

HE 31/2009 vp

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi rautatielain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatielain ratamaksua, rataverkon käyttösopimusta sekä liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmää koskevia säännöksiä. Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi rakentamisaikaista käyttö lupaa koskevat säännökset. Ratamaksua koskevaa sääntelyä täydennettäisiin lisäämällä lakiin rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja

rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/14/EY tarkoitettua suorituskannustinjärjestelmää koskevat säännökset. Lisäksi lakiin tehtäisiin eräitä täsmentäviä muutoksia.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä lokakuuta 2009.

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila ja ehdotetut muutokset

Suomessa peritään rautatieliikenteen harjoittajilta rataverkon käyttämisestä rautatielain (555/2006) 14 §:ssä tarkoitettua ratamaksun perusmaksua ja rataverolaissa (605/2003) tarkoitettua rataveroa. Suomessa ei sitä vastoin ole toistaiseksi otettu käyttöön rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (jäljempänä *kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi*) II luvussa tarkoitettuja muita infrastruktuurimaksuja eikä suorituskannustinjärjestelmää. Ratahallintokeskus ja VR Osakeyhtiö ovat kuitenkin aikataulukausittain tekemässään rataverkon käyttösopimuksessa sopineet suorituskannustinjärjestelmää vastaavasta korvausjärjestelmästä, mutta se ei ole perustunut lakiin.

Rautatievirasto myöntää rautatielain mukaan käyttöönottoluvan rakenteelliselle osajärjestelmälle ennen kuin osajärjestelmä voidaan ottaa käyttöön. Tällaisia rakenteellisia osajärjestelmiä ovat muun muassa rautatiejärjestelmässä käytettävä liikkuva kalusto sekä infrastruktuuri tai sen osa. Rautatievirasto voi nykyisin myöntää käyttöönottoluvan myös määräaikaisena. Sen sijaan virasto ei voi voimassa olevien säännösten nojalla peruuttaa myöntämäänsä käyttöönottolupaa, vaikka siihen voisi olla esimerkiksi turvallisuussyistä tarvetta. Virasto ei voi myöskään myöntää osajärjestelmälle rakentamisaikaista lupaa. Tämä on osoittautunut ongelmalliseksi erityisesti infrastruktuurin osalta, koska rataosat on käytännössä ollut pakko ottaa käyttöön vaiheittain ennen viraston koko rataosalle myöntämää käyttöönottolupaa. Ehdotuksessa esitetään lakiin otettavaksi säännökset käyttöönottoluvan peruuttamisesta ja osajärjestelmän rakentamisaikaisesta käyttöluvasta.

Rautatieviraston katsastusjärjestelmän piiriin eivät nykyisin kuulu ne rataverkolla käy-

tettävät veturit ja vaunut, joille Rautatievirasto on myöntänyt rautatielain 35 §:ssä tarkoitettua käyttöönottoluvan. Käytännössä katsastusvelvollisuus ei koske uusinta käyttöön otettua kalustoa. Sen rajaaminen katsastusvelvollisuuden ulkopuolelle ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista. Tämän vuoksi myös uusin kalusto ehdotetaan otettavaksi katsastusvelvollisuuden piiriin.

Rautatieliikenteen harjoittaja ja Ratahallintokeskus ovat rautatielain mukaan velvollisia ilmoittamaan onnettomuustutkintakeskukselle ja Rautatievirastolle niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Tietojen ilmoittamisessa on ilmennyt eräitä puutteita. Tämän vuoksi ehdotetaan, että lakiin otetaan valtuutussäännös, jonka nojalla valtuutettaisiin valtioneuvostolla annettavaksi tarkempia säännöksiä ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

2 Esityksen vaikutukset

2.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksen mukaisen suorituskannustinjärjestelmän arvioidaan jossain määrin lisäävän toisaalta rautatieliikenteen harjoittajan ja toisaalta Ratahallintokeskuksen kustannuksia. Järjestelmän mukaisten korvausten enimmäismäärä on tarkoitus mitoitaa siten, että mahdolliset lisäkustannukset olisivat kohtuulliset. Kustannusvaikutusten arvioidaan olevan vuositasolla muutamasta sadasta tuhannesta eurosta enintään kahteen miljoonaan euroon.

Osajärjestelmän rakentamisaikaisen käyttöluvun käsittelyyn arvioidaan kuluvan yhden henkilötyövuoden työpanos. Rakentamisaikaisesta luvasta riippumatta Rautatieviraston on käsiteltävä uudistamista tai parantamista koskevat suunnitelmat. Näin ollen vastaava henkilötyövuosimäärä jouduttaisiin joka tapauksessa kohdentamaan uudistamis- ja parantamishankkeiden suunnitelmien käsittelyyn. Ehdotettu sääntely ei siten sellaisenaan lisäisi viraston resurssitarpeita. Rakentamis-

aikaisen luvan käyttöönotto lisäisi jossain määrin Ratahallintokeskuksen tehtäviä, mutta se ei kuitenkaan edellyttäisi myöskään Ratahallintokeskukselle lisää resursseja.

Katsastusjärjestelmän laajentaminen kattamaan myös uusi liikkuva kalusto ei aiheuta lisäkustannuksia Rautatievirastolle, koska virasto on käytännössä jo ottanut myös uuden liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmänsä piiriin.

Esityksellä ei ole välittömiä valtiontaloudellisia vaikutuksia.

2.2 Vaikutukset viranomaisten ja alan muiden toimijoiden tehtäviin

Ratahallintokeskus ja VR Osakeyhtiö ovat jo sopineet aikataulukausittain ehdotettua suorituskannustinjärjestelmää vastaavasta järjestelmästä, joten ehdotettu lakisääteinen suorituskannustinjärjestelmä ei lisäisi niiden tehtäviä.

Rautatievirasto myöntää tällä hetkellä rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvat vasta rakentamisen, uudistamisen ja pa-

rantamisen päättyessä. Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevan yhteisöläinsäädännön lähtökohtana on kuitenkin, että rautatieturvallisuudesta vastaava viranomainen vaikuttaa hankkeeseen ja turvallisuusnäkökohtien hallintaan jo ennen osajärjestelmän rakentamisen, uudistamisen tai parantamisen käynnistämistä. Tämän vuoksi viraston käsiteltäviksi ehdotetaan uudenlaisia käyttöönotolupaa täydentäviä lupa-asioita, jotka eivät kuitenkaan merkittävästi lisäisi viraston tehtäviä. Myöskään Ratahallintokeskuksen tehtävät eivät lisääntyisi uuden luvan käyttöönoton takia merkittävästi.

3 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Rautatieviraston ja Ratahallintokeskuksen kanssa. Suorituskannustinjärjestelmää koskevista säännöksistä on neuvoteltu oikeusministeriön kanssa.

Esityksestä on pyydetty Ratahallintokeskuksen, Rautatieviraston, onnettomuustutkintakeskuksen ja VR-Yhtymä Oy:n lausunnot.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

14 a §. Suorituskannustinjärjestelmä. Euroopan yhteisöjen komissio antoi Suomelle 27 päivänä kesäkuuta 2008 virallisen huomautuksen niin sanotun ensimmäisen rautatiepaketin direktiivien osittain puutteellisesta täytäntöönpanosta. Komissio katsoi huomautuksessaan, että Suomi on jättänyt osittain täyttämättä kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 2001/14/EY 11 artiklan mukaiset velvollisuutensa, koska rautatielaissa ei ole säännöksiä artiklan mukaisesta suorituskannustinjärjestelmästä. Suomi on viralliseen huomautukseen antamassaan vastauksessa ilmoittanut, että rautatielakia tullaan muuttamaan siten, että siihen sisällytetään säännökset suorituskannustinjärjestelmästä. Säännökset otettaisiin lain 3 lukuun, joka koskee rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavia palveluja ja ratamaksua.

Kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 11 artiklan 1 kohdan mukaan infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien on suorituskannustinjärjestelmän avulla kannustettava rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijaa minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä. Järjestelmään voi artiklan mukaan sisältyä seuraamuksia verkon toiminnalle häiriötä tuottavista toimista, korvauksia häiriöstä kärsiville yrityksille ja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituskyvystä. Artiklassa säädetään edelleen, että suorituskannustinjärjestelmän peruseriaatteita sovelletaan koko verkkoon.

Jäsenvaltion on otettava artiklassa tarkoitettu suorituskannustinjärjestelmä käyttöön. Tämän vuoksi lakiin esitetään otettavaksi omana pykälänään järjestelmää koskevat säännökset. Pykälän 1 momentin mukaan järjestelmällä kannustettaisiin rautatieliikenteen harjoittajia ja Ratahallintokeskusta edistämään rataverkon tehokasta käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä minimoimalla niiden toiminnasta aiheutuvia häiriötä. Rautatieliikenteen harjoittajilla tarkoitettaisiin rautatieyritysten lisäksi museoliikenteen har-

joittajia. Järjestelmän edellytettäisiin olevan tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen kaikkien järjestelmän piiriin kuuluvien toimijoiden kannalta.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin rautatieliikenteen harjoittaja maksamaan korvauksia Ratahallintokeskukselle, jos rautatieliikenteen harjoittajan harjoittama liikenne poikkeaisi oleellisesti rautatieliikenteen harjoittajasta johtuvasta syystä sille myönnetystä ratakapasiteetista. Vastaavasti Ratahallintokeskus velvoitettaisiin maksamaan korvauksia rautatieliikenteen harjoittajalle, jos rataverkon käytettävyyttä poikkeaisi oleellisesti Ratahallintokeskuksesta johtuvista liikenteen häiriöistä rautatieliikenteen harjoittajalle myönnetystä ratakapasiteetista. Suorituskannustinjärjestelmän mukaista korvausta ei velvoitettaisi maksamaan, jos liikenne poikkeaisi muusta kuin rautatieliikenteen harjoittajasta aiheutuneesta syystä tai rataverkon käytettävyyttä poikkeaisi muusta kuin Ratahallintokeskuksesta johtuvasta syystä, esimerkiksi luonnon olosuhteista. Toisaalta poikkeamisen edellytettäisiin olevan oleellista ja sen edellytettäisiin aiheuttavan haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Oleellisena poikkeamisena voitaisiin pitää esimerkiksi junavuoron peruuttamista tai vähintään 15 minuutin viivästymistä taikka etuajassa ajoa. Poikkeamisen oleellisuutta arvioitaessa voitaisiin lisäksi ottaa huomioon junavuoron peruuttamisen, viivästymisen, etuajassa ajon tai muun rautatieliikenteen häiriön aiheuttamat haitat rautatieliikenteelle, radanpidolle ja koko rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Erilaiset rautatieliikenteen häiriöt aiheuttavat useimmissa tapauksissa rautatiejärjestelmän teknisen luonteen vuoksi haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Nämä haitat näkyvät usein muulle liikenteelle aiheutuneina myöhästymisinä tai muina seurannaishäiriöinä. Eri häiriötilanteiden vaikutukset voivat olla erilaiset pääkaupunkiseudun tiheäliikenteisessä lähiliikenteessä kuin muussa rautatieliikenteessä.

Suorituskannustinjärjestelmä rajattaisiin tässä vaiheessa rataverkon haltijana toimivan Ratahallintokeskuksen ja rautatieliikenteen harjoittajan väliseen sopimussuhteeseen. Järjestelmä ei siten koskisi kolmansien osapuolten oikeutta korvaukseen rautatieliikenteen häiriöistä mahdollisesti aiheutuneesta vahingosta. Tällaisina kolmansina osapuolina voisivat olla esimerkiksi junan myöhästymisestä vahinkoa kärsineet muut rautatieliikenteen harjoittajat. Järjestelmään ei sisällytettäisi kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivin 11 artiklassa tarkoitettuja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituksesta. Käytännössä olisi hyvin hankala objektiivisesti arvioida, millaista suoritusta olisi pidettävä ennakoitua parempana. Toisaalta suomalaisessa järjestelmässä ei myöskään olisi osoitettavissa sitä tahoja, joka voisi maksaa ennakoitua paremman suorituksen tehneelle toimijalle palkintomaksun. Hyvästä suorituksesta joka tapauksessa todennäköisesti seuraisi toisaalta liikenteen välityskyvyn parantuminen ja toisaalta paremman suoriutumisen seurauksena syntyvä henkilö- ja tavaraliikenteen kasvu.

Ratahallintokeskus ja rautatieliikenteen harjoittaja sopisivat aikataulukausittain tehtävässä lain 25 §:ssä tarkoitettussa rataverkon käyttösopimuksessa tarkemmin kummankin osapuolen korvausvelvollisuudesta ja korvausten perusteista. Kysymyksessä olisi nimenomaan rataverkon käyttösopimuksen sopijaosapuolten sopimasta korvauksesta, eikä perustuslain 81 §:n 2 momentissa tarkoitettua valtion viranomaisen perimästä maksusta.

Sopijaosapuolet voisivat korvauksen määrän mitoituksessa ottaa huomioon viivästyksen tai muun häiriön tosiasialliset vaikutukset rautatieliikenteeseen. Korvaus ei syrjäyttäisi rautatieliikenteen harjoittajan tai radanpitäjän raideliikennevastuulain (113/1999) mukaista ankaraa vastuuta rautatieliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen ja esinevahinkojen korvaamisesta. Korvaus olisi yksityisoikeudellinen sopimusrikkomuksen seuraamus, joka suoritettaisiin sopimusperusteisen korvausvastuun mukaisen toiselle sopijaosapuolelle aiheutuneesta todellisesta vahingosta suoritettavan korvauksen lisäksi ja siitä riippumatta. Sopijaosapuolet voisivat kuitenkin sopia, että sopimuksen mukaisen korvauksen lisäksi ei perit-

täisi vahingonkorvausta tai muuta korvausta. Suorituskannustinjärjestelmän mukaisten korvausmaksujen tulisi olla määrältään riittävän suuria, jotta järjestelmällä olisi sillä tavoiteltavaa toimintaa ohjaavaa vaikutusta

Pykälän mukaisella järjestelmällä kannustettaisiin alan toimijat rataverkon mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön ja rautatieliikenteen täsmällisyyteen. Rautatiejärjestelmän suorituskyky on pyrittävä pitämään rautatieliikenteen täsmällisyyden varmistamiseksi mahdollisimman hyvänä. Rautatieliikenteen ominaisuuden takia aikataulut ovat keskeisessä asemassa. Rautatiejärjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeää, että juna-liikenne kulkee aikataulun mukaisesti ja rata-työt tehdään ennalta sovituisissa työraoissa.

Ratahallintokeskus kuvaisi suorituskannustinjärjestelmää ja sen mukaista korvausjärjestelmää 4 §:ssä tarkoitettussa aikataulukausittain julkaistavassa verkkoselostuksessaan. Verkkoselostus on osoittautunut alan tärkeäksi tietolähteeksi, jonka kautta muun muassa alalle mahdollisesti tulevat uudet toimijat saavat luotettavaa tietoa keskeisistä rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä seikoista.

25 §. Rataverkon käyttösopimus. Pykälässä säädetään rataverkon käyttöä koskevasta sopimuksesta, jonka keskeisenä tarkoituksena on osoittaa, että kaikki rautatieliikenteen aloittamisen edellytykset ovat täyttyneet ja että liikenteen harjoittaminen voidaan aloittaa. Valtion rataverkosta vastaava Ratahallintokeskus tekee käyttösopimuksen kunkin rautatieliikenteen harjoittajan kanssa erikseen kutakin rautatieliikenteen aikataulukautta varten.

Pykälän ensimmäiseen momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jolla sopijaosapuolet velvoitettaisiin käyttösopimuksessa sopimaan 14 a §:ssä tarkoitettua suorituskannustinjärjestelmän mukaisesta korvauksesta ja sen ehdoista. Vastaavasti pykälän toiseen momenttiin lisättäisiin säännös, jolla sopijaosapuolet velvoitettaisiin edistämään sopimuksella rataverkon käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien käytettävyyshäiriöiden vähentämistä. Säännöksillä kytkettäisiin suorituskannustinjärjestelmä rataverkon

käyttösopimukseen, jolla suorituskannustinjärjestelmä käytännössä otettaisiin käyttöön.

35 §. Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa. Rautatiejärjestelmässä käytettävän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöön ottamiseen vaaditaan 35 §:n mukaan Rautatieviraston myöntämä käyttöönottolupa. Tällaisia rakenteellisia osajärjestelmiä ovat muun muassa rautatiejärjestelmässä käytettävät veturit ja vaunut (*liikkuva kalusto*) sekä infrastruktuuri tai siihen liittyvät järjestelmät ja erilliset rakenteet. Pykälässä säädetään käyttöönottoluvan myöntämisen edellytyksistä.

Esityksessä ehdotetaan täsmennyksiä määräaikaiseen käyttöönottolupaan, käyttöönottoluvassa asetettaviin ehtoihin sekä käyttöönottolupamenettelyyn osajärjestelmää parannettaessa tai uudistettaessa.

Osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma olisi pykälän uuden 3 momentin mukaan toimitettava Rautatievirastolle jo ennen varsinaista hyväksymismenettelyä. Säännös perustuu Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2001/16/EY) 14 artiklan 3 kohtaan. Rautatievirasto toimivaltaisena viranomaisena päättäisi suunnitelman perusteella, miltä osin yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä sovellettaisiin kyseiseen hankkeeseen.

Käyttöönottolupa myönnetään pääsääntöisesti toistaiseksi. Rautatievirasto voisi pykälän uuden 4 momentin mukaan myöntää käyttöönottoluvan vaihtoehtoisesti määräaikaisena, jos osajärjestelmää koskevat selvitykset olisivat teknisistä tai vastaavista muista syistä saatavissa osittain vasta myöhemmin. Tällaisina olisi pidettävä esimerkiksi talviolosuhteista johtuvia testauksia, joiden suorittaminen on välttämätöntä ennen lopullisen käyttöönottoluvan myöntämistä. Tällöin osajärjestelmä vastaisi sitä koskevia vaatimuksia muilta osin.

Lisäksi pykälää ehdotetaan täsmennettäväksi myös käyttöönottolupaan sisällytettävien ehtojen ja rajoitusten osalta. Pykälän 5 momentin mukaan niillä olisi varmistettava rautatiejärjestelmän turvallisuus ja yhteentoimivuus. Ehdot eivät jatkossakaan saisi olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

Rautatievirasto ei voi peruuttaa käyttöönottolupaa voimassa olevien säännösten mukaan. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uutena 6 momenttina säännös, jonka mukaan Rautatievirasto voisi peruuttaa käyttöönottoluvan, jos osajärjestelmä ei enää täytä sille asetettuja vaatimuksia tai jos luvassa asetettuja rajoituksia ja ehtoja ei noudateta. Käyttöönottoluvan peruuttaminen voisi tulla kysymykseen yksittäistapauksissa äärimmäisenä keinona. Rautatieviraston tulisi ennen peruuttamista neuvotella asiasta käyttöönottoluvan haltijan kanssa ja huomauttaa virheistä ja laiminlyönneistä.

35 a §. Rakentamisaikainen käyttöluva. Rautatievirasto voi nykyisin myöntää käyttöönottoluvan toistaiseksi tai määräaikaisena. Tällöin osajärjestelmä täyttää lähtökohtaisesti yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai rautatielain 28 §:n nojalla annettujen määräysten vaatimukset. Nykyinen lupamenettely on kuitenkin osoittautunut ongelmalliseksi erityisesti uudistettavan ja parannettavan infrastruktuurin osalta, koska rataosan liikennöintiä ei voida katkaista rakentamisen ajaksi.

Ehdotettujen säännösten nojalla Rautatievirasto voisi myöntää rakenteelliselle osajärjestelmälle, jota parannetaan tai uudistetaan, rakentamisaikaisen käyttöluvan ennen varsinaista käyttöönottolupaa, jos osajärjestelmän käyttö on tarpeen riittävien liikenneyhteyksien turvaamiseksi jo ennen sen valmistamista, eikä rautatiejärjestelmän turvallisuus vaarantuisi. Tällöin kyseessä olisi käyttöluvan myöntäminen esimerkiksi sellaiselle radan uudistamis – tai parantamishankkeelle, jossa radan uudistaminen tai parantaminen tehdään osissa ja se kestää hankkeen laajuudesta johtuen niin kauan, ettei radan liikennöintiä voida hankkeen ajaksi keskeyttää kokonaan, vaan liikennöintiä on jatkettava heti ratatyön liikenneturvallisuudesta vastaavan henkilön liikenteenohjaukselle radan valmistumisesta tekemän ilmoituksen jälkeen.

Rautatievirasto varmistaisi tilapäisen käytön turvallisuuden hakijan toimittaman aineiston perusteella. Hakijan tulisi toimittaa lupahakemuksen yhteydessä kuvaus liikennetarpeesta, suunnitellusta työstä sekä niistä toimenpiteistä, joilla rautatiejärjestelmän turvallisuus varmistetaan koko hankkeen aika-

na. Tällaisena voitaisiin esimerkiksi pitää rakentamissuunnitelmaa ja suunnitteluperusteita. Lisäksi vaadittaisiin selvitys liikennöintiin kohdistuvista mahdollisista rajoituksista. Rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistamiseen tulisi kuulua muun muassa se, että turvallisuus on otettu kattavasti huomioon suunnitelmaa tehtäessä. Toimijat ovat vastuussa turvallisuudesta hankkeen aikana.

Pykälässä säädettäisiin Rautatievirastolle oikeus sisällyttää lupaan ehtoja tai rajoituksia, joilla varmistettaisiin turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä sekä mahdollisuus peruuttaa lupa vastaavasti kuin 35 §:ssä säädetyn luvan yhteydessä. Tilapäinen käyttö lupa olisi voimassa enintään kolme vuotta sen myöntämisestä. Hankkeet valmistuvat tyypillisesti vaiheittain. Tarkoitus on, että valmistuneelle osalle haetaan 35 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Siten osajärjestelmän käyttöönottopia haettaisiin hankkeen edistymisen mukaisesti.

Myös useissa muissa EU:n jäsenvaltioissa on käytössä vastaavanlaiset osajärjestelmän rakentamisaikaiset luvat.

39 §. Liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä. Rautatieviraston katsastusjärjestelmän piiriin kuuluu voimassa olevan rautatielain mukaisesti ainoastaan se rataverkolla kansallisessa liikenteessä käytettävä liikkuva kalusto, jolle ei ole myönnetty lain 35 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa. Kuitenkin myös uusi kalusto, jonka tulee täyttää teknisiin eritelmiin perustuvat vaatimukset käyttöönottoluvan yhteydessä, on perusteltua katsastaa vastaavasti kuin aikaisemmin käyttöön otettu kansallisten määräysten vaatimukset täyttävä kalusto. Tämän vuoksi lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että kaikki kansallisessa liikenteessä käytettävä liikkuva kalusto kuuluisi Rautatieviraston katsastusjärjestelmän piiriin riippumatta siitä, onko sille myönnetty käyttöönottolupa. Samalla 39 §:ään lisättäisiin Rautatievirastolle toimivalta antaa tarkempia määräyksiä liikkuvan kaluston katsastuksesta ja katsastusjärjestelmästä. Määräyksillä olisi tarpeen määrätä muun muassa siitä, kuinka usein liikkuva kalusto on katsastettava ja miten katsastus on suoritettava.

50 §. Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta. Rautatieliikenteen harjoittajan ja Ratahallintokeskuksen on rautatielain

50 §:n 2 momentin mukaan ilmoitettava onnettomuustutkintakeskukselle ja Rautatievirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Erityisesti Rautatievirastolle lähetettyjen tietojen ilmoittamisessa on ilmennyt puutteita. Tämän vuoksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi säännös, jolla valtuutettaisiin valtioneuvoston asetuksella antamaan tarkempia säännöksiä rautatieliikenteen harjoittajan ja Ratahallintokeskuksen ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä lokakuuta 2009.

Lain siirtymäsäännösten mukaan Ratahallintokeskuksen rautatieliikenteen harjoittajien kanssa tekemät rataverkon käyttösopimukset olisivat edelleen voimassa siten, kuin sopijapuolet ovat niiden voimassaolosta sopineet. Ehdotetussa 35 a §:ssä tarkoitettua rakentamisaikaista käyttölupaa ei siirtymäsäännösten mukaan vaadittaisi niiltä hankkeilta, jotka on käynnistetty jo ennen lain voimaantuloa.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitykseen sisältyy valtiosääntöoikeudellisesti huomionarvoisia säännöksiä eräät alemmanasteista norminantovaltaa koskevat valtuutussäännökset. Alemmanasteinen sääntely olisi pääosin teknisluonteista ja sen kohderyhmät olisivat hyvin suppeita. Ehdotuksen mukaan Rautatievirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä liikkuvan kaluston katsastuksesta ja katsastusjärjestelmästä. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä rautatieliikenteen harjoittajan ja Ratahallintokeskuksen onnettomuuksista ja vaaratilanteita koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

Ehdotusta valmisteltaessa on edellä esitetyin perustein katsottu, että laki voidaan säätää tavallisena lakina.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 29 päivänä kesäkuuta 2006 annetun rautatielain (555/2006) 25 §:n 1 ja 2 momentti, 35 §:n 3 ja 4 momentti ja 39 § sekä
lisätään lakiin uusi 14 a §, 35 §:ään uusi 5 ja 6 momentti, lakiin uusi 35 a § ja 50 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

14 a §

Suorituskannustinjärjestelmä

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

Rautatieliikenteen harjoittajan on maksettava Ratahallintokeskukselle korvaus, jos rautatieliikenteen harjoittajan harjoittama liikenne poikkeaa rautatieliikenteen harjoittajasta johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista ja tästä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Ratahallintokeskuksen on maksettava rautatieliikenteen harjoittajalle korvaus, jos rataverkon käytettävyyttä poikkeaa Ratahallintokeskuksesta johtuvista liikenteen häiriöistä oleellisesti rautatieliikenteen harjoittajalle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Korvausten perusteista ja korvauksista so-

vitaan 25 §:ssä tarkoitettussa rataverkon käytösopimuksessa.

25 §

Rataverkon käytösopimus

Ratahallintokeskuksen on tehtävä rautatieliikenteen harjoittajan kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus, jossa on sovittava 13 §:ssä tarkoitettujen Ratahallintokeskuksen tarjoamien palvelujen käytöstä ja muista rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä käytännön järjestelyistä sekä 14 a §:ssä tarkoitettuja korvauksista ja niiden perusteista.

Ratahallintokeskuksen on tehtävä käytösopimus jokaisen rautatieliikenteen harjoittajan kanssa tasapuolisin ja kohtuullisin ehdoin. 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.

35 §

Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa

Osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma on toimitettava Rautatievirastolle. Virasto päättää suunnitelman perusteella, ovatko työt niin merkityksellisiä, että uusi käyttöönottolupa on tarpeen. Jos uusi käyttöönottolupa tarvitaan, Rautatievirasto päättää, miten laajasti yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä on sovellettava hankkeeseen.

Käyttöönottolupa voidaan myöntää toistaiseksi, tai se voidaan myöntää määräaikaisena, jos osajärjestelmää koskevat selvitykset ovat teknisistä tai muista vastaavista syistä saatavissa osittain vasta määräajan jälkeen.

Rautatievirasto voi sisällyttää käyttöönottolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä. Käyttöönottoluvan ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

Jos osajärjestelmä ei enää täytä sille asetettuja vaatimuksia tai jos luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja, Rautatieviraston on kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa määräajassa. Jos luvanhaltija ei ole korjannut virhettä tai laiminlyöntiä asetetussa määräajassa, virasto voi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi.

35 a §

Rakentamisaikainen käyttölupa

Jos muuta kuin liikkuva kalusto - osajärjestelmää aiotaan käyttää rautatiejärjestelmässä ennen 35 §:ssä säädetyn käyttöönottoluvan myöntämistä, sille on haettava rakentamisaikainen käyttölupa Rautatievirastolta. Virasto voi myöntää luvan, jos kysymys on vaiheittain valmistuvasta uudistamis- tai parantamishankkeesta ja osajärjestelmän käyttö on tarpeen riittävien liikenneyhteyksien turvaamiseksi, eikä rautatiejärjestelmän turvallisuutta vaaranneta. Rakentamisaikaisen käyt-

töluvan edellytysten arvioimiseksi hakijan on toimitettava Rautatievirastolle kuvaus liikennetarpeesta, suunnitelluista töistä sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä.

Rakentamisaikainen käyttölupa voidaan myöntää enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Rautatievirasto voi sisällyttää lupaan ehtoja tai rajoituksia, joilla varmistetaan turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä. Jos turvallisuuteen, yhteentoimivuuteen tai luvan edellytyksiin vaikuttavissa seikoissa tapahtuu luvan voimassaolon aikana muutoksia, asiasta on ilmoitettava Rautatievirastolle sen arvioimiseksi, onko luvan ehtoja tai rajoituksia muutettava. Rautatievirasto voi tällöin vaatia uuden luvan hakemista asettamassaan kohtuullisessa määräajassa.

Mitä 35 §:ssä säädetään osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös rakentamisaikaista käyttölupaa.

39 §

Liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä

Rataverkolla kansallisessa liikenteessä käytettävä liikkuva kalusto kuuluu Rautatieviraston katsastusjärjestelmän piiriin.

Rautatievirasto järjestää katsastuksen tai hankkii katsastuspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Rautatievirasto antaa kuitenkin katsastusta koskevat ja siihen liittyvät hallintopäätökset.

Rautatievirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikkuvan kaluston katsastuksesta ja katsastusjärjestelmästä.

50 §

Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä rautatieliikenteen harjoittajan ja Ratahallintokeskuksen ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa 25 §:n 1 momentin nojalla tehdyt rataverkon käyttö-sopimukset ovat voimassa siten kuin niiden voimassaolosta on sovittu.

Edellä 35 a §:ssä tarkoitettua rakentamisai-kaista käyttö lupaa ei tarvitse hakea niihin

osajärjestelmiin, joiden rakentaminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpi- teisiin.

Helsingissä 27 päivänä maaliskuuta 2009

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

Laki

Rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 29 päivänä kesäkuuta 2006 annetun rautatielain (555/2006) 25 §:n 1 ja 2 momentti, 35 §:n 3 ja 4 momentti ja 39 § sekä
lisätään lakiin uusi 14 a §, 35 §:ään uusi 5 ja 6 momentti, lakiin uusi 35 a § ja 50 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

14 a §

Suorituskannustinjärjestelmä

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

Rautatieliikenteen harjoittajan on maksettava Ratahallintokeskukselle korvaus, jos rautatieliikenteen harjoittajan harjoittama liikenne poikkeaa rautatieliikenteen harjoittajasta johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista ja tästä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Ratahallintokeskuksen on maksettava rautatieliikenteen harjoittajalle korvaus, jos rataverkon käytettävyys poikkeaa Ratahallintokeskuksesta johtuvista liikenteen häiriöistä oleellisesti rautatieliikenteen harjoittajalle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle. Korvausten perusteista ja korvauksista sovitaan 25 §:ssä tarkoitetussa rataverkonkäyttösopimuksessa.

25 §

Rataverkon käyttösopimus

Ratahallintokeskuksen tulee tehdä rautatie liikenteen harjoittajan kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus. Siinä tulee sopia 13 §:ssä tarkoitettujen Ratahallintokeskuksen tarjoamien palveluiden käytöstä ja muista tarvittavista käytännön järjestelyistä.

Ratahallintokeskuksen tulee tehdä käyttö-sopimus jokaisen rautatieliikenteen harjoittajan kanssa tasapuolisin ja kohtuullisin ehdoin. Käyttösopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten ottaen huomioon aikataulukaudelle myönnetty ratakapasiteetti. Käyttösopimusta voidaan muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt ratakapasiteetin jakamista koskevat päätökset tai muut sopimukseen vaikuttavat seikat sitä edellyttävät.

25 §

Rataverkon käyttösopimus

Ratahallintokeskuksen on tehtävä rautatie liikenteen harjoittajan kanssa rataverkon käyttöä koskeva sopimus, jossa on sovittava 13 §:ssä tarkoitettujen Ratahallintokeskuksen tarjoamien palvelujen käytöstä ja muista rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä käytännön järjestelyistä sekä 14 a §:ssä tarkoitettuja korvauksista ja niiden perusteista.

Ratahallintokeskuksen on tehtävä käyttö-sopimus jokaisen rautatieliikenteen harjoittajan kanssa tasapuolisin ja kohtuullisin ehdoin. Sopimuksella on edistettävä rataverkon tehokasta käyttöä ja rautatieliikenteen täsmällisyyttä sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettyvyyshäiriöiden 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.

35 §

Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa

Rautatievirasto voi myöntää käyttöönottoluvan määräaikaisena sekä sisällyttää siihen sellaisia rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan yhteentoimivuuden teknisten eritelmien tai tässä laissa säädettyjen tai sen nojalla määrättyjen vaatimusten noudattaminen. Käyttöönottoluvan ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

Jos rakenteellista osajärjestelmää parannetaan tai uudistetaan käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeen, siitä on ilmoitettava Rautatievirastolle. Jos rakenteellista osajärjestelmää parannetaan tai uudistetaan olennaisesti, sitä ei saa ottaa käyttöön ennen kuin sille on myönnetty uusi käyttöönottolupa.

35 §

Rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa

Osajärjestelmän parantamista tai uudistamista koskeva suunnitelma on toimitettava Rautatievirastolle. Virasto päättää suunnitelman perusteella, ovatko työt niin merkityksellisiä, että uusi käyttöönottolupa on tarpeen. Jos uusi käyttöönottolupa tarvitaan, Rautatievirasto päättää, miten laajasti yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä on sovellettava hankkeeseen.

Käyttöönottolupa voidaan myöntää toistaiseksi, tai se voidaan myöntää määräaikaisena, jos osajärjestelmää koskevat selvitykset ovat teknisistä tai muista vastaavista syistä saatavissa osittain vasta määräajan jälkeen.

Rautatievirasto voi sisällyttää käyttöönottolupaan rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä. Käyttöönottoluvan ehdot eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

Jos osajärjestelmä ei enää täytä sille asetettuja vaatimuksia tai jos luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja rajoituksia tai ehtoja, Rautatieviraston on kehotettava luvanhaltijaa korjaamaan havaitut virheet tai laiminlyönnit kohtuullisessa määräajassa. Jos luvanhaltija ei ole korjannut virhettä tai laiminlyöntiä asetetussa määräajassa, virasto voi peruuttaa käyttöönottoluvan kokonaan tai määräajaksi.

35 a §

Rakentamisaikainen käyttölupa

Jos muuta kuin liikkuva kalusto - osajärjestelmää aiotaan käyttää rautatiejärjestelmässä ennen 35 §:ssä säädetyn käyttöönottoluvan myöntämistä, sille on haettava rakentamisaikainen käyttölupa Rautatievirastolta. Virasto voi myöntää luvan, jos kysymys on vaiheittain valmistuvasta uudistamis- tai parantamishankkeesta ja osajärjestelmän käyttö on tarpeen riittävien liikenneyhteyksien turvaamiseksi, eikä rautatiejärjestelmän turvallisuutta vaaranneta. Rakentamisaikaisen käyttöluvan edellytysten arvioimiseksi hakijan on toimitettava Rautatievirastolle kuvaus liikennetarpeesta, suunnitelluista töistä sekä toimenpiteistä, joilla varmistetaan turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä.

Rakentamisaikainen käyttölupa voidaan myöntää enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Rautatievirasto voi sisällyttää lupaan ehtoja tai rajoituksia, joilla varmistetaan turvallisuus ja yhteentoimivuus rautatiejärjestelmässä. Jos turvallisuuteen, yhteentoimivuuteen tai luvan edellytyksiin vaikuttavissa seikoissa tapahtuu luvan voimassaolon aikana muutoksia, asiasta on ilmoitettava Rautatievirastolle sen arvioimiseksi, onko luvan ehtoja tai rajoituksia muutettava. Rautatievirasto voi tällöin vaatia uuden luvan hakemista asettamassaan kohtuullisessa määräajassa.

Mitä 35 §:ssä säädetään osajärjestelmän käyttöönottoluvan peruuttamisesta, koskee myös rakentamisaikaista käyttö lupaa.

39 §

Liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä

Rataverkolla kansallisessa liikenteessä käytettävä liikkuva kalusto kuuluu Rautatieviraston katsastusjärjestelmän piiriin, *jos sille ei ole myönnetty 35 §:ssä tarkoitettua osajärjestelmän käyttöönottolupaa.* Rautatievirasto järjestää katsastuksen tai hankkii katsastuspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Rautatievirasto antaa kuitenkin katsastusta koskevat ja siihen liittyvät hallintopäätökset.

50 §

Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta

39 §

Liikkuvan kaluston katsastusjärjestelmä

Rataverkolla kansallisessa liikenteessä käytettävä liikkuva kalusto kuuluu Rautatieviraston katsastusjärjestelmän piiriin.

Rautatievirasto järjestää katsastuksen tai hankkii katsastuspalvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Rautatievirasto antaa kuitenkin katsastusta koskevat ja siihen liittyvät hallintopäätökset.

Rautatievirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikkuvan kaluston katsastuksesta ja katsastusjärjestelmästä.

50 §

Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä rautatieliikenteen harjoittajan ja Ratahallintokeskuksen ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaan tuloa 25 §:n 1 momentin nojalla tehdyt rataverkon käyttö-sopimukset ovat voimassa siten kuin niiden voimassaolosta on sovittu.

Edellä 35 a §:ssä tarkoitettua rakentamisaikaista käyttö lupaa ei tarvitse hakea niihin osajärjestelmiin, joiden rakentaminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.