpailua rautatieliikenteen markkinoilla. Tähän sisältyisivät myös tiedot, jotka ovat tarpeen tilastointi- ja markkinaseurantatarkoituksiin. Asianosaisella olisi luonnollisesti oikeus pitää itsellään sellaiset asiakirjat, jotka se on saanut oikeudelliselta neuvonantajaltaan ratkaistavana olevassa asiassa ja sääntelyelimen tiedonsaantioikeus ei koskisi näitä asiakirjoja.

Pykälän 2 momentin mukaan sääntelyelimen pyytämät tiedot olisi toimitettava sääntelyelimelle kohtuullisen ajan kuluessa, joka saisi olla enintään yksi kuukausi, ellei sääntelyelin poikkeuksellisissa olosuhteissa antaisi lupaa pidentää tätä määräaikaa edelleen enintään kahdella viikolla. Yrityksen, jolta tietoja olisi pyydetty, tulisi voida osoittaa sääntelyelimelle poikkeukselliset olosuhteet, joiden vaikutuksesta se ei voisi toimittaa tietoja sääntelyelimen asettamassa määräajassa. Sääntelyelin voisi varmistaa tietojen toimittamista koskevaan pyyntöönsä vastaamisen käyttämällä rautatielain 87 §:n mukaisia tehostekeinoja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sääntelyelimen oikeudesta valvoa rautatiemarkkinadirektiivin 6 ja 13 artikloissa vahvistettuja tilien eriyttämistä koskevia vaatimuksia. Sääntelyelimelle olisi sen pyynnöstä toimitettava rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä VIII tarkoitetut tilinpäätöstiedot kokonaan tai osittain niin yksityiskohtaisesti kuin sääntelyelin katsoisi tarpeelliseksi ja oikeasuhtaiseksi. Sääntelyelimellä olisi oikeus tehdä tarkastuksia rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien sekä rautatieliikenteen harjoittajien tiloissa varmistaa 34 §:n 1 momentissa sekä 92 §:ssä tarkoitettujen tilien eriyttämistä koskevien vaatimusten noudattaminen. Tarkastusta toimittavalla virkamiehellä olisi oikeus tutkia asiakirjat ja muu data, joilla voi olla merkitystä valvontatehtävän hoitamisessa ja ottaa niistä maksutta jäljennöksiä. Sääntelyelimen oikeus tehdä tarkastuksia ei koskisi pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa sovellettavaan menettelyyn sovellettaisiin hallintolain 39 §:ää. Sääntelyelin voisi tarkastuksessa käyttää apunaan muita valtuuttamia henkilöitä, jotka toimisivat selkeästi sääntelyelimen valvonnan ja ohjeistuksen alaisena eikä niillä olisi itsenäistä päätöksentekovaltaa. Tehtävä vastaisi voimassa olevan rautatielain 78 §:n 3 momentissa tarkoitettua tehtävää asiantuntija-avun käytöstä. Tehtävä ei siten olisi perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu julkinen hallintotehtävä ja vastaisi perustuslakivaliokunnan (PeVL 42/2005) linjausta, jonka mukaan ulkopuolista asiantuntijaa voidaan käyttää avustavassa tehtävässä viranomaisen apuna. Myös kilpailulain (948/2011) 37 §:n 5 momentissa on vastaavanlainen säännös ulkopuolisen valtuutetun henkilön käyttämisestä apunaan.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin yleisistä sääntelyelimen ratkaisutoiminnalle asettavista määräajoista. Sääntelyelimen olisi aloitettava valitusten käsittely ja pyydettyä asianmukaista lisäselvitystä asian ratkaisemiseksi yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta, ellei tässä laissa olisi erikseen muutoin säädetty. Esimerkiksi lain 72 §:ssä säädettäisiin erikseen määräajoista, jotka koskevat oikaisumenettelyä eräistä Liikenneviraston tekemistä päätöksistä. Sääntelyelimen olisi 4 momentin mukaan ratkaistava valitukset ja annettava asianosaisille tiedoksi päätöksensä viimeistään kuuden viikon kuluessa kaikkien 1 momentissa tarkoitettujen asian ratkaisemiseksi tarpeellisten tietojen vastaanottamisesta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin sääntelyelimen päätösten sitovuudesta sekä sääntelyelimen oikeudesta varmistaa päätöstensä noudattaminen asianmukaisilla seuraamuksilla rautatie-

markkinadirektiivin mukaisesti. Sääntelyelimen päätös sitoisi kaikkia asianosaisia ja sääntelyelin voisi varmistaa päätöksensä noudattamisen käyttämällä 86–88 §:ssä säädettyjä seuraamuksia. Sääntelyelimen tekemät päätökset julkaistaisiin aina sähköisessä muodossa sääntelyelimen verkkosivuilla.

72 §. *Oikaisuvaatimus eräistä rataverkon haltijan päätöksistä.* Pykälän otsikkoa muutettaisiin niin, että pykälässä säädettäisiin oikaisusta rataverkon haltijan tekemiin päätöksiin. Asianosainen saisi hakea oikaisua sääntelyelimeltä jatkossa myös niihin rataverkon haltijan päätöksiin, jotka koskevat palvelujen tarjontaa ja palvelujen tarjoajan esittämää toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa (34 §), ratamaksun perusmaksusta myönnettäviä alennuksia ja korotuksia (37 a §) tai lisämaksuja (37 b §).

Pykälän 2 momentin mukaan oikaisua haettaisiin sääntelyelimeltä siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Sääntelyelimen olisi ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä kaikki asiakirjat, joita se tarvitsee asian ratkaisemiseksi. Päätös oikaisuvaatimukseen olisi yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista ja kiireellisen ratakapasiteetin jakamista koskevassa asiassa kuitenkin annettava kymmenen päivän kuluessa, kun sääntelyelin on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

73 §. *Muut erimielisyydet.* Pykälää muutettaisiin niin, että siihen lisättäisiin rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan rinnalle palvelupaikan ylläpitäjä, palveluiden hakija, koulutuspalveluja tarvitseva oppilaitos sekä joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen (liikenne- ja viestintäministeriö tai Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä Suomessa) niiden toimijoiden joukkoon, joiden välisistä tai keskinäisistä erimielisyyksistä nämä rautatiemarkkinoiden toimijat voisivat saattaa myös muun kuin 72 §:ssä tarkoitettun asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta.

Voimassa olevan lain 2 momentti jaettaisiin kahteen osaan niin, että lakiehdotuksen 73 §:n 2 momentissa säädettäisiin sääntelyelimen tutkittavaksi saatetun erimielisyysasian sovittelusta ja uudessa 3 momentissa sääntelyelimen omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian ratkaisumenettelystä ensisijaisesti neuvottelemalla. Uuden 3 momentin mukaan, jos neuvottelut eivät johda tulokseen, sääntelyelin voisi antaa ratkaisunsa asiassa kuuden viikon kuluttua siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Kiireellisissä asioissa sääntelyelin voisi antaa ratkaisunsa kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

73 a §. *Sääntelyelimen ja muiden viranomaisten välinen tietojen vaihto ja yhteistyö.* Pykälä olisi uusi ja se perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 3 kohdassa säädettyihin viranomaisten välistä tietojenvaihtoa ja yhteistyötä koskeviin vaatimuksiin. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sääntelyelimen ja eräiden muiden viranomaisten yhteistyöstä ja tietojenvaihdosta. Sääntelyelimen tulisi tehdä yhteistyötä ja vaihtaa tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena toimilupaviranomaisena toimivan liikenne- ja viestintäministeriön sekä rautateiden kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston kanssa rautatiemarkkinoiden kilpailuun ja turvallisuuteen liittyvien kielteisten vaikutusten ehkäisemiseksi. Kyseisten viranomaisten tulisi kehittää menettelyt yhteistyötä ja tietojenvaihtoa varten. Tietojenvaihdon piiriin kuuluisivat muun muassa sääntelyelimen markkinaseurantaan liittyvät yleiset tiedot ja niistä tehdyt johtopäätökset markkinoiden tilasta. Tietojenvaihdon piiriin eivät kuitenkaan kuuluisi sellaiset tiedot, jotka sääntelyelin on saanut yksittäistä asiaa ratkaistessaan

eikä sellainen sääntelyelimen hallussa oleva tieto, joka on salassapitosäännösten mukaan salassa pidettävä.

Pykälän 2 momentin mukaan sääntelyelin voisi esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle suosituksia kysymyksistä, joilla voi olla vaikutuksia kilpailuun rautatieliikenteen markkinoilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi puolestaan esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle suosituksia kysymyksistä, jolla voi olla vaikutusta turvallisuuteen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin suosituksen saaneen viranomaisen velvoitteesta tarkastella suosituksia ennen päätöksentekoaan tämän kuitenkin rajoittamatta kyseisen viranomaisen itsenäisyyttä niiden omaan toimivaltaan kuuluvissa asioissa. Jos asianomainen viranomainen päättäisi poiketa suosituksesta, sen olisi esitettävä kirjallisesti perusteet suosituksesta poikkeamiselle.

81 a §. Toimenpiteet häiriötilanteissa. Pykälä olisi uusi ja perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 54 artiklaan. Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet tilanteen normalisoimiseksi, jos rautatieliikenteessä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä. Toimenpiteiden toteuttamiseen tulisi varautua varautumista koskevien 81 §:ssä säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltija voisi ilman varoitusta poistaa hätätilanteissa reitin käyttöoikeuden, jos se on välttämätöntä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi. Rataverkon haltija voisi vaatia rautatieyrittäjiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisenä tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Resursseilla tarkoitettaisiin esimerkiksi raivauskalustoa ja sen edellyttämää henkilöstöä. Rataverkon haltijan ja rautatieyrittäjien tulisi pyrkiä etukäteisvalmisteluiden avulla mahdollistamaan resurssien vaatimisen ja luovuttamisen tarkoituksenmukaiset menettelyt. Rautatieyrittäjällä olisi oikeus saada kohtuullinen korvaus häiriötilanteen korjaamiseen antamansa kaluston, henkilöstön ja muiden mahdollisten resurssien käytöstä. Rataverkon haltijan oikeudesta poistaa jo myönnetty ratakapasiteetti teknisen vian, onnettomuuden tai vaurion johdosta on säädetty voimassa olevan lain 28 §:n 4 momentissa.

Pykälän 3 momentin mukaan 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin valvoisi sitä, että tällaisissa häiriötilanteissa rautatieyrittäjiä kohdellaan tasapuolisesti. Samoin sääntelyelin valvoisi sitä, että rautatieyrittäjät vastaavat rataverkon haltijan edellä 2 momentissa säädettyihin resursseja koskeviin vaatimuksiin tilanteessa, jolla voisi olla epäedullisia vaikutuksia rautatiemarkkinoiden toimivuudelle ja kilpailulle.

85 §. Rangaistussäännökset. Pykälän 4 momenttiin tehtäisiin tekninen korjaus, kun säännöksessä sitä –sana korvattaisiin se –sanalla. Muutoksella ei ole vaikutusta ruotsinkieliseen säännökseen.

86 §. Huomautus ja varoitus. Pykälän 1 momentissa Liikenteen turvallisuusviraston rinnalle lisättäisiin lain 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin, mikä korostaa sääntelyelimen itsenäistä roolia päättää huomautuksen ja varoituksen antamisesta rautatieyrittäjälle tai muulle tässä laissa tarkoitettulle rautatieliikenteen harjoittajalle tai rataverkon haltijalle, jos ne ovat toimineet lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti.

87 §. Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeus tehostekeinoihin. Myös tähän pykälään lisättäisiin sääntelyelin Liikenteen turvallisuusviraston rinnalle niin, että sääntelyelimellä olisi oikeus tehostekeinoihin. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan

sääntelyelin voisi asettaa uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan sääntelyelimen tämän lain nojalla antaman velvoitteen noudattamisen tehosteeksi. Uhkasakon tuomitsisi maksettavaksi markkinaoikeus uhkasakkolain mukaisesti ja tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

88 §. Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen. Pykälässä sääntelyelin lisättäisiin Liikenteen turvallisuusviraston rinnalle niin, että myös sääntelyelin voisi keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman tai muun sellaisen toiminnan, joka aiheuttaa haittaa rautatiemarkkinoiden toiminnalle.

91 §. Lain suhde kilpailulainsäädäntöön. Pykälässä Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiin sääntelyelimeksi. Pykälän mukaan siten 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voisi sen käsiteltävänä olevan asian siirtää Kilpailu- ja kuluttajaviraston käsiteltäväksi siltä osin kuin se koskee menettelyä, joka saattaa rikkoa kilpailulain (948/2011) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä.

91 a §. Rataverkon hallinnoinnin ja rautatieliikenteen harjoittamisen eriyttäminen. Pykälä olisi uusi ja lisättäisiin rautatiemarkkinadirektiivin 4 artiklan nojalla. Pykälän mukaan rataverkoon pääsyn kannalta olennaiset päätökset olisi eriytettävä rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä päätöksistä organisatorisesti ja päätöksenteoltaan toisistaan riippumattomiin yksiköihin. Nämä olennaiset päätökset koskisivat reittien jakamista koskevia päätöksiä, johon sisältyisivät saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen sekä rataverkon käytön hinnoittelua koskevat päätökset, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja kerääminen. Suomessa rataverkon hallinnointi ja rautatieliikenteen harjoittaminen on jo nykyisin pääosin eriytetty. Valtion rataverkon hallinnoinnista vastaa Liikennevirasto ja yksityisraiteista yksityisraiteiden haltijat. Rautatieliikenteen harjoittamisesta vastaavat rautatieyritykset sekä muut rautatieliikenteen harjoittajat. VR-Yhtymä Oy on tosin merkittävä yksityisraiteiden haltija.

92 §. Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito. Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti rautatiemarkkinadirektiivin 5 artiklan 1 kohdan nojalla rautatieyrityksiltä edellytettävästä liiketoimintasuunnitelmasta.

Pykälän 2 momentin säännöksiä muutettaisiin vastaamaan rautatiemarkkinadirektiivin 6 artiklaa. Rautatieyrityksen olisi kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan unionissa ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä. Rautatieyrityksen tilinpidossa olisi esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta olisi esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet. Palvelusopimusasetuksen 7 artiklan nojalla myönnettyä julkista rahoitusta henkilöliikenteen palveluille ei saisi siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

Pykälän 3 momentin mukaan 2 momentissa tarkoitettut tuloslaskelmat ja taseet sekä niiden yhteenvedot olisi rautatieyrityksen toimitettava sääntelyelimelle. Sääntelyelin tarvitsee näitä tietoja rautatiemarkkinoiden valvontatehtävää hoitaessaan. Sääntelyelimen on rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla valvottava sitä, että rautatieyritysten kirjanpidossa noudatetaan toimintojen kirjanpidollista eriyttämistä, eri toimintojen tuloilla ei ole katettu muun liiketoiminnan kuluja tai esimerkiksi henkilöliikennepalvelujen ostoon myönnettyä julkista tukea ei siirretä toiseen käyttötarkoitukseen. Lisäksi momenttiin sisällytettäisiin säännös siitä, että sääntelyelimellä olisi oikeus esittää rautatieyritykselle tarvittaessa muutoksia toimintojen eriyttämisen sekä kirjanpidon suhteen, jos se katsoo, että se ei voi riittävällä tavalla valvoa

rautatieyhteyksien kirjanpitoa ja kirjanpidollista eriyttämistä. Rautatieyhteyksien olisi toteutettava sääntelyelimen edellyttämät toimenpiteet.

93 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin erotuksena 4 momenttiin niin, että 1 momentti koskee muutoksenhakua Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksesta antaman päätöksen ja 4 momentti muutoksenhakua sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta antaman päätöksen. Pykälän 4 momentin mukaan sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 72 §:n nojalla antamaan päätöksen haettaisiin muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 73 §:n nojalla erimielisyysasiassa antamaan päätöksen haettaisiin muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Markkinaoikeuden päätöksen saisi hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Säännös vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan 93 §:n 4 momenttia. Muita muutoksia pykälään ei tehtäisi.

1.2 Ratalaki

4 a §. Rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelma. Hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus ratalain muuttamisesta. Ratalakiin lisättäisiin uusi 4 a § rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelmasta. Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin 2012/34/EU 8 artiklaan.

Pykälän 1 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö veloitettaisiin laatimaan yhteistyössä sidosryhmien kanssa rautatieinfrastruktuurin pitkän aikavälin kehittämissuunnitelma. Ensimmäinen viitteellinen suunnitelma pitäisi olla valmis 16 päivään joulukuuta 2014 mennessä. Suomessa tämä tarkoittaisi käytännössä hallituksen huhtikuussa 2012 eduskunnalle antaman liikennepoliittisen selonteon rataverkon kehittämistä koskevaa suunnitelmaa. Suunnitelma voisi jatkossakin olla osa yleistä kaikkien kulkumuotojen liikenneinfrastruktuuria kattavaa suunnitelmaa. Suunnitelma sisältäisi rautatieinfrastruktuurin rahoitus- ja investointiohjelman vähintään kahdeksalle vuodelle. Rahoitus- ja investointiohjelmasta tarkistetaan kunkin hallituskauden alussa osana muuta liikennepoliittista strategia- ja suunnittelutyötä. Suunnitelman yhteydessä olisi esitettävä sen taloudelliset vaikutukset, alueelliset vaikutukset, mukaan lukien vaikutukset maankäyttöön, ympäristövaikutukset sekä sosiaaliset vaikutukset.

Jos rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelman mukaisesta rautatieinfrastruktuurin rahoitus- ja investointiohjelmasta osoitettaisiin valtion vuotuisesta talousarviosta rahoitusta valtion rataverkon lisäksi myös muun rautatiejärjestelmän kehittämiseen, tästä tehtäisiin pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön ja kyseisen rautatiejärjestelmän osan hallinnasta vastaavan rataverkon haltijan välillä sopimus, joka täyttää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2012/34/EU) liitteen V periaatteet. Liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaisena viranomaisena olisi varmistettava, että rautatielaissa tarkoitetut ratakapasiteetin hakijat saavat tietoa sopimuksen sisällöstä ja voivat esittää näkemyksensä siitä ennen sen allekirjoittamista.

Pykälän 2 momentti perustuu direktiivin 30 artiklan 2 kohtaan. Direktiivin mukaista sopimusta ei tarvitsisi tehdä toimivaltaisen viranomaisen ja rataverkon haltijan välillä, jos on riittävä sääntelykehys, joka turvaa muulla tavoin rautatieinfrastruktuurin rahoituksen. Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana on ministeriön alainen budjettivirasto ja virastolle radanpitoon osoitettavasta rahoituksesta päätetään vuosittain valtion talousarvion yhteydessä. Näin ollen Liikenneviraston rahoitusta varten on olemassa riittävä sääntelykehys radanpidon rahoitusta varten ilman erillistä sopimusta. Valtio ei pääsääntöisesti rahoita yksityisraiteiden ylläpitoa ja kehittämistä. Direktiivin mukainen sopimusmahdollisuus on kuitenkin sisällytettävä kansalliseen lainsäädäntöön, jotta sopimusmenettely toimivaltaisen viranomaisen ja yksityisraiteiden haltijoiden välillä olisi jatkossa mahdollinen.

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksynnän jälkeen, jotta vältytään komission käynnistämältä valvontamenettelyltä. Rautatiemarkkinadirektiivi tulisi panna kaikilta osiltaan kansallisesti täytäntöön 15 päivään kesäkuuta 2015 mennessä. Lain nojalla on vielä annettava valtioneuvoston asetukset mahdollisimman pian lakien tultua voimaan.

Lain 34 §:n 1 momentissa tarkoitettulla palvelun tarjoajalla olisi velvollisuus julkaista momentissa tarkoitetuista palveluista ja niiden palvelupaikoista erilliset tilit, taseet ja tuloslaskelmat kirjanpitokaudelta, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2016. Tämä on perusteltua siitä syystä, että uusi kirjanpitokausi alkaa yleensä vuoden alusta.

Lain 4 luvun soveltamisalan piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden olisi laadittava 32 §:ssä tarkoitettu verkkoselostus 9 päivään joulukuuta 2016 mennessä. Koska kyseessä on uusi velvoite satamaraiteen haltijoille ja VR-Yhtymä Oy:lle, tarvitaan ensimmäisen verkkoselostuksen laadintaa varten riittävästi aikaa.

3 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lain nojalla esitettäisiin annettavaksi seuraavista asioista tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella:

- 22 §:n 5 momentin nojalla ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista;
- 26 §:n 2 momentin nojalla säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana;
- 27 §:n 1 momentin nojalla kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta;
- 33 §:n 6 momentin nojalla rautatieyrityksille tarjottavista palveluista ja niiden ehdoista;
- 34 §:n 4 momentin nojalla rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä II tarkoitetuista palveluista raideyhteyksineen ja niiden järjestämisestä;
- 35 §:n 3 momentin nojalla koulutuspalveluista;
- 36 a §:n 4 momentin nojalla palvelujen hinnoittelusta; sekä
- 37 b §:n 1 momentin nojalla markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta (niin sanotuista lisämaksuista).

Edellä annettujen valtuutusten nojalla olisi tarkoitus antaa kaksi valtioneuvoston asetusta, joista ensimmäinen valtioneuvoston asetus koskisi kapasiteetin hakemista, jakamista ja rautatieliikenteen aikataulukautta ja asetus annettaisiin edellä mainittujen 22 §:n 5 momentin, 26 §:n 2 momentin ja 27 §:n 1 nojalla. Toinen valtioneuvoston asetus koskisi rautatieliikenteen harjoittajille annettavia palveluja ja niiden hinnoittelua ja se annettaisiin 33 §:n 6 momentin, 34 §:n 4 momentin, 35 §:n 2 3 momentin, 36 a §:n 4 momentin sekä 37 b §:n 1 momentin nojalla. Voimassa olevan rautatielain nojalla on annettu valtioneuvoston asetus (413/2011) rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin hakemisesta sekä valtioneuvoston asetus

(1059/2007) rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista. Uudet valtioneuvoston asetukset korvaisivat nämä kaksi aikaisempaa valtioneuvoston asetusta. Ehdotuksen mukaiset valtuutussäännökset vastaisivat pääosin voimassa olevan rautatielain valtuutussäännöksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö voisi lisäksi tarvittaessa antaa tarkemmat säännökset ministeriön asetuksella 28 a §:n nojalla ratakapasiteetin varausmaksusta ja 37 b §:n 2 momentin nojalla lisämaksuista, jos Liikennevirasto ottaa käyttöön ratakapasiteetin varausmaksun ja lisämaksut valtion rataverkolla. Näitä maksuja säänneltäisiin osana maksuperustelain (150/1992) nojalla annettavaa ministeriön asetusta Liikenneviraston maksullisista suoritteista.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

4.1 Ratamaksu ja ratavero

Perustuslain näkökulmasta hallituksen esityksen keskeiset säännökset liittyvät rataverkon käytön hinnoitteluun esityksen 5 a luvussa ja erityisesti sen 37 ja 37 a c §:ssä. Hallituksen esityksessä ehdotettu ratamaksusäätely on merkityksellistä valtion veroja ja maksuja koskevan perustuslain 81 §:n kannalta. Valtion veroista säädetään perustuslain 81 §:n 1 momentin mukaan lailla, joka sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisten oikeusturvasta. Perustuslain 81 §:n 2 momentin mukaan valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään lailla.

Vakiintuneen määritelmän mukaan vero on rahasuoritus, joka ei ole korvaus tai vastike julkisen vallan maksuvelvolliselle antamista eduista tai palveluista ja jolle on ominaista valtion menojen rahoittaminen (HE 1/1998 vp, s. 134/II).

Maksulla tarkoitetaan korvausta tai vastiketta valtion viranomaisten virkatoimista, palveluista tai muusta toiminnasta. Maksun määrän tulee siis olla suhteutettu virkatoimesta tai palvelusta syntyneisiin kustannuksiin. ”Maksu”, joka selvästi ylittää kustannukset ei ole maksu, vaan sitä on pidettävä verona. Valtion verojen ja maksujen keskeisenä erona perustuslain 81 §:n kannalta on pidetty maksun vastikkeellisuutta (HE 1/1998 vp, s. 134–135). Jonkin rahasuorituksen maksun luonteen edellytyksenä ei kuitenkaan ole täysi kustannusvastaavuus.

Mitä suuremmaksi ero maksun ja etenkin julkisoikeudelliseen tehtävään liittyvän suoritteen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten välillä kasvaa, sitä lähempänä on pitää suoritusta valtiösääntöoikeudellisena verona. Merkittävää voi myös olla, onko asianomaisen suoritteen vastaanottaminen vapaaehtoista vai pakollista. Veron suuntaan viittaa, jos suoritusvelvollisuuden aiheuttamista suoritteista ei voi kieltäytyä ja velvollisuus koskee suoraan lain nojalla tietyt tunnusmerkit täyttäviä oikeussubjekteja (ks. esim. PeVL 47/2005 vp, s. 3/II, PeVL 46/2004 vp, s. 3/I, PeVL 12/2005 vp, s. 3/I), samoin kuin se, että rahasuorituksen tarkoituksena on katata yleisesti lakisääteisten viranomaistehtävien kustannuksia (PeVL 52/2010 vp, s. 4/II).

Kun EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältynyt kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi pantiin kansallisesti täytäntöön, ratamaksusta säädettiin rautatielaissa ja sen lisäksi säädettiin erillinen rataverolaki (605/2003), jolla katsottiin katettavan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin mukaiset niukkuus-, investointi-, lisä- ja haittamaksut. Rataverolain mukainen säätely on ollut jo kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin täytäntöönpanon kannalta ongelmallista, koska rataverkon haltijan pitäisi voida päättää niistä itsenäisesti. Rautatiemarkkinadirektiivin näkö-

kulmasta ratamaksun perusmaksuun sisällytettäviä porrastuksia ja lisämaksuja ei olisi mahdollista enää sisällyttää osaksi rataveroa, koska rautatiemarkkinadirektiivi yksiselitteisesti edellyttää, että niistä on voitava rataverkon haltijan päättää itsenäisesti. Lisäksi rataverkon haltijoita on kohdeltava lainsäädännössä tasapuolisesti. Maksusääntelyn piiriin tulevat strategisesti tärkeät yksityisraiteiden haltijat (satamaraiteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy). Ne päättävät direktiivin puitteissa itsenäisesti maksuista. Tasapuolisuuden toteuttamiseksi Liikennevirastolla valtion rataverkon haltijana olisi oltava samat lainsäädännölliset edellytykset. Ratamaksusääntely on siten kehittymässä unionilainsäädännön myötä samaan suuntaan kuin mihin lentoasemaverkoston hinnoittelussa on jo siirrytty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY myötä. Kyseinen direktiivi on pantu kansallisesti täytäntöön lailla (210/2011) lentoasemaverkosta ja maksuista. Finavia Oyj vastaa lentoasemaverkosta ja siellä tarjottavien palveluiden hinnoittelusta suoriteperusteisesti. Finavia Oyj vastaa 25 lentoaseman ylläpidosta. Vaikka lentoasemapalveluja tarjoavat Finavian lisäksi myös Seinäjoen säätiöpohjainen ja Mikkelin kunnallinen lentoasema, lentoaseman pitäjällä on käytännössä luonnollinen monopoli kyseisen alueen/lentoaseman tarjoamiin palveluihin.

Ratamaksun perusmaksu on nimensä mukaisesti maksu, jolla katetaan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat suorat kustannukset eli ns. rajakustannukset. Ratamaksun perusmaksulla ei siten pyritä kattamaan kaikkia rataverkon haltijalle rataverkon ylläpidosta aiheutuvia kustannuksia. Ratamaksun perusmaksun vastineeksi rautatieliikenteen harjoittajille tarjotaan rautatielain 33 §:ssä tarkoitettuja vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin liittyviä rataverkon palveluja. Rataverkon haltija tarjoaa lisäksi erillistä korvausta vastaan lisäpalveluja. Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista on säädetty valtioneuvoston asetuksella 1059/2007. Rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklan mukaisesti annettaisiin uusi valtioneuvoston asetus rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista ja niiden hinnoittelusta. Ratamaksun perusmaksu ja palveluiden käytöstä perittävät maksut ovat voimassa olevan sääntelyn mukaisesti jatkossakin selkeästi maksuja ja tämän on todennut myös perustuslakivaliokunta aikoinaan, kun ratamaksusta ja palveluista perittävistä lisämaksuista on säädetty (PeVL 66/2002 vp, HE 162/2002 vp).

Rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämiä uusia rataverkon haltijan päättävältään kuuluvia maksupäätöksiä olisivat ensinnäkin ratamaksun perusmaksun alennukset tai korotukset, joilla kannustetaan rautatieliikenteen harjoittajaa hiljaisen junakaluston tai EU:n vaatimusten mukaisen junien kulunvalvontajärjestelmän hankintaan (hallituksen esityksen 37 a §:n 1 mom.). Toiseksi ratamaksun perusmaksun määräaikainen alennus, jolla kannustettaisiin uuden rautatieliikenteen kehittämiseen tai alennukset, joilla kannustetaan vähäliikenteisen radan ottamiseen käyttöön liikenteelle (37 a §:n 2 mom.). Kolmanneksi korotettua ratamaksun perusmaksua voitaisiin periä ylikuormitetulta rataverkon osalta (37 a §:n 3 mom.) ja neljänneksi korotettua ratamaksun perusmaksua voitaisiin periä uudelta rataverkon osalta investointimaksuna investointikustannusten kattamiseksi (37 a §:n 4 mom.). Viidentenä uutena maksuelementtinä olisi hallituksen esityksen 37 b §:ssä tarkoitettut rataverkon käytön segmentointiin perustuvat lisämaksut (37 b §). Myös hallituksen esityksen 28 a §:ssä tarkoitettu ratakapasiteetin varausmaksu (28 a §) olisi uusi maksuelementti. Alennukset ja korotukset myönnettäisiin ratamaksun perusmaksusta. Lisämaksut olisivat erillisiä maksuja ja perustuisivat markkinoiden luokiteluun ja siihen, että markkinat kestävät kyseiset lisämaksut.

Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpanon myötä strategisesti tärkeät yksityisraiteet tulevat ratamaksusääntelyn piiriin. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää, että ratamaksusta ja sen erilaista porrastuksista päättää rataverkon haltija direktiivin edellyttämällä tavalla. Erilaiset porrastukset ovat rataverkon haltijan päättävältään kuuluvia ohjauskeinoja, joiden avulla rataverkon haltija kannustaa rautatieliikenteen harjoittajia mahdollisimman vähän melua aiheuttavaan, ympäristöystävälliseen, turvalliseen ja vähän rataverkolle vahinkoa aiheuttavaan liikenne-

teeseen. Hallituksen esityksen 37 a §:n 1 momentissa tarkoitetuilla ratamaksun perusmaksuun tehtävillä alennuksilla tai korotuksilla rautatieliikenteen harjoittajia kannustettaisiin asentamaan hiljaisia jarruanturoita vaunukalustoon tai hankkimaan uutta hiljaisempaa vaunukalustoa sekä asentamaan rautatieliikenteen turvallisuutta edistävää kulunvalvontajärjestelmä. Rataverkon haltija hyötyisi meluperusteisista alennuksista tai korotuksista niin, että niiden avulla se voisi välttää kalliiden melusteiden rakentamiselta. Liikennevirasto on yhteistyössä kuntien kanssa rahoittanut melusteiden rakentamista. Aiheuttaja maksaa –periaate edellyttäisi, että melun aiheuttaja vastaa myös meluntorjunnan kustannuksista. Tämän periaatteen mukaisesti olisi siten oikein, että rautatieliikenteen harjoittajat kantaisivat rataverkon haltijan rinnalla vastuuta meluntorjunnan kustannuksista. Komission on tarkoitus luoda rahasto, josta voitaisiin korvata rataverkon haltijoille niitä kustannuksia, joita rautatiemelun vähentämiseen ja junien kulunvalvontajärjestelmän asentamiseen kannustavista alennuksista rataverkon haltijoille aiheutuu. Yksityiskohtaiset periaatteet alennuksista ja korotuksista annetaan Euroopan komission asetuksilla, jotka sitovat voimaan tultuaan jäsenvaltioita sellaisenaan.

Perustuslakivaliokunta (PeVL 35/2010 vp) on pitänyt maksujen porrastamista mahdollisena, kunhan sääntely ei vaaranna perustuslain 6 §:n edellyttämää yhdenvertaisuutta ja syrjintäkieltoa. Maksujen porrastukset eivät vaarantaisi rautatieliikenteen harjoittajien yhdenvertaisuutta, koska alennusten ja korotusten perusteet ovat kaikkien tiedossa (kannustin hiljaisten jarruanturoiden asentamiseen ja hiljaisen vaunukaluston sekä EU:n vaatimusten mukaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ETCS/ERTMS hankintaan). Rataverkon haltijoiden yhdenvertainen kohtelu voisi vaarantua siitä, että Liikennevirastolla valtion rataverkon haltijana ei olisi mahdollisuutta päättää ratamaksuun tehtävistä porrastuksista samalla tavalla kuin yksityisraiteen haltijoilla, jotka tulevat rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla ratamaksusääntelyn piiriin. Myös edellä esitetty aiheuttaja maksaa –periaate sekä se, että rataverkon haltijalla on tulevaisuudessa mahdollisuus hakea korvausta unionitason rahastosta alennusten kattamista varten puoltavat sitä, että tällaisista alennuksista säädetään osana ratamaksua, eikä rataveroa. Koska komissio antaa porrastusten yksityiskohdat täytäntöönpanoasetuksilla, tästä ei voida säätää nyt esitettyä enemmän hallituksen esityksessä.

Hallituksen esityksen 37 a §:n 2 momentin mukaan rataverkon haltija voisi ottaa käyttöön määräaikaista ratamaksun alennuksia uuden rautatieliikenteen käyttämisen kannustamiseksi tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään vähäliikenteisiä ratoja. Nämä alennukset olisi myönnettävä yhdenmukaisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Tämän säännöksen perustelut ovat vastaavanlaiset kuin edellä pykälän 1 momentissa säädettyjen melun vähentämiseen ja junien kulunvalvontajärjestelmän käyttöön ottamiseen tähtäävien porrastusten perustelut.

Käsitellessään hallituksen esitystä rautatielaiksi (162/2002 vp) perustuslakivaliokunta linjasi lausunnossaan (PeVL 66/2002 vp), että ylikuormitetun ratakapasiteetin niukkuusmaksu, investointimaksu ja ratakapasiteetin varausmaksu liittyvät yleisesti rautatieviranomaisen tehtäviin ylläpitää, kehittää ja jakaa ratakapasiteettia. Suorituksilla olisi siten perusteiltaan valtiosääntöoikeudelliselle maksulle ominainen yhteys viranomaisen suoritteisiin. Lisäksi koska niukkuusmaksua perittäisiin vain ylikuormitetulta rataverkon osalta ja investointimaksua uudelta rataverkolta ja vain niiltä rautatieliikenteen harjoittajilta, jotka kyseisiä rataverkon osia käyttävät, maksuun sisältyvä vapaaehtoisuusnäkökulma puoltaisi kyseisten maksujen maksuluonnetta valtiosääntöoikeudellisesta näkökulmasta. Perustuslakivaliokunta kuitenkin katsoi, että ylikuormitetun ratakapasiteetin niukkuusmaksusta tai uuden rataverkon osan investointimaksusta ei voitu säätää rautatielain nojalla annettavalla ministeriön asetuksella, vaan niistä oli säädettävä erillinen rataverolaki, koska hallituksen esitykseen ei sisällynyt perustuslain 81 §:n 2 momentissa säädetyn mukaisia maksun suuruuden määräytymisperusteita.

Ehdotetun 37 a §:n 3 momentin mukaan rataverkon haltija voisi periä ylikuormitetulta rataverkon osalta korotettua ratamaksua. Korotetulla ratamaksulla katettaisiin niitä kustannuksia, joita ylikuormituksen purkamiseen tähtäävistä investointitoimenpiteistä aiheutuu. Näin ollen rautatieliikenteen harjoittajat saisivat korotetun ratamaksun vastineeksi sellaista ratakapasiteettia, joka mahdollistaisi sujuvamman liikenteen ja mahdollisesti myös liikennepalvelujen tarjonnan kasvattamisen. Pykälän 4 momentin mukaan vastaavanlainen korotus olisi mahdollinen myös uuden rataverkon osan investointikulujen kattamiseksi.

Pykälässä säädettyjen ratamaksun perusmaksun korotusten ja alennusten osalta säädettäisiin edelleen pykälän 5 momentissa, että ratamaksun perusmaksun porrastukset eivät saisi poiketa 50 prosenttia enempää kumpaankaan suuntaan (alennus tai korotus) ratamaksun perusmaksun tasosta. Kuten edellä alennusten osalta on jo todettu, tällainen rajausta on katsottu perustelluksi ensinnäkin siitä syystä, että perustuslain 81 §:n 2 momentti edellyttää, että maksun suuruuden määräytymisperusteista säädetään laissa. Toisaalta tällainen rajausta olisi perusteltu siitä näkökulmasta, että korotettu ratamaksu ei saisi heikentää rautatieliikenteen harjoittajien toimintaedellytyksiä. Komissio voi mahdollisesti antaa ratamaksun porrastuksissa noudatettavista periaatteista asetuksen, jolloin asetustasolla annettava unionilainsäädäntö luonnollisesti korvaisi pykälän 5 momentissa säädetyn rajauksen.

Lakiehdotuksen 37 b §:n mukaan markkinoiden niin salliessa rataverkon haltija voisi periä lisämaksuja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden mukaisesti. Koska ratamaksun perusmaksu perustuu rajakustannuksiin ja kattaa siten ainoastaan rautatieliikenteen harjoittamisesta rataverkolle aiheutuvat suorat kustannukset (radan kulumisen kustannukset), lisämaksujen avulla pyritään parantamaan rataverkon haltijan liiketaloudellista kannattavuutta. Rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla lisämaksujen asettamisen edellytyksenä on, että rataverkon haltija on arvioinut ja luokitellut rataverkkonsa rautatieliikenteen ja siitä itselleen aiheutuvia kuluja. Luokittelu voidaan tehdä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VI kohdan 1 mukaisesti tai tätä yksityiskohtaisemmin. Esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljettamisesta ja kuljetusten käsittelystä aiheutuu rataverkon haltijalle ylimääräisiä kustannuksia, joten niiden kuljettamisesta voitaisiin periä lisämaksuja. Vastaavalla tavalla konttikuljetusten lastaaminen satamissa juniin on helpompaa kuin kappaletavaran ja siten rataverkon haltijan olisi mahdollista periä kappaletavaran käsittelystä, lastaamisesta ja kuljettamisesta rataverkolla korkeampia kuluja kuin konttien kuljetuksesta. Komissio on korostanut, että rataverkon haltija voi luokitella tarvittaessa rataverkolla kuljettavat tavarat jopa tuotekohtaisesti, jos markkinat tämän kestävät ja tuotekohtaiselle maksuluokittelulle on olemassa liiketaloudelliset perusteet. Lisäksi nämä maksuperusteet on julkaistava rataverkon haltijan verkkoselostuksessa. Yksityisraiteen haltijoille tällainen luokitteluun perustuva hinnoittelu tarjoaa toimivan tavan hinnoitella rataverkkonsa ja sen yhteydessä tarjottavien palveluiden hinnoittelua.

Perustuslakivaliokunta katsoi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä, että lisämaksut olisivat valtiosääntöoikeudellisessa mielessä veroja. Rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan ja liitteen VI kohdan 1 mukainen sääntely taas lähtee siitä, että tällaiset lisämaksut ovat liiketaloudellisia maksuja, joista rataverkon haltijan on voitava päättää itsenäisesti oman kannattavuutensa parantamiseksi, kunhan markkinat kestävät lisämaksut ja maksuperusteet ovat läpinäkyviä, syrjimättömiä ja ennalta kaikkien toimijoiden tiedossa eli tiedot on julkaistu rataverkon haltijan verkkoselostuksessa. Hallituksen esityksessä lähdetään siitä, että lisämaksut ovat suoriteperusteisia maksuja, joiden vastineena rautatieliikenteen harjoittaja saa rataverkolla niiden edellyttämiä erityispalveluja. Maksut perustuisivat luokittelun mukaiseen omakustannusarvioon ja sen päälle asetettavaan kohtuulliseen tuottoon (HE 1/1998 vp, s. 135/II). Jos rataverkon haltija on verkkoselostuksessaan ilmoittanut, että kappaletavaran tai vaarallisten aineiden käsittelystä aiheutuu sille lastaus-, käsittely- turvallisuus- tai muita vastaavia kuluja, niistä tulisi voida periä lisämaksuja. Nämä lisämaksujen maksuperusteet olisivat

siten hyvin samankaltaisia kuin palvelupaikan tarjoajan hinnoitteluperusteet 34 §:ssä tarkoitettujen palvelujen tarjonnassa.

Lisämaksuperusteet kohtelevat rautatieliikenteen harjoittajia tasapuolisesti, koska maksuperusteet on ennalta julkaistu ja ne määräytyvät kuljetettavan tavarahan ja sen aiheuttamien käsittelykulujen mukaan liiketaloudellisin maksuperustein. Jos lisämaksuista säädettäisiin jatkossakin verolailla, lisämaksujen rautatiemarkkinadirektiivissä tarkoitettu liiketaloudellinen yhteys tavaroiden käsittelykuluihin katoaisi. Liikennevirastolla valtion rataverkon haltijana tulisi jatkossa olla muihin rataverkon haltijoihin nähden yhdenvertainen oikeus periä lisämaksuja.

Jos Liikennevirasto päättäisi luokitella valtion rataverkolla kuljettavaa liikennettä rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan ja esityksen 37 b §:n mukaisella tavalla, Liikennevirasto noudattaisi lisämaksuissa valtion maksuperustelakia ja sen nojalla Liikenneviraston maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisia hinnoitteluperusteita. Liikennevirastolla ei valtion budjettivirastona välttämättä ole samanlaista luonnollista kannustinta ottaa lisämaksuja käyttöön kuin yksityisraiteen haltijoilla, mutta lainsäädännöllisen yhdenvertaisuuden varmistamiseksi tämä mahdollisuus on myös Liikennevirastolle taattava.

Lakiehdotuksen 28 a §:n mukainen ratakapasiteetin varausmaksu perustuu rautatiemarkkinadirektiivin 36 artiklaan. Pykälän mukaan rataverkon haltija voisi ottaa käyttöön ratakapasiteetin varausmaksun, jolla kannustettaisiin ratakapasiteetin tehokasta käyttöä. Rataverkon haltija perisi varausmaksun myöntäessään ratakapasiteettia. Maksu palautettaisiin ratakapasiteetin hakijalle takaisin ratamaksun perinnän yhteydessä, jos myönnetty ratakapasiteetti on käytetty. Varausmaksua ei palautettaisi sellaiselle ratakapasiteetin hakijalle, joka on säännöllisesti jättänyt käyttämättä myönnettyjä reittejä tai osaa niistä. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan todennut, että ratakapasiteetin varausmaksu liittyy olennaisesti ratakapasiteetin ylläpitoon, kehittämiseen ja jakamiseen ja maksulla on valtiosääntöoikeudellinen yhteys viranomaisen suoritteisiin. Lisäksi maksuun sisältyy vapaaehtoisuusnäkökulma, joka viittaa valtiosääntöoikeudellisesti maksuun. Hallituksen esityksessä lähdetään rautatiemarkkinadirektiivin 36 artiklan mukaisesti siitä, että rataverkon haltija päättää, ottaako se varausmaksun käyttöön. Ellei unionilainsäädännöstä muuta johdu, varausmaksu olisi enimmillään kolmen kuukauden ratamaksun perusmaksun suuruinen ja se hyvitettäisiin ratamaksun perusmaksun perinnän yhteydessä. Yhdenvertaisuusnäkökulmasta olisi tärkeää, että Liikennevirastolla valtion rataverkon haltijana ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvilla yksityisraiteen haltijoilla olisi yhtäläinen oikeus periä ratakapasiteetin varausmaksua rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämällä tavalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi hallituksen esityksen valmistelun aikana oikeusministeriöltä lausunnon siitä, voidaanko rautatiemarkkinadirektiivin rataverkon käytön hinnoittelua koskevat säännökset sisällyttää osaksi rautatielain mukaista ratamaksusääntelyä ja mikä olisi esitetyn kaltaisten maksujen ja niiden porrastusten suhde rataverolaissa säädettyyn rataveroon. Oikeusministeriö korosti antamassaan lausunnossaan, että valtion suoritteiden maksullisuuden ja maksujen suuruuden yleisistä periaatteista säädetään valtion maksuperustelaisissa. Oikeusministeriö myös korosti, että lailla on säädettävä maksujen suuruuden määrittämisessä noudatettavista periaatteista, kuten omakustannusarvon tai liiketaloudellisten perusteiden noudattamisesta, jos maksujen osalta on tarkoitus poiketa maksuperustelain mukaisesta sääntelystä. Lisäksi sääntelyssä on kerrottava ne suoritteet, joista maksuja kerätään ja säännökset maksujen suuruuden perusteista, jotka kiinnittyvät viranomaissuoritteiden tuottamisesta aiheutuviin kustannuksiin (HE 1/1998 vp, s. 135/I, PeVL 66/2002 vp). Oikeusministeriö on lisäksi todennut, että pääosin rautatiemarkkinadirektiivin mukaisissa porrastuksissa on kyse ratamaksun perusmaksun korotuksesta tai alennuksesta ja sitä on sinänsä pidetty mahdollisena, kunhan perusteet ovat asianmukaisia (suhteessa rataverkon haltijalle aiheutuviin kustannuksiin) ja ne kohte-

levat toiminnan harjoittajia yhdenvertaisesti. Hallituksen esityksen valmistelussa oikeusministeriön lausunto on otettu huomioon.

Kaiken kaikkiaan rautatiemarkkinadirektiivin rataverkon käytön hinnoittelua koskevien säännösten täytäntöönpano on valtiosääntöoikeuden näkökulmasta haasteellista. Unionilainsäädännössä rataverkon käytön hinnoittelu on markkinalähtöinen ja rataverkon haltijan omaa harkintaa korostava. Euroopan komissio on korostanut, että se tulee erityisesti kiinnittämään täytäntöönpanon valvonnassa huomiota rataverkon haltijan itsenäisyyteen maksusääntelyssä. Kuten edellä yleisperustelujen luvussa 2.2 on todettu, Euroopan komissio on käynnistänyt jo EU:n ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyneen kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin puutteellisesta täytäntöönpanosta valvontamenettelyn 13 Euroopan unionin jäsenvaltiota kohtaan. Valvontamenettelyn kohteena olevista maista esimerkiksi Espanjassa ja Itävallassa ratamaksusta on päätetty hallinnollisesti ja rataverkon haltijan itsenäisyyttä maksusääntelyssä rajoitettu siten vastaavalla tavalla kuin Liikenneviraston asemaa valtion rataverkon haltijana Suomessa. Vaikka komissio ei vastaavanlaista valvontamenettelyä käynnistänyt Suomea kohtaan kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin täytäntöönpanon puutteiden johdosta, Euroopan komissio on viime vuosien aikana kaikilta osin tehostanut rautatiealan unionilainsäädännön valvontaa myös Suomen osalta. Suomi on joutunut tekemään kansalliseen lainsäädäntöön monia täydennyksiä komission esittämien huomautusten pohjalta. Rautatielakia on muutettu vuosina 2013–2014 kolme kertaa Euroopan komission esittämien huomautusten johdosta. Tämän vuoksi unionilainsäädännön säännökset rataverkon käytön hinnoittelusta olisi pantava täytäntöön hallituksen esityksessä esitetyllä tavalla rautatiemarkkinadirektiivin mukaisesti.

4.2 Elinkeinovapaus

Vaikka lakiehdotuksessa esitetään eräiltä osin muutettavaksi myös rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksenä olevan toimiluvan myöntämisen edellytyksiä, esityksellä ei ole vaikutuksia perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun elinkeinovapauteen. Rautatieliikenteen harjoittaminen on jatkossakin luvanvaraista toimintaa unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla. Myös perustuslakivaliokunta (PeVL 66/2002 vp) on katsonut, että luvanvaraisuus on rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvien turvallisuusriskien näkökulmasta perusteltua ja hyväksyttyä. Lupajärjestelmää puoltavat myös liikenneväylien rajallisuuteen perustuvat tarpeet säännellä, ohjata ja valvoa rautatieliikennettä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan rautatielain (304/2011) 1 §:n 1 ja 2 momentti, 2 §:n 8, 9 ja 32 kohta, 3 §, 11 §:n 1 ja 3 momentti ja 12 §, 4 luvun otsikko, 20 §:n 1 ja 2 momentti, 21–32 §, 5 luvun otsikko, 33–35, 37, 38 ja 71–73 §, 86 §:n 1 momentti, 87 ja 88 §, 91 §:n 1 momentti sekä 92 ja 93 § sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 32 kohta ja 91 §:n 1 momentti laissa 323/2013, 30 § osaksi laissa 939/2013, 71 § osaksi laissa 323/2013, 85 §:n 4 momentti ja 86 §:n 1 momentti sekä 87 ja 93 § laissa 939/2013, sekä

lisätään 1 §:ään uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy 4 momentiksi, 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 323/2013 ja 939/2013, uusi 33–43 kohta sekä lakiin uusi 23 a, 27 a, 28 a, 29 a ja 34 a, 36 a ja 36 b, 36 b §:n edelle uusi luvun otsikko sekä lakiin uusi 37 a–37 c, 38 a–38 c, §, 71 a–71 c, 73 a, 81 a ja 91 a § seuraavasti:

1 §

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä, rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Lain tavoitteena on lisäksi luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset rautatiemarkkinoiden toiminnalle.

Lakia sovelletaan Suomen rautatiejärjestelmään, ratatyöhön, liikennöintiin rataverkolla sekä sillä käytettäviin kalustoyksiköihin. Lain 4, 5 ja 5 a luvun säännöksiä ei sovelleta niillä yksityisraiteilla, jotka Euroopan komissio on sille tehdyn ilmoituksen perusteella päättänyt jättää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU, jäljempänä rautatiemarkkinadirektiivi, IV luvun kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Myös näiden yksityisraiteiden haltijoiden on turvattava avoin ja syrjimätön pääsy rataverkolleen ja raideyhteyksien päässä oleviin palveluihin. Lisäksi rataverkon ja sen yhteydessä tarjottavien palvelujen hinnoittelu on oltava kohtuullista ja tasapuolista. Jäljempänä 13 luvussa tarkoitetulla sääntelyelimellä on oikeus saada tietoa yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palveluntarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

8) *ratakapasiteetilla* mahdollisuutta käyttää rataverkkoa ja laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitäville reiteille;

9) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

32) *pitkälle edenneellä hankkeella* hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että sen teknisten toimitusehtojen muuttaminen ei ole mahdollista oikeudellisesta, taloudellisesta, rahoituksellisesta tai sopimukseen muutoin perustuvasta syystä taikka yhteiskunnallisesta tai ympäristöön liittyvästä taikka niihin verrattavasta syystä;

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

34) *palvelupaikan ylläpitäjällä* julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja;

35) *palvelujen hakijalla* julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

36) *kohtuullisella tuotolla* oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla;

37) *ylikuormitetulla rautatiereitillä tai sen osalla* rataverkon osuutta, johon kohdistuvaan ratakapasiteetin kysyntään ei voida tiettyinä ajankohtana täysin vastata ratakapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisesta huolimatta;

38) *kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla* toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoitteita, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osuuden nimittämiseen ylikuormitetuksi rautatiereitiksi tai sen osaksi;

39) *rautatiereitillä* ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tiettyinä ajanjaksona;

40) *aikataululla* tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisellä rataverkolla, rautatiereitillä tai sen osalla aikataulun voimassaoloaikana;

41) *varikkosivuraiteella* sivuraidetta, joka on erityisesti tarkoitettu rautatieliikenteen kulkuneuvojen pysäköintiin kahden ajovuoron välillä;

42) *puitesopimuksella* julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määrätään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;

43) *verkkoselostuksella* rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohdaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöi-
keuden myöntämisyjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lu-
kien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa.

3 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieyrittäjällä on oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttäen, että:

1) sillä on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennöintiä aiotaan harjoittaa;

2) sillä on 10 §:ssä tarkoitettu toimilupa tai muualla Euroopan talousalueella rautatieliiken-
teen harjoittamista varten myönnetty toimilupa;

3) sille on myönnetty aiottua liikennöintiä varten 26 §:n mukaisesti tarvittava ratakapasiteet-
ti;

4) se on tehnyt rataverkon haltijan kanssa 30 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen;
ja

5) tässä laissa tai sen nojalla säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edelly-
tykset täyttyvät muutoin.

Mitä 1 momentin 1, 3 ja 5 kohdassa säädetään rautatieyrittäjän oikeudesta harjoittaa rauta-
tieliikennettä, koskee myös muita rautatieliikenteen harjoittajia.

Kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava lisäksi 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus
tai muu sitä vastaava järjestely.

11 §

Toimiluvan hakeminen

Toimilupaa haetaan liikenne- ja viestintäministeriöltä Euroopan unionin virallisella toimilu-
palomakkeella. Lomakkeen liitteenä toimiluvan hakijan on toimitettava ministeriölle tiedot:

1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;

2) varoistaan ja veloistaan;

3) edellisen tilikauden tilinpäätöstiedoistaan tai taseestaan;

4) vakuutena käytettävissä olevista varoista ja omaisuudesta;

5) omasta käyttöpääomasta ja vieraasta pääomasta, mukaan lukien pankkitalletukset, tilinyli-
tysvara ja lainat;

6) maksetuista veroista ja sosiaaliturvamaksuista;

7) toiminnasta saatavista tuloistaan ja siitä aiheutuvista menoistaan mukaan lukien rautatei-
den liikkuvan kaluston, rakennusten, rakennelmien sekä maa-alueiden hankinnasta johtuvat
menot;

8) 90 §:ssä tarkoitettua vastuuvakuutuksesta tai sitä vastaavasta järjestelystä.

Toimilupahakemuksen jättäessään hakijan on suoritettava ministeriölle 500 euron hake-
musmaksu ja 500 euroa kuukauden kuluessa siitä, kun toimilupa on myönnetty.

12 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Liikenne- ja viestintäministeriön on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rauta-
tieyrittäjälle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

- 1) hakija on toimittanut kaikki 11 §:ssä tarkoitetut tiedot;
- 2) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetopalveluja;
- 3) hakijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä ammatillinen pätevyys ja kokemus turvallisen ja luotettavan liiketoiminnan hallintaa ja toiminnan valvontaa varten;
- 4) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;
- 5) hakija osoittaa vakavaraisuutensa sillä, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

6) hakijalla on 90 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdeta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdeta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tulimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Hakija täyttää 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa.

Hakija ei täytä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

- 1) hakija tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;
- 2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai
- 3) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia eräntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

Ministeriö voi erityisestä syystä poiketa 4 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

Jos yritys ei täytä tässä pykälässä säädettyjä edellytyksiä rautatieliikenteen harjoittamiselle, toimilupaa ei saa myöntää eikä sen voimassaoloa saa jatkaa.

4 luku

Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyhtiö, jolla liikenne- ja viestintäministeriön 10 §:n nojalla myöntämä toimilupa tai Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää 3 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetty edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos 3 §:ssä säädetty liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä koskevaa sopimusta.

21 §

Puitesopimus

Rataverkon haltija voi tehdä ratakapasiteetin hakijan kanssa puitesopimuksen. Puitesopimuksessa sovitaan hakijan tarvitseman ratakapasiteetin ominaispiirteistä. Puitesopimus ei oikeuta ratakapasiteetin hakijaa saamaan sopimuksen mukaista ratakapasiteettia eikä sillä voida myöntää yksinoikeutta kyseisen rataverkon käyttöön.

Puitesopimus tehdään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Rataverkon haltija voi erityisesti syystä tehdä pitempiaikaisia puitesopimuksia. Viittä vuotta pitempien sopimusten tekemisen perusteena voivat kuitenkin olla vain sopijapuolen kuljetusliiketoimintaan liittyvät sopimukset, erityisinvestoinnit tai erityiset liiketoimintariskit. Myös 23 §:ssä tarkoitetun erikoistuneen rautatiereitin tai sen osan liikennettä varten ratakapasiteetista voidaan tehdä pitempiaikaisia sopimuksia, joiden kesto on korkeintaan 15 vuotta. Tällaisten pitempiaikaisten sopimusten perusteena voivat olla vain laajat ja pitkäaikaiset investoinnit, jotka hakijan on perusteltava asianmukaisesti.

Puitesopimus on ennen sen allekirjoittamista toimitettava 13 luvussa tarkoitetulle sääntelyelimelle sen hyväksyntää varten. Sääntelyelimen on ilmoitettava puitesopimuksen osapuolille kuukauden kuluessa puitesopimuksen saamisesta, jos se edellyttää sopimukseen muutoksia ennen kuin se voi sen hyväksyä ja puitesopimus voidaan allekirjoittaa.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään, julkisia ovat tieto puitesopimuksesta, sen kestosta, sen perusteista ja yksilöidyt tiedot siinä sovitusta ratakapasiteetista. Sääntelyelimellä on kuitenkin oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tiedot sopimusten tekemisestä ja niiden perusteista sekä puitesopimusten sisällöstä.

22 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteetin hakijan on haettava ratakapasiteettia siten kuin tässä pykälässä säädetään. Ratakapasiteettia voivat hakea rautatieliikenteen harjoittajan lisäksi rautatieliikenteen henkilöliikenteen palvelusopimuksista vastaavat toimivaltaiset viranomaiset ja kilpailukykyisen tavaramaliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010 tarkoitetut hakijat sekä rautatiealan koulutuslaitos, joka voi hakea ratakapasiteettia omaa koulutustoimintaa varten.

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksen voimaantuloa.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 21 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta unionilainsäädännön mahdollistamaa ennakkomaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea Liikennevirastolta ratakapasiteettia myös Euroopan talo-
usalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

23 §

Erikoistunut rautatiereitti tai sen osa

Jos rautatieliikenteen harjoittamiselle voidaan osoittaa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereit-
tejä, rataverkon haltija voi antamallaan päätöksellään osoittaa tietyn rautatiereitin tai sen osan
erikoistuneeksi. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia rautatieliikenteen harjoittajia
ennen rautatiereitin tai sen osan osoittamista erikoistuneeksi. Erikoistuneella rautatiereitillä tai
sen osalla ratakapasiteetin käytön etusija on liikenteellä, jota varten rautatiereitti tai sen osa on
erikoistunut. Rautatiereitin tai sen osan osoittaminen erikoistuneeksi ei kuitenkaan saa estää
muuta liikennetyyppejä harjoittavia rautatieliikenteen harjoittajia käyttämästä kyseistä rautatie-
reittiä tai sen osaa, jos kapasiteettia kyseisellä reitillä on käytettävissä.

Rataverkon haltijan on julkaistava 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa tiedot erikois-
tuneesta rautatiereitistä tai sen osasta.

23 a §

Yhteensovittamismenettely

Jos rataverkon haltija havaitsee aikataulusuunnittelun aikana, että ratakapasiteettia koskevat
hakemukset ovat ristiriidassa keskenään, sen on pyrittävä sovittamaan hakemukset mahdolli-
simman hyvin yhteen. Yhteensovittamismenettelyssä rataverkon haltijalla on oikeus ehdottaa
vaihtoehtoisia ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista.

Rataverkon haltijan on ratkaistava mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa
käytävillä neuvotteluilla. Neuvottelujen on perustuttava siihen, että rataverkon haltija antaa
kaikille kapasiteetin hakijoille seuraavat tiedot kohtuullisessa ajassa, maksutta ja kirjallisessa
muodossa:

- 1) kaikkien hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemat reitit;
- 2) kaikille hakijoille samoilla reittiosuuksilla alustavasti osoitetut reitit;
- 3) asiankuuluvilla reittiosuuksilla 1 momentin mukaisesti ehdotettu vaihtoehtoinen ratakapasiteetti;
- 4) tiedot kapasiteetin myöntämisessä käytettävistä perusteista.

Rataverkon haltijan on vahvistettava yhteensovittamismenettelyä koskevat periaatteet
32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Rataverkon haltija on velvollinen myös esittämään
verkkoselostuksessa menettelytavat, joilla ratkaistaan ratakapasiteetin käyttöoikeuteen liittyvät
ristiriidat.

24 §

Ylikuormitettu rautatiereitti tai sen osa sekä etusijajärjestys

Jos rataverkon haltijan ei ole mahdollista 23 a §:n mukaisen ratakapasiteetin yhteensovitta-
mismenettelyn ja hakijoiden kuulemisen jälkeen jakaa ratakapasiteettia rautatiereitillä tai sen
osalla hakijoita tyydyttävällä tavalla, rataverkon haltijan on ilmoitettava, että kyseinen rauta-
tiereitti tai sen osa on ylikuormitettu. Rautatiereitti tai sen osa voidaan todeta ylikuormitetuksi
myös, jos rautatiereitin tai sen osan ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä.

Ylikuormittuneella rautatiereitillä tai sen osalla rataverkon haltija voi ottaa käyttöön
37 a §:ssä tarkoitetun korotetun ratamaksun perusmaksun ja jos korotettua maksua ei ole otet-
tu käyttöön tai se ei ole johtanut ylikuormituksen purkamiseen, rataverkon haltija voi päättää

rautatiereitin etusijajärjestyksestä, jonka mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisessa. Etusijajärjestyksessä on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys suhteessa muihin liikennepalveluihin. Etusijajärjestyistä asetettaessa on pyrittävä kohtelevaan eri palveluntarjoajia mahdollisimman tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Etusijajärjestyksestä voidaan poiketa sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä tai jonka harjoittama liikenne ylläpitää tai parantaa rautatiejärjestelmän tai joukko-liikenteen toimivuutta muutoin taikka jonka hakemuksen hylkääminen aiheuttaa hakijalle tai sen asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa. Etusijajärjestyksestä poikkeaminen ylikuormitetun rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisen osalta edellyttää 29 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin arviointia. Rataverkon haltijan on julkaistava 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa etusijajärjestyistä koskevat periaatteet ylikuormittuneen rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisessa.

Rataverkon haltijalla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada etusijajärjestyistä koskevaa ratkaisua varten kapasiteetin hakijoilta luottamuksellisina tarvittavat tiedot perustelluineen. Rataverkon haltijan on ratkaistava etusijajärjestys kymmenen päivän kuluessa 23 a §:ssä tarkoitetun neuvottelun päättymisestä.

25 §

Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen

Rataverkon haltijan on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikki ratakapasiteettia koskevat pyynnot sekä vastattava hakemuksiin tasapuolisesti ottaen huomioon kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitukset, myös niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.

Rataverkon haltijan, jonka rataverkolla liikennöidään aikataulun mukaisesti, on laadittava hakemusten perusteella aikatauluehdotus seuraavaa aikataulukautta varten neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä.

Aikatauluehdotuksen tulee perustua ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen. Rataverkon haltija voi kuitenkin tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista, jos tilanne edellyttää yhteensovittamista.

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

26 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Rataverkon haltijan on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 25 §:n 4 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein yhtä aikataulukautta varten. Rataverkon haltijan on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös erikoistuneelle ja ylikuormittuneelle rautatiereitille tai sen osalle asetetut etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu. Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä menettelyistä 22 §:n 2 momentissa ja 22 §:n 5 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille ratakapasiteetin hakijoille, miten se on jakanut ratakapasiteetin hakijoiden kesken. Jos rataverkon haltija on jättänyt osan ratakapasiteetista varakapasiteetiksi myöhemmin jaettavaksi, myös tästä on ilmoitettava kaikille hakijoille.

27 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea rataverkon haltijalta kiireellistä ratakapasiteettia myös muulloin kuin 22 §:n 2 momentissa säädettyssä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädettyssä määräajassa, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Museoliikenteen harjoittajan hakemus ratakapasiteetista käsitellään aina kiireellisenä. Rataverkon haltijan on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkemmat säännökset kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Rataverkon haltijan on myönnettävä haettu kiireellinen ratakapasiteetti, jos hakemuksessa tarkoitettuun käyttöön on osoitettavissa riittävästi ratakapasiteettia. Jollei 26 §:n 1 momentista muuta johdu, kiireellinen ratakapasiteetti on myönnettävä sitä ensin hakeneelle.

27 a §

Ratakapasiteetti kunnossapittoa varten

Radan kunnossapitotyötä varten tapahtuvaa ratakapasiteetin käyttöä koskeva hakemus on tehtävä 25 §:ssä tarkoitetun aikataulusuunnittelun yhteydessä. Rataverkon haltijan on otettava riittävällä tavalla huomioon suunnitellun radan kunnossapitotyön vaikutus muihin hakijoihin ja varauduttava aikataulusuunnittelussa kunnossapitotöiden tehokasta ja suunnitelmallista toteutusta varten sekä otettava huomioon myös ennalta suunnittelemattomien kunnossapitotöiden tarve.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille asianosaisille mahdollisimman pian, jos ennalta suunnitteleman kunnossapitotyö edellyttää ratakapasiteetin poistamisen käytöstä ja sillä on vaikutusta muihin ratakapasiteetin haltijoihin.

28 §

Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen

Muu ratakapasiteetin haltija kuin rautatieliikenteen harjoittaja voi luovuttaa sille myönnetyn ratakapasiteetin liiketoimintaa varten rautatieliikenteen harjoittajalle. Muilta osin ratakapasiteetin haltija ei saa luovuttaa myönnettyä ratakapasiteettia toiselle eikä ratakapasiteetilla saa käydä kauppaa. Jos ratakapasiteetin hakija tai haltija on myynyt sille aikaisemmin myönnettyä kapasiteettia, rataverkon haltija ei saa jatkossa myöntää kapasiteettia tällaiselle ratakapasiteetin hakijalle tai haltijalle. Ratakapasiteetin haltijan on ilmoitettava viipymättä käyttämättä jäävästä ratakapasiteetista rataverkon haltijalle. Jos ratakapasiteetin haltija käyttää myönnettyä ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, rataverkon haltijan on kuultava tätä asiassa ja tarvittaessa peruutettava tälle myönnetty ratakapasiteetti.

Rataverkon haltija päättää ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä, jotka on julkaistava 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Rataverkon haltija voi ratakapasiteetin haltijaa ensin kuultuaan tarvittaessa peruuttaa ratakapasiteetin haltijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä, jos tämä on käyttänyt ratakapasiteettia vähintään 30 päivän aikana vähemmän kuin rautatiereitin tai sen osan mukainen kynnysmäärä edellyttää.

Ratakapasiteettia ei saa kuitenkaan peruuttaa, jos käyttämättä jättäminen on johtunut ratakapasiteetin haltijasta tai ratakapasiteettia käyttävästä rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Rataverkon haltija voi peruuttaa ratakapasiteetin aina siltä ajalta, jolloin ratakapasiteettia hakeneella rautatieliikenteen harjoittajalla ei ole turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Rataverkon haltija voi poistaa ratakapasiteetin käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisestä viasta taikka onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä tilapäisesti poissa käytöstä. Rataverkon haltijan on tällöin mahdollisuuksiensa mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle. Rataverkon haltija ei ole velvollinen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa, jollei 30 §:n nojalla ole muuta sovittu.

28 a §

Ratakapasiteetin varausmaksu

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön ratakapasiteetin varausmaksun, jolla kannustetaan ratakapasiteetin tehokkaaseen käyttöön. Rataverkon haltija perii varausmaksun myöntäessään ratakapasiteettia. Maksu palautetaan ratakapasiteetin hakijalle takaisin 37 §:ssä tarkoitetun ratamaksun perinnän yhteydessä, jos myönnetty ratakapasiteetti on käytetty.

Varausmaksu on perittävä sellaisilta ratakapasiteetin hakijalta, joka on säännöllisesti jättänyt käyttämättä myönnettyjä reittejä tai osaa niistä. Rataverkon haltijan on varausmaksun perimistä varten julkaistava verkkoselostuksessaan kapasiteetin ja sen mukaisten reittien tai niiden osan säännöllinen käyttämättä jättämisen arviointiperusteet. Näitä arviointiperusteita valvoo 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin, jolla on oikeus saada pyynnöstä niistä lisätietoja rataverkon haltijalta ja ratkaista arviointiperusteisiin liittyvät erimielisyydet.

Jos Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana ottaa ratakapasiteetin varausmaksun käyttöön, sen on julkaistava varausmaksua koskevat arviointiperusteet omassa verkkoselostuksessaan. Näiden perusteella valtion rataverkon ratakapasiteetin varausmaksusta voidaan säätää tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Liikenneviraston maksullisista suoritteista.

29 §

Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma

Jos rataverkon haltija toteaa rautatiereitin 24 §:n nojalla ylikuormitetuksi, sen on laadittava kuuden kuukauden kuluessa ylikuormittumisen toteamisesta ratakapasiteettia koskeva arviointi. Arvioinnissa on selvittävä rautatiereitin ylikuormittumisen syyt, liikenteen kehitys, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitteet sekä ne rataverkon haltijan lyhyen ja keskipitkän aikavälin toimenpiteet, joilla se voi poistaa tai vähentää ylikuormittumista arvioitavana olevalla rautatiereitillä tai sen osalla. Lisäksi rataverkon haltijan on arvioinnissa kuvattava menetelmiä, joiden avulla kaikki hakemukset voidaan täyttää täysimääräisesti.

Kapasiteettia koskevan arvioinnin kohteena ovat rataverkko, käyttömenettelyt, harjoitettavan liikenteen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus ratakapasiteettiin. Arvioinnissa huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reititöisyyksille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset sekä rataverkon kunnan parantaminen.

Jos rataverkon haltija on tehnyt 1 momentissa tarkoitetun ratakapasiteettia koskevan arvioinnin, sen on tämän jälkeen tehtävä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa arvioinnin valmistumisesta. Rataverkon haltijan on laadittava ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuultuaan kyseisen ylikuormitetun rautatiereitin tai se osan käyttäjiä.

Ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä ylikuormituksen syyt, rautatieliikenteen todennäköinen kehittyminen, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitukset sekä ratakapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja niistä aiheutuvat kustannukset.

Jos rataverkon haltijan tekemässä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa määritellyt toimenpiteet eivät johda ylikuormittumisen syiden poistumiseen, rataverkon haltijan on keskeytettävä 37 §:ssä tarkoitetun ratamaksun periminen. Rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä liikenne- ja viestintäministeriölle ja 13 luvussa tarkoitetulle sääntelyelimelle. Rataverkon haltija voi kuitenkin jatkaa ratamaksun perimistä, jos sääntelyelin on rataverkon haltijan hakemuksesta päätenyt siihen, että kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei kyetä toteuttamaan sellaisista syistä, joihin rataverkon haltija ei pysty vaikuttamaan tai käytettävissä olevat vaihtoehdot ylikuormituksen purkamiseksi eivät ole taloudellisesti toteuttamiskelpoisia.

29 a §

Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja yhteensovittaminen

Rataverkon haltijan on huolehdittava ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä ja julkaistava 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja perusteet. Rataverkon haltijan on varmistettava, että kapasiteetin käyttöoikeus myönnetään oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä Euroopan unionin lainsäädännön sekä tämän lain ja sen nojalla annettujen säädösten mukaisesti. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisena tietoina sellaiset liikesalaisuuden piiriin kuuluvat tiedot, joita se on saanut ratakapasiteetin hakijoilta.

Rataverkon haltijoiden on yhteistyössä sovitettava ratakapasiteettia yhteen niin, että liikenteen sujavuus turvataan.

30 §

Rataverkon käyttösopimus

Rataverkon haltijan on tehtävä rautatieyrityksen kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus, jossa on sovittava 33 §:ssä tarkoitettujen rataverkon haltijan tarjoamien palvelujen käytöstä ja muista rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä käytännön järjestelyistä sekä 31 §:ssä tarkoitetuista korvauksista ja niiden perusteista.

Rataverkon haltijan on tehtävä käyttösopimus jokaisen rautatieyrityksen kanssa tasapuolisin, läpinäkyvin ja kohtuullisin ehdoin. Rataverkon haltijan on julkaistava käyttösopimusta koskevat menettelyt verkkoselostuksessa. Sopimuksella on edistettävä rataverkon tehokasta käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämistä. Sopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten ottaen huomioon aikataulukaudelle myönnetty ratakapasiteetti. Sopimusta voidaan muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasiteetin jakamista koskevat päätökset tai muut sopimukseen vaikuttavat seikat sitä edellyttävät.

Rataverkon haltija voi tehdä tässä pykälässä tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen pykälässä säädetyin edellytyksin myös muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

Rataverkon haltija ei saa tehdä käyttösopimusta ennen kuin rautatieyritys täyttää 3 §:n 1–3 ja 5 kohdassa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon haltija ei saa tehdä rataverkon käyttösopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, sille on 26 §:n mukaisesti myönnetty aiottua liikennöintiä varten tarvittava ratakapasiteetti ja se täyttää muutoin rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun ratakapasiteetin hakijan on nimettävä rautatieliikenteen harjoittaja, joka tulee käyttämään sille myönnetyn ratakapasiteetin. Rataverkon haltija tekee tällöin käyttösopimuksen kyseisen nimetyn rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

31 §

Suorituskannustinjärjestelmä

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

Rautatieyrityksen on maksettava rataverkon haltijalle 30 §:ssä tarkoitetussa rataverkon käyttösopimuksessa sovittujen perusteiden mukaan määräytyvä korvaus, jos rautatieyrityksen harjoittama liikenne poikkeaa rautatieyrityksestä johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. Rataverkon haltijan on maksettava rautatieyritykselle rataverkon käyttösopimuksessa sovittava korvaus, jos rataverkon käytettävyyys poikkeaa rataverkon haltijasta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieyritykselle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Jos rautatieyritys ja rataverkon haltija ovat eri mieltä suorituskannustinjärjestelmään liittyvässä asiassa, niiden on pyydettävä 13 luvussa tarkoitetun sääntelyelimen ratkaisua asiaan. Sääntelyelimen on tehtävä päätös kymmenen työpäivän kuluessa siitä, kun rautatieyritys tai rataverkon haltija on toimittanut kaikki asiaa koskevat asiakirjat sääntelyelimen tietoon.

32 §

Verkkoselostus

Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava aikataulukausittain suomeksi ja ruotsiksi tai vaihtoehtoisesti jollakin muulla Euroopan unionin virallisella kielellä verkkoselostus. Verkkoselostuksen on sisällytettävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen IV mukaiset tiedot.

Rataverkon haltija julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot 33 §:ssä tarkoitetusta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista sekä edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa. Lisäksi rataverkon haltijan on ilmoitettava verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;
- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää;
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

Rataverkon haltijan on kuultava verkkoselostusta laatiessaan ratakapasiteetin haltijoita ja Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Jos 2 momentissa tarkoitetut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, rataverkon haltijan on kuultava ratakapasiteetin haltijoita ja ratakapasiteetin hakijoita muutettavista tiedoista ja viipymättä julkaistava muuttuneet tiedot.

Verkkoselostus on julkaistava sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 22 §:ssä tarkoitetun ratakapasiteetin hakuajan alkamista. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla. Liikennevirasto huolehtii siitä, että yksityisraiteen haltijoiden sähköisessä muodossa julkaisemat verkkoselostukset on linkitetty rataverkon haltijoiden yhteiselle verkkosivulle.

5 luku

Palvelut ja niistä perittävät maksut

33 §

Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut

Rataverkon haltijan on tarjottava 37 §:ssä tarkoitetun ratamaksun perusmaksun vastikkeena rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 1 tarkoitettuja rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja. Ratamaksun perusmaksun vastikkeena rataverkon haltijan on lisäksi turvattava radan käyttöoikeus 34 §:ssä tarkoitettuihin palvelupaikkoihin pääsemiseksi.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä tuottaa joitakin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan lisäpalveluja, sen on tarjottava niitä pyynnöstä syrjimättä ja tasapuolisesti rautatieliikenteen harjoittajille.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä tarjoaa rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 4 kohdan oheispalveluja jollekin ulkopuoliselle palveluja tarvitsevalle taholle, sen on tarjottava niitä pyynnöstä syrjimättä, tasapuolisesti ja yhtäläisin ehdoin kaikille palveluja tarvitseville tahoille. Palvelupaikan ylläpitäjällä ei ole velvollisuutta oheispalveluiden toimittamiseen, jos niitä tuotetaan vain omaan käyttöön.

Jos 2 momentissa tarkoitettua lisäpalvelua tai 3 momentissa tarkoitettua oheispalvelua tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla.

Tieto rataverkon haltijan tässä pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 32 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen. Sellaisten palvelupaikan ylläpitäjien, jotka eivät ole rataverkon haltijan määräysvallassa, on annettava tiedot palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta perittävistä maksuista sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista ja niiden ehdoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

34 §

Palvelun tarjoamisveloitteen piiriin kuuluvat palvelut

Rataverkon haltijan, rautatieyrityksen ja palvelupaikan ylläpitäjän on tarjottava rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen palvelun hakijan käyttöön syrjimättömin ehdoin. Jos näitä palveluja tarjoaa muu kuin rataverkon haltija, palvelujen tarjoajalla on oltava kaikista näistä palveluista ja niiden palvelupaikoista toisistaan erilliset tilit, mukaan lukien erilliset taseet ja tuloslaskelmat. Tieto rataverkon haltijan tässä pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 32 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen. Muun palvelupaikan ylläpitäjän on annettava tiedot maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoi-

keudesta ja palvelujen tarjonnasta sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.

Palvelupaikan ylläpitäjän on vastattava palvelun hakijan esittämään pyyntöön saada käyttöönsä 1 momentissa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen tai käyttää palvelupaikkaa mahdollisimman pian, myös siinä tapauksessa, että palvelujen tarjontaan tai palvelupaikan käyttöön kohdistuu useita pyyntöjä. Jäljempänä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voi asettaa määräajan, jonka kuluessa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään pyyntöön vastauksensa. Palvelupaikan ylläpitäjä voi hylätä hakemuksen ainoastaan, jos palvelulle on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat kyseessä olevan henkilö- ja tavaraliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittisuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Palvelujen tarjonnasta kieltäytyneellä on velvollisuus perustella hylkäävä päätös kirjallisesti ja sen on osoitettava palvelun hakijalle, mistä ja millä ehdoilla toteuttamiskelpoinen vaihtoehto on saatavilla. Palvelupaikan ylläpitäjä ei ole velvollinen investoimaan palveluihin, jotta se voisi täyttää kaikki pyynnot palvelujen tarjonnasta hakemusten mukaisella tavalla. Palvelujen hakija voi pyytää sääntelyelimen ratkaisua, jos palvelupaikan ylläpitäjä on kieltäytynyt palvelujen tarjonnasta. Sääntelyelin voi ryhtyä tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että asianmukainen osuus palvelujen tarjonnan kapasiteetista myönnetään ulkopuolisille palvelujen hakijoille.

Palveluista tai palvelupaikan käytöstä perittävän korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia palvelujen hakijoita kohtaan. Korvaus ei saa ylittää palvelujen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla. Palvelujen tai palvelupaikan käytön hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajauksia. Korvaus on maksettava palvelupaikan ylläpitäjälle ja se tulee käyttää palvelupaikan ylläpitäjän toiminnan rahoittamiseen.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista raideyhteyksineen ja niiden järjestämisestä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä ei ole käyttänyt tässä pykälässä tai sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitettua palvelupaikkaa vähintään kahtena peräkkäisenä vuotena ja palvelun hakijoiden kiinnostus kyseisen palvelupaikan käyttöoikeuteen on ilmaistu palvelupaikan ylläpitäjälle, palvelupaikan omistajan on ilmoitettava palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavissa kokonaan tai osittain. Palvelupaikan omistajalla ei ole tätä velvollisuutta, jos se pystyy osoittamaan, että meneillään olevan muuntamisprosessin johdosta palvelun hakijat eivät voi käyttää kyseistä palvelupaikkaa. Sääntelyelin voi ratkaista tämän pykälän mukaisen palvelupaikan vuokraamista koskevan asian palvelujen hakijan pyynnöstä.

34 a §

Palvelutarjonnan eriyttämistä koskevat vaatimukset

Jos seuraavien palveluiden tarjonnasta vastaa määräävässä markkina-asemassa oleva rautatieyrittäjä, palvelut on järjestettävä päätöksenteoltaan ja organisatorisesti erilleen ja riippumattomiksi rautatieyrittäjän muusta organisaatiosta:

1. matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietonäyttö- ja kuulutuspalvelut ja soveltuvat tilat lipunmyyntipalveluille;
2. tavaraliikenneterminaalit;
3. järjestelyratapihat ja junamuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyökalut;
4. varikkosivuraiteet;
5. rautatietoihintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet;
6. tankkauspalvelut ja polttoaineen tuottaminen näihin palveluihin, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkauksesta perittävistä maksuista.

35 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 23 §:ssä tarkoitettua oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

Jäljempänä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin valvoo, että koulutuspalvelujen tarjonta ja koulutuspalvelut sekä niihin liittyvä työnopastus ovat tasapuolisia ja syrjimättömiä ja koulutuspalvelusta perittävät korvaukset ovat kohtuullisia, tasapuolisia ja syrjimättömiä. Sääntelyelin voi ratkaista koulutuspalveluja koskevan asian 71 b §:n mukaisesti.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista koulutuspalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

36 a §

Palveluiden hinnoittelun arviointi

Palvelupaikan ylläpitäjän on toimitettava 13 luvussa tarkoitettulle sääntelyelimelle palvelupaikkojen ja palveluiden hinnoitteluun liittyvät tiedot. Palvelupaikan ylläpitäjän on voitava osoittaa, että sen perimät maksut ovat sen verkkoselostuksessa ilmoittaman menettelyn mukaisia. Jos sääntelyelin käsittelee tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelua koskevaa asiaa, palvelupaikan ylläpitäjän on näytettävä, että sen tuotteesta tai palvelusta perimä hinta on kustannukset huomioon ottaen kohtuullinen ja syrjimätön. Sääntelyelin ei ole hinnoittelua arvioidessaan sidottu palvelupaikan ylläpitäjän kustannuslaskennassa käyttämiin periaatteisiin.

Palvelupaikan ylläpitäjällä on oltava käytössään todennettavissa olevat menetelmät ja säännöt, joiden perusteella kustannukset kohdennetaan ja kirjataan palvelupaikoittain erikseen palvelukokonaisuuksittain ja tiloittain välineineen. Palvelupaikan ylläpitäjällä on velvollisuus osoittaa kustannuslaskennan ja hinnoittelun välinen yhteys.

Sääntelyelin voi päätöksellä vahvistaa etukäteen palvelupaikan ylläpitäjän tai yksittäisen palvelun hinnoittelua koskevat menetelmät, jos palvelun tarjontaan markkinoilla liittyy ongelmia eikä 1 momentissa säädetyn mukainen hinnoittelu ole riittävä niitä korjaamaan. Sääntelyelimen on voitava etukäteen arvioida, noudattaako palvelupaikan ylläpitäjä hinnoittelussaan sääntelyelimen vahvistamaa menetelmää.

Tarkemmat säännökset tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

5 a luku

Rataverkon käytön hinnoittelu

36 b §

Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintäministeriö toimii tässä luvussa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena. Ministeriön on pyynnöstä toimitettava Euroopan komissiolle tiedot rataverkon käytön

hinnoittelun periaatteista. Tätä varten ministeriöllä on oikeus saada pyynnöstä tiedot rataverkon haltijoilta niiden hinnoittelukäytännöistä.

Rataverkon haltijan hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 37 a §:n 4 momentissa tarkoitettuja uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi perittyä ratamaksun perusmaksun korotusta. Rataverkon haltija ei saa asettaa sellaisia maksuja, jotka ovat Euroopan unionilainsäädännön, tämän lain ja sen nojalla annettujen säädösten vastaisia.

37 §

Ratamaksu

Ratamaksuna rataverkon käytöstä peritään ratamaksun perusmaksua ja muita ratamaksuun liittyviä erikseen säädettyjä maksuja (ratamaksu). Edellä 33 §:n 1 momentissa tarkoitetuilta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviltä palveluilta perittävän ratamaksun perusmaksun on perustuttava suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Rataverkon haltija saa periä ratamaksua myös radan kunnossapitoa harjoittavalta yritykseltä.

Rataverkon haltijan on perittävä ratamaksun perusmaksua rautatieliikenteen harjoittajilta tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista ja muista tarjottavista palveluista niiden käytön mukaisesti noudattaen, mitä rautatiemarkkina-direktiivin IV luvun 2 jaksossa ja direktiivin II liitteessä säädetään.

Ratamaksu on maksettava sille rataverkon haltijalle, jonka rataverkkoa tai palveluita rautatieliikenteen harjoittaja on käyttänyt. Rataverkon haltijan on käytettävä perimänsä maksut rataverkon ylläpidosta aiheutuvien kustannusten rahoittamiseen. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisina sellaiset liikesalaisuuden piiriin kuuluvat tiedot, joita se on saanut rautatieliikenteen harjoittajilta maksujen perinnän yhteydessä.

37 a §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

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

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

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

Rataverkon haltija saa periä korotettua maksua myös uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

Ellei Euroopan unionin lainsäädännöstä muuta johdu, tässä pykälässä tarkoitettut perusmaksun alennukset tai korotukset eivät saa olla enempää kuin 50 prosenttia perusmaksun tasosta. Jos rataverkon haltija katsoo, että 1, 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttami-

nen edellyttää tätä suurempaa ratamaksun korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä ratamaksun korotus kirjallisesti 13 luvussa tarkoitettulle sääntelyelimelle. Perustelusta on käytävä ilmi, miksi rataverkon haltija käyttää ratamaksun perusmaksun korotuksia alennusten sijasta 1 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusteluista on myös käytävä ilmi ne toimenpiteet, joihin rataverkon haltija ryhtyy 3 momentissa tarkoitettua ylikuormituksen poistamiseksi, ja ajanjakso, jolta korotettua maksua peritään. Sääntelyelimen on tehtävä 10 työpäivän kuluessa rataverkon haltijan esittämien kirjallisten perustelujen saamisesta päätös siitä, onko esitetty korotus ratamaksuun hyväksyttävissä.

Rataverkon haltijan on ennen tässä pykälässä tarkoitettujen alennusten ja korotusten käyttöön ottamista kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät alennuksen tai korotuksen piiriin kuuluvalla rataverkolla ja kyseisellä rataverkolla liikennöimään pyrkiviä ratapalvelusvelvoitteiden hakijoita sekä 13 luvussa tarkoitettua sääntelyelintä ja liikenne- ja viestintäministeriötä.

37 b §

Lisämaksut

Rataverkon haltija voi markkinoiden niin salliessa periä lisämaksuja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden mukaisesti. Lisämaksujen käyttöönotto edellyttää, että rataverkon haltija luokittelee markkinat vähintään rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella tavalla ja arvioi lisähintojen vaikutukset markkinoihin. Maksut eivät saa olla niin korkeita, että rataverkkoa eivät voi käyttää sellaiset rautatieliikenteen harjoittajat, jotka pystyvät maksamaan vain ratamaksun perusmaksun sekä sen katetuoton, jonka kyseiset markkinat kestävät. Rataverkon haltijan on osoitettava verkkoselostuksessa ne lisä- ja erityispalvelut, joita lisämaksujen vastineena kyseisessä markkinaluokassa rataverkolla tarjotaan. Markkinaluokittelu on julkaistava verkkoselostuksessa ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Tarkemmat säännökset markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Jos Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana ottaa lisämaksut käyttöön, sen on noudatettava lisämaksuissa valtion maksuperustelakia (150/1992) ja sen nojalla annetun Liikenneviraston maksullisia suoritteita koskevan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisia hinnoitteluperusteita.

Ennen lisämaksujen asettamista rataverkon haltijan on kuultava rautatieliikenteen harjoittajia ja 13 luvussa tarkoitettua sääntelyelintä. Sääntelyelin ilmoittaa rataverkon haltijalle, ovatko lisämaksut Euroopan unionilainsäädännön ja Suomessa voimassa olevien säännösten mukaisia. Lisämaksuja voidaan asettaa vasta sen jälkeen, kun sääntelyelin on todennut ne voimassa olevien säännösten mukaiseksi.

Rataverkon haltijan on raportoitava viiden vuoden välein liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle lisämaksuista ja siitä, ovatko lisämaksut kannustaneet rautatieliikenteen harjoittajia parantamaan tuottavuuttaan ja kilpailukykyään rautatiemarkkinadirektiivissä tarkoitettulla tavalla.

37 c §

Maksuperusteiden julkaisu verkkoselostuksessa

Rataverkon haltijan on julkaistava maksut ja niiden perusteet verkkoselostuksessa. Rataverkon haltijan on toimitettava tieto maksuista ja niiden perusteista myös 13 luvussa tarkoitettulle sääntelyelimelle sen valvontatehtävää varten.

38 §

Ratamaksun periminen

Rataverkon haltija päättää ratamaksun maksuunpanosta ja perii maksut kalenterikuukausittain tai muuten erikseen sovittavalla tavalla rautatieliikenteen harjoittajilta. Rataverkon haltijan maksuunpanema ratamaksu on suoraan ulosottokelpoinen.

38 a §

Rataverkon haltijan omaisuusrekisteri

Rataverkon haltijalla on oltava rekisteri tai muu vastaava järjestelmä, jossa on ajantasaiset tiedot sen omasta ja sen hallinnoimasta omaisuudesta. Rekisteriin sisällytetään tiedot rataverkon uusimisesta ja parantamisesta ja niistä aiheutuvista kuluista.

38 b §

Rataverkon haltijan menettelytavat kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille

Rataverkon haltijan on luotava menetelmä kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille tarjottujen palveluiden ja niistä aiheutuvien kustannusten mukaan. Rataverkon haltijan on toimitettava tieto käyttämästään menetelmästä 13 luvussa tarkoitetulle sääntelyelimelle, joka valvoo menettelytapojen tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä.

38 c §

Kannustimet rataverkon haltijalle

Toimivaltainen viranomainen kannustaa rataverkon haltijaa kustannustehokkuuteen rataverkon hallinnassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston välisissä viraston tulostavoitteita koskeissa neuvotteluissa seurataan, miten Liikennevirasto on valtion rataverkon haltijana kyennyt parantamaan kustannustehokkuutta. Jos rautatieliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja on voitu kustannustehokkuuden parannuksen ansiosta alentaa ilman, että rautatieturvallisuudesta ja korkeasta palvelutasosta on tingitty, ministeriö voi esittää valtion talousarviosta menokehysten puitteissa ylimääräistä rahoitusta radanpitoon.

Jos liikenne- ja viestintäministeriö ja yksityisraiteen haltija ovat tehneet ratalain 4 a §:n 2 momentissa tarkoitetun sopimuksen, myös yksityisraiteiden haltijaan voidaan soveltaa 2 momentissa tarkoitettua menettelyä.

13 luku

Sääntelyelin

71 §

Sääntelyelin

Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin on järjestettävä virastossa organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Säätelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Liikenteen turvallisuusviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen säätelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

71 a §

Säätelyelimen päällikkö

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säätelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluihin tehtäviin sekä johtamiskokemusta.

Säätelyelimen päällikköä ei saa sanoa irti tehtävästään sellaisen syyn perusteella, joka liittyy hänen päätöksentekoonsa. Kun säätelyelimen päällikön virkasuhde päättyy, hän ei saa siirtyä seuraavan 12 kuukauden aikana rautatiemarkkinoilla toimivan yrityksen, rataverkon haltijan tai palvelupaikan ylläpitäjänä toimivan yhteisön tai yrityksen palvelukseen.

Säätelyelimen päällikkö ei saa ottaa vastaan ohjeita muilta viranomaisilta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä tehtävää hoitaessaan.

Säätelyelimen päällikön tulee toimia rautatiealaaan liittyvistä markkinaetunäkökohdista riippumattomasti eikä hänellä saa olla sidoksia mihinkään säänneltyyn yritykseen tai yhteisöön. Säätelyelimen päällikön on annettava vuosittain 31 päivään joulukuuta mennessä liikenne- ja viestintäministeriölle ilmoitus sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan. Ilmoituksesta on käytävä ilmi suorat ja epäsuorat sidonnaisuudet ja etunäkökohdat, joiden voidaan katsoa haittaavan hänen riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa hänen tehtäviensä hoitamiseen.

Säätelyelimen päällikön on jättäydyttävä päätöksenteon ulkopuolelle sellaisissa tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon hänellä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltäneiden 12 kuukauden ajalta.

71 b §

Säätelyelimen tehtävät

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

1) valvoa tämän lain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista, kilpailutilannetta rautatiemarkkinoilla ja toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena;

2) varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä verkkoselostus ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia;

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä joukkoliikennelain (869/2009) 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

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

5) osallistua säätelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa.

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluja tarvitsevan yrityksen, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

Sääntelyelin voi käyttää niitä keinoja, joita Liikenteen turvallisuusvirastolla on 78 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan.

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

71 c §

Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 23 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

Pyydetyt tiedot on toimitettava sääntelyelimelle sen asettamassa kohtuullisessa ajassa, joka saa olla enintään yksi kuukausi, ellei sääntelyelin poikkeuksellisissa olosuhteissa anna lupaa pidentää tätä määräaikaa edelleen enintään kahdella viikolla. Sääntelyelin voi käyttää tietojen toimittamista koskevan pyyntönsä tehosteena 87 §:ssä tarkoitettuja tehostekeinoja.

Sääntelyelimelle on pyynnöstä toimitettava rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä VIII tarkoitettut tilinpäätöstiedot. Sääntelyelimellä on oikeus tehdä tarkastuksia rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien ja rautatieliikenteen harjoittajien tiloissa varmistaakseen 34 §:n 1 momentissa ja 92 §:ssä tarkoitettujen tilien eriyttämistä koskevien vaatimusten noudattaminen. Tarkastusta toimittavalla virkamiehellä on oikeus tutkia asiakirjat ja data, joilla voi olla merkitystä valvontatehtävän hoitamisessa ja ottaa niistä jäljennöksiä maksutta. Sääntelyelimen oikeus tehdä tarkastuksia ei kuitenkaan koske pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa noudatettavaan menettelyyn sovelletaan hallintolain (434/2003) 39 §:ää. Sääntelyelin voi tarkastuksessa käyttää apunaan muita valtuuttamiaan henkilöitä.

Sääntelyelimen on aloitettava valitusten käsittely ja pyydettyä asianmukaista lisäselvitystä asian ratkaisemiseksi yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta, ellei tässä laissa ole erikseen muutoin säädetty. Sen on ratkaistava valitukset ja annettava asianosaisille tiedoksi päätöksensä viimeistään kuuden viikon kuluessa kaikkien 1 momentissa tarkoitettujen asian ratkaisemiseksi tarpeellisten tietojen vastaanottamisesta.

Sääntelyelimen päätös sitoo asianosaisia ja sääntelyelin voi varmistaa päätöksensä noudattamisen käyttämällä 86–88 §:n mukaisia seuraamuksia. Sääntelyelimen tekemät päätökset julkaistaan sähköisessä muodossa sääntelyelimen verkkosivuilla.

72 §

Oikaisuvaatimus eräistä rataverkon haltijan päätöksistä

Asianosainen saa hakea oikaisua sääntelyelimeltä, jos rataverkon haltijan päätös koskee:

- 1) 24 §:ssä tarkoitettua ylikuormitettua rautatiereittiä tai sen osaa sekä etusijajärjestystä;
- 2) 26 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin jakamista;
- 3) 27 §:ssä tarkoitetun kiireellisen ratakapasiteetin jakamista;
- 4) 28 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin peruuttamista tai käytöstä poistamista;
- 5) 37 §:ssä tarkoitettua ratamaksua;
- 6) 37 a §:ssä tarkoitettuja ratamaksun perusmaksun alennuksia ja korotuksia; ja
- 7) 37 b §:ssä tarkoitettuja lisämaksuja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua oikaisua haetaan sääntelyelimeltä siten kuin hallintolaissa säädetään. Sääntelyelimen on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Päätös oikaisuvaatimukseen on yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista ja kiireellisen ratakapasiteetin jakamista koskevassa asiassa kuitenkin annettava kymmenen päivän kuluessa siitä, kun sääntelyelimen on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

73 §

Muut erimielisyydet

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin 72 §:ssä tarkoitetun asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelimen voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

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

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

73 a §

Sääntelyelimen ja muiden viranomaisten välinen tietojen vaihto ja yhteistyö

Sääntelyelimen on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena toimilupaviranomaisena toimivan liikenne- ja viestintäministeriön sekä rautateiden kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston kanssa rautatiemarkkinoiden kilpailuun ja turvallisuuteen liittyvien kielteisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

Sääntelyelimen voi esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutuksia kilpailuun rautatieliikenteen markkinoilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntely-

elimelle suosituksia sellaisissa asioissa, jolla voi olla vaikutusta rautatiejärjestelmän turvallisuuteen.

Viranomaisen, jolle suositus on annettu, on otettava suositukset huomioon päätöksenteossaan tämän kuitenkaan rajoittamatta viranomaisen itsenäisyyttä sen omaan toimivaltaan kuuluvissa asioissa. Jos viranomainen päättää poiketa suosituksesta, sen on esitettävä kirjallisesti perusteet suosituksesta poikkeamiselle.

81 a §

Toimenpiteet häiriötilanteissa

Jos rautatiejärjestelmässä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 81 §:ssä tarkoitettujen varautumista koskevien säännösten mukaisesti tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ja jos se on infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi välttämätöntä, reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi. Rataverkon haltija voi vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Rautatieyrityksellä on oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä.

Edellä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin valvoo sitä, että häiriötilanteissa rautatieyrityksiä kohdellaan tasapuolisesti. Sääntelyelin valvoo myös sitä, että rautatieyritykset noudattavat rataverkon haltijan 2 momentissa säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia.

85 §

Rangaistussäännökset

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

86 §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto ja 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voivat antaa rautatieyritykselle tai muulle tässä laissa tarkoitettulle rautatieliikenteen harjoittajalle tai rataverkon haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

87 §

Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeus tehostekeinoihin

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toi-

menpiteen, jos asianomainen toimii huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Tehosteeksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

Sääntelyelin voi asettaa pyyntöihinsä vastaamisen sekä päätöstensä noudattamisen tehoteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

Uhkasakosta, teettämisuhasta ja keskeyttämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

88 §

Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus keskeyttää rautatietä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että rautatiejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein Liikenteen turvallisuusvirasto tai lain 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voivat keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman tai muun sellaisen toiminnan, joka aiheuttaa haittaa rautatiemarkkinoiden toiminnalle.

91 §

Lain suhde kilpailulainsäädäntöön

Jos 13 luvussa tarkoitetun sääntelyelimen käsiteltävänä oleva asia koskee menettelyä, joka saattaa rikkoa kilpailulain (948/2011) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä, sääntelyelin voi siirtää asian kilpailunrajoituksia koskevilta osin käsiteltäväksi mainitun lain mukaisesti.

91 a §

Rataverkon hallinnoinnin ja rautatieliikenteen harjoittamisen eriyttäminen

Jos rautatieliikenteen harjoittaja omistaa tai hallinnoi rataverkkoa, sen on eriytettävä seuraavat rataverkkoon pääsyn kannalta olennaiset päätökset rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä päätöksistä organisatorisesti ja päätöksenteoltaan toisistaan riippumattomiin yksiköihin:

- 1) reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen; ja
- 2) rataverkon käytön hinnoittelua koskeva päätöksenteko, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja kerääminen.

92 §

Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito

Rautatieyrityksen on laadittava liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää investointi- ja rahoitusohjelmat. Liiketoimintasuunnitelmassa ja sen mukaisissa ohjelmissa on ilmoitettava keinot, joiden avulla rautatieyritys saavuttaa taloudellisen tasapainon sekä muut tekniset, kaupalliset ja varainhoidon tavoitteet.

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan unionissa ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tu-

loslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet. Palvelusopimusasetuksen (EY) N:o 1370/2007 7 artiklan nojalla myönnettyä julkista rahoitusta henkilöliikenteen palveluille ei saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

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

93 §

Muutoksenhaku

Edellä 60, 67 ja 69 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksesta antamaan päätökseen sekä muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Hallinto-oikeuden päätökseen toimiluvan, turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan peruuttamista, osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamista, kalustoyksikön käyttöönottoluvan peruuttamista, ilmoitetun laitoksen tai riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämisen peruuttamista, ratakapasiteetin peruuttamista, 87 §:ssä tarkoitettua määrystä, velvoitetta tai kieltoa sekä 88 §:ssä tarkoitettua toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumista koskevassa asiassa saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Jos 7, 13, 17 tai 72 §:ssä tarkoitettua asiaa ei ole ratkaistu säädetyssä määräajassa, hakija voi tehdä valituksen. Valituksen katsotaan kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Valituksen voi tehdä, kunnes hakemukseen on annettu päätös. Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen on ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Valituksen tekemiseen ja käsittelyyn sovelletaan muutoin hallintolainkäyttölakia.

Sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 72 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 73 §:n nojalla erimielisyysasiassa antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Markkinaoikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Tämän lain nojalla tehtyä päätöstä noudatetaan muutoksenhausta huolimatta, jos päätöksessä niin määrätään ja jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Käsitellessään Liikenteen turvallisuusviraston kalustoyksikön käyttöönottolupapäätöksestä tehtyä valitusta hallinto-oikeus ja korkein hallinto-oikeus voivat pyytää asiasta lausunnon Euroopan rautatievirastolta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Edellä 34 §:n 1 momentissa tarkoitettulla palvelupaikan ylläpitäjällä on velvollisuus julkaista momentissa tarkoitetuista palveluista ja niiden palvelupaikoista erilliset tilit, taseet ja tuloslaskelmat kirjanpitokaudelta, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2016.

Edellä 4 luvun soveltamisalan piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden on laadittava 3 §:ssä tarkoitettu verkkoselostus 9 päivään joulukuuta 2016 mennessä.

2.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ratalakiin (110/2007) uusi 4 a § seuraavasti:

4 a §

Rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö laatii yhteistyössä rautatiealan toimijoiden kanssa rautatieinfrastruktuurin pitkän aikavälin kehittämissuunnitelman. Suunnitelma voi olla osa yleistä kaikkien kulkumuotojen liikenneinfrastruktuuria kattavaa suunnitelmaa. Suunnitelmaan on sisällytettävä rautatieinfrastruktuurin rahoitus- ja investointiohjelman vähintään kahdeksalle vuodelle. Rahoitus- ja investointiohjelmaa on tarkistettava kunkin hallituskauden alussa osana muuta liikennepoliittista strategia- ja suunnittelutyötä.

Jos rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelman mukaisesta rautatieinfrastruktuurin rahoitus- ja investointiohjelmasta osoitetaan valtion vuotuisen talousarvioon kuuluvaa rahoitusta valtion rataverkon lisäksi myös muun rautatiejärjestelmän kehittämiseen, ministeriön on tehtävä kyseisen rautatiejärjestelmän osan hallinnasta vastaavan rataverkon haltijan kanssa sopimus, joka täyttää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU liitteen V periaatteet. Ministeriön on varmistettava, että rautatielaissa (304/2011) tarkoitetut ratakapasiteetin hakijat voivat esittää näkemyksensä sopimuksesta ennen sen allekirjoittamista.

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä kuuta 20 _____.

Helsingissä 25 päivänä kesäkuuta 2015

Pääministerin sijainen, ulkoasiainministeri

Timo Soini

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

*Liite
Rinnakkaistekstit*

1.

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan rautatielain (304/2011) 1 §:n 1 ja 2 momentti, 2 §:n 8, 9 ja 32 kohta, 3 §, 11 §:n 1 ja 3 momentti ja 12 §, 4 luvun otsikko, 20 §:n 1 ja 2 momentti, 21–32 §, 5 luvun otsikko, 33–35, 37, 38 ja 71–73 §, 86 §:n 1 momentti, 87 ja 88 §, 91 §:n 1 momentti sekä 92 ja 93 § sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 32 kohta ja 91 §:n 1 momentti laissa 323/2013, 30 § osaksi laissa 939/2013, 71 § osaksi laissa 323/2013, 85 §:n 4 momentti ja 86 §:n 1 momentti sekä 87 ja 93 § laissa 939/2013, sekä

lisätään 1 §:ään uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy 4 momentiksi, 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 323/2013 ja 939/2013, uusi 33–43 kohta sekä lakiin uusi 23 a, 27 a, 28 a, 29 a ja 34 a, 36 a ja 36 b, 36 b §:n edelle uusi luvun otsikko sekä lakiin uusi 37 a–37 c, 38 a–38 c, §, 71 a–71 c, 73 a, 81 a ja 91 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä, rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Lain tavoitteena on lisäksi luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset rautatiemarkkinoiden toiminnalle.

Lakia sovelletaan Suomen rautatiejärjestelmään, ratatyöhön, liikennöintiin rataverkolla sekä sillä käytettäviin kalustoyksiköihin. Lain 4 luvun säännöksiä sovelletaan ainoastaan valtion rataverkon käyttöön ja ratakapasiteetin jakamiseen sekä valtion rataverkolla tapahtuvaa liikennöintiä koskevaan käyttösovimukseen, suorituskannustinjärjestelmään ja verkkoselostukseen. Lain 5 luvussa tarkoit-

Tämän lain tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä, rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Lain tavoitteena on lisäksi luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset rautatiemarkkinoiden toiminnalle.

Lakia sovelletaan Suomen rautatiejärjestelmään, ratatyöhön, liikennöintiin rataverkolla sekä sillä käytettäviin kalustoyksiköihin. Lain 4, 5 ja 5 a luvun säännöksiä *ei sovelleta* niillä yksityisraiteilla, jotka Euroopan komissio on sille tehdyn ilmoituksen perusteella päättänyt jättää yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin

Voimassa oleva laki

tuja palveluja ja ratamaksua koskevia säännöksiä sovelletaan ainoastaan valtion rataverkolla tarjottaviin ja siihen liittyviin palveluihin sekä valtion rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä perittävään ratamaksuun, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Ehdotus

2012/34/EU, jäljempänä rautatiemarkkinadirektiivi, IV luvun kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Myös näiden yksityisraiteiden haltijoiden on turvattava avoin ja syrjimätön pääsy rataverkolle ja raideyhteyksien päässä oleviin palveluihin. Lisäksi rataverkon ja sen yhteydessä tarjottavien palvelujen hinnoittelu on oltava kohtuullista ja tasapuolista. Jäljempänä 13 luvussa tarkoitettulla sääntelyelimellä on oikeus saada tietoa yksityisraiteiden kapasiteetin jaosta, palveluntarjonnasta ja palveluiden hinnoittelusta.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

8) *ratakapasiteetilla* rataverkon ominaisuuksista johtuvaa aikaan sidottua rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä;

9) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieyritystä, museoliikenteen harjoittajaa, radan kunnossapitoa harjoittavaa yritystä ja muuta rautatieliikenteen harjoittajaa;

32) *pitkälle edenneellä hankkeella* hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että sen teknisten toimintusehtojen muuttaminen ei ole mahdollista oikeudellisesta, taloudellisesta, rahoituksellisesta tai sopimukseen muutoin perustuvasta syystä taikka yhteiskunnallisesta tai ympäristöön liittyvästä taikka niihin verrattavasta syystä

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

8) *ratakapasiteetilla* mahdollisuutta käyttää rataverkkoa ja laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitäville reiteille;

9) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

32) *pitkälle edenneellä hankkeella* hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että sen teknisten toimintusehtojen muuttaminen ei ole mahdollista oikeudellisesta, taloudellisesta, rahoituksellisesta tai sopimukseen muutoin perustuvasta syystä taikka yhteiskunnallisesta tai ympäristöön liittyvästä taikka niihin verrattavasta syystä;

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

34) *palvelupaikan ylläpitäjällä* julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai

useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja;

35) palvelujen hakijalla julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

36) kohtuullisella tuotolla oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla;

37) ylikuormitetulla rautatiereitillä tai sen osalla rataverkon osuutta, johon kohdistuvaan ratakapasiteetin kysyntään ei voida tietynä ajankohtana täysin vastata ratakapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisesta huolimatta;

38) kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoitteita, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osuuden nimittämiseen ylikuormitetuksi rautatiereitiksi tai sen osaksi;

39) rautatiereitillä ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tiettyinä ajanjaksona;

40) aikataululla tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisellä rataverkolla, rautatiereitillä tai sen osalla aikataulun voimassaoloaikana;

41) varikkosivuraiteella sivuraidetta, joka on erityisesti tarkoitettu rautatieliikenteen kulkuneuvojen pysäköintiin kahden ajovuoron välillä;

42) puitesopimuksella julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määrätään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien

Voimassa oleva laki

Ehdotus

maksujen osalta;

*43) verkkoselostuksella rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohtaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hake-
muksissa.*

3 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieyrietyksellä on oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttäen, että:

1) rautatieyrietyksellä on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennöintiä aiotaan harjoittaa;

2) rautatieyrietyksellä on 10 §:ssä tarkoitettu toimilupa tai muualla Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa;

3) rautatieyrietykselle on myönnetty aiottua liikennöintiä varten 26 §:n mukaisesti tarvittava ratakapasiteetti;

4) rautatieyrietyksellä on tehnyt Liikenneviraston kanssa 30 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen; ja

5) tämän lain tai sen nojalla säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Mitä tämän pykälän 1 momentissa säädetään rautatieyrietyksen oikeudesta harjoittaa rautatieliikennettä, koskee myös *museoliikenteen harjoittajan oikeutta harjoittaa rautatieliikennettä lukuun ottamatta 1 momentin 2 kohtaa sekä* muiden rautatieliikenteen harjoittajien oikeutta harjoittaa rautatieliikennettä lukuun ottamatta 1 momentin 2–4 kohtaa.

Kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava lisäksi 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

3 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieyrietyksellä on oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttäen, että:

1) *sillä* on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennöintiä aiotaan harjoittaa;

2) *sillä* on 10 §:ssä tarkoitettu toimilupa tai muualla Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa;

3) *sille* on myönnetty aiottua liikennöintiä varten 26 §:n mukaisesti tarvittava ratakapasiteetti;

4) *se* on tehnyt rataverkon haltijan kanssa 30 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen; ja

5) *tässä laissa tai sen nojalla* säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Mitä 1 momentin 1, 3 ja 5 kohdassa säädetään rautatieyrietyksen oikeudesta harjoittaa rautatieliikennettä, koskee myös *muuta rautatieliikenteen harjoittajia*.

Kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava lisäksi 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 §

Toimiluvan hakeminen

Toimiluvan hakijan on toimitettava ministeriölle tiedot:

- 1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;
- 2) kalustoyksikön ominaispiirteistä ja kunnossapidosta, erityisesti turvallisuusvaatimusten osalta;
- 3) turvallisuudesta vastaavan henkilöstön pätevyydestä ja ammatillisesta koulutuksesta;
- 4) varoistaan ja veloistaan;
- 5) omasta ja vieraasta pääomastaan riittävästi eriteltyinä;
- 6) toiminnasta saatavista tuloistaan ja siitä aiheutuvista menoistaan mukaan lukien rautateiden liikkuvan kaluston, rakennusten, rakennelmien sekä maa-alueiden hankinnasta johtuvat menot;
- 7) 90 §:ssä tarkoitettusta vastuuvakuutuksesta tai sitä vastaavasta järjestelystä.

Hakijan on suoritettava valtiolle toimilupahakemuksen yhteydessä hakemusmaksu, joka on 1 000 euroa.

12 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Ministeriön on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rautatiey yritykselle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

- 1) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota veto-voimapalveluja;
- 2) hakijalla on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuusodistus;
- 3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen

11 §

Toimiluvan hakeminen

Toimilupaa haetaan liikenne- ja viestintäministeriöltä Euroopan unionin virallisella toimilupalomakkeella. Lomakkeen liitteenä toimiluvan hakijan on toimitettava ministeriölle tiedot:

- 1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;
- 2) varoistaan ja veloistaan;
- 3) edellisen tilikauden tilinpäätöstiedoistaan tai taseestaan;
- 4) vakuutena käytettävissä olevista varoista ja omaisuudesta;
- 5) omasta käyttöpääomasta ja vieraasta pääomasta, mukaan lukien pankkitalletukset, tilinylitysvara ja lainat;
- 6) maksetuista veroista ja sosiaaliturvamaksuista;
- 7) toiminnasta saatavista tuloistaan ja siitä aiheutuvista menoistaan mukaan lukien rautateiden liikkuvan kaluston, rakennusten, rakennelmien sekä maa-alueiden hankinnasta johtuvat menot;
- 8) 90 §:ssä tarkoitettusta vastuuvakuutuksesta tai sitä vastaavasta järjestelystä.

Toimilupahakemuksen jättäessään hakijan on suoritettava ministeriölle 500 euron hakemusmaksu ja 500 euroa kuukauden kuluessa siitä, kun toimilupa on myönnetty.

12 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Liikenne- ja viestintäministeriön on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rautatiey yritykselle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

- 1) *hakija on toimittanut kaikki 11 §:ssä tarkoitettut tiedot;*
- 2) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetopalveluja;
- 3) *hakijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä ammatillinen pätevyys ja ko-*

Voimassa oleva laki

ja ammatillisesti pätevä;

4) hakija on riittävän vakavarainen, niin että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

5) hakijalla on 90 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Hakija täyttää 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa.

Hakija ei täytä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

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

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

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

Ministeriö voi erityisestä syystä poiketa 4 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

Ehdotus

kemus turvallisen ja luotettavan liiketoiminnan hallintaa ja toiminnan valvontaa varten;

4) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;

5) hakija *osoittaa vakavaraisuutensa sillä*, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

6) hakijalla on 90 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Hakija täyttää 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa.

Hakija ei täytä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

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

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

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

Ministeriö voi erityisestä syystä poiketa 4 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

Jos yritys ei täytä tässä pykälässä säädetty-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

jä edellytyksiä rautatieliikenteen harjoittamiselle, toimilupaa ei saa myöntää eikä sen voimassaoloa saa jatkaa.

4 luku

4 luku

Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti**Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti**

20 §

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia valtion rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on ministeriön 10 §:n nojalla myöntämä toimilupa tai Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää 3 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös *museoliikenteen harjoittajat ja radan kunnossapitoa harjoittavat yritykset* sekä muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten.

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on *liikenne- ja viestintäministeriön* 10 §:n nojalla myöntämä toimilupa tai Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää 3 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, *jos 3 §:ssä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.*

Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä valtion rataverkon käyttämiseen on oikeutettu Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (20/1995) 1 §:ssä tarkoitettu rautatieliikennettä harjoittava osakeyhtiö.

Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä koskevaa sopimusta.

21 §

21 §

*Puitesopimus**Puitesopimus*

Liikennevirasto voi tehdä ratakapasiteetin hakijan kanssa *ratakapasiteetin käytöstä* puitesopimuksen, jonka tarkoituksena on määrittää hakijan tarvitseman ratakapasiteetin ominaispiirteet. Puitesopimus ei kuitenkaan oikeuta ratakapasiteetin hakijaa saamaan sopimuksen mukaista ratakapasiteettia. *Liikenneviraston tulee myöntää myös puitesopimuksen mukainen ratakapasiteetti hakemuksesta tämän luvun mukaisessa menettelyssä ja tässä luvussa säädetyin perustein. Puitesopimus ei muutoinkaan rajoita tämän luvun muiden*

Rataverkon haltija voi tehdä ratakapasiteetin hakijan kanssa puitesopimuksen. *Puitesopimuksessa sovitaan* hakijan tarvitseman ratakapasiteetin *ominaispiirteistä*. Puitesopimus ei oikeuta ratakapasiteetin hakijaa saamaan sopimuksen mukaista ratakapasiteettia eikä sillä voida myöntää yksinoikeutta kyseisen rataverkon käyttöön.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

säännösten soveltamista muihin ratakapasiteetin hakijoihin.

Puitesopimus on tehtävä enintään viideksi vuodeksi. Liikennevirasto voi erityisestä syystä tehdä pitempiaikaisia puitesopimuksia. Viittä vuotta pitempien sopimusten tekemisen perusteena voivat kuitenkin olla vain sopijapuolen kuljetusliiketoimintaan liittyvät sopimukset, erityisinvestoinnit tai erityiset liiketoimintariskit sekä erityisen painavat syyt, jotka perustuvat sopijapuolen laajoihin ja pitkäaikaisiin investointeihin ja tällaisiin toimiin sisältyviin sopimussitoumuksiin.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään, julkisia ovat tieto puitesopimuksesta ja pääpiirteet siinä sovitusta ratakapasiteetista. Liikenteen turvallisuusvirastolla on kuitenkin oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tiedot sopimusten tekemisestä ja niiden perusteista sekä puitesopimusten ehdoista, jos tietojen saaminen on viraston tehtävien kannalta välttämätöntä.

22 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Rautatieyhteyksien on haettava ratakapasiteettia siten kuin tässä pykälässä säädetään.

Puitesopimus tehdään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Rataverkon haltija voi erityisestä syystä tehdä pitempiaikaisia puitesopimuksia. Viittä vuotta pitempien sopimusten tekemisen perusteena voivat kuitenkin olla vain sopijapuolen kuljetusliiketoimintaan liittyvät sopimukset, erityisinvestoinnit tai erityiset liiketoimintariskit. Myös 23 §:ssä tarkoitetun erikoistuneen rautatiereitin tai sen osan liikennettä varten ratakapasiteetista voidaan tehdä pitempiaikaisia sopimuksia, joiden kesto on korkeintaan 15 vuotta. Tällaisten pitempiaikaisten sopimusten perusteena voivat olla vain laajat ja pitkäaikaiset investoinnit, jotka hakijan on perusteltava asianmukaisesti.

Puitesopimus on ennen sen allekirjoittamista toimitettava 13 luvussa tarkoitetulle sääntelyelimelle sen hyväksyntää varten. Sääntelyelimen on ilmoitettava puitesopimuksen osapuolille kuukauden kuluessa puitesopimuksen saamisesta, jos se edellyttää sopimukseen muutoksia ennen kuin se voi sen hyväksyä ja puitesopimus voidaan allekirjoittaa.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään, julkisia ovat tieto puitesopimuksesta, sen kestosta, sen perusteista ja yksilöidyt tiedot siinä sovitusta ratakapasiteetista. Sääntelyelimellä on kuitenkin oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tiedot sopimusten tekemisestä ja niiden perusteista sekä puitesopimusten sisällöstä.

22 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteetin hakijan on haettava ratakapasiteettia siten kuin tässä pykälässä säädetään. Ratakapasiteettia voivat hakea rautatieliikenteen harjoittajan lisäksi rautatieliikenteen henkilöliikenteen palvelusopimuksista vastaavat toimivaltaiset viranomaiset ja kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010 tarkoitetut hakijat sekä rauta-

Voimassa oleva laki

Ratakapasiteettia on haettava Liikennevirastolta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksen voimaantuloa.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella noudattaen, mitä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, jäljempänä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi, liitteessä III säädetään.

Rautatieyrittäjä voi hakea Liikennevirastolta ratakapasiteettia myös sellaista Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten, josta vain osa kuuluu tässä laissa tarkoitettuun rataverkkoon.

23 §

Ratakapasiteettihakemusten etusijajärjestykset

Jos muulle liikenteelle on osoitettavissa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä, voidaan tietty rautatiereitti tai sen osa osoittaa Liiken-

Ehdotus

tiealan koulutuslaitos, joka voi hakea ratakapasiteettia omaa koulutustoimintaa varten.

Ratakapasiteettia on haettava *rataverkon haltijalta* kutakin aikataulukautta aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksen voimaantuloa.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 21 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta unionilainsäädännön mahdollistamaa ennakkomaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea Liikennevirastolta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

23 §

Erikoistunut rautatiereitti tai sen osa

Jos rautatieliikenteen harjoittamiselle voidaan osoittaa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä, rataverkon haltija voi antamallaan

Voimassa oleva laki

neviraston antamalla päätöksellä erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi noudattaen, mitä siitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 24 artiklassa säädetään. Erikoistuneen ratakapasiteetin rautatiereitillä tai sen osalla ratakapasiteetin etusija on liikenteellä, jota varten ratakapasiteetti on erikoistunut.

Jos haetun ratakapasiteetin yhteensovittaminen ei ole 24 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla mahdollista, Liikenneviraston on päätöksellään tällöin todettava rautatiereitti tai sen osa tältä osin ylikuormitetuksi ratakapasiteetiksi. Ratakapasiteetti voidaan todeta ylikuormitetuksi myös, jos ratakapasiteetin ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä. Liikennevirasto voi päättää rautatiereitin etusijajärjestyksistä, joiden mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen ratakapasiteetin jakamisessa.

Ehdotus

päätöksellään osoittaa tietyn rautatiereitin tai sen osan erikoistuneeksi. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia rautatieliikenteen harjoittajia ennen rautatiereitin tai sen osan osoittamista erikoistuneeksi. Erikoistuneella rautatiereitillä tai sen osalla ratakapasiteetin käytön etusija on liikenteellä, jota varten rautatiereitti tai sen osa on erikoistunut. Rautatiereitin tai sen osan osoittaminen erikoistuneeksi ei kuitenkaan saa estää muuta liikennetyyppeä harjoittavia rautatieliikenteen harjoittajia käyttämästä kyseistä rautatiereittiä tai sen osaa, jos kapasiteettia kyseisellä reitillä on käytettävissä.

Rataverkon haltijan on julkaistava 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa tiedot erikoistuneesta rautatiereitistä tai sen osasta.

23 a §

Yhteensovittamismenettely

Jos rataverkon haltija havaitsee aikataulusuunnittelun aikana, että ratakapasiteettia koskevat hakemukset ovat ristiriidassa keskenään, sen on pyrittävä sovittamaan hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen. Yhteensovittamismenettelyssä rataverkon haltijalla on oikeus ehdottaa vaihtoehtoisia ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista.

Rataverkon haltijan on ratkaistava mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla. Neuvottelujen on perustuttava siihen, että rataverkon haltija antaa kaikille kapasiteetin hakijoille seuraavat tiedot kohtuullisessa ajassa, maksutta ja kirjallisessa muodossa:

- 1) kaikkien hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemat reitit;
- 2) kaikille hakijoille samoilla reittiosuuksilla alustavasti osoitetut reitit;
- 3) asiankuuluvilla reittiosuuksilla 1 momentin mukaisesti ehdotettu vaihtoehtoinen ratakapasiteetti;
- 4) tiedot kapasiteetin myöntämisessä käytettävistä perusteista.

Rataverkon haltijan on vahvistettava yh-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

teensovittamismenettelyä koskevat periaatteet 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Rataverkon haltija on velvollinen myös esittämään verkkoselostuksessa menettelytavat, joilla ratkaistaan ratakapasiteetin käyttöoikeuteen liittyvät ristiriidat.

24 §

24 §

Yksittäistä etusijajärjestystä koskeva päätös

Ylikuormitettu rautatiereitti tai sen osa sekä etusijajärjestys

Jos samaa ratakapasiteettia on hakenut useampi hakija tai haettu ratakapasiteetti vaikuttaa toisen hakijan hakemaan ratakapasiteettiin, Liikenneviraston on ensisijaisesti pyrittävä sovitteluun ratakapasiteetin hakemista koskeva asia hakijoiden kesken. Virasto voi tällöin tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista.

Jos rataverkon haltijan ei ole mahdollista 23 a §:n mukaisen ratakapasiteetin yhteensovittamismenettelyn ja hakijoiden kuulemisen jälkeen jakaa ratakapasiteettia rautatiereitillä tai sen osalla hakijoita tyydyttävällä tavalla, rataverkon haltijan on ilmoitettava, että kyseinen rautatiereitti tai sen osa on ylikuormitettu. Rautatiereitti tai sen osa voidaan todeta ylikuormitetuksi myös, jos rautatiereitin tai sen osan ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä.

Jos 1 momentissa tarkoitetussa ratakapasiteettihakemusten yhteensovittamismenettelyssä ei saada hakijoiden kesken sovintoa, Liikennevirasto voi aikatauluehdotuksen laatimista varten ratkaista yksittäistapausta koskevan etusijajärjestyksen tässä luvussa säädettyin perustein. Liikenneviraston on ratkaistava etusijajärjestys kymmenen päivän kuluessa 1 momentissa tarkoitetun sovittelun päättymisestä.

Ylikuormittuneella rautatiereitillä tai sen osalla rataverkon haltija voi ottaa käyttöön 37 a §:ssä tarkoitetun korotetun ratamaksun perusmaksun ja jos korotettua maksua ei ole otettu käyttöön tai se ei ole johtanut ylikuormituksen purkamiseen, rataverkon haltija voi päättää rautatiereitin etusijajärjestyksestä, jonka mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisessa. Etusijajärjestyksessä on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys suhteessa muihin liikennepalveluihin. Etusijajärjestystä asetettaessa on pyrittävä kohtelevaan eri palveluntarjoajia mahdollisimman tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Ylikuormitetun ratakapasiteetin osalta virasto voi etusijajärjestystä koskevalla päätöksellään poiketa *tämän luvun mukaisesta etusijajärjestyksestä* sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä tai jonka harjoittama liikenne ylläpitää tai parantaa rautatiejärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuutta muutoin taikka jonka hakemuksen hylkääminen aiheuttaa hakijalle tai sen asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa.

Etusijajärjestyksestä voidaan poiketa sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä tai jonka harjoittama liikenne ylläpitää tai parantaa rautatiejärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuutta muutoin taikka jonka hakemuksen hylkääminen aiheuttaa hakijalle tai sen asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa. Etusijajärjestyksestä poikkeaminen ylikuormitetun rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisen osalta edellyttää 29 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin arviointia. Rataverkon haltijan on julkaistava 32 §:ssä tarkoitetussa verk-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

koselostuksessa etusijajärjestystä koskevat periaatteet ylikuormittuneen rautatiereitin tai sen osan kapasiteetin jakamisessa.

*Rataverkon haltijalla on salassapitosään-
nösten estämättä oikeus saada etusijajärjes-
tystä koskevaa ratkaisua varten kapasiteetin
hakijoilta luottamuksellisina tarvittavat tie-
dot perusteluineen. Rataverkon haltijan on
ratkaistava etusijajärjestys kymmenen päivän
kuluessa 23 a §:ssä tarkoitetun neuvottelun
päättymisestä.*

25 §

25 §

*Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosais-
ten kuuleminen*

*Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosais-
ten kuuleminen*

Liikenneviraston on laadittava hakemusten perusteella aikatauluehdotus seuraavaa aikataulukautta varten neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä. Aikatauluehdotukseen voidaan sisällyttää tiedot hakijalle myönnettäväksi ehdotettavasta ratakapasiteetista ainoastaan siinä laajuudessa ja sellaisin rajoituksin kuin mitä ratakapasiteetin käyttö liikenteenohjauksen toteuttamiseksi edellyttää.

Rataverkon haltijan on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikki ratakapasiteettia koskevat pyynnöt sekä vastattava hakemuksiin tasapuolisesti ottaen huomioon kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitukset, myös niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.

Rataverkon haltijan, jonka rataverkolla liikennöidään aikataulun mukaisesti, on laadittava hakemusten perusteella aikatauluehdotus seuraavaa aikataulukautta varten neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä.

Aikatauluehdotuksen tulee perustua ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen edellyttäen, että ratakapasiteetin mukaisilla aikatauluilla voidaan harjoittaa rautatieliikennettä teknisten vaatimusten ja turvallisuusvaatimusten mukaisesti. Liikennevirasto voi kuitenkin tarjota ratakapasiteetinjaon parantamiseksi hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista. Ratakapasiteetti voidaan jättää myös jakamatta, jos aikataulukautta varten tarvitaan varakapasiteettia rautatieliikenteen etusijajärjestyksen vuoksi.

Aikatauluehdotuksen tulee perustua ensisijaisesti haetun ratakapasiteetin myöntämiseen. Rataverkon haltija voi kuitenkin tarjota hakijalle sellaista ratakapasiteettia, joka ei oleellisesti poikkea tämän hakemasta ratakapasiteetista, jos tilanne edellyttää yhteensovittamista.

Liikenneviraston on toimitettava aikatauluehdotus tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille viimeistään 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaan mennessä ja varattava hakijoille tilaisuus tulla kuulluiksi. Kuulemisaika on 30 päivää aikatauluehdotuksen tiedoksiannosta. Tavaraliikenteen rautatiekuljetuspalveluita hankkivilla asiakkaila ja rautatiekuljetuspal-

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

veluiden ostajia edustavilla yhteisöillä on oikeus antaa lausunto aikatauluehdotuksesta 30 päivän kuulemisaikana, joka alkaa kulua siitä, kun Liikennevirasto on julkistanut aikatauluehdotuksen.

26 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Liikenneviraston on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 25 §:n 3 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein. Viraston on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös erikoistuneen ja ylikuormittuneen ratakapasiteetin mukaan määräytyvät etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu.

Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä menettelystä 22 §:n 2 momentissa ja 22 §:n 3 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

27 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea Liikennevirastolta kiireellistä ratakapasiteettia myös muulloin kuin 22 §:n 2 momentissa säädetyssä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädetyssä määräajassa, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Museoliikenteen harjoittajan ja radan kun-

26 §

Ratakapasiteetin jakaminen

Rataverkon haltijan on päätettävä aikatauluehdotuksen ja 25 §:n 4 momentin mukaisen kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein yhtä aikataulukautta varten. Rataverkon haltijan on tällöin otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon tarpeet samoin kuin rataverkon tehokas käyttö. Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös erikoistuneelle ja ylikuormittuneelle rautatiereitille tai sen osalle asetetut etusijajärjestykset, jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu. Päätös säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muuttamisesta tai uudelleenjakamisesta aikataulukauden aikana on tehtävä 1 momentin mukaisin perustein noudattaen, mitä menettelystä 22 §:n 2 momentissa ja 22 §:n 5 momentin nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille ratakapasiteetin hakijoille, miten se on jakanut ratakapasiteetin hakijoiden kesken. Jos rataverkon haltija on jättänyt osan ratakapasiteetista varakapasiteetiksi myöhemmin jaettavaksi, myös tästä on ilmoitettava kaikille hakijoille.

27 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea rataverkon haltijalta kiireellistä ratakapasiteettia myös muulloin kuin 22 §:n 2 momentissa säädetyssä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle säädetyssä määräajassa, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittinä varten. Museoliikenteen harjoittajan ha-

Voimassa oleva laki

nossapitoa harjoittavan yrityksen ratakapasiteettihakemus käsitellään aina kiireellisenä. Liikenneviraston on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkemmat säännökset kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Liikenneviraston on myönnettävä haettu ratakapasiteetti, jos hakemuksessa tarkoitettuun käyttöön on osoitettavissa riittävästi ratakapasiteettia. Jollei 26 §:n 1 momentista muuta johdu, ratakapasiteetti on myönnettävä sitä ensin hakeneelle.

Ehdotus

kemus ratakapasiteetista käsitellään aina kiireellisenä. *Rataverkon haltijan* on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkemmat säännökset kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Rataverkon haltijan on myönnettävä haettu *kiireellinen* ratakapasiteetti, jos hakemuksessa tarkoitettuun käyttöön on osoitettavissa riittävästi ratakapasiteettia. Jollei 26 §:n 1 momentista muuta johdu, *kiireellinen* ratakapasiteetti on myönnettävä sitä ensin hakeneelle.

27 a §

Ratakapasiteetti kunnossapitoa varten

Radan kunnossapitotyötä varten tapahtuvaa ratakapasiteetin käyttöä koskeva hakemus on tehtävä 25 §:ssä tarkoitetun aikataulusuunnittelun yhteydessä. Rataverkon haltijan on otettava riittävällä tavalla huomioon suunnitellun radan kunnossapitotyön vaikutus muihin hakijoihin ja varauduttava aikataulusuunnittelussa kunnossapitotöiden tehokasta ja suunnitelmallista toteutusta varten sekä otettava huomioon myös ennalta suunnittelemtomien kunnossapitotöiden tarve.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille asianosaisille mahdollisimman pian, jos ennalta suunnittelemtom kunnossapitotyö edellyttää ratakapasiteetin poistamisen käytöstä ja sillä on vaikutusta muihin ratakapasiteetin haltijoihin.

28 §

Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen

Ratakapasiteetin haltija ei saa luovuttaa *sille* myönnettyä ratakapasiteettia toiselle. Jos ratakapasiteetin haltija käyttää myönnettyä ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, Liikenneviraston on tältä osin peruutettava sille myönnetty ratakapasiteetti.

28 §

Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen

Muu ratakapasiteetin haltija kuin rautatieliikenteen harjoittaja voi luovuttaa sille myönnetyn ratakapasiteetin liiketoimintaa varten rautatieliikenteen harjoittajalle. Muilta osin ratakapasiteetin haltija ei saa luovuttaa myönnettyä ratakapasiteettia toiselle eikä ratakapasiteetilla saa käydä kauppaa. Jos ratakapasiteetin hakija tai haltija on myynyt sille aikaisemmin myönnettyä kapasiteettia,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikennevirasto päättää ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä. Liikennevirasto voi peruuttaa ratakapasiteetin haltijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä, jos ratakapasiteetin haltija on käyttänyt ratakapasiteettia vähintään 30 päivän aikana vähemmän kuin rautatiereitin tai sen osan mukainen kynnysmäärä edellyttää.

Ratakapasiteettia ei saa kuitenkaan peruuttaa, jos käyttämättä jättäminen on johtunut hakijasta tai ratakapasiteettia käyttävästä rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Liikennevirasto voi peruuttaa ratakapasiteetin aina siltä ajalta, jolloin ratakapasiteetin haltijalla ei ole turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Liikennevirasto voi poistaa ratakapasiteetin käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisestä viasta taikka onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä tilapäisesti poissa käytöstä. Viraston on tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle. Virasto ei ole kuitenkaan velvollinen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa, jollei 30 §:n nojalla ole muuta sovittu.

rataverkon haltija ei saa jatkossa myöntää kapasiteettia tällaiselle ratakapasiteetin hakijalle tai haltijalle. Ratakapasiteetin haltijan on ilmoitettava viipymättä käyttämättä jäävästä ratakapasiteetista rataverkon haltijalle. Jos ratakapasiteetin haltija käyttää myönnettyä ratakapasiteettia tämän momentin vastaisesti, rataverkon haltijan on kuultava tätä asiassa ja tarvittaessa peruutettava tälle myönnetty ratakapasiteetti.

Rataverkon haltija päättää ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä, jotka on julkaistava 32 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Rataverkon haltija voi ratakapasiteetin haltijaa ensin kuultuaan tarvittaessa peruuttaa ratakapasiteetin haltijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä, jos tämä on käyttänyt ratakapasiteettia vähintään 30 päivän aikana vähemmän kuin rautatiereitin tai sen osan mukainen kynnysmäärä edellyttää.

Ratakapasiteettia ei saa kuitenkaan peruuttaa, jos käyttämättä jättäminen on johtunut ratakapasiteetin haltijasta tai ratakapasiteettia käyttävästä rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä. Rataverkon haltija voi peruuttaa ratakapasiteetin aina siltä ajalta, jolloin ratakapasiteettia hakeneella rautatieliikenteen harjoittajalla ei ole turvallisuustodistusta rautatieliikenteen harjoittamista varten.

Rataverkon haltija voi poistaa ratakapasiteetin käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisestä viasta taikka onnettomuudesta tai vauriotapahtumasta johtuvasta syystä tilapäisesti poissa käytöstä. Rataverkon haltijan on tällöin mahdollisuuksien mukaan tarjottava vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle. Rataverkon haltija ei ole velvollinen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa, jollei 30 §:n nojalla ole muuta sovittu.

28 a §

Ratakapasiteetin varausmaksu

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön ratakapasiteetin varausmaksun, jolla kannustetaan ratakapasiteetin tehokkaaseen käyttöön.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Rataverkon haltija perii varausmaksun myöntäessään ratakapasiteettia. Maksu palautetaan ratakapasiteetin hakijalle takaisin 37 §:ssä tarkoitetun ratamaksun perinnän yhteydessä, jos myönnetty ratakapasiteetti on käytetty.

Varausmaksu on perittävä sellaisilta ratakapasiteetin hakijalta, joka on säännöllisesti jättänyt käyttämättä myönnettyjä reittejä tai osaa niistä. Rataverkon haltijan on varausmaksun perimistä varten julkaistava verkkoselostuksessaan kapasiteetin ja sen mukaisten reittien tai niiden osan säännöllinen käyttämättä jättämisen arviointiperusteet. Näitä arviointiperusteita valvoo 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin, jolla on oikeus saada pyynnöstä niistä lisätietoja rataverkon haltijalta ja ratakaista arviointiperusteisiin liittyvät erimielisyydet.

Jos Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana ottaa ratakapasiteetin varausmaksun käyttöön, sen on julkaistava varausmaksua koskevat arviointiperusteet omassa verkkoselostuksessaan. Näiden perusteella valtion rataverkon ratakapasiteetin varausmaksusta voidaan säätää tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Liikenneviraston maksullisista suoritteista.

29 §

Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma

Jos Liikennevirasto toteaa rautatiereitin 23 §:n 2 momentin nojalla ylikuormitetuksi, sen on laadittava kuuden kuukauden kuluessa ylikuormittumisen toteamisesta ratakapasiteettia koskeva arviointi. Arvioinnissa on selvitettävä rautatiereitin ylikuormittumisen syyt sekä ne Liikenneviraston toimenpiteet, joilla se voi poistaa tai vähentää ylikuormittumista arvioitavana olevalla rautatiereitillä.

29 §

Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma

Jos *rataverkon haltija* toteaa rautatiereitin 24 §:n nojalla ylikuormitetuksi, sen on laadittava kuuden kuukauden kuluessa ylikuormittumisen toteamisesta ratakapasiteettia koskeva arviointi. Arvioinnissa on selvitettävä rautatiereitin ylikuormittumisen syyt, *liikenteen kehitys, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitteet sekä ne rataverkon haltijan lyhyen ja keskipitkän aikavälin toimenpiteet*, joilla se voi poistaa tai vähentää ylikuormittumista arvioitavana olevalla rautatiereitillä *tai sen osalla. Lisäksi rataverkon haltijan on arvioinnissa kuvattava menetelmiä, joiden avulla kaikki hakemukset voidaan täyttää täysimääräisesti.*

Kapasiteettia koskevan arvioinnin kohteena ovat rataverkko, käyttömenettelyt, harjoitet-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Jos Liikennevirasto on tehnyt 1 momentissa tarkoitetun ratakapasiteettia koskevan arvioinnin, sen on tämän jälkeen tehtävä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa arvioinnin valmistumisesta. Ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä ylikuormituksen syyt, rautatieliikenteen todennäköinen kehittyminen, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitukset sekä ratakapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja kustannukset *ottaen huomioon kustannus-hyötyanalyysiin perustuvat arviot esitetyistä vaihtoehdoista sekä edellytykset ratamaksuun liittyvien maksujen muuttamiseen.*

tavan liikenteen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus ratakapasiteettiin. Arvioinnissa huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reittiosuuksille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset sekä rataverkon kunnon parantaminen.

Jos rataverkon haltija on tehnyt 1 momentissa tarkoitetun ratakapasiteettia koskevan arvioinnin, sen on tämän jälkeen tehtävä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa arvioinnin valmistumisesta. *Rataverkon haltijan on laadittava ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuultuaan kyseisen ylikuormitetun rautatie-reitin tai se osan käyttäjiä.* Ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä ylikuormituksen syyt, rautatieliikenteen todennäköinen kehittyminen, rataverkon kehittämistä koskevat rajoitukset sekä ratakapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja niistä aiheutuvat kustannukset.

Jos rataverkon haltijan tekemässä ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa määritellyt toimenpiteet eivät johda ylikuormittumisen syiden poistumiseen, rataverkon haltijan on keskeytettävä 37 §:ssä tarkoitetun ratamaksun periminen. Rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä liikenne- ja viestintäministeriölle ja 13 luvussa tarkoitetulle sääntelyelimelle. Rataverkon haltija voi kuitenkin jatkaa ratamaksun perimistä, jos sääntelyelin on rataverkon haltijan hakemuksesta päättänyt siihen, että kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei kyetä toteuttamaan sellaisista syistä, joihin rataverkon haltija ei pysty vaikuttamaan tai käytettävissä olevat vaihtoehdot ylikuormituksen purkamiseksi eivät ole taloudellisesti toteuttamiskelpoisia.

29 a §

Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja yhteensovittaminen

Rataverkon haltijan on huolehdittava ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä ja julkaistava 32 §:ssä tarkoitettua verkkoselostuksessa kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja perusteet. Rataverkon haltijan on varmistet-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tava, että kapasiteetin käyttöoikeus myönnetään oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä Euroopan unionin lainsäädännön sekä tämän lain ja sen nojalla annettujen säädösten mukaisesti. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisena tietoina sellaiset liikesalaisuuden piiriin kuuluvat tiedot, joita se on saanut ratakapasiteetin hakijoilta.

Rataverkon haltijoiden on yhteistyössä sovittava ratakapasiteettia yhteen niin, että liikenteen sujuvuus turvataan.

30 §

Rataverkon käyttö sopimus

Liikenneviraston on tehtävä rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus, jossa on sovittava 33 §:ssä tarkoitettujen Liikenneviraston tarjoamien palvelujen käytöstä ja muista rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä käytännön järjestelyistä sekä 31 §:ssä tarkoitetuista korvauksista ja niiden perusteista.

Liikenneviraston on tehtävä käyttö sopimus jokaisen rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan kanssa tasapuolisista ja kohtuullisista ehdoista. Sopimuksella on edistettävä rataverkon tehokasta käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämistä. Sopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten ottaen huomioon aikataulukaudelle myönnetty ratakapasiteetti. Sopimusta voidaan muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasiteetin jakamista koskevat päätökset tai muut sopimukseen vaikuttavat seikat sitä edellyttävät.

Liikennevirasto voi tehdä tässä pykälässä tarkoitettua rataverkon käyttö sopimuksen pykälässä säädetyin edellytyksin myös muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

Liikennevirasto ei saa tehdä rataverkon käyttö sopimusta rautatieyrityksen kanssa ennen kuin rautatieyritys täyttää 3 §:n 1–3 kohdassa ja 5 kohdassa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun rauta-

30 §

Rataverkon käyttö sopimus

Rataverkon haltijan on tehtävä rautatieyrityksen kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus, jossa on sovittava 33 §:ssä tarkoitettujen rataverkon haltijan tarjoamien palvelujen käytöstä ja muista rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä käytännön järjestelyistä sekä 31 §:ssä tarkoitetuista korvauksista ja niiden perusteista.

Rataverkon haltijan on tehtävä käyttö sopimus jokaisen rautatieyrityksen kanssa tasapuolisista, läpinäkyvistä ja kohtuullisista ehdoista. Rataverkon haltijan on julkaistava käyttö sopimusta koskevat menettelyt verkkoselostuksessa. Sopimuksella on edistettävä rataverkon tehokasta käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämistä. Sopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten ottaen huomioon aikataulukaudelle myönnetty ratakapasiteetti. Sopimusta voidaan muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasiteetin jakamista koskevat päätökset tai muut sopimukseen vaikuttavat seikat sitä edellyttävät.

Rataverkon haltija voi tehdä tässä pykälässä tarkoitettua rataverkon käyttö sopimuksen pykälässä säädetyin edellytyksin myös muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.

Rataverkon haltija ei saa tehdä käyttö sopimusta ennen kuin rautatieyritys täyttää 3 §:n 1–3 ja 5 kohdassa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataver-

Voimassa oleva laki

tieliikenteen harjoittajan kanssa virasto ei saa tehdä rataverkon käyttösopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, sille on 26 §:n mukaisesti myönnetty aiottua liikennöintiä varten tarvittava ratakapasiteetti ja se täyttää muutoin rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset.

31 §

Suorituskannustinjärjestelmä

Rataverkon tehokkaan käytön ja rautatieliikenteen täsmällisyyden edistämiseksi sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämiseksi rautatieyhtiöitä ja Liikennevirastoa kannustetaan rajoittamaan niiden toiminnasta aiheutuvia häiriöitä ja parantamaan *valtion* rataverkon käytön tehokkuutta tässä pykälässä tarkoitettulla suorituskannustinjärjestelmällä. Järjestelmän on oltava tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Rautatieyhtiöiden on maksettava Liikennevirastolle 30 §:ssä tarkoitettua rataverkon käyttösopimuksessa sovittujen perusteiden mukaan määräytyvä korvaus, jos rautatieyhtiöiden harjoittama liikenne poikkeaa rautatieyhtiöiden johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. Liikenneviraston on maksettava rautatieyhtiöille rataverkon käyttösopimuksessa sovittava korvaus, jos rataverkon käytettävyyden poikkeaa virastosta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieyhtiöille myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Ehdotus

kon haltija ei saa tehdä rataverkon käyttösopimusta ennen kuin rautatieliikenteen harjoittajalla on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, sille on 26 §:n mukaisesti myönnetty aiottua liikennöintiä varten tarvittava ratakapasiteetti ja se täyttää muutoin rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. *Muun ratakapasiteetin hakijan on nimettävä rautatieliikenteen harjoittaja, joka tulee käyttämään sille myönnetyn ratakapasiteetin. Rataverkon haltija tekee tällöin käyttösopimuksen kyseisen nimetyn rautatieliikenteen harjoittajan kanssa.*

31 §

Suorituskannustinjärjestelmä

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

Rautatieyhtiöiden on maksettava *rataverkon haltijalle* 30 §:ssä tarkoitettua rataverkon käyttösopimuksessa sovittujen perusteiden mukaan määräytyvä korvaus, jos rautatieyhtiöiden harjoittama liikenne poikkeaa rautatieyhtiöiden johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. *Rataverkon haltijan* on maksettava rautatieyhtiöille rataverkon käyttösopimuksessa sovittava korvaus, jos rataverkon käytettävyyden poikkeaa rataverkon haltijasta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieyhtiöille myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Jos rautatieyhtiö ja rataverkon haltija ovat eri mieltä suorituskannustinjärjestelmään

Voimassa oleva laki

Ehdotus

liittyvässä asiassa, niiden on pyydettävä 13 luvussa tarkoitetun sääntelyelimen ratkaisua asiaan. Sääntelyelimen on tehtävä päätös kymmenen työpäivän kuluessa siitä, kun rautatieyrittäjä tai rataverkon haltija on toimittanut kaikki asiaa koskevat asiakirjat sääntelyelimen tietoon.

32 §

Verkkoselostus

Liikennevirasto julkaisee aikataulukausittain ratakapasiteetin hakijoita varten verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;
- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää; sekä
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

Liikennevirasto julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot 33 §:ssä tarkoitusta rataverkon vähimmäiskäyttöpalvelujen sekä rataverkon käyttömahdollisuuksien ja raideyhteyksien yksityiskohdista ja saatavuudesta. Verkkoselostuksessa julkaistaan myös ne päätökset, jotka Liikennevirasto antaa:

- 1) erikoistuneesta ratakapasiteetista 23 §:n 1 momentin nojalla;
- 2) ylikuormitetun ratakapasiteetin etusijajärjestyksistä 23 §:n 2 momentin nojalla; sekä
- 3) rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä 28 §:n 2 momentin nojalla.

Liikenneviraston on kuultava verkkoselostusta laatiessaan Suomeen sijoittautuneita ratakapasiteetin haltijoita ja muita Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita.

32 §

Verkkoselostus

Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava aikataulukausittain suomeksi ja ruotsiksi tai vaihtoehtoisesti jollakin muulla Euroopan unionin virallisella kielellä verkkoselostus. Verkkoselostuksen on sisällytettävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen IV mukaiset tiedot.

Rataverkon haltija julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot 33 §:ssä tarkoitettua vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista sekä edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa. Lisäksi rataverkon haltijan on ilmoitettava verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;
- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää;
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

Rataverkon haltijan on kuultava verkkoselostusta laatiessaan ratakapasiteetin haltijoita ja Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Jos 2 momentissa tar-

Voimassa oleva laki

Liikenneviraston on julkaistava verkkoselostus viimeistään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle valtioneuvoston asetuksella säädetyn määräajan päättymistä. Jos 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, Liikenneviraston on viipymättä julkaistava muuttuneet tiedot.

5 luku

Palvelut ja ratamaksu

33 §

Liikenneviraston rautatieliikenteen harjoittajille tarjoamat palvelut

Liikenneviraston on tarjottava rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rataverkon vähimmäiskäyttöpalveluja ja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia raideyhteyksiä palveluihin pääsemiseksi noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteessä II säädetään. Näistä palveluista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tieto palvelujen yksityiskohdista ja saatavuudesta ja käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 32 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen.

Liikennevirasto voi tarjota rautatieliikenteen harjoittajille rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja, rataverkon käytön lisäpalveluja ja oheispalveluja sekä sopia näistä palveluista ja muista hyödykkeistä. Tarkemmat säännökset rataverkon käytön lisäpalveluista ja oheispalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Tieto tarjottavista palveluista ja muista hyödykkeistä sekä niiden yksityiskohdista ja saatavuudesta on sisällytettävä verkkoselostukseen. Liikenneviraston on tarjottava tässä momentissa tarkoitettuja palveluja ja muita hyödykkeitä verkkoselostuksesta julkaistujen tietojen mukaisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille

Ehdotus

koitetut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, *rataverkon haltijan on kuultava ratakapasiteetin haltijoita ja ratakapasiteetin hakijoita muutettavista tiedoista ja viipymättä julkaistava muuttuneet tiedot.*

Verkkoselostus on julkaistava sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 22 §:ssä tarkoitettun ratakapasiteetin hakuajan alkamista. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla. Liikennevirasto huolehtii siitä, että yksityisraiteen haltijoiden sähköisessä muodossa julkaisemat verkkoselostukset on linkitetty rataverkon haltijoiden yhteiselle verkkosivulle.

5 luku

Palvelut ja niistä perittävät maksut

33 §

Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut

Rataverkon haltijan on tarjottava 37 §:ssä tarkoitettun ratamaksun perusmaksun vastikkeena rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II kohdassa 1 tarkoitettuja rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja. Ratamaksun perusmaksun vastikkeena rataverkon haltijan on lisäksi turvattava radan käyttöoikeus 34 §:ssä tarkoitettuihin palvelupaikoihin pääsemiseksi.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä tuottaa joitakin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 3 kohdan lisäpalveluja, sen on tarjottava niitä pyynnöstä syrjimättä ja tasapuolisesti rautatieliikenteen harjoittajille.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä tarjoaa rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 4 kohdan oheispalveluja jollekin ulkopuoliselle palveluja tarvitsevalle taholle, sen on tarjottava niitä pyynnöstä syrjimättä, tasapuolisesti ja yhtäläisin ehdoin kaikille palveluja tarvitseville tahoille. Palvelupaikan ylläpitäjällä ei ole velvollisuutta oheispalveluiden toimittamiseen, jos niitä tuotetaan vain omaan käyttöön.

Jos 2 momentissa tarkoitettua lisäpalvelua

Voimassa oleva laki

rautatiereittikohtaisesti yhtäläisin ja tasapuolisin ehdoin.

Ehdotus

tai 3 momentissa tarkoitettua oheispalvelua tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisätynä kohtuullisella tuotolla

Tieto rataverkon haltijan tässä pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 32 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen. Sellaisten palvelupaikan ylläpitäjien, jotka eivät ole rataverkon haltijan määräysvallassa, on annettava tiedot palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta perittävistä maksuista sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista ja niiden ehdoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

34 §

Palvelujen tarjoaminen

Rautatieyhtiön ja rautatieliikenteen palveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön (palvelujen tarjoaja) on tarjottava kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja rataverkon käyttömahdollisuuksiin kuuluvia palveluja raideyhteyksineen rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön syrjimättömin ehdoin korvausta vastaan. Palvelujen tarjoaja voi kieltäytyä palvelujen tarjoamisesta, jos palveluille on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja.

Jos palvelujen tarjoaja katsoo joutuvansa liiketoimintansa kannalta vakaviin vaikeuksiin palveluvollisuuden vuoksi, se voi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta luvan kieltäytyä palvelujen tarjoamisesta. Virasto voi hakemuksesta myöntää palvelujen tarjoajalle tapauskohtaisesti tilapäisen poikkeusluvan. Palvelujen tarjoajan on haettava lupaa viimeistään seitsemän päivän kuluessa siitä lukien, kun palveluja on haettu palvelujen tarjoajalta. Poikkeusluvan myöntämistä harkii-

34 §

Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut

Rataverkon haltijan, rautatieyhtiön ja palvelupaikan ylläpitäjän on tarjottava rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen palvelun hakijan käyttöön syrjimättömin ehdoin. Jos näitä palveluja tarjoaa muu kuin rataverkon haltija, palvelujen tarjoajalla on oltava kaikista näistä palveluista ja niiden palvelupaikoista toisistaan erilliset tilit, mukaan lukien erilliset taseet ja tuloslaskelmat. Tieto rataverkon haltijan tässä pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 32 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen. Muun palvelupaikan ylläpitäjän on annettava tiedot maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.

Voimassa oleva laki

nessaan Liikenteen turvallisuusviraston on otettava huomioon rautatieliikenteen harjoittajien oikeus saada käyttöönsä tässä pykälässä tarkoitettuja palveluja tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin sekä poikkeuksen vaikutukset rautatieliikennemarkkinoihin ja markkinoiden kilpailutilanteeseen. Lisäksi viraston on otettava huomioon, että palvelujen tarjoamisvelvollisuus ei kohtuuttomasti rajoita palvelujen tarjoajan omien palvelujen käyttöä.

Jos palvelujen tarjoaja katsoo, että palvelujen tarjoamisen edellytyksissä tai tarjoamiseen vaikuttavissa olosuhteissa muutoin on Liikenteen turvallisuusviraston päätettyä palvelujen tarjoamisesta tapahtunut sellaisia olennaisia muutoksia, jotka voivat johtaa sen liiketoiminnan kannalta vakaviin vaikeuksiin, palvelujen tarjoaja voi hakea 2 momentissa tarkoitettua poikkeuslupaa uudelleen.

Palveluista perittävän korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia rautatieliikenteen harjoittajia kohtaan ja kohtuullinen ottaen huomioon palveluista aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Palvelujen hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajoituksia.

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oikeus käyttää yksityisraiteita, jotka johtavat useampaan kuin yhtä loppukäyttäjää palveleviin terminaleihin ja satamiin, ja tarjota terminaleissa ja satamissa asiakkailleen palveluja.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista raideyhteyksineen sekä 2 ja 3 momentissa tarkoitettun poikkeuslupan hakemisesta annetaan valtioneuvoston ase-

Ehdotus

Palvelupaikan ylläpitäjän on vastattava palvelun hakijan esittämään pyyntöön saada käyttöönsä 1 momentissa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen tai käyttää palvelupaikkaa mahdollisimman pian, myös siinä tapauksessa, että palvelujen tarjontaan tai palvelupaikan käyttöön kohdistuu useita pyyntöjä. Jäljempänä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voi asettaa määräajan, jonka kuluessa palvelupaikan ylläpitäjän on annettava palvelun hakijan esittämään pyyntöön vastauksensa. Palvelupaikan ylläpitäjä voi hylätä hakemuksen ainoastaan, jos palvelulle on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat kyseessä olevan henkilö- ja tavara-liikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Palvelujen tarjonnasta kieltäytyneellä on velvollisuus perustella hylkäävä päätös kirjallisesti ja sen on osoitettava palvelun hakijalle, mistä ja millä ehdoilla toteuttamiskelpoinen vaihtoehto on saatavilla. Palvelupaikan ylläpitäjä ei ole velvollinen investoimaan palveluihin, jotta se voisi täyttää kaikki pyynnöt palvelujen tarjonnasta hakemusten mukaisella tavalla. Palvelujen hakija voi pyytää sääntelyelimen ratkaisua, jos palvelupaikan ylläpitäjä on kieltäytynyt palvelujen tarjonnasta. Sääntelyelin voi ryhtyä tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että asianmukainen osuus palvelujen tarjonnan kapasiteetista myönnetään ulkopuolisille palvelujen hakijoille.

Palveluista tai palvelupaikan käytöstä perittävän korvauksen tulee olla tasapuolinen kaikkia palvelujen hakijoita kohtaan. Korvaus ei saa ylittää palvelujen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella tuotolla. Palvelujen tai palvelupaikan käytön hinnoittelussa ei saa olla perusteettomia tai kilpailua ilmeisesti rajoittavia ehtoja tai rajoituksia. Korvaus on maksettava palvelupaikan ylläpitäjälle ja se tulee käyttää palvelupaikan ylläpitäjän toiminnan rahoittamiseen.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista raideyhteyksineen ja niiden järjestämisestä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tuksella.

Jos palvelupaikan ylläpitäjä ei ole käyttänyt tässä pykälässä tai sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitettua palvelupaikkaa vähintään kahtena peräkkäisenä vuotena ja palvelun hakijoiden kiinnostus kyseisen palvelupaikan käyttöoikeuteen on ilmaistu palvelupaikan ylläpitäjälle, palvelupaikan omistajan on ilmoitettava palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavissa kokonaan tai osittain. Palvelupaikan omistajalla ei ole tätä velvollisuutta, jos se pystyy osoittamaan, että meneillään olevan muuntamisprosessin johdosta palvelun hakijat eivät voi käyttää kyseistä palvelupaikkaa. Sääntelyelin voi ratkaista tämän pykälän mukaisen palvelupaikan vuokraamista koskevan asian palvelujen hakijan pyynnöstä.

34 a §

Palvelutarjonnan eriyttämistä koskevat vaatimukset

Jos seuraavien palveluiden tarjonnasta vastaa määräävässä markkina-asemassa oleva rautatieyhtiö, palvelut on järjestettävä päätöksenteoltaan ja organisatorisesti erilleen ja riippumattomiksi rautatieyhtiön muusta organisaatiosta:

- 1. matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietonäyttö- ja kuulutuspalvelut ja soveltuvat tilat lipunmyyntipalveluille;*
- 2. tavaraliikenneterminaalit;*
- 3. järjestelyratapihat ja junamuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyökalit;*
- 4. varikkosivuraiteet;*
- 5. rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet;*
- 6. tankkauspalvelut ja polttoaineen tuottaminen näihin palveluihin, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkauksesta perittävistä maksuista.*

35 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 23 §:ssä

35 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 23 §:ssä

Voimassa oleva laki

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

Tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista koulutuspalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotus

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

Jäljempänä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin valvoo, että koulutuspalvelujen tarjonta ja koulutuspalvelut sekä niihin liittyvä työnopastus ovat tasapuolisia ja syrjimättömiä ja koulutuspalvelusta perittävät korvaukset ovat kohtuullisia, tasapuolisia ja syrjimättömiä. Sääntelyelin voi ratkaista koulutuspalveluja koskevan asian 71 b §:n mukaisesti.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista koulutuspalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

36 a §

Palveluiden hinnoittelun arviointi

Palvelupaikan ylläpitäjän on toimitettava 13 luvussa tarkoitettulle sääntelyelimelle palvelupaikkojen ja palveluiden hinnoitteluun liittyvät tiedot. Palvelupaikan ylläpitäjän on voitava osoittaa, että sen perimät maksut ovat sen verkkoselostuksessa ilmoittaman menettelyn mukaisia. Jos sääntelyelin käsittelee tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelua koskevaa asiaa, palvelupaikan ylläpitäjän on näytettävä, että sen tuotteesta tai palvelusta perimä hinta on kustannukset huomioon ottaen kohtuullinen ja syrjimätön. Sääntelyelin ei ole hinnoittelua arvioidessaan sidottu palvelupaikan ylläpitäjän kustannuslaskennassa käyttämiin periaatteisiin.

Palvelupaikan ylläpitäjällä on oltava käytössään todennettavissa olevat menetelmät ja säännöt, joiden perusteella kustannukset kohdennetaan ja kirjataan palvelupaikoittain erikseen palvelukokonaisuuksittain ja tiloitain välineineen. Palvelupaikan ylläpitäjällä on velvollisuus osoittaa kustannuslaskennan ja hinnoittelun välinen yhteys.

Sääntelyelin voi päätöksellä vahvistaa etu-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

käteen palvelupaikan ylläpitäjän tai yksittäisen palvelun hinnoittelua koskevat menetelmät, jos palvelun tarjontaan markkinoilla liittyy ongelmia eikä 1 momentissa säädetyn mukainen hinnoittelu ole riittävä niitä korjaamaan. Sääntelyelimen on voitava etukäteen arvioida, noudattaako palvelupaikan ylläpitäjä hinnoittelussaan sääntelyelimen vahvistamaa menetelmää.

Tarkemmat säännökset tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

5 a luku

Rataverkon käytön hinnoittelu

36 b §

Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintäministeriö toimii tässä luvussa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena. Ministeriön on pyynnöstä toimittava Euroopan komissiolle tiedot rataverkon käytön hinnoittelun periaatteista. Tätä varten ministeriöllä on oikeus saada pyynnöstä tiedot rataverkon haltijoilta niiden hinnoittelukäytännöistä.

Rataverkon haltijan hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 37 a §:n 4 momentissa tarkoitettuja uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi perittyä ratamaksun perusmaksun korotusta. Rataverkon haltija ei saa asettaa sellaisia maksuja, jotka ovat Euroopan unionilainsäädännön, tämän lain ja sen nojalla annettujen säädösten vastaisia.

37 §

Ratamaksu

Ratamaksuna valtion rataverkon käytöstä peritään ratamaksun perusmaksua ja muita ratamaksuun liittyviä erikseen säädettyjä maksuja (ratamaksu). Radan kunnossapitoa harjoittavalta yritykseltä ei peritä ratamaksua.

37 §

Ratamaksu

Ratamaksuna rataverkon käytöstä peritään ratamaksun perusmaksua ja muita ratamaksuun liittyviä erikseen säädettyjä maksuja (ratamaksu). Edellä 33 §:n 1 momentissa tarkoitetuilta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviltä palveluilta perittävän ratamaksun

Voimassa oleva laki

Liikenneviraston on perittävä ratamaksun perusmaksua rautatieliikenteen harjoittajilta tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin 33 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista momentissa tarkoitetuista hyödykkeistä niiden käytön mukaisesti noudattaen, mitä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin II luvussa säädetään. Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista 33 §:n 1 momentissa tarkoitetuista palveluista ja muista hyödykkeistä perittävän ratamaksun tulee perustua aina niihin radanpidon kustannuksiin, joita rautatieliikenteen harjoittaminen aiheuttaa suoraan valtion rataverkolle ja radanpidolle.

Ratamaksun perusmaksun määrästä annetaan tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Jos yksityisraiteen haltija aikoo periä rataverkkonsa käytöstä maksua, sen on ilmoitettava maksusta ja sen perusteista ministeriölle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle viimeistään kaksi kuukautta ennen maksun käyttöön ottamista. Maksun on oltava kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 7 artiklassa säädettyjen hinnoitteluperiaatteiden mukainen.

Ehdotus

perusmaksun on perustuttava suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Rataverkon haltija saa periä ratamaksua myös radan kunnossapitoa harjoittavalta yritykseltä.

Rataverkon haltijan on perittävä ratamaksun perusmaksua rautatieliikenteen harjoittajilta tasapuolisesti ja syrjimättömin ehdoin vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista ja muista tarjottavista palveluista niiden käytön mukaisesti noudattaen, mitä rautatiemarkkinadirektiivin IV luvun 2 jaksossa ja direktiivin II liitteessä säädetään.

Ratamaksu on maksettava sille rataverkon haltijalle, jonka rataverkkoa tai palveluita rautatieliikenteen harjoittaja on käyttänyt. Rataverkon haltijan on käytettävä perimänsä maksut rataverkon ylläpidosta aiheutuvien kustannusten rahoittamiseen. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisina sellaiset liikesalaisuuden piiriin kuuluvat tiedot, joita se on saanut rautatieliikenteen harjoittajilta maksujen perinnän yhteydessä.

37 a §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

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

Rataverkon haltija voi ottaa käyttöön määraaikaisia ratamaksun alennuksia uuden rau-

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

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

Rataverkon haltija saa periä korotettua maksua myös uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

Ellei Euroopan unionin lainsäädännöstä muuta johdu, tässä pykälässä tarkoitetut perusmaksun alennukset tai korotukset eivät saa olla enempää kuin 50 prosenttia perusmaksun tasosta. Jos rataverkon haltija katsoo, että 1, 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää tätä suurempaa ratamaksun korotusta, rataverkon haltijan on perusteltava esittämänsä ratamaksun korotus kirjallisesti 13 luvussa tarkoitetulle sääntelyelimelle. Perustelusta on käytävä ilmi, miksi rataverkon haltija käyttää ratamaksun perusmaksun korotuksia alennusten sijasta 1 momentissa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusteluista on myös käytävä ilmi ne toimenpiteet, joihin rataverkon haltija ryhtyy 3 momentissa tarkoitettun ylikuormituksen poistamiseksi, ja ajanjakso, jolta korotettua maksua peritään. Sääntelyelimen on tehtävä 10 työpäivän kuluessa rataverkon haltijan esittämien kirjallisten perustelujen saamisesta päätös siitä, onko esitetty korotus ratamaksuun hyväksyttävissä.

Rataverkon haltijan on ennen tässä pykälässä tarkoitettujen alennusten ja korotusten käyttöön ottamista kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät alennuksen tai korotuksen piiriin kuuluvalla rataverkolla ja kyseisellä rataverkolla liikennöimään pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita sekä 13 luvussa tarkoitettua sääntelyelintä ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

liikenne- ja viestintäministeriötä.

37 b §

Lisämaksut

Rataverkon haltija voi markkinoiden niin salliessa periä lisämaksuja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden mukaisesti. Lisämaksujen käyttöönotto edellyttää, että rataverkon haltija luokittelee markkinat vähintään rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella tavalla ja arvioi lisähintojen vaikutukset markkinoihin. Maksut eivät saa olla niin korkeita, että rataverkkoa eivät voi käyttää sellaiset rautatieliikenteen harjoittajat, jotka pystyvät maksamaan vain ratamaksun perusmaksun sekä sen katetuoton, jonka kyseiset markkinat kestävät. Rataverkon haltijan on osoitettava verkkoselostuksessa ne lisä- ja erityispalvelut, joita lisämaksujen vastineena kyseisessä markkinaluokassa rataverkolla tarjotaan. Markkinaluokittelu on julkaistava verkkoselostuksessa ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Tarkemmat säännökset markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Jos Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana ottaa lisämaksut käyttöön, sen on noudatettava lisämaksuissa valtion maksuperustelakia (150/1992) ja sen nojalla annetun Liikenneviraston maksullisia suoritteita koskevan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisia hinnoitteluperusteita.

Ennen lisämaksujen asettamista rataverkon haltijan on kuultava rautatieliikenteen harjoittajia ja 13 luvussa tarkoitettua sääntelyelinä. Sääntelyelin ilmoittaa rataverkon haltijalle, ovatko lisämaksut Euroopan unionilainsäädännön ja Suomessa voimassa olevien säännösten mukaisia. Lisämaksuja voidaan asettaa vasta sen jälkeen, kun sääntelyelin on todennut ne voimassa olevien säännösten mukaiseksi.

Rataverkon haltijan on raportoitava viiden vuoden välein liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle lisämaksuista ja siitä, ovatko lisämaksut kannustaneet rautatieliikenteen harjoittajia parantamaan tuottavuut-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*taan ja kilpailukykyään rautatiemarkkinadi-
rektiivissä tarkoitettulla tavalla.*

37 c §

*Maksuperusteiden julkaisu verkkoselostuk-
sessa*

*Rataverkon haltijan on julkaistava maksut
ja niiden perusteet verkkoselostuksessa. Ra-
taverkon haltijan on toimitettava tieto mak-
suista ja niiden perusteista myös 13 luvussa
tarkoitettulle sääntelyelimelle sen valvonta-
tehtävää varten.*

38 §

Ratamaksun periminen

Liikennevirasto päättää ratamaksun *perus-
maksun* maksuunpanosta ja perii maksut ka-
lenterikuukausittain rautatieliikenteen harjoit-
tajilta. Virasto voi erityisestä syystä sopia
rautatieliikenteen harjoittajan kanssa muusta
maksujärjestelystä. Viraston maksuunpanema
ratamaksu on suoraan ulosottokelpoinen.

38 §

Ratamaksun periminen

*Rataverkon haltija päättää ratamaksun
maksuunpanosta ja perii maksut kalenteri-
kuukausittain tai muuten erikseen sovittaval-
la tavalla rautatieliikenteen harjoittajilta.
Rataverkon haltijan maksuunpanema rata-
maksu on suoraan ulosottokelpoinen.*

38 a §

Rataverkon haltijan omaisuusrekisteri

*Rataverkon haltijalla on oltava rekisteri tai
muu vastaava järjestelmä, jossa on ajan-
tasaiset tiedot sen omasta ja sen hallin-
noimasta omaisuudesta. Rekisteriin sisälly-
tetään tiedot rataverkon uusimisesta ja pa-
rantamisesta ja niistä aiheutuvista kuluista.*

38 b §

*Rataverkon haltijan menettelytavat kustan-
nusten jakamiseksi rautatieyrittäjille*

*Rataverkon haltijan on luotava menetelmä
kustannusten jakamiseksi rautatieyrittäjille
tarjottujen palveluiden ja niistä aiheutuvien
kustannusten mukaan. Rataverkon haltijan
on toimitettava tieto käyttämästään menetel-
mästä 13 luvussa tarkoitettulle sääntelyeli-*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

melle, joka valvoo menettelytapojen tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä.

38 c §

Kannustimet rataverkon haltijalle

Toimivaltainen viranomainen kannustaa rataverkon haltijaa kustannustehokkuuteen rataverkon hallinnassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston välisissä viraston tulostavoitteita koskevissa neuvotteluissa seurataan, miten Liikennevirasto on valtion rataverkon haltijana kyennyt parantamaan kustannustehokkuutta. Jos rautatieliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja on voitu kustannustehokkuuden parannuksen ansiosta alentaa ilman, että rautatieturvallisuudesta ja korkeasta palvelutasosta on tingitty, ministeriö voi esittää valtion talousarviosta menokehysten puitteissa ylimääräistä rahoitusta radanpitoon.

Jos liikenne- ja viestintäministeriö ja yksityisraiteen haltija ovat tehneet ratalain 4 a §:n 2 momentissa tarkoitetun sopimuksen, myös yksityisraiteiden haltijaan voidaan soveltaa 2 momentissa tarkoitettua menettelyä.

13 luku

Säätelyelin

71 §

Liikenteen turvallisuusvirasto säätelyelimenä

Liikenteen turvallisuusvirasto on rautatiealan säätelyelin ja sellaisena:

1) valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden syrjimättömyyttä ja tasapuolisuutta;

2) valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista ja toimii rautatiealan oikaisunhakuelimenä;

3) varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toi-

13 luku

Säätelyelin

71 §

Säätelyelin

Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimii rautatiealan säätelyelin. Säätelyelin on järjestettävä virastossa organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Säätelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista pal-

Voimassa oleva laki

mijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä verkkoselostus ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia;

4) ratkaisee rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden välisiä erimielisyyksiä.

Virasto tutkii sääntelyelimenä toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta.

Virastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä ilman aiheetonta viivästystä saada asian käsittelyä varten tarvittavat tiedot ja selvityksen rautatieliikenteen harjoittajilta ja rataverkon haltijoilta. Virasto voi sääntelyelimenä käyttää niitä keinoja, joita sillä on 78 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan.

Ehdotus

veluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Liikenteen turvallisuusviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

71 a §

Sääntelyelimen päällikkö

Valtioneuvosto nimittää sääntelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Sääntelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluihin tehtäviin sekä johtamiskokemusta.

Sääntelyelimen päällikköä ei saa sanoa irti tehtävästään sellaisen syyn perusteella, joka liittyy hänen päätöksentekoonsa. Kun sääntelyelimen päällikön virkasuhde päättyy, hän ei saa siirtyä seuraavan 12 kuukauden aikana rautatiemarkkinoilla toimivan yrityksen, rataverkon haltijan tai palvelupaikan ylläpitäjänä toimivan yhteisön tai yrityksen palvelukseen.

Sääntelyelimen päällikkö ei saa ottaa vastaan ohjeita muilta viranomaisilta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä tehtävää hoitaessaan.

Sääntelyelimen päällikön tulee toimia rautatiealallaan liittyvistä markkinaetunäkökohdista riippumattomasti eikä hänellä saa olla sidoksia mihinkään säänneltyyn yritykseen tai yhteisöön. Sääntelyelimen päällikön on an-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

nettava vuosittain 31 päivään joulukuuta mennessä liikenne- ja viestintäministeriölle ilmoitus sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan. Ilmoituksesta on käytävä ilmi suorat ja epäsuorat sidonnaisuudet ja etunäkökohdat, joiden voidaan katsoa haittaavan hänen riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa hänen tehtäviensä hoitamiseen.

Sääntelyelimen päällikön on jättäydyttävä päätöksenteon ulkopuolelle sellaisissa tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon hänellä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltäneiden 12 kuukauden ajalta.

71 b §

Sääntelyelimen tehtävät

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

1) valvoa tämän lain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista, kilpailutalannetta rautatiemarkkinoilla ja toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena;

2) varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä verkkoselostus ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia;

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä joukkoliikennelain (869/2009) 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5) osallistua sääntelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa.

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluja tarvitsevan yrityksen, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

Sääntelyelin voi käyttää niitä keinoja, joita Liikenteen turvallisuusvirastolla on 78 §:n nojalla oikeus käyttää valvontatehtävää suorittaessaan.

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

71 c §

Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 23 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

Pyydetyt tiedot on toimitettava sääntelyelimelle sen asettamassa kohtuullisessa ajassa, joka saa olla enintään yksi kuukausi, ellei sääntelyelin poikkeuksellisissa olosuhteissa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

anna lupaa pidentää tätä määräaikaa edelleen enintään kahdella viikolla. Sääntelyelin voi käyttää tietojen toimittamista koskevan pyyntönsä tehosteena 87 §:ssä tarkoitettuja tehostekeinoja.

Sääntelyelimelle on pyynnöstä toimitettava rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä VIII tarkoitetut tilinpäätöstiedot. Sääntelyelimellä on oikeus tehdä tarkastuksia rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien ja rautatieliikenteen harjoittajien tiloissa varmistukseen 34 §:n 1 momentissa ja 92 §:ssä tarkoitettujen tilien eriyttämistä koskevien vaatimusten noudattaminen. Tarkastusta toimittavalla virkamiehellä on oikeus tutkia asiakirjat ja data, joilla voi olla merkitystä valvontatehtävän hoitamisessa ja ottaa niistä jäljennöksiä maksutta. Sääntelyelimen oikeus tehdä tarkastuksia ei kuitenkaan koske pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa noudatettavaan menettelyyn sovelletaan hallintolain (434/2003) 39 §:ää. Sääntelyelin voi tarkastuksessa käyttää apunaan muita valtuuttamiaan henkilöitä.

Sääntelyelimen on aloitettava valitusten käsittely ja pyydyttävä asianmukaista lisäselvitystä asian ratkaisemiseksi yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta, ellei tässä laissa ole erikseen muutoin säädetty. Sen on ratkaistava valitukset ja annettava asianosaisille tiedoksi päätöksensä viimeistään kuuden viikon kuluessa kaikkien 1 momentissa tarkoitettujen asian ratkaisemiseksi tarpeellisten tietojen vastaanottamisesta.

Sääntelyelimen päätös sitoo asianosaisia ja sääntelyelin voi varmistaa päätöksensä noudattamisen käyttämällä 86–88 §:n mukaisia seuraamuksia. Sääntelyelimen tekemät päätökset julkaistaan sähköisessä muodossa sääntelyelimen verkkosivuilla.

72 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta sääntelyelimenä, jos Liikenneviraston päätös koskee:

- 1) 23 §:ssä tarkoitettua ylikuormittunutta

72 §

Oikaisuvaatimus **eräistä rataverkon haltijan päätöksistä**

Asianosainen saa hakea oikaisua sääntelyelimeltä, jos rataverkon haltijan päätös koskee:

- 1) 24 §:ssä tarkoitettua ylikuormitettua rau-

Voimassa oleva laki

ratakapasiteettia;

2) 24 §:ssä tarkoitettua yksittäistä etusijajärjestystä;

3) 26 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin jakamista;

4) 27 §:ssä tarkoitetun kiireellisen ratakapasiteetin jakamista;

5) 28 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin peruuttamista tai käytöstä poistamista;

6) 37 §:ssä tarkoitettua ratamaksua.

Oikaisua saa hakea tämän pykälän mukaisesti myös yksityisraiteen käytöstä peritystä maksusta ja sen perusteista.

Liikenteen turvallisuusviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Päätös oikaisuvaatimukseen on yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista ja kiireellisen ratakapasiteetin jakamista koskevassa asiassa kuitenkin annettava kymmenen päivän kuluessa, kun virasto on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. *Oikaisuvaatimuksen käsittelystä säädetään muutoin hallintolaissa (434/2003).*

73 §

Muut erimielisyydet

Rautatieliikenteen harjoittaja tai rataverkon haltija voi saattaa muun kuin 71 §:ssä tarkoitettua asian Liikenteen turvallisuusviraston tutkittavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Virasto voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

Asia on ratkaistava ensisijaisesti sovittelomalla. Jos sovittelu ei johda tulokseen, on viraston annettava ratkaisunsa asiassa kahden kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

Ehdotus

tatiereittiä *tai sen osaa sekä* etusijajärjestystä;

2) 26 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin jakamista;

3) 27 §:ssä tarkoitetun kiireellisen ratakapasiteetin jakamista;

4) 28 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin peruuttamista tai käytöstä poistamista;

5) 37 §:ssä tarkoitettua ratamaksua;

6) 37 a §:ssä tarkoitettuja ratamaksun perusmaksun alennuksia ja korotuksia; ja

7) 37 b §:ssä tarkoitettuja lisämaksuja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua oikaisua haetaan sääntelyelimeltä siten kuin hallintolaissa säädetään. Sääntelyelimen on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen. Päätös oikaisuvaatimukseen on yksittäistä etusijajärjestystä, ratakapasiteetin jakamista ja kiireellisen ratakapasiteetin jakamista koskevassa asiassa kuitenkin annettava kymmenen päivän kuluessa siitä, kun sääntelyelin on saanut käyttöönsä asian ratkaisemiseksi tarvittavan selvityksen.

73 §

Muut erimielisyydet

Rautatieliikenteen harjoittaja, *ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys*, rataverkon haltija, *palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen* voi saattaa muun kuin 72 §:ssä tarkoitettua asian *sääntelyelimen* tutkittavaksi *ja ratkaistavaksi*, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. *Sääntelyelin* voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

73 a §

Sääntelyelimen ja muiden viranomaisten välinen tietojen vaihto ja yhteistyö

Sääntelyelimen on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena toimilupaviranomaisena toimivan liikenne- ja viestintäministeriön sekä rautateiden kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston kanssa rautatiemarkkinoiden kilpailuun ja turvallisuuteen liittyvien kielteisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

Sääntelyelin voi esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutuksia kilpailuun rautatieliikenteen markkinoilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle suosituksia sellaisissa asioissa, jolla voi olla vaikutusta rautatiejärjestelmän turvallisuuteen.

Viranomaisen, jolle suositus on annettu, on otettava suositukset huomioon päätöksentössään tämän kuitenkaan rajoittamatta viranomaisen itsenäisyyttä sen omaan toimivaltaan kuuluvissa asioissa. Jos viranomaisen päättää poiketa suosituksesta, sen on esitettävä kirjallisesti perusteet suosituksesta poikkeamiselle.

81 a §

Toimenpiteet häiriötilanteissa

Jos rautatiejärjestelmässä esiintyy teknisiä ongelmia tai onnettomuudesta johtuvia

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 81 §:ssä tarkoitettujen varautumista koskevien säännösten mukaisesti tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ja jos se on infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi välttämätöntä, reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi. Rataverkon haltija voi vaatia rautatieyhtiöitä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Rautatieyhtyi-tyksellä on oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä.

Edellä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin valvoo sitä, että häiriötilanteissa rautatieyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Sääntelyelin valvoo myös sitä, että rautatieyhtyi-tykset noudattavat rataverkon haltijan 2 momentissa säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia.

85 §

Rangaistussäännökset

Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta.

85 §

Rangaistussäännökset

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

86 §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa rautatieyhtiö-tykselle, rataverkon haltijalle ja muulle tässä laissa tarkoitettulle rautatiealan toimijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä toimii tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen vaatimusten vastaisesti. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

86 §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto ja 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voivat antaa rautatieyhtiö-tykselle tai muulle tässä laissa tarkoitettulle rautatieliikenteen harjoittajalle tai rataverkon haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ottaen voida pitää riittävänä.

87 §

87 §

*Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin**Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen oikeus tehostekeinoihin*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi varattuun asianomaiselle tilaisuuden tulla kuulluksi määrätä rautatieyhteyksien, rataverkon haltijan ja muun tässä laissa tarkoitetun rautatiealan toimijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta tässä laissa tai sen nojalla säädettyjen vaatimusten vastaisesti. Tehosteeksi virasto voi asettaa uhkasakon tai uhan, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella. Uhkasakosta, teettämisuhausta ja keskeyttämisuhausta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten vastaisesti. Tehosteeksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

Sääntelyelin voi asettaa pyyntöihinsä vastaamisen sekä päätöstensä noudattamisen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

Uhkasakosta, teettämisuhausta ja keskeyttämisuhausta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

88 §

88 §

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

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

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus keskeyttää rautatietä uhkaava tai siihen vaikuttava toimenpide tai muu tapahtuma, jos on perusteltua syytä olettaa, että rautatiejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Samoin perustein Liikenteen turvallisuusvirasto tai lain 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voivat keskeyttää huomattavaa omaisuus- tai ympäristövahinkoa aiheuttavan toimenpiteen tai tapahtuman tai muun sellaisen toiminnan, joka aiheuttaa haittaa rautatiemarkkinoiden toiminnalle.

91 §

91 §

*Lain suhde kilpailulainsäädäntöön**Lain suhde kilpailulainsäädäntöön*

Jos Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltävänä oleva asia koskee menettelyä, joka

Jos 13 luvussa tarkoitetun sääntelyelimen käsiteltävänä oleva asia koskee menettelyä,

Voimassa oleva laki

saattaa rikkoa kilpailulain (948/2011) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä, virasto voi siirtää asian kilpailunrajoituksia koskevilta osin käsiteltäväksi mainitun lain mukaisesti.

Ehdotus

joka saattaa rikkoa kilpailulain (948/2011) kilpailunrajoituksia koskevia säännöksiä, sääntelyelin voi siirtää asian kilpailunrajoituksia koskevilta osin käsiteltäväksi mainitun lain mukaisesti.

91 a §

Rataverkon hallinnoinnin ja rautatieliikenteen harjoittamisen eriyttäminen

Jos rautatieliikenteen harjoittaja omistaa tai hallinnoi rataverkkoa, sen on eriytettävä seuraavat rataverkkoon pääsyn kannalta olennaiset päätökset rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä päätöksistä organisatorisesti ja päätöksenteoltaan toisistaan riippumattomiin yksiköihin:

1) reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen; ja

2) rataverkon käytön hinnoittelua koskeva päätöksenteko, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja kerääminen.

92 §

Rautatieyrittäjien kirjanpito

Rautatieyrittäjien on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan unionissa ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä. Lisäksi rautatieyrittäjien on tehtävä tavaraliikenteen kannattavuutta koskeva laskelma sekä sen tuotantovälineiden määrää, arvoa ja niihin liittyviä taloudellisia vastuita koskeva vuotuinen yhteenveto, joka on julkaistava. Julkaisina palveluina ostettavasta henkilöliikenteestä saatavat tulot on kirjattava erikseen, eikä niitä saa käyttää muun liiketoiminnan kulujen kattamiseen.

92 §

Rautatieyrittäjien liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito

Rautatieyrittäjien on laadittava liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää investointi- ja rahoitusohjelmat. Liiketoimintasuunnitelmassa ja sen mukaisissa ohjelmissa on ilmoitettava keinot, joiden avulla rautatieyrittäjä saavuttaa taloudellisen tasapainon sekä muut tekniset, kaupalliset ja varainhoidon tavoitteet.

Rautatieyrittäjien on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan unionissa ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä. Rautatieyrittäjien tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

erilliset tuloslaskelmat ja taseet. Palvelusopimusasetuksen (EY) N:o 1370/2007 7 artiklan nojalla myönnettyä julkista rahoitusta henkilöliikenteen palveluille ei saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

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

93 §

Muutoksenhaku

Tämän lain 60, 67 ja 69 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen sekä muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Hallinto-oikeuden päätökseen toimiluvan, turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan peruuttamista, osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamista, kalustoyksikön käyttöönottoluvan peruuttamista, ilmoitetun laitoksen tai riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämisen peruuttamista, ratakapasiteetin peruuttamista, 87 §:ssä tarkoitettua määräystä, velvoitetta tai kieltoa sekä 88 §:ssä tarkoitettua toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumista koskevassa asiassa saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-

93 §

Muutoksenhaku

Edellä 60, 67 ja 69 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. *Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksesta antamaan päätökseen sekä muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei tässä laissa toisin säädetä.*

Hallinto-oikeuden päätökseen toimiluvan, turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan peruuttamista, osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamista, kalustoyksikön käyttöönottoluvan peruuttamista, ilmoitetun laitoksen tai riippumattomasta turvallisuusarvioinnista vastaavan laitoksen nimeämisen peruuttamista, ratakapasiteetin peruuttamista, 87 §:ssä tarkoitettua määräystä, velvoitetta tai kieltoa sekä 88 §:ssä tarkoitettua toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttumista koskevassa asiassa saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hal-

Voimassa oleva laki

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

Jos 7, 13, 17 tai 72 §:ssä tarkoitettua asiaa ei ole ratkaistu säädettyssä määräajassa, hakija voi tehdä valituksen. Valituksen katsotaan kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Valituksen voi tehdä, kunnes hakemukseen on annettu päätös. Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Valituksen tekemiseen ja käsittelyyn sovelletaan muutoin hallintolainkäyttölakia.

Päätökseen, jolla on ratkaistu erimielisyys 34 tai 35 §:ssä tarkoitettussa asiassa, saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen *siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään*. Markkinaoikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Tämän lain nojalla tehtyä päätöstä noudatetaan muutoksenhausta huolimatta, jos päätöksessä niin määrätään ja jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Käsitellessään Liikenteen turvallisuusviraston kalustoyksikön käyttöönottolupapäätöksestä tehtyä valitusta hallinto-oikeus ja korkein hallinto-oikeus voivat pyytää asiasta lausunnon Euroopan rautatievirastolta.

Ehdotus

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

Jos 7, 13, 17 tai 72 §:ssä tarkoitettua asiaa ei ole ratkaistu säädettyssä määräajassa, hakija voi tehdä valituksen. Valituksen katsotaan kohdistuvan hakemuksen hylkäävään päätökseen. Valituksen voi tehdä, kunnes hakemukseen on annettu päätös. Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston ja sääntelyelimen on ilmoitettava päätöksen antamisesta valitusviranomaiselle. Valituksen tekemiseen ja käsittelyyn sovelletaan muutoin hallintolainkäyttölakia.

Sääntelyelimen oikaisuvaatimuksesta 72 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sääntelyelimen 73 §:n nojalla erimielisyysasiassa antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Markkinaoikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Tämän lain nojalla tehtyä päätöstä noudatetaan muutoksenhausta huolimatta, jos päätöksessä niin määrätään ja jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Käsitellessään Liikenteen turvallisuusviraston kalustoyksikön käyttöönottolupapäätöksestä tehtyä valitusta hallinto-oikeus ja korkein hallinto-oikeus voivat pyytää asiasta lausunnon Euroopan rautatievirastolta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Edellä 34 §:n 1 momentissa tarkoitettulla palvelupaikan ylläpitäjällä on velvollisuus julkaista momentissa tarkoitetuista palveluista ja niiden palvelupaikoista erilliset tilit, taseet ja tuloslaskelmat kirjanpitokaudelta, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2016.

Edellä 4 luvun soveltamisalan piiriin kuuluvien yksityisraiteen haltijoiden on laadittava 32 §:ssä tarkoitettu verkkoselostus 9 päivään joulukuuta 2016 mennessä.