

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 26/2010 vp

Hallituksen esitys rautatielaiksi

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 23 päivänä marraskuuta 2010 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen rautatielaiksi (HE 262/2010 vp).

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Hannu Pennanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylijohtaja Pekka Timonen, valtioneuvoston kanslia
- hallitusneuvos Elise Pekkala, työ- ja elinkeinoministeriö
- erikoistutkija Jussi Pääkkönen, Kilpailuvirasto

- päälakimies Rami Metsäpelto, Liikennevirasto
- päälakimies Henrika Räsänen, Liikenteen turvallisuusvirasto
- toimitusjohtaja Kimmo Rahkamo, Proxion Train Oy
- ympäristö- ja yhteiskuntasuhteidenjohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
- johtava asiantuntija Raimo Mansukoski, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- liittosihteeri Tarja Turtiainen, Rautatievirkamiesliitto
- apulaisjohtaja Kirsti Tarmanen-Sariola, Suomen Satamaliitto
- professori Tuomas Ojanen.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- oikeusministeriö
- Metsäteollisuus ry.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi rautatielaki.

Esityksen tavoitteena on panna kansallisesti täytäntöön rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY sekä yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY. Uudella lailla samalla yhtenäistettäisiin ja uudistettaisiin voimassa olevaa rautatielakia soveltamiskäytännön pohjalta ja poistettaisiin henki-

löliikenteen markkinoille pääsyä koskeva ristiiriita, joka sisältyy nykyiseen rautatielakiin, kun 3 päivänä joulukuuta 2009 tuli voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta. Esityksen keskeisenä tavoitteena on yhtenäistää unionilainsäädännön pohjalta rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevaa sääntelyä. Pitkän tähtäimen

tavoitteena on vahvistaa rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä Suomessa.

Uudella rautatielailla selkeytettäisiin voimassa olevaa rautatielain rakennetta lukujaottelua muuttamalla sekä lisättäisiin lakiin uuden unionilainsäädännön pohjalta uusina lukuina kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskevat erityis-

säännökset ja kalustoyksikköjen kunnossapitoa koskevat säännökset. Lisäksi lailla täydennettäisiin eräiltä osin puutteellista voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Valiokunta korostaa, että esityksen keskeisenä tavoitteena on yhtenäistää unionilainsäädännön pohjalta rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteen toimivuutta koskevaa sääntelyä. Pitkän tähtäimen tavoitteena on vahvistaa rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä Suomessa. Esityksellä pannaan kansallisesti täytäntöön rautatiejärjestelmän yhteen toimivuudesta yhteisössä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY sekä yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY.

Nyt implementoitavien direktiivien laadinnassa ei selvästikään ole otettu riittävästi huomioon maamme rataverkon ja rautatieliikenteen erityispiirteitä, kuten sitä, että merkittävä osa rataverkosta on vähäliikenteistä ja n. 90 % yksiraiteista. Rautatiejärjestelmämme on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi myös pääosin erillään muusta Euroopan unionista. Suomessa rautatieliikenteen ja sen kilpailun erään suurimman kehittämisesteen muodostavat rataverkon pulonkaulat, jotka tosiasiaassa estävät liikennemäärien kasvun tarvetta vastaavasti. Tällaisia ongelma-alueita ovat erityisesti Helsingin ratapiha ja Seinäjoki—Oulu-ratavälin yksiraiteisuus ja pitkittyvä perusparannus.

Valiokunta on asian käsittelyssä paneutunut erityisesti kysymykseen kansallisen liikkumavaran käytöstä implementoitaessa edellä mainittuja direktiivejä. Direktiivit on saadun selvityksen mukaan välttämätöntä panna kansallisesti täytäntöön hallituksen esityksessä esitetyllä tavalla, mutta niiden soveltaminen käytäntöön

Suomessa on valiokunnan arvion mukaan hankalaa ja osin epätarkoituksenmukaista, kuten valitettavasti on laita useiden muidenkin valiokunnan toimialaan kuuluvien direktiivien kohdalla. Valiokunta korostaa tämän vuoksi jäljempänä täsmennettävien tavoin lain yksityiskohtaiseen soveltamiseen liittyvän harkintavallan asianmukaista ja järkevää käyttöä, jotta sääntelyn toimeenpano ei aiheuttaisi rautatieliikenteelle lisä ongelmia.

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä kokonaisuus huomioon ottaen tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin.

Rautatieyrityksen velvoite tarjota palveluja

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi oikeutta rataverkolle pääsyyn ja rataverkon käyttämiseen palvelusopimusasetuksen (EY N:o 1370/2007) vaatimusten mukaisesti poistamalla uudessa rautatielaissa VR-Yhtymä Oy:n yksinoikeus kotimaan henkilöliikenteeseen. Hallituksen esityksen valmisteluun liittyen on selvitetty henkilöliikenteen kilpailun järjestämiseen liittyviä toiminnallisia edellytyksiä ja muutostarpeita, esimerkiksi kaluston saatavuuden, huolto- ja varikkopalveluiden, koulutuksen ja liikenteenohjauksen osalta. Näihin palveluihin pääsy on hallituksen esityksen mukaan eräs keskeisimmistä markkinoille tulon edellytyksistä. VR-Yhtymä Oy hallitsee käytännössä yksin näitä rautatieliikenteelle tärkeitä palveluja. Tämän vuoksi ehdotetaan lain 34 §:ssä, että rautatieyrityksen 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.

Valiokunta toteaa, että todellisen kilpailun edistämiseksi joudutaan varmistamaan kahden toisiinsa sovitettavan tavoitteen yhtäaikainen täyttyminen. Liikennepoliittisesti on välttämätöntä, että yhteiskunnalle tärkeän infrastruktuurin haltija on velvollinen sallimaan ja myös käytännössä mahdollistamaan tuon infrastruktuurin käytön vakavasti otettaville ja toimialaan investoinneilla sitoutuneille kilpailijoille. Samanlaisesti on liiketaloudellisesti välttämätöntä, että osakeyhtiö saa ensin huolehtia omasta liiketoiminnastaan ja että palveluja vaativat ja saavat kilpailijat joutuvat maksamaan niistä asianmukaisen, kustannukset ja kohtuullisen tuoton kattavan korvauksen.

Valiokunta korostaa, että hallituksen esityksen 34 §:n mukaan palvelujen tarjoaja voi ensinnäkin periä palvelujen tarjoamisesta kohtuullisen korvauksen. Palvelujen tarjoamisesta voi myös kieltäytyä, jos palveluille on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Palvelujen tarjoajalla on kuitenkin erimielisyystilanteissa näyttövelvollisuus toteuttamiskelpoisista vaihtoehtoista. Liikenteen turvallisuusvirasto tutkii erimielisyystilanteessa 1 momentissa tarkoitettujen vaihtoehtojen palvelujen olemassaolon, ja viraston päätöksestä voi valittaa 93 §:n 2 momentin nojalla markkinaoikeuteen.

Lisäksi, jos palvelujen tarjoaja katsoo, että se joutuu liiketoimintansa kannalta vakaviin vaikeuksiin palveluvelvollisuuden takia, se voi ehdotetun 34 §:n 2 momentin mukaan hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta poikkeuslupaa kieltäytyä palvelujen tarjoamisesta. Virasto voi myöntää palvelujen tarjoajalle tapauskohtaisesti tilapäisen poikkeuslupan. Säännöksessä tarkoitettuja vakavia vaikeuksia arvioitaessa voidaan

hallituksen esityksen mukaan vedota muun muassa siihen, että palvelujen tarjoaja joutuisi tekemään muita kuin omaa liiketoimintaansa palvelevia muutostöitä palvelujen tarjoamisvelvollisuuden toteuttamiseksi. Säännöksessä velvoitettaisiin palvelujen tarjoaja tarjoamaan niitä palveluja, joita sillä on silloin, kun palveluja pyydetään. Uusia investointeja palveluja varten ei palvelujen tarjoajalta siten edellytettäisi.

Liikenteen turvallisuusviraston tulee ehdotuksen mukaan poikkeuslupaa harkitessaan ottaa huomioon rautatieliikenteen harjoittajien oikeus saada käyttöönsä pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta keskeisiä palveluja sekä poikkeuksen vaikutukset rautatieliikennemarkkinoihin ja markkinoiden kilpailutilanteeseen. Näiden arviointikriteerien lisäksi valiokunta korostaa, että palvelujen tarjoamisvelvollisuus ei saisi kohtuuttomasti rajoittaa palveluja tarjoavan rautatieyrityksen omien palvelujen käyttöä. Tämä kohtuullisen haitan arviointiin perustuva vaatimus on jo luetavissa hallituksen esityksen yksityiskohtaisista perusteluista (s. 39/II). Valiokunta ehdottaa jäljempänä tätä koskevan nimenomaisen lisäyksen tekemistä 34 §:ssä mainittuihin arviointikriteereihin sekä täsmennystä liittyen poikkeuslupan hakemiseen sen varmistamiseksi, että poikkeuslupaa palvelujen tarjoamisesta voidaan hakea muuttuneiden olosuhteiden vuoksi myös uudelleen.

Valiokunta toteaa, että esitetty palveluvelvoite on tarpeen, jotta voidaan edetä kohti toimivia, tasapuolisia ja syrjimättömiä rautatiemarkkinoita. Alkuvaiheessa palveluvelvoitteen toteuttaminen tulee valiokunnan saamien arvioiden mukaan todennäköisesti aiheuttamaan erimielisyyksiä, joten palveluvelvoitteen sisällön täsmentyminen tulee edellyttämään Liikenteen turvallisuusvirastolta sekä perusteettomien palvelupyyntöjen torjumista että palvelun aidon tarjonnan ja erityisesti sen kustannustason kohtuullisuuden varmistamista. Tämä on valiokunnan arvion mukaan välttämätön osa markkinoiden avaamiseen liittyvää muutosprosessia.

Yksityisraiteiden asema

Valiokunta korostaa, että rautatiejärjestelmän turvallisuuden parantaminen on jatkuva prosessi, johon sekä alan viranomaisten että muiden toimijoiden on sitouduttava. Yhteisen eurooppalaisen sääntelykehityksen tavoitteena on turvallisuuden ylläpitäminen ja kehittäminen. Valiokunta on asiantuntijakuulemisessa selvittänyt erityisesti ns. kansallisen liikkumavaran käyttöä yksityisraiteita koskevan sääntelyn lisäämisen osalta. Hallituksen esitys noudattaa valiokunnan saaman selvityksen mukaan tältä osin uudistuksen taustana olevia, Suomea sitovia direktiivejä.

Hallituksen esitys yhtenäistää yksityisraiteita koskevan sääntelyn ja tehostaa niiden valvontaa muun muassa turvallisuusjohtamisjärjestelmien ja turvallisuuslupien ja -todistusten osalta. Nykyinen tilanne yksityisraiteilla on saadun selvityksen mukaan sekava ja sääntely monelta osin puutteellista. Uudistuksen arvioidaan lisäävän rautatieturvallisuutta yksityisraiteilla.

Suomessa on hallituksen esityksen mukaan arviolta noin 250–300 yksityisraiteen haltijaa ja yhteensä noin 1 000 kilometriä yksityisraiteita. Valtaosa yksityisraiteista on lyhyitä teollisuus- ja satamaraiteita, joilta on yhteys valtion rataverkkoon. Erityisesti satamien ratapihoilla ja niiltä valtion rataverkkoon johtavilla pistoraiteilla on tärkeä merkitys, koska tällaiset raiteet toimivat yleensä rautateiden tavarankuljetusten alku- tai päätepesteinä.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että tässä tarkoitettut yksityisraiteet voivat olla lyhimmillään runsaan kilometrin rataosuuksia ja laajimmillaan n. 90 raidekilometristä ja yli 20 raiteesta muodostuvia ratapihoja. Näitä hallinnoivan henkilöstöresurssin määrä voi vaihdella 0,5:stä 200 henkilötyövuoteen. Erityisesti pienimpien yksityisraiteiden osalta on esitetty uhka-arvio, että uudistuksen mukaan tuoman lisäbyrokratian ja -kustannusten vuoksi raide on suljettava liikenteeltä, jolloin tavaraliikenteen on siirryttävä maantiekuljetuksiin. Hallituksen esityksessä ei esitetä arviota esimerkiksi siitä, miten paljon TEN-verkon ulkopuolisten yksityisraiteiden haltijoiden infra-

struktuurikustannukset tulisivat mahdollisesti lisääntymään yhteentoimivuusvaatimusten koskiessa myös niitä.

Valiokunnan saaman arvion mukaan Suomen TEN-verkon piiriin kuuluu noin 70 % yksityisraiteista. Lakiehdotus ei näiden osalta olennaisesti poikkea siitä, mitä direktiivit sekä yleisemmin EU-oikeus jo nykytilanteessa edellyttävät. Näitä koskevat muun muassa rautatiejärjestelmän harmonisoidut tekniset vaatimukset.

Kokonaan ehdotetun lain soveltamisalan ulkopuolelle jää ainoastaan satunnaisia muusta rataverkosta erillisiä suljettuja rataverkkoja (mm. Jokioinen—Humppila-museorata). Myös Helsingin kaupungin sisäiset metro- ja raitiovaunuverkot ovat lain soveltamisalan ulkopuolella.

Muiden yksityisraiteiden ja niiden haltijoiden osalta valiokunta korostaa, että vaikka lakiehdotuksen myötä yksityisraiteiden haltijoihin kohdistuu jatkossa aikaisempaa laajemmin rataverkon hallinnointia, turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevia velvoitteita, ne eivät kuitenkaan kohdistu niihin yhtä laajasti kuin valtion rataverkkoon. Esimerkiksi lain 4 ja 5 lukujen säännöksiä sovelletaan vain Liikenneviraston hallinnoiman valtion rataverkon käyttöön ja ratapapaseitein jakamiseen sekä Liikenneviraston hallinnoimalla valtion rataverkolla tarjottaviin palveluihin ja valtion rataverkolla tapahtuvasta liikennöinnistä perittävään ratamaksuun.

Valiokunta korostaa, että yksityisraiteiden kuulumisen rautatielain soveltamisalaan ei aiheuta välittömiä vaikutuksia yksityisraiteisiin yhteentoimivuusvaatimusten suhteen. Yksityisraiteita koskevat vaatimukset (yhteentoimivuuden tekniset eritelmät) tulevat voimaan vasta lähivuosina ja niitä sovelletaan ainoastaan uusiin, uudistettaviin ja parannettaviin raiteisiin. Vasta yhteentoimivuusvaatimusten soveltamisalan laajennuksen yhteydessä tehdään ratkaisu siitä, millaisia teknisiä vaatimuksia TEN-verkon ulkopuolisilla yksityisraiteilla on noudatettava. Nykyisinkin yksityisraiteilla on noudatettava kansallisia teknisiä määräyksiä.

Valiokunta korostaa edelleen, että direktiivit antavat jo nyt — ja myös parhaillaan valmisteilla olevan yhteentoimivuuden teknisten eritel-

mien soveltamisalan laajentamisen jälkeenkin — mahdollisuuden ottaa huomioon yhteentoimivuusvaatimusten määrittämisessä toiminnan luonteeseen ja laajuuteen liittyviä seikkoja.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että lakiehdotuksen mukaisten vaatimusten soveltamisessa yksityisraiteisiin otetaan kaikilta osin huomioon yksityisraiteilla harjoitettavan liikenteen luonteeseen, määrään sekä liikennenopeuksiin liittyvät näkökohdat. Uudistus ei saa johtaa joustamattoman soveltamiskäytännön vuoksi siihen, että pienten yksityisraiteiden käyttö estyy ja tavaraliikennettä siirtyy tarpeettomasti raiteilta maanteille.

Edellä todetun vuoksi valiokunta pitää erittäin hyvänä sitä, että ministeriö on ilmoittanut käynnistäneensä yksityisraiteiden haltijoiden perustietojen kartoituksen. Selvityksessä analysoidaan mm. yksityisraiteiden haltijoiden toiminnan kuvausta ja luokittelua sekä toimijoiden lukumäärää, yksityisraiteiden kokoa ja teknisiä ja liikenteellisiä ominaispiirteitä, liikenteen määrää, tyyppiä ja luonnetta sekä yksityisraiteiden ylläpidon järjestämistapaa ja niillä sijaitsevia rautatiepalveluja. Selvitys toteutetaan vuoden 2011 kevään aikana.

Muut huomiot

Suomen ja Venäjän välisessä yhdysliikenteessä käytettävältä kalustolta vaaditaan jatkossa käyttöönottolupa. Lupaa edellytetään uuden yhteentoimivuusdirektiivin vaatimusten mukaisesti kaikilta rautatiejärjestelmässä käytettäviltä kalustoyksiköiltä, myös kolmansista maista tulevilta kalustoyksiköiltä. Luvan hakee suomalainen rautatieyritys (VR), joka liikennöi Venäjältä saapuvalla kalustolla Suomessa.

Käyttöönottolupamenettely edistää saadun selvityksen mukaan huomattavasti Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuuksia valvoa rautatiejärjestelmän turvallisuutta Suomessa ja sitä, millaista kalustoa ja miten Suomen rataverkolla käytetään. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että menettelystä tehdään mahdollisimman joustava ja automaattisesti ympärivuorokautisesti toimiva, jolloin sen ei saadun selvityk-

sen mukaan pitäisi haitata yhdysliikenteen sujuvuutta. Valiokunta korostaa, että uudistus ei poista liikkuvalla kalustolle tehtäviä teknisiä ratatarkastuksia.

Valiokunnassa on myös tuotu esiin huoli ensimmäisen rautatiepaketin uudistamisen mahdollisista vaikutuksista lakko-oikeuteen. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan uudistuksella ei kuitenkaan ole eikä voi olla vaikutuksia laissa turvattuun lakko-oikeuteen.

Yksityiskohtaiset perustelut

11 §. Toimiluvan hakeminen. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta ehdottaa pykälän 2 momentin muuttamista siten, että siinä viitataan tilintarkastuslaissa (459/2007) tarkoitettuun tilintarkastajaan tai tilintarkastusyhteisöön.

13 §. Toimiluvan myöntäminen. Pykälän 4 momentissa oikeutetaan ministeriö tarkastamaan rautatieyrittäjälle myönnetyn toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö voi tietyin edellytyksin tarkastaa rautatieyrittäjälle asetettujen ehtojen noudattamista. Valiokunta ehdottaa täsmennettäväksi, että perusteltuun epäilykseen perustuva ehtojen noudattamisen tarkastus ei ole sidottu mainittuun viiden vuoden jaksotukseen, vaan se voidaan toteuttaa milloin tahansa.

27 §. Kiireellinen ratakapasiteetti. Pykälän 1 momentti sisältää asetuksenantovaltuuden, jonka mukaan kiireellistä ratakapasiteettia voidaan hakea Liikennevirastolta valtioneuvoston asetuksella säädettävässä määräajassa. Valiokunta toteaa, että määräaika koskevan perussäännöksen tulee olla laissa. Tässä tarkoitettu kiinteän määräajan määrittely etukäteen kiireellisen ratakapasiteetin hakemista varten voi kuitenkin tietyissä tilanteissa osoittautua epätarkoituksenmukaiseksi. Valiokunta viittaa myös samassa momentissa olevaan Liikenneviraston päätöksen antamista koskevaan viiden työpäivän määräaikaan. Valiokunta ehdottaa edellä mainitun hakemuksen määräaika koskevan asetuksenantovaltuuden poistamista tarpeetto-

mana. Sen sijaan valiokunta ehdottaa momentin loppuun lisättäväksi kiireellistä ratakapasiteetin hakemista koskevan asetuksenantovaltuuden tässä tarkoitettuun hakemukseen liittyvien muiden menettelytapojen tarkentamiseksi.

34 §. Palvelujen tarjoaminen. Valiokunta ehdottaa 1 momenttiin teknisluonteisen korjauksen tekemistä. Valiokunta korostaa, että pykälässä tarkoitettujen palvelujen tarjoamisesta voi kieltäytyä, jos palveluille on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Liikenteen turvallisuusvirasto tutkii erimielisyystilanteessa 1 momentissa tarkoitettujen vaihtoehtoisten palvelujen olemassaolon, ja viraston päätöksestä voi valittaa 93 §:n 2 momentin nojalla markkinaoikeuteen.

Pykälässä tarkoitettu palvelujen tarjoaja on käytännössä VR-Yhtymä Oy, joka on Suomen valtion kokonaan omistama osakeyhtiö. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on muun muassa korostettu sitä, etteivät myöskään varallisuusmassaltaan tai markkinavoimaltaan huomattaviin oikeushenkilöihin kohdistuvat rajoitukset saa olla näiden yritysten kannalta kohtuuttoman raskaita (PeVL 28/2000 vp, PeVL 34/2000 vp, PeVL 5/2001 vp ja PeVL 4/2000 vp). Ehdotetun 2 momentin mukaan palvelujen tarjoaja voi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta poikkeuslupaa kieltäytyä palvelujen tarjoamisesta, jos palveluvelvollisuus johtaa liiketoiminnan kannalta vakaviin vaikeuksiin. Esityksen mukaan poikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä tulisi kuitenkin tulkita suppeasti ja poikkeuslupa voitaisiin myöntää ainoastaan tapauskohtaisesti.

Valiokunta korostaa, että pykälässä tarkoitettu palvelujen tarjoamisvelvollisuus ei saa muodostua velvollisuuden kohteena olevalle rautatieyritykselle kohtuuttomaksi rasitteeksi. Valiokunta ehdottaa lisäyksenä 2 momenttiin, että liikenteen turvallisuusviraston on otettava huomioon poikkeuslupan myöntämisen harkinnassa hallituksen ehdotuksessa esitetyn lisäksi se, ettei palvelujen tarjoamisvelvollisuus kohtuuttomasti rajoita palveluja tarjoavan rautatieyrityksen omien palvelujen käyttöä.

Valiokunta korostaa myös, että palvelun tarjoamisen edellytyksissä tai tarjoamiseen vaikuttavissa olosuhteissa tapahtuvat muutokset voivat merkittävästi vaikuttaa palvelujen tarjoajan asemaan ja johtaa sen liiketoiminnan kannalta vakaviin vaikeuksiin, jolloin aiemmin päätettyä palveluvelvoitetta on voitava tarkastella kokonaisuudessaan uudelleen. Valiokunta ehdottaa uutta 3 momenttia, jossa korostetaan palvelujen tarjoajan mahdollisuutta hakea 2 momentissa tarkoitettua poikkeuslupaa uudelleen. Nykyiset 3, 4 ja 5 momentti siirtyvät tämän myötä 4, 5 ja 6 momentiksi.

Pykälän 5 momentti sisältää asetuksenantovaltuuden tarkempien säännösten antamisesta muun muassa 2 momentissa tarkoitettua poikkeuslupan hakemiseen liittyvistä määräajoista. Valiokunta ehdottaa momenttiin lisättäväksi viittauksen myös uuteen 3 momentissa tarkoitettuun poikkeuslupaan. Valiokunta toteaa lisäksi, että määräaika koskevan perussäännöksen tulee olla laissa. Valiokunta ehdottaa, että pykälän 2 momenttiin lisätään poikkeuslupan hakemista koskeva seitsemän päivän määräaika siitä lukien, kun palveluja on haettu palvelujen tarjoajalta. Pykälän 5 momenttiin sisältyvä maininta määräajoista voidaan poistaa.

36 §. Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen. Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on 5 momentin mukaan noudatettava toiminnassaan hyvän hallinnon vaatimuksia. Kyseinen viittaus ei saadun selvitäksen mukaan ole riittävän täsmällinen, kun sillä tarkoitetaan yleishallinto-oikeudellisen lainsäädännön noudattamisvelvollisuutta. Tällainen viittaus ei ole tarpeellinen, kun on muutoinkin selvää, että mainittu lainsäädäntö soveltuu momentissa tarkoitettuun toimintaan sellaisenaan. Valiokunta ehdottaa poistettavaksi maininnan hyvän hallinnon vaatimuksista.

Edellä mainitussa momentissa korostetaan, että yhtiön tai yhteisön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä. Valiokunta pitää tarpeellisena ko-

rosta myös vahingonkorvausoikeudellista vastuuta ja ehdottaa momenttiin lisättäväksi viittauksen raideliikennevastuulakiin (113/1999), jossa säädetään raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta.

42 §. Yhteentoimivuuden perusteet. Pykälän 2 momentti sisältää valtioneuvostolle osoitetun valtuutuksen antaa asetus momentissa tarkoitettuja osajärjestelmiä koskevien olennaisten vaatimusten sisällöstä. Valtuuden sanamuoto on varsin avoin, mutta asetuksen sisältöä rajaavat merkittävästi asiaa koskevat EU:n normit. Valiokunta ehdottaa, että säännökseen otetaan maininta tähän liittyvästä EU-säädöksestä ja että valtioneuvosto oikeutetaan antamaan tarkemmat säännökset myös yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II tarkoitetuista rautatiejärjestelmän osajärjestelmistä

64 §. Hyvän hallinnon vaatimukset ilmoitetun laitoksen toiminnassa ja virkavastuu. Viitaten aiemmin 36 §:n kohdalla lausuttuun valiokunta ehdottaa, että pykälän 1 momentista poistetaan viittaukset yleishallinto-oikeudelliseen lainsäädäntöön, jonka soveltaminen pykälässä tarkoitettujen laitoksen toiminnassa on muutoinkin selvää. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa myös pykälän nimikkeen muuttamista vastaamaan paremmin pykälän sisältöä.

83 §. Turvallisuutta koskevat suositukset. Valiokunta ehdottaa, että täsmennetään pykälän viittausta Onnettomuustutkintakeskuksen suosituksiin mainitsemalla tätä toimintaa koskeva

lainsäädäntö. Ehdotuksen ensimmäisen virkkeen voi tällöin turhana poistaa.

84 §. Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet. Valiokunta pitää tarpeellisena lisätä 1 momenttiin viestinnän tallenteiden säilyttämistä koskevan perussäännön. Tiedot tulee hävittää sen jälkeen, kun tietoja ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi. Valiokunta korostaa tallenteiden merkitystä Liikenteen turvallisuusviraston ja Onnettomuustutkintakeskuksen työlle rautatieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi ja tässä tarvittavien tietojen riittävää säilyttämisaikaa.

85 §. Rangaistussäännökset. Valiokunta ehdottaa 2 momenttiin teknisluonteisena korjauksena sanan "tuottamuksellisesti" vaihtamista tässä käyttötarkoituksessa vakiintuneeseenunaan "huolimattomuudesta".

94 §. Viranomaisien tiedonsaantioikeus. Valiokunta ehdottaa pykälään lisättäväksi uuden 4 momentin, jossa taataan ministeriölle oikeus tietoihin, joita tarvitaan 13 §:n 4 momentissa tarkoitettua tarkastustehtävää varten. Momentissa mainittu velvoite kohdistuu rautatieyhteyteen, sillä ainoastaan rautatieyhteyden voi olla toimiluvan haltija.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Valiokunnan muutosehdotukset).

*Valiokunnan muutosehdotukset***Rautatielaki**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 ja 2 §
(Kuten HE)

2 luku

Rautatieliikenteen harjoittaminen

3—10 §
(Kuten HE)

11 §

Toimiluvan hakeminen

(1 mom. kuten HE)

Hakijan on ministeriön pyynnöstä toimitettava viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa ministeriön lisäselvityspyynnön tiedoksisaannista asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot ministeriölle. Ministeriö voi lisäksi vaatia hakijalta *tilintarkastuslaissa (459/2007) tarkoitetun* tilintarkastajan tai tilintarkastusyhteisön arvioinnin hakijan taloudellisesta tilasta.

(3 mom. kuten HE)

12 §
(Kuten HE)

13 §

Toimiluvan myöntäminen

(1—3 mom. kuten HE)

Ministeriö tarkastaa toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö voi *milloin tahansa* tarkastaa, noudat-

taako rautatieyrittäjä sille tässä laissa tai tämän lain nojalla rautatieliikenteen harjoittamista varten asetettuja velvoitteita, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei velvoitteita noudateta.

14 ja 15 §
(Kuten HE)

3 luku

Rataverkon hallinnointi

16—19 §
(Kuten HE)

4 luku

Valtion rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti

20—26 §
(Kuten HE)

27 §

Kiireellinen ratakapasiteetti

Ratakapasiteetin hakija voi hakea Liikennevirastolta 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 ja radan kunnossapitoa harjoittavan yrityksen ratakapasiteettihakemus käsitellään aina kiireellisenä. *(Poist.)* Liikenneviraston on *(poist.)* annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. *Tarkemmat säännökset kiireellisen ratakapa-*

siteitin hakemisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

(2 mom. kuten HE)

28—32 §
(Kuten HE)

5 luku

Palvelut ja ratamaksu

33 §
(Kuten HE)

34 §

Palvelujen tarjoaminen

Rautatieyrityksen 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 palveluvelvollisuuden 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 harkitessaan 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. (Uusi)

(4 ja 5 mom. kuten HE:n 3 ja 4 mom.)

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista palveluista raideyhteyksineen sekä 2 ja 3 momentissa tarkoitettun poikkeusluvan hakemisesta (*poist.*) annetaan valtioneuvoston asetuksella. (HE:n 5 mom.)

35 §
(Kuten HE)

36 §

Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen

(1—4 mom. kuten HE)

Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön (*poist.*) on (*poist.*) tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Sen palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä. *Raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa (113/1999).*

37 ja 38 §
(Kuten HE)

6 luku

Turvallisuus

39—41 §
(Kuten HE)

7 luku

Yhteentoimivuus

42 §

Yhteentoimivuuden perusteet

(1 mom. kuten HE)

Olenaiset vaatimukset koskevat osajärjestelmien turvallisuutta, luotettavuutta ja käyttökuntoa, terveysvaikutuksia, ympäristövaikutuksia ja teknistä yhteentoimivuutta. Tarkemmat säännökset *yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä II tarkoitetuista rautatiejärjestelmän osajärjestelmistä ja liitteessä III tarkoitettujen olennaisten vaatimusten sisällöstä* annetaan valtioneuvoston asetuksella.

43 §

(Kuten HE)

8 luku

Osajärjestelmien ja osatekijöiden käyttöönotto

44—50 §

(Kuten HE)

9 luku

Kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskevat erityissäännökset

51—57 §

(Kuten HE)

10 luku

Kalustoyksikköjen kunnossapito

58—60 §

(Kuten HE)

11 luku

Arviointilaitokset

61—63 §

(Kuten HE)

64 §

Ilmoitetun laitoksen käyttämä kieli ja virkavastuu

(Poist.) Ilmoitetun laitoksen laatimat asiakirjat ja EY-tarkastusmenettelyihin liittyvä kirjeenvaihto on laadittava jollakin sen jäsenvaltion virallisista kielistä, johon hakija on sijoittautunut. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää muuta hakijan hyväksymää kieltä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa vaatia asiakirjoista suomen- tai ruotsinkielisen käännöksen.

(2 mom. kuten HE)

65 ja 66 §

(Kuten HE)

12 luku

Rekisterit ja rekisteröinti

67—70 §

(Kuten HE)

13 luku

Säätelyelin

71—73 §

(Kuten HE)

14 luku

Viranomaismääräykset

74—76 §

(Kuten HE)

15 luku

Valvonta, varautuminen ja onnettomuustutkinta

77—82 §
(Kuten HE)

83 §

Turvallisuutta koskevat suositukset

(Poist.) Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava, että *onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/1985) nojalla annetut* suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että rataverkon haltijat ja rautatieliikenteen harjoittajat ryhtyvät niiden perusteella rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistamiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa käyttää 87 §:n mukaisia tehostekeinoja, jos rautatiejärjestelmän toimijat eivät ryhdy suositusten edellyttämiin toimenpiteisiin.

84 §

Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet

Rautatieliikenteen viestintään käytettävää verkkoa saa käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että rautatieliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. *Tiedot tulee hävittää sen jälkeen, kun tietoja ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.*

(2 mom. kuten HE)

16 luku

Seuraamukset

85 §

Rangaistussäännökset

(1 mom. kuten HE)

Joka tahallaan tai *huolimattomuudesta*

1) harjoittaa rautatieliikennettä 2 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa;

2) toimii rataverkon haltijana 3 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa;

3) käyttää ratakapasiteettia 4 luvun säännösten vastaisesti; tai

4) liikkuu tai oleskelee asiattomasti ratapiha-alueella, ratalinjalla, rautatiesillalla tai rautatie-tunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *rautatielainsäädännön rikkomisesta* sakoon.

(3 ja 4 mom. kuten HE)

86—88 §

(Kuten HE)

17 luku

Erinäiset säännökset

89—93 §
(Kuten HE)

94 §

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

(1—3 mom. kuten HE)

Rautatieyrityksen on liike- tai ammattisalaisuuden estämättä luovutettava ministeriölle ne tiedot, joita ministeriö tarvitsee 13 §:n 4 momentissa tarkoitettua tarkastusta varten. (Uusi)

95 ja 96 §
(Kuten HE)

Helsingissä 18 päivänä helmikuuta 2011

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Martti Korhonen /vas	Pentti Oinonen /ps
vpj.	Saara Karhu /sd	Markku Pakkanen /kesk
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Lyly Rajala /kok
	Leena Harkimo /kok	Tero Rönni /sd
	Kalle Jokinen /kok	Janne Seurujärvi /kesk (osittain)
	Jyrki Kasvi /vihr	Ilkka Viljanen /kok (osittain)
	Risto Kuisma /sd	Anne-Mari Virolainen /kok
	Lauri Kähkönen /sd	vjäs. Lauri Oinonen /kesk (osittain).
	Mats Nylund /r	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Kaj Laine.