

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raideliikennelain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi raideliikennelakia niin, että lakiin lisättäisiin eräitä uusia säännöksiä ja lisäksi tehtäisiin muita teknisluonteisia tarkistuksia. Lakiin lisättäisiin säännökset kalustoyksikön siirtolupaa koskevista vaatimuksista. Siirtolupa edellytettäisiin esimerkiksi sellaisen kalustoyksikön huoltoon liittyvältä liikennöinniltä tai muulta välttämättömältä liikennöinniltä rataverkolla, jolle ei ole myönnetty kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Toinen keskeinen muutos koskisi erilaisia testi- ja pilottihankkeita koskevia vaatimuksia. Tällaisia olisivat autonomisen junaliikenteen sekä kaupunkiraideliikenteen rataverkon ja muun raideliikenteen rataverkon välillä näitä yhdistävän liikenteen testi- ja pilottihankkeet. Pykälän mukaiset lupavaatimusten helpotukset koskisivat myös liikkuvan laboratorion käyttämistä rataverkon testaukseen liittyvässä työssä. Esitys toteuttaa pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman tavoitetta, jonka mukaan Suomi tunnetaan teknologisen kehityksen ja koekulttuurin edelläkävijänä. Esitys tukee myös valtioneuvoston periaatepäätöstä liikenteen automaation edistämisestä.

Raideliikennelain kapasiteetin jakamista koskevaa sääntelyä muutettaisiin nykyistä joustavammaksi niin, että rataverkon haltija voisi varsinaisen tiukasti aikataulutetun kapasiteetin haku- ja jakoprosessin jälkeen jakaa jäljelle jäänyttä tai palautettua ratakapasiteettia nykyistä joustavammin. Lisäksi raideliikennelakiin tehdään eräitä muita teknisluonteisia unionilainsäädännön edellyttämiä muutoksia, jotka tulisi saada voimaan mahdollisimman pian.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.7.2022.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
3 Tavoitteet	7
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	7
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	7
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	9
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	9
6 Lausuntopalaute.....	10
7 Lakiehdotuksen säännöskohtaiset perustelut	10
8 Lakia alemman asteinen sääntely	16
9 Voimaantulo	16
10 Toimeenpano ja seuranta	16
11 Suhde muihin esityksiin.....	17
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	17
LAKIEHDOTUS	20
Laki raideliikennelain muuttamisesta	20
LIITE	25
RINNAKKAISTEKSTI.....	25
Laki raideliikennelain muuttamisesta	25

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Raideliikennelaki (1302/2018) tuli voimaan 1.1.2019. Raideliikennelailla pantiin kansallisesti täytäntöön laaja EU:n neljäs rautatiepaketti, joka sisälsi kuusi Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksymää säädöstä. Samalla huolehdittiin siitä, että kansallisella lainsäädännöllä on pantu kansallisesti täytäntöön kaikki aikaisempi ja edelleen voimassa oleva EU:n rautatielainsäädäntö. Raideliikennelailla kumottiin aikaisempi rautatielaki (304/2011) ja kaupunkiraideliikenteestä annettu laki (1412/2015). Raideliikennelakiin tehtiin ensimmäiset muutokset lailla raideliikennelain muuttamisesta (1254/2020), joka tuli voimaan 1.2.2021. Tällä lailla muutettiin erityisesti kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiin liittyviä raideliikennelain säännöksiä Euroopan unionin rautatielainsäädännössä, jäljempänä *unionilainsäädäntö*, tapahtuneiden muutosten johdosta. EU:n neljännen rautatiepaketin nojalla annettujen komission täytäntöönpanoasetusten mukaisesti kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiin liittyviä tehtäviä siirtyi kansallisilta turvallisuus- ja rekisteröintiviranomaisilta Euroopan unionin rautatievirastolle. Vaikka uudet säädökset annettiin sellaisenaan ja suoraan sovellettavilla komission täytäntöönpanoasetuksilla, raideliikennelakiin oli tarpeellista tehdä eräitä muutoksia, jotta kansalliset säännökset eivät olisi ristiriidassa EU-asetusten kanssa.

Tällä hallituksen esityksellä tehtäisiin toinen tarkistuskierros raideliikennelakiin. Hallituksen esityksen oli alun perin tarkoitus sisältää kaksi lakiehdotusta. Raideliikennelakiin esitettävien muutosten lisäksi hallituksen esitykseen oli tarkoitus sisällyttää lakiesitys, jolla olisi saatettu voimaan muutokset suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehtyyn valtiosopimukseen (SopS 86/2016). Valtiosopimukseen tehdyt muutokset parafoitiin kesäkuussa 2021, mutta Venäjän federaation hallitus käynnisti vielä tämän jälkeen maan sisäisen lausuntokierroksen, joka kesti odotettua pidempään. Venäjän sisäisen lausuntokierroksen pohjalta Venäjän osapuoli esitti valtiosopimusmuutosten voimaansaattamista koskevaan pöytäkirjaan vielä huomattavia muutoksia tammikuussa 2022, joten valtiosopimusmuutosten voimaansaattaminen on lykkääntynyt. Lisäksi Ukrainan sota on johtanut siihen, että neuvotteluja valtiosopimusmuutosten lopullisesta muodosta ja voimaansaattamistoimenpiteistä joudutaan lykkäämään myöhäisempään ajankohtaan. Näin ollen on katsottu tarkoituksenmukaiseksi, että alkuperäisestä hallituksen esityksestä eriytetään nyt esitettävä lakiehdotus raideliikennelain muuttamisesta omaksi hallituksen esitykseksi.

Tämän hallituksen esityksen mukaisella lakiehdotuksella esitetään raideliikennelakiin lisättäväksi kaksi uutta pykälää. Lakiin lisättäisiin ensinnäkin säännökset kalustoyksikön siirtolupaa koskevista vaatimuksista. Siirtolupa edellyttäisi esimerkiksi sellaisen kalustoyksikön huoltoon liittyvältä liikennöinniltä tai muulta välttämättömältä liikennöinniltä rataverkolla, jolle ei ole myönnetty kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Pykälä on katsottu tarpeelliseksi sen vuoksi, että jo nykyisellään on tarvetta siirtää esimerkiksi metroliikenteen junia valtion rataverkon kautta huoltotiloihin kaluston korjaamista varten. Metroliikenteen kalustoa on siirretty valtion rataverkolla yöaikaan, jotta se on turvallista. Tällaiselle kaluston siirtotyölle ei kuitenkaan ole ollut lainsäädännöllistä oikeusperustaa ja siksi tähän esitetään nyt muutosta.

Toinen uusi raideliikennelakiin lisättävä pykälä koskisi erilaisia testi- ja pilottihankkeita koskevia vaatimuksia. Tällaisia olisivat autonomisen junaliikenteen sekä kaupunkiraideliikenteen rataverkon ja muun raideliikenteen rataverkon välillä näitä yhdistävän liikenteen testi- ja pilotti-

hankkeet. Pykälän mukaiset lupavaatimusten helpotukset koskisivat myös liikkuvan laboratorion käyttämistä rataverkon testaukseen liittyvässä työssä. Etenkin automaatiokokeilut ovat yleistymässä ja liikenne- ja viestintäministeriön ja lupaviranomaisten puoleen on käännytty ja tiedusteltu, miten ja millaisilla lupavaatimuksilla tällaisia testi- ja pilottihankkeita voitaisiin toteuttaa rataverkolla. Suomen tavoitteena on kuulua liikenteen automaation edelläkävijöiden joukkoon, ja jotta erilaisten testi- ja pilottihankkeiden toteutus rataverkolla olisi mahdollista ja turvallista toteuttaa, raideliikennelakiin esitetään tätä koskeva uusi pykälä.

Molemmat edellä mainitut uudet säännökset raideliikennelaissa olisivat kansallisia säännöksiä, eivätkä ne perustu Euroopan unionin rautatielainsäädännössä tapahtuneisiin muutoksiin. Koska rautatieliikenne kuuluu pääosin unionin toimivaltaan, raideliikennelaki on suurelta osin unionilainsäädäntöön perustuva raideliikenteen puitelaki. Näin ollen pääosin muut raideliikennelakiin esitettävät muutokset ovat ennen kaikkea unionilainsäädäntöön perustuvia tarkistuksia. Muutokset on katsottu tarpeelliseksi raideliikennelain soveltamisen yhteydessä, jotta kansalliset säännökset vastaisivat paremmin unionilainsäädännön sisältöä ja tavoitteita. Komissio ei ole vielä saattanut päätökseen EU:n neljännen rautatiepaketin kansallisen täytäntöönpanolainsäädännön tarkistusta, joten raideliikennelakiin jouduttaneen myöhemmin tekemään myös muita unionilainsäädännön edellyttämiä muutoksia, jos komissio sitä edellyttää.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan suomalaiset metsäteollisuuden yritykset ovat omatoimisesti lopettaneet raakapuun tuonnin Venäjältä. Lisäksi Venäjä on ilmoittanut, että se lopettaa raakapuun viennin osana ilmoittamiaan vastapakotteita Euroopan unionin jäsenvaltioihin ainakin vuoden 2022 loppuun asti. Metsäteollisuuden on siten korvattava venäläistä raakapuuta kotimaisella puutavaralla ja tätä varten tarvittaisiin lisää myös rautateiden puutavarakuljetuksiin sopivaa vaunukalustoa. Metsäteollisuus on esittänyt, että suomalaisten metsäteollisuusyhtiöiden Venäjälle ja Baltian maihin rekisteröityä omaa vaunukalustoa, jota tähän asti on käytetty kansainvälisiin puutavarakuljetuksiin, voitaisiin käyttää myös Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin. Venäjälle ja Baltian maihin rekisteröity vaunukalusto on hyväksytty ns. OSJD/GOST-standardien mukaisesti, joten vaunut eivät täytä unionilainsäädännön tyyppihyväksyntävaatimuksia. Liikenne- ja viestintäministeriössä selvitetään parhaillaan, voidaanko ja millä edellytyksillä Venäjälle ja Baltian maihin rekisteröityä kalustoa käyttää Suomen sisäisissä rautateiden puutavarakuljetuksissa. Jos tämä osoittautuu mahdolliseksi, liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan kevään 2022 aikana tätä hallituksen esitystä täydentävä hallituksen esitys rautateiden puutavarakuljetuksista.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkатыönä tiiviissä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Kuten edellä on todettu, hallituksen esitykseen sisällytettiin alun perin myös lakiehdotus niiden valtiosopimusmuutosten voimaansaattamiseksi, jotka Suomen ja Venäjän osapuoli olivat sopineet tehtäväksi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehtyyn valtiosopimukseen. Hallituksen esitys oli valmis jo alkusyksystä 2021 eduskunnalle antamista varten, mutta Venäjän sisäisen lausuntokierroksen vuoksi valtiosopimusmuutosten voimaansaattamista koskevan pöytäkirjan allekirjoittaminen lykkääntyi, eikä pöytäkirjaa voida allekirjoittaa lähiaikoina. Näin ollen liikenne- ja viestintäministeriö päätti eriyttää hallituksen esityksestä raideliikennelain muuttamista koskevan lakiehdotuksen omaksi hallituksen esitykseksi, jotta raideliikennelakiin kiireelliseksi katsotut muutokset saataisiin voimaan mahdollisimman pian. Hallituksen esitys oli kokonaisuudessaan lausuntokierroksella touko-kesäkuussa 2021. Pääosin lausunnot koskivat raideliikennelain muuttamista koskevaa lakiehdotusta. Hallituksen esityksestä ei ole järjestetty uutta lausuntokierrosta sen jälkeen, kun hallituksen esityksestä on poistettu valtiosopimusmuutosten voimaansaattamista koskeva lakiehdotus.

Hallituksen esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta tahoilta: oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoasiainministeriö, valtiovarainministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, rautatiealan sääntelyelin, Onnettomuustutkintakeskus, rautatieliikenteen harjoittajat, Satamaliitto ry, Kuntaliitto ry ja yksityisraiteen haltijat. Hallituksen esitys oli lausunnonantamista varten saatavilla lausuntopalvelu.fi-sivustolla.

Saadut lausunnot on otettu jatkovalmistelussa huomioon.

2 Nykytila ja sen arviointi

Raideliikennelaki tuli voimaan 1.1.2020. Raideliikennelailla pantiin kansallisesti täytäntöön EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneet säädökset sekä kaikki sitä aikaisempi voimassa oleva rautatiealan unionilainsäädäntö. EU:n neljäs rautatiepaketti jakaantui niin sanottuun markkinaosaan sekä tekniseen osaan. EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosaan sisältyivät seuraavat säädökset:

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

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

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

EU:n neljännen rautatiepaketin tekninen osa koostuu seuraavista säädöksistä:

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

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

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

Euroopan komissio, jäljempänä *komissio*, ei ole vielä saattanut loppuun EU:n neljännen rautatiepaketin mukaista kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä Suomessa ja muissa EU:n jäsenvaltioissa. Komissio on kuitenkin lähettänyt 30.4.2021 Suomelle niin sanotun pilot-kyselyn rautatieturvallisuudsdirektiivin täytäntöönpanosta. Suomi toimitti vastauksensa komissiolle rautatieturvallisuudsdirektiivin täytäntöönpanosta heinäkuussa 2021. Komissio ei ole vielä ilmoittanut, mikäli se edellyttää Suomen toimittamien vastauksen perusteella muutoksia Suomen kansalliseen lainsäädäntöön. Komissio ei myöskään ole ilmoittanut muiden EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyvien säädösten osalta, mikäli se edellyttää kansalliseen täytäntöönpanolainsäädäntöön tarkistuksia ja muutoksia.

Raideliikennelakiin ei nykyisellään sisälly säännöksiä siitä, miten sellaista kalustoa, jolla ei ole lain mukaista kaluston markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa, voidaan siirtää raide-liikennelain soveltamisalan piiriin kuuluvalla rataverkolla. Tällaisia kaluston siirtoja on kuitenkin tehty nykyiselläänkin, kun esimerkiksi metroliikenteen kalustoa on siirretty valtion rataverkon kautta huollettavaksi ja korjattavaksi kaluston huoltotiloihin siirrot on pyritty järjestämään yöaikaan, jotta kalusto voidaan siirtää turvallisesti. Sekä raideliikenteen turvallisuuden takaamiseksi että toiminnanharjoittajien oikeusturvan vuoksi on tärkeää, että tällaiselle toiminnalle luotaisiin selkeät säännökset raideliikennelakiin.

Automaatio on kaikkien kulkumuotojen osalta merkittävä tulevaisuuden mahdollisuus ja haaste, jota varten toiminnanharjoittajat ovat käynnistämässä erilaisia testi- ja pilottihankkeita. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä liikenteen automaation edistämisestä kokeilut ja testaaminen on yksi keskeisistä toimenpidekokonaisuuksista. Myös rautatieliikenteen teknologista kehitystä eteenpäin vievässä Digirata-hankkeessa kokeilut ovat olennainen osa hanketta. Koska kyse on uudesta tulevaisuuden mahdollisuudesta, tällaiseen ei vielä nykyisellään ole riittävässä määrin varauduttu myöskään unionilainsäädännössä. Näin ollen pääosin unionilainsäädäntöön perustuvassa raideliikennelaissakaan ei ole nykyisellään tätä koskevia säännöksiä. Toiminnanharjoittajat ovat kääntyneet liikenne- ja viestintäministeriön, lupa- ja turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston sekä valtion rataverkon hallinnasta vastaavan Väyläviraston puoleen kysyäkseen, miten ja millä edellytyksillä tällaisia pilotti- ja testihankkeita voitaisiin järjestää rataverkolla. Muun muassa automaation mahdollisuuksien hyödyntämiseksi olisi tärkeää, että tällaisia testi- ja pilottihankkeita voitaisiin jatkossa käynnistää ja tälle olisi myös jatkossa selkeät lainsäädännössä säädetyt puitteet ja periaatteet. Samat periaatteet koskisivat myös rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä eli ns. duoraideliikennettä. Vaikka duoraideliikennettä ei toistaiseksi harjoiteta Suomen rataverkolla, siihen liittyviä selvityksiä on jo tehty ja esimerkiksi Turun seudulla on osoitettu kiinnostusta yhdistää rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon liikennettä toisiinsa. Tämän vuoksi on tärkeää, että lainsäädännössä varaudutaan jo tällaista liikennettä koskeviin vaatimuksiin ja järjestelyihin.

Ratakapasiteetin jakamista koskeva sääntely perustuu yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (2012/34/EU), jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi*. Komissio on katsonut, että raideliikennelain mukainen sääntely vastaa unionilainsäädännön vaatimuksia, eikä komissio ole vaatinut kansalliseen täytäntöönpanosääntelyyn muutoksia tältä osin. Euroopan rataverkon haltijoiden kattojärjestö (RailNetEurope) on kuitenkin esittänyt unionilainsäädäntöön muutoksia, jotta ratakapasiteetin jakaminen olisi jatkossa joustavampaa ja vastaisi paremmin ratakapasiteetin hakijoiden toiveita. Komission on tarkoitus antaa ehdotuksensa vuoden 2022 lopulla tai vuoden 2023 alkupuolella rautatiemarkkinadirektiivin uudistamiseksi niin, että ratakapasiteetin jakamista koskeva sääntely vastaisi paremmin ratakapasiteetin hakijoiden ja myös rataverkon haltijoiden toiveita. Vaikka komissio on katsonut, että Suomen voimassa oleva sääntely ratakapasiteetin jakamisesta vastaa voimassa olevaa unionilainsäädäntöä, Väylävirasto on esittänyt toiveen, että jo ennen komission uutta lainsäädäntöehdotusta ratakapasiteetin jakamista koskevaa kansallista sääntelyä tarkistettaisiin. Voimassa olevassa raideliikennelaissa on pyritty ratakapasiteetin jakamisesta tekemään joustavampaa niin, että varsinaisen ratakapasiteetin jakoprosessin lisäksi rataverkon haltija voi tehdä ratakapasiteetin jakamista koskevia täydentäviä päätöksiä niin sanottuina muutosajankohtina. Tämä raideliikennelain voimassa oleva sääntely on kansallista sääntelyä ja Väylävirasto on esittänyt, että tästä kansallisesta sääntelystä luovuttaisiin ja jatkossa rataverkon haltija voisi joustavammin jakaa varsinaisen jakoprosessin jälkeen ratakapasiteettia, jos sitä on jäänyt jäljelle unionilainsäädännön mukaisen aikataulutetun ja määrämuotoisen jakoprosessin jälkeen tai ratakapasiteetin haltijat ovat palauttaneet käyttämättä jäänyttä ratakapasiteettia rataverkon haltijalle. Näin ollen hallituksen esityksessä esitetään, että ratakapasiteetin jakamista koskevaa sääntelyä

uudistettaisiin voimassa olevan unionilainsäädännön mahdollistamalla tavalla niin, että muutostajankohdista luovuttaisiin ja rataverkon haltija voisi joustavammin jakaa käyttämättä jäänyttä ratakapasiteettia varsinaisen sääntömääräisen ja tiukasti unionilainsäädännössä säännellyn ratakapasiteetin jakoprosessin jälkeen.

3 Tavoitteet

Hallituksen esityksen tavoitteena on:

- 1) luoda oikeusperusta ja turvalliset puitteet sellaisen kaluston siirtämiselle, jolle ei ole myönnetty kaluston markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa;
- 2) edistää raideliikenteen automaatiota ja sen mukaisia testi- ja pilottihankkeita;
- 3) luoda edellytyksiä ratakapasiteetin joustavammalle jakoprosessille ja sitä kautta myös ratakapasiteetin tehokkaammalle käytölle;
- 4) tehdä raideliikennelakiin muita teknisiä tarkistuksia, jotka on havaittu tarpeelliseksi raideliikennelain soveltamisen aikana.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen mukaisen lakiehdotuksen keskeisimmät muutokset olisivat uudet säännökset kaluston siirtoluvasta, testi- ja pilottihankkeita koskevista vaatimuksista sekä muutokset ratakapasiteetin jakamista koskevaan sääntelyyn.

Ehdotetulla uudella 186 b §:llä siirtoluvasta säädettäisiin siitä, miten kalustoa voidaan siirtää rataverkolla, jos kalustolle ei ole myönnetty markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Pykälän mukaisilla vaatimuksilla pyritäisiin turvaamaan tällaisen kaluston turvallinen siirto esimerkiksi huoltotiloihin. Säännöksellä myös luotaisiin oikeudellinen perusta jo nykyiselle käytännölle, jonka mukaisesti esimerkiksi metrolinjojen junakalustoa on siirretty valtion rataverkon kautta huollettavaksi. Kaluston siirtolupa olisi väliaikainen ja Liikenne- ja viestintävirasto arvioisi luvan myöntämisen yhteydessä sen, että siirrosta ei aiheudu vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Virasto voisi myös asettaa siirtolupaan ehtoja. Nämä ehdot voisivat koskea esimerkiksi ajankohtaa, jolloin kalustoa ilman sille myönnettyä markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa voitaisiin siirtää rataverkolla. Siirtolupa ei siten oikeuttaisi pidempiaikaiseen liikennöintiin rataverkolla ilman kalustolle myönnettyä markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa.

Toisella raideliikennelakiin esitetyllä uudella pykälällä eli 186 c §:llä taas pyritään edistämään raideliikenteen teknologista ja automaatiokehitystä, sekä varmistamaan, että erilaisia testi- ja pilottihankkeita voidaan toteuttaa rataverkolla ilman, että tällaisten hankkeiden mukaiselta liikumiselta vaadittaisiin kaikkien raideliikennelain mukaisten lupaedellytysten täyttymistä. Tällaiset testi- ja pilottihankkeet koskisivat autonomisen junaliikenteen, rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä eli duoraideliikennettä koskevia testi- ja pilottihankkeita sekä sellaista liikennöintiä, jossa käytetään liikkuvaa laboratorioita tai muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön rataverkolla. Ehdotettu uusi pykälä tukisi osaltaan hallitusohjelman tavoitetta Suomelle toimia teknologisen kehityksen ja kokeilukulttuurin edelläkävijänä. Pykälä toteuttaa myös liikenteen automaation edistämisestä annettua valtioneuvoston pe-

riaatepäästöstä automaation mahdollistavan sääntelyn kehittämiseksi. Tällä uudella säännöksellä ei pitäisi olla rautatieturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia, koska pykälän mukaisesti testi- ja pilottihanketta koskevaan ilmoitukseen olisi sisällytettävä suunnitelma toimenpiteistä, joilla turvataan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Testi- ja pilottihanke olisi myös ajallisesti tarkoin rajattu ja se toteutettaisiin muulta liikenteeltä suljetulla alueella.

Ratakapasiteetin jakamista koskevaa 117 §:ää esitetään muutettavaksi niin, että rataverkon haltija voisi käynnistää normaalin säännönmukaisen ja tarkkaan aikataulutetun ratakapasiteetin hakuprosessin lisäksi myös uuden täydentävän ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin, jos ratakapasiteettia on jaettavana vielä säännönmukaisen ratakapasiteetin hakuprosessin jälkeen. Rataverkon haltijalla voi olla jaettavana ylimääräistä ratakapasiteettia esimerkiksi siitä syystä, että ratakapasiteetin hakijat ovat palauttaneet saamaansa ratakapasiteettia rataverkon haltijalle tai osa ratakapasiteetista on jäänyt jakamatta normaalin hakuprosessin yhteydessä jostakin muusta syystä. Ehdotetun muutoksen tavoitteena on joustavoittaa ratakapasiteetin hakuprosessia sillä tavalla, kuin rataverkon haltijat ovat esittäneet Euroopan unionin tasolla yhteistyöverkostossaan (RailNetEurope). Rataverkon haltijat ovat käynnistäneet ns. TTR-prosessin (time-tabelling re-desing), jonka tavoitteena on päästä nykyisestä melko kankeasta ja tarkkaan aikataulutetusta kerran vuodessa tapahtuvasta ratakapasiteetin jakoprosessista joustavampaan, ympärivuotiseen ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessiin. Tämä helpottaisi myös uusien rautatieliikenteen harjoittajien markkinoillepääsyä, kun ratakapasiteettia voisi hakea nykyistä joustavammin ympäri vuoden. Suomessa on pyritty joustavoittamaan voimassa olevan sääntelyn puitteissa ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessia niin, että normaalin aikataulutetun ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin lisäksi voisi hakea ns. muutosajankohtien yhteydessä ratakapasiteettia. Nämä muutosajankohdat ovat olleet kansallista sääntelyä ja nyt ehdotetulla joustavammalla sääntelyllä korvattaisiin aikaisemmat kansallisen sääntelyn mukaiset muutosajankohdat.

Hallituksen esityksen mukaisella lakiehdotuksella esitetään tehtäväksi myös Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin eräitä tarkennuksia. Tällaisia olisivat etenkin raideliikennelain 15 §:ään esitetty lisäys siitä, että viraston valvontatehtävä kattaisi myös sen, että yksityisraiteen haltijat toimivat lain 30 §:n mukaisen turvallisuuden hallintajärjestelmän mukaisesti ja virasto valvoisi myös yksityisraiteen haltijoiden turvallisuuden hallintajärjestelmiä. Raideliikennelain onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamista koskevaan 165 §:ään lisättäisiin kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan velvoite ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Raideliikennelain 189 §:ää muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus luovuttaa ja vaihtaa tietoja toisten Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden, jäljempänä *ETA-valtio*, kansallisten toimivaltaisten viranomaisten ja Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä *EU-virasto* kanssa, jotta viranomaiset voivat tarkistaa toisessa ETA-valtiossa tai EU-viraston toimesta myönnetyn myönnettävän luvan myöntämisen edellytysten täyttymisen. Myös lain 187 §:n oikaisuvaatimusmenettelyä koskevaa pykälää täydennettäisiin viitauksilla eräisiin raideliikennelain säännöksiin, joiden mukaisista Liikenne- ja viestintäviraston antamista päätöksistä voitaisiin valittaa siten kuin hallintolaissa säädetään.

Muut raideliikennelakiin esitetyt muutokset ovat teknisluonteisia tarkistuksia, jotka olisi välttämätöntä tehdä muun muassa siitä syystä, että raideliikennelain säännökset olisivat linjassa EU-lainsäädännön kanssa ja sääntely olisi myös muilta osin selkeää ja johdonmukaista. Tällaisia olisivat muun muassa ratamaksun alennuksia ja korotuksia koskevaan 140 §:ään esitetty tarkennus siitä, että rataverkon haltija voisi periä korotettua ratamaksua rataverkon investointihankkeen kustannusten kattamiseksi. Esitetty tarkennus vastaisi paremmin rautatiemarkkinadirektiivin vastaavaa säännöstä. Lain 148 §:ssä poistettaisiin sääntelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksista kansallisena lisävaatimuksena asetettu edellytys johtamiskokemuksesta. Raideli-

kennelain 186 § paikantamisvelvollisuudesta raideliikenteessä kumottaisiin kansallisena sääntönä, koska komissio ja EU-virasto ovat katsoneet, että paikantamisesta tullaan antaa unionilainsäädäntöä, eikä siten paikantamisesta saisi olla kansallista sääntelyä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Hallituksen esityksen vaikutukset olisivat melko vähäisiä. Ehdotetulla uudella 186 b §:llä siirtoluvasta luotaisiin oikeudellinen perusta jo nykyiselle käytännölle, jonka mukaisesti esimerkiksi metroliikenteen junakalustoa on siirretty valtion rataverkon kautta huollettavaksi. Kaluston siirtolupa olisi väliaikainen ja Liikenne- ja viestintävirasto arvioisi luvan myöntämisen yhteydessä sen, että siirrosta ei aiheudu vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Virasto voisi myös asettaa siirtolupaan ehtoja. Nämä ehdot voisivat koskea esimerkiksi ajankohtaa, jolloin kalustoa ilman sille myönnettyä markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa voitaisiin siirtää rataverkolla.

Toisella raideliikennelakiin esitetyllä uudella pykälällä eli 186 c §:llä taas pyritään tekemään mahdolliseksi se, että erilaisia testi- ja pilottihankkeita voitaisiin toteuttaa rataverkolla ilman, että tällaisten hankkeiden mukaiselta liikkumiselta vaadittaisiin kaikkien raideliikennelain mukaisten lupaedellytysten täyttymistä. Tällä uudella säännöksellä ei pitäisi olla rautatieturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia, koska pykälän mukaisesti testi- ja pilottihanketta koskevaan ilmoitukseen olisi sisällytettävä suunnitelma toimenpiteistä, joilla turvataan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Myös testi- ja pilottihanke olisi ajallisesti tarkoin rajattu ja se toteutettaisiin muulta liikenteeltä suljetulla alueella.

Ratakapasiteetin jakamista koskevaan sääntelyyn esitetyt muutokset olisivat valtion rataverkon haltijana toimivan Väyläviraston toiveiden mukaisia ja nykyistä joustavampina käytäntöinä ne palvelisivat myös ratakapasiteetin hakijoiden eli rautatieliikenteen harjoittajien toiveita.

Muut raideliikennelakiin esitetyt muutokset ovat teknisluonteisia tarkistuksia, jotka olisi välttämätöntä tehdä muun muassa siitä syystä, että raideliikennelain säännökset olisivat linjassa EU-lainsäädännön kanssa ja sääntely olisi myös muilta osin selkeää ja johdonmukaista. Ehdotetuilla muutoksilla ei ole juurikaan vaikutuksia toiminnanharjoittajiin, eikä niillä luoda toiminnanharjoittajille uusia taloudellisia tai hallinnollisia lisärasitteita.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Raideliikennelakiin hallituksen esityksellä esitetyt muutokset oli tarkoitus antaa eduskunnalle osana hallituksen esitystä, jolla olisi saatettu voimaan myös suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehtyyn sopimukseen sovitut muutokset. Koska valtiosopimusmuutoksia koskevan pöytäkirjan allekirjoittaminen on viivästynyt, on tarkoituksenmukaista, että raideliikennelakiin esitetyt muutokset saatettaisiin kiireellisempänä voimaan nyt esitetyn hallituksen esityksen mukaisesti.

Raideliikennelakiin esitetyille muutoksille ei ole arvioitu muita vaihtoehtoja, koska kyse on tarpeelliseksi katsotuista lisäyksistä raideliikennelakiin sekä muista teknisluonteisista tarkistuksista, jotka on havaittu tarpeelliseksi voimassa olevan lain soveltamisen aikana. Ehdotetut muutokset raideliikennelakiin on mahdollista tehdä voimassa olevan unionilainsäädännön puitteissa. Liikenne- ja viestintäministeriössä on arvioitu sitä, voitaisiinko nyt ehdotetut muutokset mahdollisesti lykätä siihen yhteyteen, kun komissio saattaa päätökseen EU:n neljännen rautatiepakeetin mukaisten säästöjen kansallisen täytäntöönpanolainsäädännön arvioinnin. Tällä hetkellä

ei kuitenkaan ole tiedossa, edellyttääkö komissio muutoksia Suomen kansalliseen täytäntöönpanolainsäädäntöön, millaisia mahdolliset muutosvaatimukset ovat ja millä aikataululla muutokset olisi pantava kansallisesti täytäntöön. Koska nyt esitetyn hallituksen esityksen mukaiset muutokset ovat kuitenkin sidosryhmien ja raideliikennealan toimijoiden toiveiden mukaisia, olisi nyt esitetyt muutokset syytä saada voimaan mahdollisimman pian ja siksi on päädytty siihen, että raideliikennelain muuttamista koskeva lakiehdotus irrotettiin valtiosopimusmuutosten voimaansaattamista koskevasta hallituksen esityksestä, eikä myöskään ole syytä jäädä odottamaan komission mahdollisesti esittämiä muutoksia EU:n neljännen rautatiepaketin mukaiseen kansalliseen täytäntöönpanolainsäädäntöön.

6 Lausuntopalaute

Alkuperäinen hallituksen esitys, johon sisältyi kaksi lakiehdotusta eli laki valtiosopimusmuutosten voimaansaattamisesta sekä nyt esitetty lakiehdotus raideliikennelain muuttamisesta, oli ollut lausuntokierroksella 26.5.-10.6.2021. Lausunnot pyydettiin oikeusministeriöltä, ulkoministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikenne- ja viestintävirastolta, Väylävirastolta, Onnettomuustutkintakeskukselta, sääntelyelimeltä, Satamaliitolta, rautatieyrityksiltä, rataverkon haltijoilta ja muilta Venäjä-rautatieliikenneneuvotteluihin osallistuvilta sidosryhmiltä. Lausuntoja saatiin oikeusministeriöltä, ulkoministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikenne- ja viestintävirastolta, Väylävirastolta, sääntelyelimeltä, VR-Yhtymä Oy:ltä, Hamina-Kotkan satamalta ja Metsäteollisuus ry:ltä.

Useimmat lausunnonantajat ilmoittivat, että niillä ei ole huomautettavaa hallituksen esitykseen.

Oikeusministeriö on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota raideliikennelain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 189 §:n uuteen 5 momenttiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta vaihtaa tietoja toisen ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen tai EU-viraston kanssa ja edellyttänyt, että kyseistä säännöstä perustellaan paremmin erityisesti perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän ja henkilötietojen suojan näkökulmasta. Oikeusministeriön lausunto on otettu huomioon täydentämällä 189 §:n 5 momentin perusteluja sekä hallituksen esityksen käsittelyjärjestystä koskevassa 13.2 luvussa.

Väyläviraston ja Hamina-Kotkan sataman antamissa lausunnoissa on esitetty, että raideliikennelain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 186 b ja c §:n mukaisten testi- ja pilottihankkeiden suunnittelussa ja käynnistämisessä sekä kalustoyksiköiden siirtämisessä on tehtävä tiivistä yhteistyötä niiden rataverkon haltijoiden kanssa, joiden rataverkolla hanke on tarkoitus toteuttaa tai kalustoyksikön siirto ilman kalustoyksikölle myönnettyä markkinoillesaattamis- tai käytönottolupaa tehdään. Näitä pykälä ja niiden perusteluita on täydennetty rataverkon haltijoiden esittämien lausuntojen pohjalta.

7 Lakiehdotuksen säännöskohtaiset perustelut

Raideliikennelakiin esitettävistä muutoksista tärkeimmät olisivat raideliikennelakiin esitetyt kaksi uutta pykälää 186 b § ja 186 c §. Ensimmäisessä näistä säädettäisiin kalustoyksikön siirtoluvasta ja toinen sisältäisi säännökset erilaisia testi- ja pilottihankkeita koskevista vaatimuksista.

3 §. Soveltamisalan rajaukset. Pykälän 5 momenttia muutettaisiin niin, että sen viittaus 186 §:ään muutettaisiin viittaukseksi 186 a §:ään, koska raideliikenteen paikantamisvelvollisuutta koskeva 186 § esitetään kumottavaksi.

15 §. Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta. Pykälässä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvontatehtävistä. Pykälän 1 momentin 3 ja 5 kohtiin esitetään muutoksia. Momentin 3 kohtaa muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävä kattaisi myös sen, että yksityisraiteen haltijat toimivat lain 30 §:n mukaisen turvallisuuden hallintajärjestelmän mukaisesti ja virasto valvoisi myös yksityisraiteen haltijoiden turvallisuuden hallintajärjestelmiä.

Raideliikennelain 171 §:n 1 momentissa on säädetty rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön sekä kaupunkiraideliikenteen rataverkon liikenteenohjauksesta vastavan toiminnanharjoittajan on laadittava varautumissuunnitelma. Nyt esitetään 15 §:n 1 momentin 5 kohdan poikkeusoloihin ja häiriötilanteiden varautumista koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävään lisäystä, jonka mukaisesti virasto valvoisi, että 171 §:n 1 momentissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat laativat tällaisen varautumissuunnitelman ja toteuttavat sen mukaisia toimenpiteitä poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa. Lisäys on katsottu tarpeelliseksi, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi valvoa toiminnanharjoittajien valmiussuunnitelmia ja niiden toteutusta riittävällä tavalla.

117 §. Ratakapasiteetin hakeminen. Pykälää esitetään muutettavaksi niin, että siihen lisättäisiin uusi 2 momentti. Momentissa säädettäisiin siitä, että rataverkon haltija voi käynnistää normaalin säännönmukaisen ja tarkkaan aikataulutetun ratakapasiteetin hakuprosessin lisäksi myös uuden täydentävän ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin, jos ratakapasiteettia on jaettavana vielä säännönmukaisen ratakapasiteetin hakuprosessin jälkeen. Rataverkon haltijalla voi olla jaettavana ylimääräistä ratakapasiteettia esimerkiksi siitä syystä, että ratakapasiteetin hakijat ovat palauttaneet saamaansa ratakapasiteettia rataverkon haltijalle tai osa ratakapasiteetista on jäänyt jakamatta normaalin hakuprosessin yhteydessä jostakin muusta syystä. Momentissa säädettäisiin lisäksi siitä, että rataverkon haltijan olisi julkaistava vuotuisessa verkkoselostuksessa täydentävää ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessia koskevat menettelytavat ja siihen liittyvä aikataulu.

Uuden momentin tavoitteena on joustavoittaa ratakapasiteetin hakuprosessia sillä tavalla, kuin rataverkon haltijat ovat esittäneet Euroopan unionin tasolla yhteistyöverkostossaan (RailNet Europe). Rataverkon haltijat ovat käynnistäneet ns. TTR-prosessin (time-tabelling re-desing), jonka tavoitteena on päästä nykyisestä melko kankeasta ja tarkkaan aikataulutetusta kerran vuodessa tapahtuvasta ratakapasiteetin jakoprosessista joustavampaan, ympärivuotiseen ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessiin, joka myös helpottaisi uusien rautatieliikenteen harjoittajien markkinoillepääsyä, kun ratakapasiteettia voisi hakea nykyistä joustavammin ympäri vuoden. Komission on tarkoitus antaa tästä lainsäädäntöehdotus vuoden 2022 loppuun mennessä. Suomessa on pyritty joustavoittamaan voimassa olevan sääntelyn puitteissa ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessia niin, että normaalin aikataulutetun ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin lisäksi voisi hakea ns. muutosajankohtien yhteydessä ratakapasiteettia. Nämä ns. muutosajankohdat ovat olleet kansallista sääntelyä ja nyt ehdotetulla 2 momentin mukaisella joustavammalla sääntelyllä korvattaisiin aikaisemmat kansallisen sääntelyn mukaiset muutosajankohdat. Tämän vuoksi myös voimassa olevan 117 §:n 4 momentista ja uudesta 5 momentista esitetään poistettavaksi maininta muutosajankohdista.

140 §. Ratamaksun alennukset ja korotukset. Pykälän 4 momenttiin esitetään muutosta, jotta säännös vastaisi paremmin yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2012/34/EU) 32 artiklan 3 kohtaa. Voimassa olevan 140 §:n 4 momentin mukaan rataverkon haltija saa periä korotettua ratamaksua uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi. Direktiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaan investointimaksun käyttömahdollisuutta ei rajata vain uusien rataver-

kon osien investointikustannuksiin, vaan niitä voidaan periä miltä tahansa rataverkon investointihankkeen kustannusten kattamiseksi. Näin ollen pykälän 4 momentti esitetään muutettavaksi niin, että rataverkon haltija saisi periä korotettua maksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

148 §. Sääntelyelimen päällikkö. Pykälän 1 momentissa säädetään sääntelyelimen päällikön nimitysmisestä ja sääntelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksista, joita ovat virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluviin tehtäviin. Voimassa olevassa 1 momentissa edellytetään sääntelyelimen päälliköltä myös johtamiskokemusta. Sääntelyelimen päällikön hakuprosessi on osoittanut, että sääntelyelimen päälliköksi on hakijoita sangen vähän ja etenkin johtamiskokemusta koskevan vaatimuksen on katsottu rajoittavan olennaisesti asiantuntijatasolla työskentelevien osaavien ihmisten hakeutumista sääntelyelimen päälliköksi. Koska sääntelyelin on pieni, tällä hetkellä neljän virkamiehen itsenäinen yksikkö Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä, sääntelyelimen palvelukseen ei välttämättä hakeudu henkilöitä, joilla on johtamiskokemusta isommista yksiköistä. Johtamiskokemuksen edellyttäminen ei myöskään perustu yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin, joten on katsottu perustelluksi, että johtamiskokemuksen edellyttämistä koskevasta laintasoisesta vaatimuksesta luovuttaisiin. Luonnollisesti johtamiskokemus katsottaisiin jatkossakin eduksi, kun sääntelyelimen päällikön virkaan hakijoita arvioidaan.

165 §. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että siihen lisättäisiin myös kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan velvoite ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Näin ollen momentin mukainen velvoite ilmoittaa onnettomuuksista ja vaaratilanteista koskisi rautatieliikenteen harjoittajia, rataverkon haltijoita, 159 §:n mukaista toiminnanharjoittajaa ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa. 159 §:n mukainen toiminnanharjoittaja vastaa liikenteenohjauksesta kaupunkiraideliikenteen rataverkolla ja vaikka liikenteenohjauksesta yleensä vastaa rataverkon haltija, esimerkiksi Tampereella liikenteenohjauksesta vastaava taho ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija ovat eri taho. Siksi momenttiin esitetään lisättäväksi kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija. Lisäksi momentissa muutettaisiin metroliikenne muotoon metro- ja raitioliikenteeksi, koska kaupunkiraideliikenne kattaa enenevässä määrin myös raitiovaunuliikennettä eri kaupungeissa. Siten kaupunkiraideliikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee vakavia onnettomuuksia ja muita kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metro- ja raitioliikenteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

186 §. Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä. Pykälä raideliikenteen paikantamisvelvollisuudesta esitetään kumottavaksi. Pykälä on kansallinen säännös, jonka EU-virasto ja komissio hyväksyivät vuonna 2018 raideliikennelain säätämisen yhteydessä, mutta sittemmin EU-virasto ja komissio ovat ottaneet kantaa asiaan uudelleen ja ilmoittaneet, että EU:n neljännen rautatiepaketin säätämisen jälkeen jäsenvaltioilla ei olisikaan toimivaltaa enää säätää kansallisesti raideliikenteen paikantamisesta. EU-virasto ja komissio ovat siten pyytäneet Suomea kumoamaan raideliikennelain paikantamista koskevan pykälän.

186 b §. Lupa liikua rataverkolla kalustoyksikön siirtämiseksi. Pykälä olisi uusi ja se mahdollistaisi sen, että esimerkiksi metro- ja museoliikenteen kalustoa tai suljetulla rataverkolla käytettävää liikkuvaa kalustoa voitaisiin kuljettaa rataverkolla huoltoon ja takaisin. Edellä mainittuja kalustoyksiköitä on jo nykyisellään siirretty rataverkon (valtion tai lain soveltamisalaan kuuluvan yksityisraiteen) kautta huoltoon, vaikka tällaisen kaluston siirrolle ja sitä koskeville vaatimuksille ei ole laissa säännöksiä. Siirtolupaa voitaisiin hakea myös muuta välttämätöntä

tilapäistä kaluston liikuttamista varten sellaiselle kalustolle, jolla ei ole raideliikennelain mukaista kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Ehdotetulla pykälällä pyritään siten varmistamaan, että kalustoyksiköiden siirto olisi järjestetty turvallisella tavalla.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi hakemuksesta myöntää määräaikaisten siirtoluvan välttämättömät rataverkolla liikkumista varten sellaiselle kalustoyksikölle, jolla ei ole raideliikennelain mukaista kalustoyksikön markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa. Siirtolupa voitaisiin myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Siirtolupa ei kuitenkaan oikeuttaisi harjoittamaan kaupallista liikennettä rataverkolla (juna- tai vaihtotyöliikenne), vaan ainoastaan kalustoyksikön välttämättömään siirtoon, jota tarvitaan esimerkiksi kaluston huoltoa varten.

Pykälän 2 momentin mukaan hakijan olisi siirtoluvan edellytysten arvioimiseksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirroista sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Lisäksi hakemuksen liitteenä olisi oltava sen rataverkon haltijan puoltava lausunto, jonka rataverkolla kalustoyksikön siirto on tarkoitus toteuttaa. Kalustoyksikön siirtoa varten tarvittaisiin myös rataverkon haltijan siirtoa varten myöntämä ratakapasiteetti. Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu kalustoyksikön siirron johdosta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi sisällyttää siirtolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistettaisiin, että siirtoluvalla tapahtuva kalustoyksikön liikenne rataverkolla ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Tällaiset rajoitukset ja ehdot voisivat koskea esimerkiksi ajankohtaa, jolloin siirtoluvalla voidaan liikennöidä rataverkolla.

Pykälän 4 momentin mukaan siirtolupaa ja sen peruuttamista koskisivat ne vaatimukset, joista on säädetty lain 56 §:ssä kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta.

186 c §. Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset. Pykälä olisi uusi ja se sisältäisi säännökset autonomisen junaliikenteen ja duoraideliikenteen testi- ja pilottihankkeita sekä radan testaukseen käytettävän liikkuvan laboratorion tai muun kaluston liikkumista koskevista vaatimuksista. Toiminnanharjoittajat ovat olleet yhteydessä viranomaisiin pykälässä esitettyjen hankkeiden osalta ja tiedustelleet, millaiset vaatimukset tällaisia hankkeita ja niiden mukaista rataverkolla liikkumista koskevat. Etenkin autonomisen junaliikenteen mahdollistavia testi- ja pilottihankkeita on tarkoitus käynnistää rataverkolla lähiaikoina. Tällaisella ns. duoraideliikenteellä tarkoitetaan rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä, ensisijaisesti raitiovaunuliikenteen ja normaalin rataverkon yhdistävää raitiovaunuliikennettä. Tällaiset hankkeet ovat vielä yleisellä suunnitelmatasolla, eikä yhtään konkreettista kokeiluhanketta ole vielä toistaiseksi vireillä, mutta myös näihin on syytä jo ennakoivasti lainsäädännössä varautua. Tällaisia testi- ja pilottihankkeita olisi kuitenkin tarvetta käynnistää autonomisen junaliikenteen ja duoraideliikenteen kalustoyksiköiden testausta varten sekä tällaisella kalustolla tapahtuvaa pidempikestoisen pilottiliikenteen kokeiluja varten, jotta saataisiin tietoa ja kokemusta kaluston sopivuudesta rataverkolle, liikennöintiominaisuuksista sekä käytännön tietoa myös tulevan pysyvemmän ohjaus- ja sääntelykehityksen kehittämistä varten.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan, kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan tai kaupunkiraideliikenteen harjoittajan olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos niiden tarkoituksena on käynnistää rataverkolla tai sen osalla ilman kuljettajaa tapahtuvan autonomisen junaliikenteen tai rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä eli duoraideliikennettä koskeva testi- tai pilottihanke. Ra-

taverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan olisi myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos rataverkolla käytetään liikkuvaa laboratoriota tai muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikkumiseen. Ilmoituksen voisi tehdä jokin edellä mainituista tahoista kaikkien hankkeeseen osallistuvien puolesta, joten kaikkien hankkeen osallisten ei tarvitse tehdä erillistä ilmoitusta. Ilmoitus tulisi tehdä viimeistään kolme kuukautta ennen testi- tai pilottihankkeen tai radan testauksen aloittamista, jotta virastolle jää aikaa ilmoituksen käsittelyyn ennen toiminnan aloittamista. Kolmen kuukauden määräaika vastaisi sitä, mitä raideliikennelain muissa vastaavanlaisissa säännöksissä on varattu Liikenne- ja viestintävirastolle aikaa ilmoitusten käsittelyyn ennen toiminnan suunniteltua aloittamista.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitukseen olisi liitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelmaan olisi sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuutahoista, kuvaus siitä, mitä hankkeessa on tarkoitus testata, hankkeen toteutusaikataulu ja tiedot hankkeen kestosta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Jos ilmoituksen tekijä on muu kuin rataverkon haltija, ilmoitukseen olisi sisällytettävä myös lausunto siltä rataverkon haltijalta, jonka rataverkolla testi- tai pilottihanke on tarkoitus käynnistää.

Hankkeen toteutusaikataulusta pitäisi käydä ilmi, kuinka kauan testi- tai pilottihanketta tai radan testauksen mukaista liikkumista harjoitetaan. Jos hanke venyy alkuperäisessä suunnitelmassa esitettyä pidemmäksi, hakijan olisi tehtävä uusi ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle tai jatkettava toimintaa normaalina rautatieliikenteen harjoittamisena, jolloin liikennöinnin olisi täytettävä kaikki normaalin liikennöinnin edellyttämät vaatimukset. Uuden ilmoituksen yhteydessä olisi myös täydennettävä ilmoitukseen liitettävää suunnitelmaa ainakin siltä osin kuin se koskee hankkeen aikataulua.

Pykälän 3 momentissa mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi viipymättä varattava ilmoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi, jos tehty ilmoitus on ollut puutteellinen. Näin taattaisiin tarvittaessa ilmoittajalle mahdollisuus tietojen täydentämiseen ennen kuin virasto käy toimitetun asiakirja-aineiston yksityiskohtaisesti läpi ja linjaa tarvittavat toimenpiteet.

Pykälän 4 momentissa säädetään siitä, että kun Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettu testi- tai pilottihankkeesta tai liikkuvan laboratorion tai muun liikkuvan kaluston käyttämisestä radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikennöintiin, tällainen liikkuminen rataverkolla voitaisiin suljetulla rataverkolla järjestää 18 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla eli liikkumista varten ei tarvittaisi turvallisuustodistusta. Liikkumiseen kohdistuisi kuitenkin 18 §:n 2 momentin mukainen vaatimus siitä, että tällainen liikkuminen on riittävällä tavalla ohjeistettu. Jos 1 momentin mukaisessa liikkumisessa on tarvetta liikkua tapauskohtaisesti suljetun rataverkon ulkopuolelle, tästä on erikseen sovittava kaikkien asianosaisten kesken siitä, miten tällainen liikkuminen suljetun rataverkon ulkopuolelle voidaan turvallisesti järjestää. Suljetun rataverkon ulkopuolella liikkuminen ja siitä sopiminen on huomioitava myös 2 momentin mukaisessa suunnitelmassa.

Radan testaaminen ja duoraideliikenne olisivat mahdollisia rataverkolla luonnollisesti myös normaalina liikennöintinä junaliikenteessä ja vaihtotyössä, jos noudatetaan kaikkia liikennöintisääntöjä, käytettävä kalusto vastaa raideliikennelain vaatimuksia ja liikkuvan kaluston liikkumisesta vastaa raideliikenteen harjoittaja. Radan testauksessa olisi mahdollista poiketa kyseiselle rataverkon osalle myönnetyn kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan

ehdoista, jos turvallisuus on riittävällä tavalla varmistettu. Liikenne- ja viestintäviraston raide-liikennelain nojalla antamista määräyksistä poikkeaminen edellyttäisi raideliikennelain 41 §:n mukaisen poikkeusluvan hakemista.

187 §. Oikaisuvaatimusmenettely. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus myös raideliikennelain 50 §:ään sekä nyt tämän hallituksen esityksen mukaisiin uusiin 186 b ja c §:iin. Näin ollen myös Liikenne- ja viestintäviraston antamiin päätöksiin, joita se tekisi lain 50 §:n nojalla FI-tarkastuksesta, 186 b §:n nojalla kaluston siirtämiseen tarvittavasta luvasta sekä 186 c §:n nojalla testi- ja pilottihankkeita koskevista vaatimuksista, haettaisiin oikaisua siten kuin hallintolaissa säädettäisiin.

189 §. Viranomaisten oikeus luovuttaa ja vastaanottaa tietoja. Pykälän otsikko on nykyisellään viranomaisten tiedonsaantioikeus, mutta pykälän otsikko muutettaisiin niin, että se koskisi tiedonsaantioikeuden lisäksi oikeutta luovuttaa tietoja ja siten otsikko vastaisi pykälään esitettyä uutta 5 momenttia, joka koskee lupaedellytysten täyttymiseen ja voimassaoloon sekä niiden valvontaan liittyvää tietojen vaihtoa Liikenne- ja viestintäviraston sekä muiden ETA-valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja EU-viraston välillä.

Pykälään esitetään uutta 5 momenttia, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus vaihtaa valvonnan kannalta välttämättömiä toimiluvan ja turvallisuustodistuksen hallintaa ja voimassaoloa koskevia tietoja toisen ETA-valtion toimivaltaisen ja EU-viraston kanssa jos Suomessa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimisi myös toisessa ETA-valtiossa tai toisesta ETA-valtiosta toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimisi Suomessa. Koska etenkin rautatieyrittäjät toimivat yhä enenevässä määrin useammassa ETA-alueen jäsenvaltiossa ja joissakin tapauksissa esimerkiksi rautatieyrittäjien emoyhtiön valvonta tapahtuu mahdollisesti toisen jäsenvaltion toimesta, olisi tärkeää, että Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus vaihtaa lupaedellytysten täyttymiseen ja voimassaoloon liittyviä tietoja myös toisen ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen kanssa momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten. Useammassa EU:n jäsenvaltiossa rautatieliikennettä harjoittavalle rautatieyrittäjälle turvallisuustodistuksen ja kaluston käyttöönottoluvat myöntää Euroopan unionin rautatievirasto, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myös velvollinen toimittamaan tarvittavat tiedot EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla. Erityisesti seuraavat EU-säädökset edellyttävät yhteistyötä ja tietojen vaihtoa ETA-valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja EU-viraston välillä erilaisten lupavaatimusten täyttymisen valvonnassa:

- 1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta;
- 2) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan unionin rautatievirastosta (EU) 2016/796;
- 2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EU) 2016/797;
- 3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (EU) 2016/798.

Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt vuonna 2020 toimiluvan Operail Finland Oy:lle, joka on virolaisen rautatieyrittäjän tytäryhtiö. Viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 29 §:n 1 momentin mukaan viranomaisen voi antaa toiselle viranomaiselle tiedon salassa pidettävästä asiakirjasta, jos tiedon antamisesta tai oikeudesta tiedon saamiseen on laissa erikseen nimenomaisesti säädetty. Lisäksi lain 30 §:ssä säädetään salassa pidettävien tietojen

antamisesta ulkomaan viranomaiselle tai kansainväliselle toimielimelle. Tämän pykälän mukaan viranomainen voi antaa salassa pidettävästä asiakirjasta tiedon ulkomaan viranomaiselle tai kansainväliselle toimielimelle, jos ulkomaan ja Suomen viranomaisen välisestä yhteistyöstä määrätään Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa tai siitä säädetään Suomea velvoittavassa säädöksessä ja tieto asiakirjasta voitaisiin tämän lain mukaan antaa yhteistyötä Suomessa hoitavalle viranomaiselle. Näin ollen olisi tarpeen sisällyttää raideliikennelain 189 §:ään uusi 5 momentti, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voisi vaihtaa lupaedellytysten valvonnan kannalta olennaisia tietoja muiden ETA-valtioiden toimivaltaisten viranomaisten ja EU-viraston kanssa. Ehdotettua säännöstä on perusteltu yksityiskohtaisemmin perustuslain 10 §:n 1 momentin näkökulmasta hallituksen esityksen perustelujen luvussa 13.2 Käsittelyjärjestys.

192 §. Siirtymäsäännökset. Siirtymäsäännöksiä koskevan 192 §:n 13 momentin siirtymäaikaa esitetään jatkettavaksi heinäkuun ensimmäiseen päivään 2023 saakka. Määräajan jatkaminen olisi perusteltua sen vuoksi, että liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt 1.3.2019 komissiolle kirjeen, jossa on esitetty muutettavaksi komission Suomen strategisesti merkittävistä paikallisista rataverkoista annettua täytäntöönpanopäätöstä. Kyseisellä täytäntöönpanopäätöksellä VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimat yksityisraiteet katsottiin strategisesti merkittäviksi paikallisiksi yksityisraiteiksi. Kirjeessä liikenne- ja viestintäministeriö esitti komissiolle, että VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteita jatkossa kohdeltaisiin rautatiemarkkinoita koskevassa lainsäädännössä palvelupaikkoina strategisesti merkittävien paikallisten rataverkkojen sijasta. Koska komissio ei ole muuttanut täytäntöönpanopäätöstä, VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimien yksityisraiteiden siirtymäaikaa momentissa tarkoitettujen eriyttämisvaatimusten osalta olisi syytä jatkaa. Komissio on epävirallisissa keskusteluissa alustavasti indikoinut, että VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteita voitaisiin jatkossa rautatiemarkkinoita koskevassa lainsäädännössä kohdella palvelupaikkoina. Näin ollen ei olisi perusteltua vaatia, että VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteet olisi eriytettävä erilliseen tytäryhtiöön, jos yhtiön yksityisraiteita kohdeltaisiin jatkossa palvelupaikkoja koskevan lainsäädännön mukaisesti. Turvallisuus- ja yhteentöimivuussäätelyssä VR-Yhtymä Oy:tä kohdeltaisiin jatkossakin rataverkon haltijana sen yksityisraiteisiin kohdistuvan toiminnan osalta.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Ehdotetun lain nojalla ei esitetä annettavaksi alemman asteista sääntelyä.

9 Voimaantulo

Laki on tarkoitettu tulevan voimaan 1.7.2022.

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa erityisesti autonomisen junaliikenteen ja muiden testi- ja pilottihankkeiden kehitystä ja arvioi sen pohjalta tarkemmin, millaisia lainsäädännöllisiä vaatimuksia tällaiselle liikenteelle tulee jatkossa asettaa, jos autonomisesta junaliikenteestä tai duoraideliikenteestä tulee testi- ja pilottihankkeita pysyvämpiä käytäntöjä. Tällaisen lainsäädännön jatkovalmistelussa luonnollisesti otetaan huomioon myös se, jos esimerkiksi autonomisesta junaliikenteestä annetaan uutta unionilainsäädäntä.

Komission on tarkoitus antaa ratakapasiteetin jakamista koskevan unionilainsäädännön kehittämistä koskeva lainsäädäntöehdotus mahdollisesti vuoden 2022 lopulla tai alkuvuodesta 2022. Komission lainsäädäntöehdotus perustuu todennäköisesti Euroopan rataverkon haltijoiden yhteistyöverkoston RailNetEuropen suosituksiin. Nyt raideliikennelakiin ehdotettu muutos on

mahdollista tehdä voimassa olevan unionilainsäädännön puitteissa ja muutos on myös linjassa Railnet Europan suositusten kanssa siitä, että ratakapasiteetin jakamisesta pitäisi tehdä nykyistä joustavampaa tiukkaan aikataulutetun ja säännellyn prosessin sijasta. Komission mahdollisesti antaman lainsäädäntöehdotuksen käsittely kuitenkin vie aikansa Euroopan unionin neuvostossa ja Euroopan parlamentissa ja uusi lainsäädäntö tulee aikaisintaan voimaan vuoden 2025 aikana.

11 Suhde muihin esityksiin

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

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Raideliikennelain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 189 §:ään esitetty uusi 5 momentti on perustuslain 10 §:n 1 momentin yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta merkityksellinen. Raideliikennelain 189 §:ään esitetty uusi 5 momentti antaisi Liikenne- ja viestintävirastolle oikeuden vaihtaa rautatieyritykseltä edellytettävän turvallisuustodistuksen ja toimiluvan sekä muilta rautatieliikenteen harjoittajilta edellytettävän turvallisuustodistuksen hallintaan ja voimassaoloaikaan liittyviä tietoja toisen ETA-valtion toimivaltaisten viranomaisten ja EU-viraston kanssa, jos Suomessa toimiva rautatieyritys tai muu rautatieliikenteen harjoittaja on saanut edellä mainitut luvat toisessa ETA-valtiossa tai Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä luvulla suomalainen rautatieyritys tai muu rautatieliikenteen harjoittaja harjoittaa toimintaa toisessa ETA-valtiossa. Tällainen säännös on välttämätön, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ja toisten ETA-valtioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat valvoa rautatieyritysten ja muiden rautatieliikenteen harjoittajien lupaedellytysten täyttymistä ja voimassaoloa. Tietojen vaihtoon velvoittaa myös yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ja rautateiden turvallisuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi, joissa on säädetty toimiluvasta ja turvallisuustodistuksesta. Kansallisessa lainsäädännössä toimiluvan myöntämisen edellytyksistä on säädetty EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 54 §:ssä ja luvan saannin edellytyksiä ovat muun muassa riittävä ammatillinen pätevyys ja kokemus, hyvämaineisuus ja vakavaraisuus. Turvallisuustodistuksesta ja sen edellytyksistä taas on säädetty raideliikennelain 3 luvussa ja turvallisuustodistuksen saamisen keskeinen edellytys on, että hakijalla on hyväksytty turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jolla on riittävästi varauduttu toiminnan harjoittamisesta aiheutuviin riskeihin.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut viranomaisten tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta ja kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen. Viranomaisen tietojensaantioikeus ja tietojen luovuttamismahdollisuus ovat voineet liittyä jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tarkoitetut tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Jos taas tietosisältöjä ei ole samalla tavoin luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus "tietojen välttämättömyydestä" jonkin tarkoituksen kannalta (ks. esim. PeVL 17/2016 vp ja siinä viitattu lausunnot).

Perustuslakivaliokunta on painottanut toistuvasti, että erottelussa tietojen saamisen tai luovuttamisen tarpeellisuuden ja välttämättömyyden välillä on kyse tietosisältöjen laajuuden ohella myös siitä, että tietoihin oikeutettu viranomainen omine tarpeineen syrjäyttää ne perusteet ja intressit, joita tiedot omaavaan viranomaiseen kohdistuvan salassapidon avulla suojataan. Mitä yleisluonteisempi tietojensaantiin oikeuttava sääntely on, sitä suurempi on vaara, että tällaiset

intressit voivat syrjäytyä hyvin automaattisesti. Mitä täydellisemmin tietojensaantioikeus kytetään säännöksissä asiallisiin edellytyksiin, sitä todennäköisemmin yksittäistä tietojensaanti-pyyntöä joudutaan käytännössä perustelemaan. Myös tietojen luovuttajan on tällöin mahdollista arvioida pyyntöä luovuttamisen laillisten edellytysten kannalta. Tietojen luovuttaja voi lisäksi kieltäytymällä tosiasiallisesti tietojen antamisesta saada aikaan tilanteen, jossa tietojen luovut-tamisvelvollisuus eli säännösten tulkinta saattaa tulla ulkopuolisen viranomaisen tutkittavaksi. Tämä mahdollisuus on tärkeä tiedonsaannin ja salassapitointressin yhteensovittamiseksi (ks. esim. PeVL 48/2018 vp ja siinä viitatus lausunnot). Valiokunnan mielestä erottelua puoltavat seikat saavat erityisen painoarvon säädettäessä viranomaisen oikeudesta saada tai luovuttaa tie-toja salassapitosäännösten estämättä sähköisessä toimintaympäristössä (ks. PeVL 73/2018 vp).

Koska 189 §:ään esitetty uusi 5 momentti koskisi Liikenne- ja viestintäviraston ja muiden ETA-valtion toimivaltaisten viranomaisten ja EU-viraston oikeutta vaihtaa tietoja rautatieyrityksen toimiluvan ja turvallisuustodistuksen ja muun rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodis-tuksen edellytysten täyttymisestä ja lupien voimassaolon jatkumisesta ja tietojen vaihtaminen on välttämätöntä rautatieyritysten ja muiden rautatieliikenteen harjoittajien valvontaa varten unionilainsäädännön edellyttämällä tavalla, tietoja vaihdettaisiin viranomaisten välillä ainoas-taan siitä, täytyvätkö yhdessä jäsenvaltiossa myönnetyn luvan hallinnan edellytykset edelleen ja ovat siten voimassa myös toisessa ETA-valtiossa. Henkilötietojen näkökulmasta ovat olen-naisia rautatieyrityksen ja sen johdon ja muiden liiketoiminnasta vastaavien henkilöiden amma-tillista pätevyyttä ja kokemusta, hyvämaineisuutta ja vakavaraisuutta koskevien edellytysten täytyminen sekä lupien voimassaoloaika. Näin ollen etenkin toimiluvan edellytysten täyttymi-sen tarkistamisen yhteydessä toisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi pyytää Liik-kenne- ja viestintävirastolta, että tämä vahvistaa, että toisessa ETA-valtiossa toimivan suoma-laisen rautatieyrityksen johdosta vastaavat henkilöt ovat hyvämaineisia, ammattitaitoisia ja rau-tatieyrityksen liiketoiminta on vakavaraisella omistuspohjalla. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittaa toisen ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, että Oikeusrekisterikeskukselta saadun lausunnon mukaan rautatieyrityksen johdosta vastaa-villa henkilöllä ei ole merkintöjä rekisterissä, jolloin rautatieyrityksen johdosta vastaavat hen-kilöt katsotaan hyvämaineisiksi. Vakavaraisuutta koskevat ehdot täyttyvät, jos rautatieyritystä ei ole asetettu selvitystilaan. Ammattipätevyys ja kokemus on tarkistettu luvan myöntämisen yhteydessä ja ne täyttyvät myös toisessa ETA-valtiossa, ellei johdossa ole tapahtunut vaihtu-mista lupien myöntämisen jälkeen. Näin ollen toisen ETA-valtion toimivaltaiselle viranomai-selle ei varsinaisesti luovutettaisi henkilötietoja, vaan ainoastaan vastattaisiin siihen, täytyvätkö toimiluvan myöntämisen edellytyksenä olleet vaatimukset edelleen vastaavalla tavalla kuin sil-loin, kun toimilupa on Suomessa myönnetty. Muilta osin lupien edellytykset eivät liity yksittäi-sen henkilön henkilötietoihin. Ehdotettu 189 §:n 5 momentti olisi välttämätön, jotta Suomi täyt-täisi EU-lainsäädännön mukaisen velvoitteen vastata toisen ETA-valtion toimivaltaisen viran-omaisen kyselyyn lupaedellytysten täyttymisestä ja vastaavalla tavalla saisi omaa valvontateh-täväänsä varten tarvittaessa tietoa edellä mainituista asioista toisen ETA-valtion toimivaltaiselta viranomaiselta. Edellä esitetyn perusteella ehdotettu 189 §:n 5 momentti ei myöskään olisi on-gelmallinen perustuslain 10 §:n 1 momentin näkökulmasta ja ehdotettu säännös täyttää myös perustuslakivaliokunnan lausunnoissaan asettamat tietojen luovuttamiselle asettamat välttämät-tömyysvaatimukset.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan rautatieliikenne kuuluu maakunnan toimivaltaan. Koska Ahvenanmaalla ei ole rautateitä, valtakunnan lainsäädäntö on voimassa sellaisenaan myös Ahvenanmaalla. Näin ollen hallituksen esityksen mukainen lainsäädäntö ei edellytä Ahvenanmaan maakunnalta erillisiä lainsäädäntötoimenpiteitä.

Näin ollen laki raideliikennelain muuttamisesta voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisjär-jestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

raideliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

kumotaan raideliikennelain (1302/2018) 186 §,

muutetaan 3 §:n 5 momentti, 15 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta, 117 §, 140 §:n 4 momentti, 148 §:n 1 momentti, 165 §:n 1 momentti, 187 §:n 1 momentti, 189 §:n otsikko ja 192 §:n 13 momentti, sellaisena kuin niistä on 192 §:n 13 momentti laissa 1507/2019, sekä

lisätään lakiin uusi 186 b ja 186 c § ja 189 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1254/2020, uusi 5 momentti seuraavasti:

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä 186 a-189§.

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä ja turvallisuuden hallintajärjestelmiensä mukaisesti ja että nämä järjestelmät ovat 10, 11 ja 30 §:n mukaisia;

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistaa, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menettelyjä, 171 § 1 momentissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat laativat valmiussuunnitelman sekä toteuttavat sen mukaisia toimenpiteitä häiriötilanteissa;

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

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.

Jos 1 momentissa tarkoitettun säännönmukaisen kutakin aikataulukautta koskevan ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin jälkeen rataverkon haltijalla on ylimääräistä ratakapasiteettia jaettavana, rataverkon haltija voi käynnistää täydentävän ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyn. Rataverkon haltijan on julkaistava verkkoselostuksessaan tällaista täydentävää ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyä koskevat menettelytavat ja sitä koskeva aikataulu.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitettun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitettussa verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja niihin liittyvistä määräajoista voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

140 §

Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset

Rataverkon haltija saa periä korotettua maksua myös rataverkon uudistamisesta tai parantamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi.

148 §

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 kuuluviin tehtäviin.

165 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, 159 §:ssä tarkoitettun toiminnanharjoittajan ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraideliikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee vakavia onnettomuuksia ja muita kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisiä metro- ja raitioliikenteen onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

186 b §

Lupa liikkua rataverkolla kalustoyksikön siirtämiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää määräaikaisen luvan liikkua rataverkolla sellaisen kalustoyksikön siirtämiseksi, jolla ei ole 61 tai 62 §:ssä tarkoitettua markkinoillessaattamislupaa eikä 79 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Lupa voidaan myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Tässä pykälässä tarkoitettu siirtolupa ei voi koskea oikeutta harjoittaa kaupallista liikennettä.

Hakijan on siirtoluvan myöntämisen edellytysten arvioimiseksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirrosta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Lisäksi hakemuksen liitteenä on oltava sen rataverkon haltijan lausunto, jonka rataverkolla kalustoyksikön siirto on tarkoitus toteuttaa. Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu siirron johdosta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sisällyttää siirtolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus.

Mitä 56 §:ssä säädetään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös tämän pykälän nojalla myönnettyä lupaa.

186 c §

Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset

Rataverkon haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan, kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos niiden tarkoituksena on käynnistää rataverkolla tai sen osalla ilman kuljettajaa tapahtuvan autonomisen junaliikenteen tai rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä koskeva testi- tai pilottihanke. Rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan on myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos rataverkolla käytetään liikkuvaa laboratoriota tai muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikkumiseen. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen hankkeen aloittamista.

Liikenne- ja viestintävirastolle on 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä toimitettava testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuutahoista, hankkeen toteutusaikataulusta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Jos ilmoituksen tekijä on muu kuin rataverkon haltija, ilmoitukseen on sisällytettävä myös lausunto siltä rataverkon haltijalta, jonka rataverkolla testi- tai pilottihanke on tarkoitus käynnistää.

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

Kun Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettu 1 momentissa tarkoitettua testi- tai pilottihankkeesta tai liikkuvan laboratorion tai muun liikkuvan kaluston käyttämisestä radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikennöintiin, tällainen liikkuminen suljetulla rataverkolla voidaan järjestää 18 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

187 §

Oikaisuvaatimusmenettely

Liikenne- ja viestintäviraston 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58, 63 ja 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156, 164, 186 b ja 186 c §:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua siten

kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

189 §

Viranomaisten oikeus luovuttaa ja vastaanottaa tietoja

Jos Suomessa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii myös toisessa ETA-valtiossa tai toisessa ETA-valtiossa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii Suomessa, Liikenne- ja viestintävirastolla on tietojen salassapitoa koskevien säännösten estämättä oikeus luovuttaa EU-lainsäädännön edellyttämän valvonnan kannalta välttämättömiä luvan hallintaa ja voimassaoloa koskevia tietoja toiselle ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle ja EU-virastolle sekä vastaanottaa niiltä vastaavia tietoja.

192 §

Siirtymäsäännökset

Rautatieyrittäjien, joka vastaa myös rataverkon hallinnasta, on järjestettävä rataverkkonsa 104-107, 109 ja 111 §:ssä edellytetyllä tavalla viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2023.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

Helsingissä 7.4.2022

Pääministeri

Sanna Marin

HE 38/2022 vp

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki**raideliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

kumotaan raideliikennelain (1302/2018) 186 §, *muutetaan* 3 §:n 5 momentti, 15 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta, 140 §:n 4 momentti, 148 §:n 1 momentti, 165 §:n 1 momentti, 187 §:n 1 momentti, 189 §:n otsikko ja 192 §:n 13 momentti, sellaisena kuin niistä on 192 §:n 13 momentti laissa 1507/2019, sekä *lisätään* lakiin uusi 186 b ja 186 c § ja 189 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1254/2020, uusi 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Soveltamisalan rajaukset

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä 186-189 §.

Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa koskevat 21 luvun lisäksi 165-167, 170-174, 177-180, 183 sekä *186a*-189§.

15 §

15 §

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo:

3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä mukaisesti ja että turvallisuusjohtamisjärjestelmät ovat 10 ja 11 §:n mukaisia;

3) että rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat toimivat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä *ja turvallisuuden hallintajärjestelmiensä* mukaisesti ja *että nämä järjestelmät ovat 10, 11 ja 30 §:n mukaisia;*

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistakseen, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menetteilyjä;

5) varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistakseen, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamiaan menetteilyjä, *171 § 1 momentissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat laativat valmiussuunnitelman*

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**sekä toteuttavat sen mukaisia toimenpiteitä
häiriötilanteissa;*

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

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.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessaan.

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

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

117 §

Ratakapasiteetin hakeminen

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.

Jos 1 momentissa tarkoitettun säännönmukaisen kutakin aikataulukautta koskevan ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessin jälkeen rataverkon haltijalla on ylimääräistä ratakapasiteettia jaettavana, rataverkon haltija voi käynnistää täydentävän ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyn. Rataverkon haltijan on julkaistava verkkoselostuksessaan tällaista täydentävää ratakapasiteetin haku- ja jakomenettelyä koskevat menettelytavat ja sitä koskeva aikataulu.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 116 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta 126 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin varausmaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä 131 §:ssä tarkoitetussa verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä *rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja niihin liittyvistä määräajoista* voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

140 §

140 §

*Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset**Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset*

Rataverkon haltija saa periä korotettua mak-
sua myös uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikus-
tannusten kattamiseksi.

Rataverkon haltija saa periä korotettua mak-
sua myös *rataverkon uudistamisesta tai pa-
rantamisesta* aiheutuneiden investointikus-
tannusten kattamiseksi.

148 §

148 §

*Säätelyelimen päällikkö**Säätelyelimen päällikkö*

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen
päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Sään-
telyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena
on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulutut-
kinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen
toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja
virkaan kuuluviin tehtäviin sekä johtamisko-
kemusta.

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen
päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Sään-
telyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena
on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulutut-
kinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen
toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan *ja
virkaan kuuluviin tehtäviin*.

165 §

165 §

*Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoit-
taminen**Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoit-
taminen*

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon
haltijan ja 159 §:ssä tarkoitetun toiminnanhar-
joittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa
säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintä-
virastolle niiden tietoon tulleista onnetto-
muuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraide-
liikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee
vakavia onnettomuuksia ja muita kuin ylei-
seltä merkitykseltään vähäisiä metroliiken-
teen onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

Rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon
haltijan, *159 §:ssä tarkoitetun toiminnanhar-
joittajan ja kaupunkiraideliikenteen rataver-
kon haltijan* on sen lisäksi, mitä muualla laissa
säädetään, ilmoitettava Liikenne- ja viestintä-
virastolle niiden tietoon tulleista onnetto-
muuksista ja vaaratilanteista. Kaupunkiraide-
liikenteen osalta ilmoitusvelvollisuus koskee
vakavia onnettomuuksia ja muita kuin ylei-
seltä merkitykseltään vähäisiä *metro- ja rai-
toliikenteen* onnettomuuksia ja vaaratilan-
teita.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

186 §

Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä

Rautatieliikenteen toimiluvan haltijan tai sen edustajan sekä kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on niiden saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Toimiluvan haltija ja sen edustaja tai kaupunkiraideliikenteen harjoittaja saavat käsitellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.

Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

(uusi)

186 §

*Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä**Kumotaan*

186 b §

Lupa liikkua rataverkolla kalustoyksikön siirtämiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää määräaikaisen luvan liikkua rataverkolla sellaisen kalustoyksikön siirtämiseksi, jolla ei ole 61 tai 62 §:ssä tarkoitettua markkinoillesaattamislupaa eikä 79 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Lupa voidaan myöntää enintään kymmeneksi kuukaudeksi. Tässä pykälässä tarkoitettu siirtolupa ei voi koskea oikeutta harjoittaa kaupallista liikennettä.

Hakijan on siirtoluvan myöntämisen edellytysten arvioimiseksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen yhteydessä suunnitelma kalustoyksikön siirrosta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus rautatiejärjestelmässä. Lisäksi hakemuksen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

liitteenä on oltava sen rataverkon haltijan lausunto, jonka rataverkolla kalustoyksikön siirto on tarkoitus toteuttaa. Siirtoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu siirron johdosta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sisällyttää siirtolupa-ajan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus.

Mitä 56 §:ssä säädetään kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös tämän pykälän nojalla myönnettyä lupaa.

(uusi)

186 c §

Testi- ja pilottihankkeita koskevat vaatimukset

Rataverkon haltijan, rautatieliikenteen harjoittajan, kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos niiden tarkoituksena on käynnistää rataverkolla tai sen osalla ilman kuljettajaa tapahtuvan autonomisen junaliikenteen tai rataverkon ja kaupunkiraideliikenteen rataverkon yhdistävää liikennettä koskeva testi- tai pilottihanke. Rataverkon haltijan tai rautatieliikenteen harjoittajan on myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos rataverkolla käytetään liikkuvaa laboratoriota tai muuta kalustoa radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikkumiseen. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen hankkeen aloittamista.

Liikenne- ja viestintävirastolle on 1 momentin mukaisen ilmoituksen yhteydessä toimitettava testi- tai pilottihanketta tai radan testausta koskeva suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä tiedot hankkeesta ja sen vastuutahoista, hankkeen toteutusaikataulusta sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta. Jos ilmoituksen tekijä on muu kuin rataverkon haltija, ilmoitukseen on sisällytettävä myös lausunto siltä rataverkon haltijalta,

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

jonka rataverkolla testi- tai pilottihanke on tarkoitus käynnistää.

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

Kun Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettu 1 momentissa tarkoitetusta testi- tai pilottihankkeesta tai liikkuvan laboratorion tai muun liikkuvan kaluston käyttämisestä radan testaukseen liittyvään työhön ja sen edellyttämään liikennöintiin, tällainen liikkuminen suljetulla rataverkolla voidaan järjestää 18 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla.

187 §

187 §

*Oikaisuvaatimusmenettely**Oikaisuvaatimusmenettely*

Liikenne- ja viestintäviraston 21–23, 26–28, 36, 41, 52, 55–58, 63 ja 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156 ja 164 §:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

Liikenne- ja viestintäviraston 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58, 63 ja 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156, 164, 186b ja 186c§:n mukaiseen päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä ja joka tapauksessa kahdessa kuukaudessa oikaisuvaatimuksen vastaanottamisesta.

189 §

189 §

*Viranomaisten tiedonsaantioikeus**Viranomaisten oikeus luovuttaa ja vastaanottaa tietoja**(uusi)*

Jos Suomessa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii myös toisessa ETA-valtiossa tai toisessa ETA-valtiossa toimiluvan ja turvallisuustodistuksen saanut rautatieyrittäjä tai muu rautatieliikenteen harjoittaja toimii Suomessa, Liikenne- ja viestintävirastolla on tietojen salassapitoa koskevien säännösten estämättä oikeus luovuttaa EU-lainsäädännön edellyttämän valvonnan kan-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

nalta välttämättömiä luvan hallintaa ja voimassaoloa koskevia tietoja toiselle ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle ja EU-virastolle sekä vastaanottaa niiltä vastaavia tietoja.

192 §

192 §

Siirtymäsäännökset

Siirtymäsäännökset

Rautatieyhtiön, joka vastaa myös rata-
verkon hallinnasta, on järjestettävä rataverk-
konsa hallinta 104–107, 109 sekä 111 §:n
edellyttämällä tavalla viimeistään 1 päivästä
heinäkuuta 2021 alkaen.

Rautatieyhtiön, joka vastaa myös rata-
verkon hallinnasta, on järjestettävä rataverk-
konsa 104–107, 109 ja 111 §:ssä edellytetyllä
tavalla viimeistään 1 päivästä heinäkuuta
2023.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta
20 ____.
