

## **Liikenne- ja viestintävaliokunta**

### **Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rautatielain ja ratalain muuttamisesta**

#### **JOHDANTO**

##### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rautatielain ja ratalain muuttamisesta (HE 13/2015 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- liikenneneuvos Risto Saari, liikenne- ja viestintäministeriö
- lakimies Pekka Kouhia, Liikennevirasto
- kehityspäällikkö Kaisa Sainio, Liikenteen turvallisuusvirasto
- erikoistutkija Jussi Pääkkönen, Kilpailu- ja kuluttajavirasto
- toimitusjohtaja Kimmo Rahkamo, Fenniarail Oy
- sopimuspäällikkö Kimmo Sinisalo, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Nina Routti-Hietala, VR-Yhtymä Oy
- apulaisjohtaja Kirsti Tarnanen-Sariola, Suomen Satamaliitto
- toimitusjohtaja Pasi Kusmin, Valtasiirto Oy

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- oikeusministeriö
- valtiovarainministeriö
- Destia Rail Oy
- Stora Enso Oyj
- Veturimiesten liitto ry
- Yleinen Teollisuusliitto ry

#### **HALLITUKSEN ESITYS**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatielakia ja ratalakia niin, että yhtenäistä eurooppalais-ta rautatiealuetta koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi pantaisiin kansallisesti täytäntöön. Rautatielakia esitetään muutettavaksi erityisesti kapasiteetin jakamista, palveluja ja ratamaksua sekä sääntelyelintä koskevien lukujen osalta. Palvelut ja niiden hinnoittelu sekä rata-verkon käytön hinnoittelu eriytettäisiin omiin lukuihinsa. Kapasiteetin jakamista, palveluja ja ratamaksua koskevat säännökset jatkossa Liikenneviraston lisäksi myös strategisesti tär-

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

keimpiä yksityisraiteen haltijoita, jotka Euroopan komissio on edellyttänyt otettaviksi sääntelyn piiriin. Lisäksi rautatielakia muutettaisiin niin, että Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimivan sääntelyelimen asemaa rautatiemarkkinoiden valvonta- ja seurantaelimenä vahvistettaisiin ja sen tehtäviä tarkistettaisiin direktiivin vaatimusten mukaisesti.

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

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksynnän jälkeen.

### VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Hallituksen esityksessä ehdotetaan rautatielakia (304/2011) ja ratalakia (110/2007) muutettaviksi siten, että yhtenäistä Eurooppalaista rautatiealuetta koskeva direktiivi 2012/34/EU (rautatiemarkkinadirektiivi) saatetaan kansallisesti täytäntöön. Täytäntöön pantavan direktiivin tavoitteena on mm. rautatieliikenteen kilpailukyvyyn edistäminen, markkinoille tulon helpottaminen, liikenteen harjoittamiseen liittyvien palvelujen tasapuolisen saatavuuden varmistaminen sekä ratamaksusääntelyn uudistaminen.

#### *Direktiivin edellyttämä sääntely*

Asiantuntijakuulemisissa on kiinnitetty osin kriittisesti huomiota eräisiin valiokunnan käsityksen mukaan selkeästi direktiivin edellyttämiin säännöksiin, jotka koskevat mm. lain soveltamisalan laajentamista yksityisraiteiden haltijoihin, rataverkon hinnoittelua sekä palvelujen kirjanpidollista eriyttämistä. Lisäksi on kiinnitetty huomiota Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen, jota koskevista seikoista kuitenkin määrätään erikseen Suomen ja Venäjän välisellä yhdysliikennesopimuksella.

Esityksen mukaan rautatielain ratakapasiteetin jakamista, palveluja ja maksuja koskevat säännökset koskisivat jatkossa Liikenneviraston lisäksi myös strategisesti merkityksellisimpien yksityisraiteiden haltijoita. Yksityisraiteita on VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimien yksityisraiteiden lisäksi tyypillisesti muun muassa satamien ja erilaisten teollisuuslaitosten yhteydessä. Komission linjausten mukaan yksityisraide kuuluu ehdotetun sääntelyn piiriin muun muassa, jos yksityisraiteelta on merkittävä kansainvälinen liikenneyhteys. Käytännössä tämä tarkoittaa Suomessa sitä, että kaikki Suomen meriliikenteen satamien yksityisraiteet kuuluvat mainitun sääntelyn piiriin. Valiokunta katsoo, että yksityisraiteen haltijoiden uudet velvoitteet tulee toteuttaa myös käytännössä hallinnollisesti mahdollisimman keveinä ja yksinkertaisina. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että yksityisraiteiden haltijoita informoidaan tulevista muutoksista ja heille järjestetään tarpeen mukaan neuvontaa sääntelyn soveltamisesta ja mm. toiminnan turvallisuuden varmistamisesta.

## **Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp**

Esityksessä ehdotetaan ratamaksua koskevaa sääntelyä uudistettavaksi direktiivin edellyttämällä tavalla. Rataverkon haltijan vaihtoehdot rataverkon käytön ja palvelujen hinnoittelussa ja erilaisissa porrastuksissa lisääntyisivät tietyiltä osin nykyiseen verrattuna. Maksujen perimisellä rata-verkon haltija voi jatkossa pyrkiä mm. edistämään uusien palvelujen käyttöön ottamista tai kannustamaan automaattisen kulunvalvontajärjestelmän hankintaan. Saadun selvityksen pohjalta valiokunta pitää ehdotettua maksusääntelyä direktiivin vaatimusten mukaisena ja asianmukaisena.

Rautatiemarkkinadirektiivin voimaan saatettavilla säännöksillä pyritään myös helpottamaan markkinoille pääsyä varmistamalla, että kaikki rautatieliikenteen harjoittajat voivat saada yhtäläisin edellytyksin tarvittavia tuki- ja huoltopalveluja. Tätä tarkoitusta varten säädettäisiin muun muassa palvelujen tarjoamisen ehdoista, palvelutarjonnan eriyttämisestä sekä niistä edellytyksistä, joilla palvelun tarjoaja voi kieltäytyä antamasta palveluja toiselle toimijalle. Täytäntöön pantavan direktiivin vaatimaa palveluja ja palvelupaikkoja koskevaa kirjanpidollista eriyttämistä on pidetty eräissä asiantuntijalausunnoissa käytännössä vaikeasti toteutettavana, ja asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille myös eräitä muita esitykseen sisältyvän sääntelyn toimeenpanoon liittyviä käytännön haasteita. Valiokunta toteaa, että kirjanpidolliseen eriyttämiseen ja muihin sääntelyn toimeenpanoon liittyviin käytännön haasteisiin tulee löytää alan toimijoiden ja viranomaisten välisessä yhteistyössä myös käytännön tasolla toimivat toteutustavat direktiivin tulkinnan mahdollistamissa rajoissa.

### ***Direktiivin täytäntöönpanon aikataulu***

Esityksen käsittelyn yhteydessä on tullut esille osin toisistaan poikkeavia näkemyksiä siitä, miten pitkälle muut jäsenvaltiot ovat tähän mennessä edenneet direktiivin täytäntöönpanossa. Rautatiemarkkinadirektiivin kansallisen täytäntöönpanon takaraja on 15.6.2015. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tällä hetkellä ainakin noin kymmenen jäsenvaltiota on saattanut kaikki kansalliset direktiivin vaatimat täytäntöönpanotoimet päätökseen, neljä jäsenvaltiota on saattanut tarvittavan lainsäätelyn voimaan ja kuusi jäsenvaltiota on ilmoittanut komissiolle notifioivansa direktiivin kansallisesta täytäntöönpanosta viimeistään lokakuussa 2015. Saadun selvityksen mukaan Suomi ei siten ole edennyt direktiivin täytäntöönpanossa erityisen nopeasti muihin jäsenvaltioihin verrattuna. Komission teknisiä yksityiskohtia, käytäntöjä ja mm. valvontaa koskevien suoraan kansallisesti sovellettavien täytäntöönpanoasetusten sisältö on valiokunnan saaman selvityksen mukaan pääosin tiedossa, ja kyseisten asetusten ei arvioida olevan Suomen kannalta ongelmallisia.

### ***Suomen rautatieliikenteen erityispiirteet***

Valiokunta korostaa, että Suomen rautatieliikenteen toimintaympäristö eroaa monella tavoin rautatieliikenteen olosuhteista esimerkiksi Keski-Euroopassa. Muusta Euroopasta poikkeava raideleveys ja lähes koko rataverkon yksiraiteisuus, pitkät maantieteelliset etäisyydet, harvat ulkomaanyhteydet, talviolosuhteet sekä matkustajien ja kuljetusten verrattain vähäinen määrä asettavat Suomessa raideliikenteen järjestämiselle aivan toisenlaisia haasteita kuin Keski- tai Etelä-Euroopassa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan myöskään komission tekemistä varsin positiivisista direktiivin vaikutusarvioinneista ei voida edellä mainittujen tekijöiden vuoksi suoraan päätellä sääntelystä Suomessa aiheutuvia vaikutuksia. Näistä syistä valiokunta myös painottaa ehdotetun direktiiviin perustuvan sääntelyn ja sitä koskevien komission täytäntöönpanoasetusten

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

soveltamisessa ja tulkinnassa Suomen rautatieliikenteen ominaispiirteiden huomioon ottamisen keskeistä merkitystä.

### *Markkinoiden kehittyminen*

Valiokunta toteaa, että sen saaman selvityksen mukaan nyt käsiteltävään esitykseen ei sisälly nimellisesti kansallisen rautatiehenkilöliikenteen kilpailun avaamista koskevia säännöksiä. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että sen saaman selvityksen mukaan näyttää siltä, että käytännössä erityisesti EU-lainsäädännön vaatimusten vuoksi henkilöliikenteen kilpailu tulee todennäköisesti avautumaan lähivuosina myös Suomessa. Valiokunta katsoo, että tämä kehityskulku huomioon ottaen on tarkoituksenmukaista, että asian vaikutuksia ja vaihtoehtoja pohditaan ja muutokseen pyritään varautumaan ennalta siten, että aikanaan voidaan täysimääräisesti hyödyntää kilpailun avautumiseen liittyvät mahdollisuudet minimoiden samalla muutoksesta aiheutuvat haitat kaikkien toimijoiden kannalta.

Valiokunta korostaa, että erityisesti kilpailun avautumiseen liittyviä seikkoja arvioitaessa tulee ottaa huomioon muissa maissa kilpailun avautumisesta saatuja kokemuksia, varmistaa ettei Suomessa toisteta muualla tehtyjä virheitä ja löytää hallittu kokonaisratkaisu muutoksesta aiheutuviin vaikutuksiin sopeutumiseen. Mahdollisessa kilpailun avautumisessa tulee voida aikanaan varmistaa, että kilpailu- ja markkinoille tulon edellytykset, kuten ratayhteyksien, kaluston tai huolto- ja tukipalvelujen saatavuus ja hinnoittelu, ovat tasapuolisia ja että toisaalta vältetään epätasapuolinen keskittyminen pelkästään taloudellisesti parhaiten kannattaville reiteille. Markkinoiden toimivuuden mahdollistamiseksi on tärkeää huolehtia myös raiteiden kunnan riittävydestä hyötykustannuksiltaan järkevällä tavalla ja pyrkiä mahdollisuuksien mukaan poistamaan raideliikenteen lisääntymistä estäviä ratainfrastruktuurin pullonkauloja nykyistä rataverkkoa kehittämällä. Valiokunta korostaa, että rautatieliikenteen turvallisuus tulee voida varmistaa kaikin tavoin myös raideliikenteen harjoittajien määrän mahdollisesti tulevaisuudessa lisääntyessä.

Esityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön tulisi laatia yhteistyössä sidosryhmien kanssa rautatieinfrastruktuurin pitkän aikavälin kehittämissuunnitelma. Lisäksi ministeriö voisi tehdä yksityisraiteen haltijoiden kanssa sopimuksia, joiden perusteella suunnitelman mukaisia hankkeita toteutettaisiin myös yksityisraiteilla. Valiokunta pitää näitä ehdotuksia hyvinä rautatieliikenteen toimintaedellytysten kehittämisen kannalta ja katsoo, että pitkän aikavälin kehittämissuunnitelman laatimisessa on tässä vaiheessa tärkeää huomioida myös markkinoiden kilpailutilanteeseen liittyvät tai siitä johtuvat muutospaineet.

Valiokunta pitää viimeaikaisten säästötoimenpiteiden vaatimia raideyhteyksien lopettamisia erittäin huolestuttavana kehityksenä ja painottaa, että näille reiteille tulee löytyä korvaavaa liikennettä. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että rautatieyhteydet säilyvät toimivina koko Suomessa myös tulevaisuudessa. Raideyhteyksillä ja rautatiekuljetusten toimivuudella on keskeinen merkitys kansalaisten arjen, alueiden elinvoimaisuuden ja paikallisen yritystoiminnan toimintaedellytysten kannalta. Osaa Suomen alueellisesti tärkeistä raideyhteyksistä on kuitenkin mm. asiakasmäärien vuoksi haasteellista saada taloudellisesti kannattavaksi, mikä tekee tulevaisuudessa välttämättömäksi pohtia myös ostoliikenteen ja velvoiteliikenteen roolia sekä myös uudenlaisia liikenteen järjestämistapoja liikkumisen ja kuljetusten toimivuuden varmistamiseksi.

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisena ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muutettuna.

### VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

#### 1. Laki rautatielain muuttamisesta

**71 a §. Säätelyelimen päällikkö.** Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että esityksen 71 a §:n 5 momentista tai sen perusteluista ei tule esille, mikä on ehdotetun säännöksen suhde hallintolain (434/2003) esteellisyyttä koskevaan säätelyyn. Valiokunta ehdottaa säännöksen selkeyttämiseksi, että momentin alkuun lisätään viittaus hallintolakiin siten, että ehdotettua sääntelyä sovelletaan sen lisäksi, mitä hallintolain esteellisyyttä koskevissa säännöksissä säädetään.

**71 c §. Säätelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko.** Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että 71 c §:n 3 momentissa tarkoitettua viranomaista avustavan henkilön tehtävästä tulisi säätää ehdotettua täsmällisemmin ja siten, että asiantuntijan rooli nimenomaan avustavana toimijana tulisi selkeämmin esille. Valiokunta ehdottaa, että mainittua momenttia muutetaan myös siten, että momenttiin kirjataan avustajana toimivan asiantuntijan osaamista koskevat vaatimukset sekä asiantuntijan virkavastuuta koskeva säännös.

### VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

*Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 13/2015 vp sisältyvän 2. lakiehdotuksen.*

*Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 13/2015 vp sisältyvän 1. lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)*

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### Valiokunnan muutosehdotukset

1.

## Laki

### rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

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

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

#### 1 §

#### *Lain tarkoitus ja soveltamisala*

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

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

---

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 2 §

#### Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

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

### 3 §

#### *Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset*

Rautatieyrityksellä on oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttäen, että:

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

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

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

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

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

Mitä 1 momentin 1, 3 ja 5 kohdassa säädetään rautatieyrityksen oikeudesta harjoittaa rautatieliikennettä, koskee myös muita rautatieliikenteen harjoittajia.

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

### 11 §

#### *Toimiluvan hakeminen*

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

1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;

2) varoistaan ja veloistaan;

3) edellisen tilikauden tilinpäätöstiedoistaan tai taseestaan;

4) vakuutena käytettävissä olevista varoista ja omaisuudesta;

5) omasta käyttöpääomasta ja vieraasta pääomasta, mukaan lukien pankkitalletukset, tilinyhtysvara ja lainat;

6) maksetuista veroista ja sosiaaliturvamaksuista;

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

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

---

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



## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 12 §

#### *Toimiluvan myöntämisen edellytykset*

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

- 1) hakija on toimittanut kaikki 11 §:ssä tarkoitettut tiedot;
- 2) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetopalveluja;
- 3) hakijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä ammatillinen pätevyys ja kokemus turvallisen ja luotettavan liiketoiminnan hallintaa ja toiminnan valvontaa varten;
- 4) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;
- 5) hakija osoittaa vakavaraisuutensa sillä, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;
- 6) hakijalla on 90 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

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

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

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

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

Ministeriö voi erityisestä syystä poiketa 4 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 4 luku

#### Rataverkon käyttö ja ratakapasiteetti

##### 20 §

###### *Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen*

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

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

---

##### 21 §

###### *Puitesopimus*

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

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 22 §

#### *Ratakapasiteetin hakeminen*

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

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

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

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

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

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

### 23 §

#### *Erikoistunut rautatiereitti tai sen osa*

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 23 a §

#### *Yhteensovittamismenettely*

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

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

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

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

### 24 §

#### *Ylikuormitettu rautatiereitti tai sen osa sekä etusijajärjestys*

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

### 25 §

#### *Aikatauluehdotuksen laadinta ja asianosaisten kuuleminen*

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

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

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

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

### 26 §

#### *Ratakapasiteetin jakaminen*

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

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

### 27 §

#### *Kiireellinen ratakapasiteetti*

Ratakapasiteetin hakija voi hakea rataverkon haltijalta kiireellistä ratakapasiteettia myös muulloin kuin 22 §:n 2 momentissa säädetyssä säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin hakemiselle

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

säädetyssä määräajassa, jos hakija tarvitsee viipymättä ratakapasiteettia tilapäisesti yhtä tai useampaa rautatiereittiä varten. Museoliikenteen harjoittajan hakemus ratakapasiteetista käsitellään aina kiireellisenä. Rataverkon haltijan on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä. Tarkemmat säännökset kiireellisen ratakapasiteetin hakemisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

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

### 27 a §

#### *Ratakapasiteetti kunnossapittoa varten*

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

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

### 28 §

#### *Ratakapasiteetin käyttö ja peruuttaminen*

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

### 28 a §

#### *Ratakapasiteetin varausmaksu*

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

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

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

### 29 §

#### *Ratakapasiteettia koskeva arviointi ja ratakapasiteetin vahvistamissuunnitelma*

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

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

### 29 a §

#### *Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja yhteensovittaminen*

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

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

### 30 §

#### *Rataverkon käyttösopimus*

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

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

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

Rataverkon haltija ei saa tehdä käyttösopimusta ennen kuin rautatieyhteyden täyttää 3 §:n 1–3 ja 5 kohdassa säädetyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Muun rautatieliikenteen harjoit-



## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

### 31 §

#### *Suorituskannustinjärjestelmä*

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

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

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

### 32 §

#### *Verkkoselostus*

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

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

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää;
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

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

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

### 5 luku

#### Palvelut ja niistä perittävät maksut

#### 33 §

##### *Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut sekä lisä- ja oheispalvelut*

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

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

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

### 34 §

#### *Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut*

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

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

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

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

Jos palvelupaikan ylläpitäjä ei ole käyttänyt tässä pykälässä tai sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitettua palvelupaikkaa vähintään kahtena peräkkäisenä vuotena ja palvelun hakijoiden kiinnostus kyseisen palvelupaikan käyttöoikeuteen on ilmaistu palvelupaikan ylläpitäjälle, palvelupaikan omistajan on ilmoitettava palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavissa kokonaan tai osittain. Palvelupaikan omistajalla ei ole tätä velvollisuutta, jos se pystyy osoit-

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

tamaan, että meneillään olevan muuntamisprosessin johdosta palvelun hakijat eivät voi käyttää kyseistä palvelupaikkaa. Sääntelyelin voi ratkaista tämän pykälän mukaisen palvelupaikan vuokraamista koskevan asian palvelujen hakijan pyynnöstä.

### 34 a §

#### *Palvelutarjonnan eriyttämistä koskevat vaatimukset*

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

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

### 35 §

#### *Koulutuspalvelujen tarjoaminen*

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

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

Tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista koulutuspalveluista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

### 36 a §

#### *Palveluiden hinnoittelun arviointi*

Palvelupaikan ylläpitäjän on toimitettava 13 luvussa tarkoitettulle sääntelyelimelle palvelupaikkojen ja palveluiden hinnoitteluun liittyvät tiedot. Palvelupaikan ylläpitäjän on voitava osoittaa, että sen perimät maksut ovat sen verkkoselostuksessa ilmoittaman menettelyn mukaisia. Jos sääntelyelin käsittelee tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelua koskevaa asiaa, palvelupaikan ylläpitäjän on näytettävä, että sen tuotteesta tai palvelusta perimä hinta on kustannukset

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

huomioon ottaen kohtuullinen ja syrjimätön. Sääntelyelin ei ole hinnoittelua arvioidessaan sidottu palvelupaikan ylläpitäjän kustannuslaskennassa käyttämiin periaatteisiin.

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

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

Tarkemmat säännökset tässä luvussa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

### 5 a luku

#### **Rataverkon käytön hinnoittelu**

#### 36 b §

##### *Hinnoittelun puitteet ja toimivaltainen viranomainen*

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

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

#### 37 §

##### *Ratamaksu*

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

### 37 a §

#### *Ratamaksun perusmaksun alennukset ja korotukset*

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

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

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

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 37 b §

#### *Lisämaksut*

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

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

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

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

### 37 c §

#### *Maksuperusteiden julkaisu verkkoselostuksessa*

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

### 38 §

#### *Ratamaksun periminen*

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 38 a §

#### *Rataverkon haltijan omaisuusrekisteri*

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

### 38 b §

#### *Rataverkon haltijan menettelytavat kustannusten jakamiseksi rautatieyrityksille*

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

### 38 c §

#### *Kannustimet rataverkon haltijalle*

Toimivaltainen viranomainen kannustaa rataverkon haltijaa kustannustehokkuuteen rataverkon hallinnassa.

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

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

## 13 luku

### **Sääntelyelin**

#### 71 §

#### *Sääntelyelin*

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



## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

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

### 71 a §

#### *Sääntelyelimen päällikkö*

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

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

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

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

**Sen lisäksi, mitä hallintolaissa (434/2003) säädetään esteellisyydestä, sääntelyelimen päällikön on jättäydyttävä päätöksenteon ulkopuolelle sellaisissa tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon hänellä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltäneiden 12 kuukauden ajalta.**

### 71 b §

#### *Sääntelyelimen tehtävät*

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

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

5) osallistua sääntelyelinten väliseen yhteistyöhön Euroopan unionissa.

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

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

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

### 71 c §

#### *Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko*

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

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

Sääntelyelimelle on pyynnöstä toimitettava rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä VIII tarkoitettut tilinpäätöstiedot. Sääntelyelimellä on oikeus tehdä tarkastuksia rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien ja rautatieliikenteen harjoittajien tiloissa varmistaakseen 34 §:n 1 momentissa ja 92 §:ssä tarkoitettujen tilien eriyttämistä koskevien vaatimusten noudattaminen. Tarkastusta toimittavalla virkamiehellä on oikeus tutkia asiakirjat ja data, joilla voi olla merkitystä valvontatehtävän hoitamisessa ja ottaa niistä jäljennöksiä maksutta. Sääntelyelimen oikeus tehdä tarkastuksia ei kuitenkaan koske pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa noudatettavaan menettelyyn sovelletaan hallintolain (434/2003) 39 §:ää. Sääntelyelin voi tarkastuksessa käyttää apunaan ~~muuta~~ valtuuttamiaan asiantuntijoita, jos se on tarkastuksen suorittamiseksi tarpeellista. Sääntelyelintä avustavan asiantuntijan on oltava perehtynyt tilinpäätösti-  
toihin ja niitä koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

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

### 72 §

#### *Oikaisuvaatimus eräistä rataverkon haltijan päätöksistä*

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

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

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

### 73 §

#### *Muut erimielisyydet*

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

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

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 73 a §

#### *Säätelyelimen ja muiden viranomaisten välinen tietojen vaihto ja yhteistyö*

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

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

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

### 81 a §

#### *Toimenpiteet häiriötilanteissa*

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

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

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

### 85 §

#### *Rangaistussäännökset*

---

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 86 §

#### *Huomautus ja varoitus*

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

---

### 87 §

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

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

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

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

### 88 §

#### *Toimenpiteeseen tai tapahtumaan puuttuminen*

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

### 91 §

#### *Lain suhde kilpailulainsäädäntöön*

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

---

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

### 91 a §

#### *Rataverkon hallinnon ja rautatieliikenteen harjoittamisen eriyttäminen*

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

1) reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen; ja

2) rataverkon käytön hinnoittelua koskeva päätöksenteko, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja kerääminen.

### 92 §

#### *Rautatieyrityksen liiketoimintasuunnitelma ja kirjanpito*

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

Rautatieyrityksen on kirjanpidossaan noudatettava asiaa koskevia Euroopan unionissa ja Suomessa voimassa olevia säännöksiä. Rautatieyrityksen tilinpidossa on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rataverkon hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta. Lisäksi rautateiden tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on esitettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet. Palvelusopimusasetuksen (EY) N:o 1370/2007 7 artiklan nojalla myönnettyä julkista rahoitusta henkilöliikenteen palveluille ei saa siirtää rautatieyrityksen muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

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

### 93 §

#### *Muutoksenhaku*

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

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

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

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

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

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

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

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

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

---

2.

## Laki

### ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

## Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

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

### 4 a §

#### *Rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelma*

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

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

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

---

Helsingissä 3.11.2015

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen ps  
varapuheenjohtaja Mikko Alatalo kesk  
jäsen Katja Hänninen vas  
jäsen Jyrki Kasvi vihr  
jäsen Jukka Kopra kok  
jäsen Susanna Koski kok  
jäsen Suna Kymäläinen sd  
jäsen Mats Löfström r  
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk  
jäsen Outi Mäkelä kok  
jäsen Jani Mäkelä ps  
jäsen Markku Pakkanen kesk  
jäsen Jari Ronkainen ps



## **Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp**

jäsen Satu Taavitsainen sd  
jäsen Katja Taimela sd  
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

**Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp**  
**Vastalause**

**VASTALAUSE**

**Perustelut**

Me allekirjoittaneet pidämme hallituksen esitystä rautatielain ja ratalain muuttamisesta kesken-eräisenä ja ennenaikaisena EU-tason lainsäädännön valmisteluun nähden. Olemme huolissamme raideverkon kehittämisestä kokonaisuutena sekä uusista investoinneista tulevaisuudessa. Hallituksen esitys jättää avoimia kysymyksiä rataverkon maksuperusteista, terminaalien ja yksityisraiteiden kunnossapidosta ja käytöstä sekä eri ratapalveluiden tarjoamisen hallinnollisesta taakasta tilinpidollisen eriyttämisen myötä.

Hallituksen esityksen kannatettava ajatus rataverkon kilpailuneutraliteetista haltijasta ja käyttäjästä huolimatta vaatii vielä lisäselvityksiä. Avoimessa kilpailutilanteessa kustannusten asianmukainen välittyminen kuljetussuoritteisiin sekä ratainfrastruktuurin kulumiseen nähden on huomioitava markkinaehtoisuuden kannalta ja siirrettävä kustannuksia käyttäjille. Maan kuljetusverkon ja kilpailukyvyyn kannalta on tärkeää ohjata ratamarkkinoita tehokkaalla ja kestäväällä tavalla. Rataverkkoa tulee hallita kokonaisuus huomioiden niin, että eri toimijoiden tarpeet tulee huomioida ja matkaketjut niin henkilö- kuin tavaraliikenteenkin osalta ovat järkeviä.

Rautatieliikenne tulee vapautumaan henkilöliikenteenkin osalta näillä tiedoilla viimeistään 2029. Hallitus selvittää parhaillaan henkilöliikenteen avaamista nopeamminkin. Osa rataosuuksista voisi aueta markkinaehtoiselle liikenteelle jo vuonna 2016. Suomen raideliikenteen tulevaisuuden kannalta olisi ensisijaisen tärkeää, että lainvalmistelu tehtäisiin kokonaisuutena huolellisesti ja hätiköimättä. Muissa Euroopan maissa olemme nähneet raideliikenteen kilpailun varjopuolia, kun liikenne on jakautunut kannattaville ja kannattamattomille rataosuuksille kasvattaen junaliikenteen kuluja sekä pysäyttäen rataverkon kehittämisen.

***Ehdotus***

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että 1. ja 2. lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 3.11.2015

Katja Taimela /sd  
Suna Kymäläinen /sd  
Satu Taavitsainen /sd  
Katja Hänninen /vas  
Jyrki Kasvi /vihr