

Rautatieyrityksen toimilupa

Sisällysluettelo

Määräyksen tausta ja säädösperusta	1
Määräyksen valmistelu	2
Lausuntopalaute	3
Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista	4
Yksityiskohtaiset perustelut	5
Kohta 1 Soveltamisala	5
Kohta 2 Toimiluvan hakeminen	5
Kohta 3 Hakemuksen liitteenä toimitettavat selvitykset	5
Kohta 3.1 Päätoimisuus	6
Kohta 3.3 Hyvämaineisuus	6
Kohta 3.4 Vakavaraisuus	8
Kohta 4 Vastuuvakuutuksen vähimmäismäärä	12
Kohta 4.1 Rautatieonnettomuusskenaariot ja taustaselvitykset	16
Kohta 4.2 Skenaarioiden taloudellisen vahingon määrittämisen periaatteet	22
Kohta 4.3 Skenaarioiden aineelliset vahingot (muut kuin ympäristövahingot)	22
Kohta 4.4 Skenaarioiden ympäristövahingot	22
Kohta 4.5 Skenaarioiden henkilövahingot	23
Kohta 4.6 Onnettomuusskenaarioita koskevat liitteet	23
Siirtymämääräys ja soveltaminen	34
Määräyksen voimaantulo	34

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Tällä määräyksellä kumotaan Liikenne- ja viestintäviraston määräys rautatieyrityksen toimiluvan hakemisesta TRAFICOM/171879/03.04.02.00/2019, koska voimassa olevaan määräykseen tullaan sisällyttämään toimiluvan omaavien rautatieyritysten vastuuvakuutusten vähimmäismäärät. Rautatieyritysten toimilupiin liittyvien vastuuvakuutusten vähimmäismääristä ei ole nykyisin Suomessa selkeästi säännelty.

Uuteen määräykseen tehtävillä muutoksilla on tarkoitus luoda selkeä sääntelykehys, jonka mukaisesti toimiluvan omaavia rautatieyrityksiä voidaan velvoittaa hankkimaan vähintään määräyksessä edellytetty vastuuvakuutus kattamaan heidän toiminnastaan mahdollisesti aiheutuvat vahingot.

Liikenne- ja viestintävirasto on antanut ohjeen rautatieliikenteen harjoittajan vastuuvakuutuksesta TRAFICOM/274023/03.04.02.01/2019, jossa kuvataan suositeltavia vastuuvakuutuksen vähimmäismääriä riippuen liikennöintitavasta ja -laajuudesta. Muiden rautatieliikenteen harjoittajien osalta vastuuvakuutusten suuruus määriteltäisiin edelleen ohjetasolla.

Raideliikennelain (1302/2018) 182 §:n 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä

vastaava järjestely kalustoyksikön käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta se on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun sitä vastaavan järjestelyn riittävyyttä arvioitaessa on otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen on oltava voimassa koko sinä aikana, jolloin toimintaa harjoitetaan.

Raideliikennelain 182 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vastuuvakuutuksen ja muun sitä vastaavan järjestelyn suuruudesta sekä siitä, miten virasto valvoo vastuuvakuutuksen riittävyyttä. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017), jäljempänä *liikennepalvelulaki*, 55 §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimilupaa haettaessa esitettävistä selvityksistä.

Lisäksi määräyksellä pannaan osaltaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta III luvun 22 artikla korvausvelvollisuuden kattamista koskevista vaatimuksista, ja otetaan huomioon myös komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/171 rautatieyritysten toimilupamenettelyn tietyistä näkökohdista 5 artikla, joka sisältää korvausvastuun kattavuutta ja riittäviä takeita koskeviin vaatimuksiin liittyvät tietyt näkökohdat, ja erityisesti artiklan kohta 1.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta III luvun 2 jakso sisältää toimiluvan saamisen edellytykset. Jakson 17 artikla sisältää yleiset vaatimukset, joiden mukaan, jos yritys ei täytä luvussa säädettyjä vaatimuksia, jäsenvaltiot eivät saa myöntää toimilupia eivätkä pidentää niiden voimassaoloa. Saman direktiivin 18 artiklan mukaan toimilupaa hakevalta yritykseltä on voitava vaatia, että se osoittaa asianomaisen jäsenvaltion toimilupaviranomaisille ennen toimintansa aloittamista, että se kykenee jatkuvasti täyttämään 19–22 artiklassa luetellut hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset sekä korvausvelvollisuutensa. Kunkin toimilupaa hakevan yrityksen on toimitettava tätä tarkoitusta varten kaikki tarvittavat tiedot.

Suomessa nämä rautayrityksen toimiluvan myöntämisen edellytykset ja toimilupaa hakevan yrityksen hyvämaineisuutta, ammatillista pätevyyttä ja vakavaraisuutta rautatieliikenteessä koskevat vaatimukset sisältyvät liikennepalvelulain 54 ja 55 pykäliin.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä.

Määräyshankkeen aloittamisesta, määräyksen lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla.

Määräysluonnoksesta on ollut mahdollisuus antaa lausuntoja reilu kuuden viikon ulkoisen lausuntokierroksen aikana 29.11.2023–15.1.2024 lausuntopalvelu.fi-palvelussa. Lausuntokierroksen alkamisesta tiedotettiin lisäksi erikseen sähköpostitse toimiluvan omaavia rautatieyrityksiä ja rautatiealan sääntelyelintä.

Liikenne- ja viestintävirasto tilasi ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen asiantuntijaselvityksen rautatieyritysten vastuuvakuutusten vähimmäissummien määrittämiseksi, minkä jälkeen määräysluonnoksesta oli mahdollisuus antaa uudeleen lausuntoja kahdeksan viikon pituisella lausuntokierroksella 24.6.–19.8.2024.

Valmis määräys julkaistaan Finlex-palvelussa ja Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla.

Lausuntopalaute

Liikenne- ja viestintäviraston kirjaamoon saapui määräysluonnoksesta ulkoisella 29.11.2023-15.1.2024 järjestetyllä lausuntokierroksella yksi lausunto.

Fenniarail Oy toteaa lausunnossaan, että ehdotetun määräyksen perusteella vastuuvakuutuksen tai sitä vastaavan järjestelyn vähimmäiseuromäärät olisivat pakollisia ja kiinteitä. Lausunnonantajan mukaan tässä mallissa on eräitä käytännön ongelmia, joihin Fenniarail Oy on tutustunut vaarallisten aineiden kuljetuksen liikenteen aloituksen yhteydessä vuosina 2021-22.

Lausunnonantaja esittää, että se keskittyy esimerkeissään vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) vakuuttamiseen. Yksittäisen euromäärän määrittäminen ja vaatiminen ei ole perusteltua, koska vakuutuksen tulee vastata riskiä. Yli- tai alivakuuttaminen ei ole vakuutuksenottajan eikä vakuutusyhtiön kannalta tarkoituksenmukaista. Pienimuotoiseen VAK-liikenteeseen tarvittava ja saatava vakuutus on varsin erilainen, kuin laajaan kokonaisuuteen tarvittava vakuutus. Lausunnonantaja esittää, että kuten autovakuutuksissa, vakuutusyhtiö kysyy tietoja ajoneuvon käyttäjästä, käyttöalueesta ja -määristä, kysytään rautatievakuutuksissa vastaavia tietoja; vakuutuksen kattavuus määritellään aineen vaaraominaisuuksien, toiminnan määrän, toiminta-alueen ja vastaavien tekijöiden perusteella määriteltävän kokonaisriskin perusteella.

Lausunnonantaja esittää, että määräysluonnoksessa esitettävä vakuutussumma on niin suuri, etteivät useimmat Suomessa toimivat vakuutusyhtiöt kykene tarjoamaan edellytettyjä vakuutuksia.

Liiketoimintaan nähden erittäin suuret, tarpeettomasti ylimitoitettut vakuutukset tarkoittavat vastaavassa suhteessa ylisuuria vakuutusmaksuja. Pienillä liikennemäärillä tämä johtaa tilanteeseen, jossa vakuutuksen osuus kuljetuskustannuksista nousee niin suureksi, että rautatiekuljetuksesta tulee kannattamatonta. Ylimitoitettut vakuutusvaatimukset ovat erittäin tehokas kilpailunrajoituskeino ja markkinoille tulon este.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että määräyksellä vahvistettavat vastuuvakuutussummat ovat velvoittavia ainoastaan vähimmäismäärien osalta, eivätkä muilta osin kiinteitä. Virasto ottaa vastuuvakuutusmääriä vahvistaessaan huomioon lausunnonantajan lausunnon sekä sen, etteivät summat olisi ylimitoitettuja tai epätarkoituksenmukaisia. Alivakuuttamisen ei sen sijaan pitäisi muodostua ongelmaksi, kun määräyksellä vahvistetaan ainoastaan vähimmäismäärät.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lisäksi, että raideliikennelain tarkoituksena on lain 1 pykälän mukaan edistää raideliikennettä ja sen turvallisuutta, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Lain tavoitteena on samanaikaisesti luoda tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset raideliikenne-markkinoiden toiminnalle.

Liikenne- ja viestintävirasto on päättänyt määräysvalmistelun kuluessa hankkia asiantuntijaselvityksen siitä, minkä suuruisten rautatieyritysten vastuuvakuutusten ehdottomien alarajojen voidaan katsoa olevan perusteltuja turvallisuuden näkökulmasta huomioiden samalla sen, että kyseiset vähimmäismäärät eivät rajoitaisi rautatiealan kilpailua. Virasto on tunnistanut tarpeen asiantuntijaselvityksen laatimiseksi sidosryhmältä saadun lausunnon pohjalta sekä toisaalta määräysvalmistelun aikana, jotta määräyksen valmistelu perustuisi riittävään ja ajantasaiseen tietopohjaan. Asiantuntijaselvitystä ja sen sisältöä avataan tarkemmin tämän perustelumuistion yksityiskohtaisten perustelujen kohdassa 4 Vastuuvakuutuksen vähimmäismäärä.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaanotti lausuntopalvelu.fi-palveluun määräysluonnoksesta toisella 26.6.-19.8.2024 järjestetyllä ulkoisella lausuntokierroksella yhden lausunnon.

North Rail Oy toteaa lausunnossaan, että rautatielogistiikka on Suomen kilpailukyvyyn ja talouskasvun sekä ilmastomuutoksen ja vihreän siirtymän kannalta avainasemassa.

North Rail haluaa tuoda lausunnossaan esille, että vastuuvakuutusten vähimmäismäärän lisääminen rautatieyritysten toimilupiin heikentää suomalaisten yritysten kilpailukykyä ja vaikeuttaa logistiikan vihreän siirtymän tavoitteiden saavuttamista. Suomalaisten rautatielogistiikkayritysten on jo nykyisellään äärimmäisen vaikeaa kilpailuttaa ja saada vakuutuksia suomalaisilta vakuutusyhtiöiltä niiden korkeiden summien vuoksi.

Suomessa rautatieyrityksiä on vain vähän, ja vastuuvakuutuksen minimimäärän määrittäminen tekee uusien yritysten markkinoille pääsyn ja pienten toimijoiden pärjäämisen entistä haastavammaksi. Tämä on ristiriidassa sen tavoitteen kanssa, että Suomen kilpailukykyä tulisi kasvattaa, rataparasiteetin käyttöastetta nostaa ja maanteiden tavaraliikennettä ohjata vähäpäästöisimpiin kuljetusmuotoihin, kuten rautatielogistiikkaan.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että viraston tehtävänä on toimia rautateiden turvallisuutta edistävänä viranomaisena. Määräyshankkeen aikana on laadittu asiantuntijaselvitys, jossa vastuuvakuutusten vähimmäissummia on arvioitu erityisesti Suomen rautatiejärjestelmän turvallisuuden näkökulmasta. Vastuuvakuutusten vähimmäissummien vahvistamisella on tarkoitus turvata myös muita rautatieympäristössä toimivia osapuolia, kuten pienempiä toimijoita törmäystilanteissa.

Lisäksi virasto tuo esiin perustelumuistiossa esitetyn siitä, että asiantuntijaselvitys on johtanut pääasiassa kyseisten summien alenemiseen siitä, mitä ne ovat aieman viranomaisohjeistuksen mukaan olleet, jotta mahdolliselta ylivakuuttamiselta vältyttäisiin. Määräyshankkeen valmistelun tueksi tehdyssä asiantuntijaselvityksessä tutkittiin myös neljän vertailumaan rautatieyritysten vastuuvakuutuksia koskevia vaatimuksia. Vertailumaiksi valittiin Viro, Ruotsi, Norja ja Tanska. Selvityksen pohjalta voitiin todeta, että Ruotsin, Norjan ja Tanskan rautatieyritysten vastuuvakuutusten vähimmäismäärät ovat samaa suuruusluokkaa kuin määräyksen lopputuloksena esitettävät vähimmäismäärät. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että toimiluvan omaavien rautatieyritysten vastuuvakuutusten vähimmäissummien määrittäminen perustuu sekä Euroopan unionin että Suomen lainsäädäntöön.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on vastannut Liikenne- ja viestintäviraston lausuntopyyntöön, ettei heillä ole lausuttavaa asiassa.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Määräykseen tehtävillä muutoksilla arvioidaan olevan taloudellisia vaikutuksia kaikkiin toimijoihin, kun rautatieyritysten on määräyksen myötä mahdollista pääasiassa pienentää vastuuvakuutustensa määrää. Toisaalta osan pienistä toimijoista on kasvatettava vastuuvakuutusmääriään.

Muutokset, jotka tehdään asiantuntijaselvityksen pohjalta määräykseen ja vahvistettaviin vastuuvakuutusten vähimmäismääriin, on arvioitu pääasiassa aikaisempia ohjeen mukaisia määriä alhaisemmiksi. Ainoastaan tavaraliikennettä harjoittavien yritysten, jotka eivät kuljeta vaarallisia aineita, vastuuvakuutusten vähimmäismäärät nostettaisiin 20 miljoonasta 25 miljoonaan euroon selvityksen pohjalta. Lisäksi vaihtotyötä koskevasta toimijaluokasta luovuttaisiin, mikä tarkoittaisi

korotuksia nykyisin ohjeistettuihin vastuuvakuutusmääriin sellaisille rautatieyri-
tyksille, jotka harjoittavat ainoastaan vaihtotyötä.

Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, ettei muutoksia voida pitää kohtuuttomina, ja
määräyksen mukaisiin vastuuvakuutuksiin siirtymisessä otetaan huomioon riittävä
aika muun muassa vakuutussopimusneuvotteluille. Määräykseen kirjataan kohta 5
Siirtymämääräys ja soveltaminen, jossa määrätään siirtymäajasta.

Määräyksellä vahvistetaan jatkossa rautatieyrityksiltä vastuuvakuutuksen vähim-
mäismäärä, minkä on tarkoitus edistää toimijoiden yhdenmukaista kohtelua ja
selkeyttää rautatieyritysten markkinoilletuloa.

Määräyksellä ei arvioida olevan vaikutuksia kansalaisiin, ympäristöön, esteettö-
myyteen, yhdenvertaisuuteen tai tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1 Soveltamisala

Raideliikennelain (1302/2018) 2 §:n 1 momentin 34 kohdan mukaan *rautatieyri-
tyksellä* tarkoitetaan julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä,
joka Euroopan talousalueella, jäljempänä ETA-alueella, myönnetyn asianomaisen
toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliiken-
nettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista.

Euroopan neuvoston ja parlamentin direktiivin 2012/34/EU yhtenäisestä euroop-
palaisesta rautatiealueesta artiklan 3 kohdan 14 mukaan tarkoitetaan *toimiluvalla*
toimilupaviranomaisen yritykselle myöntämää lupaa, jolla tunnustetaan sen oi-
keus tarjota rautatieliikennepalveluja rautatieyrityksenä; kyseinen toimintaoikeus
voidaan rajoittaa tietyn tyyppisten palvelujen tarjoamiseen.

Kohta 2 Toimiluvan hakeminen

Määräykseen tehdään päivitys, jonka mukaan rautatieyrityksen toimilupaa kos-
keva hakemuslomake löytyy nykyään Suomi.fi-verkkopalvelusta. Hakemuslomake
toimitetaan Liikenne- ja viestintäviraston kirjaamoon.

Kohta 3 Hakemuksen liitteenä toimitettavat selvitykset

Toimiluvan hakijan on toimitettava liikenteen palveluista annetun lain 54 §:ssä
säädettyjen edellytysten osoittamiseksi Liikenne- ja viestintävirastolle kohdissa
3.1–3.4 edellytetyt selvitykset hakemuslomakkeensa liitteenä. Selvityksiä tarken-
netaan siten kuin jäljempänä mainitaan.

Liikennepalvelulain 54 §:ssä säädetään rautatieliikenteen toimiluvan myöntämisen
edellytyksistä. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä toi-
milupa Suomeen sijoittautuneelle rautatieyritykselle rautatieliikenteen harjoitta-
miseen, jos hakija täyttää toimiluvan myöntämiselle pykälässä säädetty edellytyk-
set.

Liikennepalvelulain 53 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan rautatieyritys saa har-
joittaa rautatieliikennettä vain, jos sillä on Liikenne- ja viestintäviraston myön-
tämä toimilupa tai toisessa ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten
myönnetty toimilupa. Pykälän 4 momentin mukaan yhdessä ETA-valtiossa myön-
netty toimilupa on voimassa koko Euroopan talousalueella. Liikennepalvelulain
säännökset perustuvat 21.11.2012 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston
direktiiviin 2012/34/EU yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta, jonka III
luku sisältää rautatieyritysten toimilupia koskevat vaatimukset. Vaatimuksia täs-
mennetään ja täydennetään 4.2.2015 annetulla komission täytäntöönpanoasetuk-
sella (EU) 2015/171 rautatieyritysten toimilupamenettelyn tietyistä näkökohdista.

Kohta 3.1 Päätoimisuus

Määräyksen 3.1 kohdan mukaan toimiluvan hakijan eli Suomeen sijoittautuneen rautatieyrityksen on toimitettava selvitys rautatieyrityksen päätoimialasta Patentti- ja rekisterihallituksesta (PRH) tai muu selvitys päätoimisuudesta, jollei PRH:n selvitystä ole saatavilla.

Kaupparekisterilain (564/2023) mukaan Patentti- ja rekisterihallitus rekisteriviranomaisena pitää kaupparekisteriä, johon merkitään muun ohella yrityksiä koskevat ilmoitukset, hakemukset ja tiedonannot. Kaupparekisterilaissa säädetään kaupparekisterin pitämisestä yrityksiä, yhteisöjä ja niissä toimivia henkilöitä koskevien ajantasaisten ja luotettavien tietojen saamiseksi. Kaupparekisterilain mukaan jokaisella on oikeus saada kaupparekisterin merkinnöistä ja rekisteriviranomaisen hallussa olevista asiakirjoista tietoja, otteita ja todistuksia.

Liikennepalvelulain 54 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää toimiluvan vain Suomeen sijoittautuneelle rautatieyritykselle. Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin 17 artiklan 1 alakohdan mukaan yrityksellä on oikeus hakea toimilupaa siinä jäsenvaltiossa, johon se on sijoittautunut. Direktiivi ei kuitenkaan tarkemmin määrittele, minkälaisia sidoksia Suomeen tarvitaan, jotta yritys voisi olla Suomeen sijoittunut. Se voi mahdollisesti tarkoittaa sitä, että yritys on rekisteröitynyt muualle kuin Suomeen. Esimerkiksi näissä tapauksessa selvitystä päätoimisuudesta ei voi saada PRH:ltä vaan päätoimisuudesta pitäisi antaa muu luotettava selvitys.

Kohta 3.3 Hyvämaineisuus

Tässä määräyksessä *liikkeenjohtotehtäviin määrättyllä henkilöllä* tarkoitetaan yrityksen toimitusjohtajaa tai muuta liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä. Siis, mitä tarkoitetaan muulla liikkeenjohtotehtäviin määrättyllä henkilöllä, sovelletaan yhteisöoikeuden sääntöjä.

Liikenteen turvallisuusviraston aikaisen 1.7.2018 voimaan tulleen määräyksen (TRAFI/366284/03.04.02.00/2017) mukaan toimiluvan hakijan tuli hankkia Oikeusrekisterikeskukselta lausunto, että hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä ei ole tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta tai voimassa olevia työehtosopimuksia, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta. Oikeusrekisterikeskuksen lausunnon tulee kattaa myös tullimääräyksien rikkomisesta saadut rangaistukset, jos hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Rikosrekisterilain (770/1993) 2 §:n 1 momentissa säädetään rikosrekisteriin merkittävistä tuomioistuinratkaisuksista, joilla henkilö on Suomessa tuomittu pykälässä mainittuihin seuraamuksiin. Rikosrekisterilain 2 §:n 2 momentin mukaan rikosrekisteriin merkitään lisäksi tiedot tuomioistuinratkaisuksista, joilla Suomen kansalainen ja Suomessa pysyvästi asuva ulkomaalainen on ulkomailla tuomittu 1 momentissa mainittua seuraamusta vastaavaan seuraamukseen. Rangaistusta koskeva tieto merkitään rikosrekisteriin, jos tuomio on annettu toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, pohjoismaissa, keskinäistä oikeusapua rikosasioissa koskevan eurooppalaisen yleissopimuksen (SopS 30/1981) osapuolena olevassa valtiossa tai tieto muualla annetusta tuomiosta on tullut rikosrekisterin pitäjälle virkateitse. Oikeusrekisterikeskus harkitsee, vastaako ulkomailla tuomittu rangaistus sellaista seuraamusta, joka 1 momentin nojalla merkittäisiin Suomessa rikosrekisteriin. Edelleen pykälän mukaan henkilöstä rikosrekisteriin merkitään henkilön nimi ja aiemmat nimet, henkilötunnus tai, jos sitä ei ole käytettävissä, syntymäaika, syntymävaltio ja -paikkakunta sekä sukupuoli ja kansalaisuus.

Vaatus hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön rikostaustan selvittämisestä perustuu liikennepalvelulain 55 §:n 1 momentin säännökseen henkilön hyvämaineisuuden selvittämisestä. Rautatieyrityksen toimiluvan hakemisesta 13.3.2020 annettua määräystä kuitenkin muutettiin, koska määräys ei vastannut viranomaisten kesken noudatettavia menettelytapoja. Määräyksessä tarkoitettu hakija (rautatieyritys) ei saa Oikeusrekisterikeskukselta lausuntoa hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätystä henkilöstä. Hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei myöskään saa Oikeusrekisterikeskukselta itseään koskevaa rikosrekisteriotetta. Rikosrekisterilain 6, 6a ja 6 b §:ssä on suhteellisen suppeat säännökset siitä, milloin yksityinen henkilö ainoastaan voi saada itseään koskevan rikosrekisteriotteen. Edelleen rikosrekisterilaissa on säännökset siitä, milloin valtion viranomainen voi saada yksityistä henkilöä koskevan otteen rikosrekisteristä. Rikosrekisterilain 4 a §:n mukaan rikosrekisteristä luovutetaan henkilöä koskevat tiedot Suomen viranomaiselle asiassa, joka koskee viranomaisen lupaa tai hyväksyntää, jonka edellytyksenä on henkilön luotettavuus (2 kohta). Sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:n 2 momentin mukaan Oikeusrekisterikeskus saa salassapitovelvollisuuden estämättä pyynnöstä luovuttaa sakkorekisteristä tietoja niille, joiden oikeudesta mainittujen tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla. Edelleen saman lain 51 §:n 1 momentin mukaan tiedot sakkorekisteristä luovutetaan sakkorekisterin otteella, joka sisältää kaikki ne tiedot, joiden saamiseen pyynnön esittäjällä on oikeus. Tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöhyönteiden välityksellä. Lisäksi 51 §:n 2 momentissa säädetään, että jos pyynnön kohteena olevasta ei ole talletettu 1 momentissa tarkoitettuja tietoja, sakkorekisterin otteen on sisällettävä ilmoitus siitä.

Liikennepalvelulain 197 §:n 3 momentissa säädetään viranomaisten välisestä tietojen vaihdosta, että Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot muun muassa toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä sekä yrityksen toimitusjohtajasta ja vastuunalaisesta yhtiömiehestä. Pykälän mukaan tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

Rautatieyrityksen toimiluvan hakemisesta 13.3.2020 annetun määräyksen 3.3 kohtaa muutettiin siten, että toimiluvan hakijalta ei edellytetä tässä tarkoitettun Oikeusrekisterikeskuksen lausunnon hankkimista. Liikennepalvelulaissa säädettyjen hyvämaineisuutta koskevien toimilupavaatimusten täyttymiseksi Liikenne- ja viestintävirasto selvittää toimilupahakemusta käsiteltäessä rikostaustan pyytämällä Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämistä rikos- ja sakkorekistereistä otteet hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätystä henkilöstä. Otteet pyydetään liikennepalvelulain 197 §:n 3 momentissa säädetyn viranomaisten välisen tietojen vaihdon puitteissa. Määräyksessä edellytettäisiin kuitenkin, että hakija toimittaa rikos- ja sakkorekisteristä pyydettäviä otteita varten Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön nimestä, kansalaisuudesta ja henkilötunnuksesta tai, jos henkilötunnusta ei ole käytettävissä syntymäajasta. Lisäksi pyydetään toimittamaan tieto henkilön asuinvaltiosta viimeisen viiden vuoden ajalta.

Oikeusrekisterikeskus on 13.3.2020 annetun rautatieyrityksen toimiluvan hakemista koskevan määräyksen yhteydessä viitannut lisäksi määräyksen 3.3 kohdan osalta rikosrekisterilain 4 a §:n 4 momenttiin, jonka mukaan viranomaisen on annettava henkilölle tieto siitä, että häntä koskevat tiedot voidaan pyytää rikosrekisteristä tässä tarkoitettun asian käsittelyä varten. Ilmoitusta ei kuitenkaan tarvitse tehdä, jos henkilön voidaan olettaa muutenkin tietävän tiedon hankkimisesta. Oikeusrekisterikeskus toteaa, että rikosrekisterilain 4 a §:n säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen (8/1999 vp) yksityiskohtaisissa perusteluissa

tiedonantovelvollisuutta on kuvattu seuraavasti: "Useat viranomaisen lupaa edellyttävät asiat ovat sellaisia, joissa luvan hakijan luotettavuutta edellytetään säädöstasolla. Tämän vuoksi hakijan voidaan yleensä olettaa tietävän, että viranomaisen on tarkistettava häntä koskevat tiedot muun muassa rikosrekisteristä. Myös valtion virkaa hakevien voidaan yleensä olettaa tietävän rikosrekisteritietojen tarkistamisesta. Tiedon hankkiminen voisi kuitenkin tulla joissakin tapauksissa hakijalle yllätyksenä, jollei häntä siitä erikseen informoida. Ilmoitustapaa ei laissa ehdoteta säänneltäväksi. Ilmoitus voitaisiin useimmissa tapauksissa tehdä asiaa koskevassa haku- tai muussa lomakkeessa. Ajan mittaan lomakkeita uudistettaessa ilmoitus rikosrekisteritiedon hankkimisesta voidaan tehdä sellaisissakin asioissa, joissa sen antaminen ei lain mukaan ole välttämätöntä." Edellä mainittuun viitaten Oikeusrekisterikeskus on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastoa harkitsemaan, tulisiko määräyksen kohdassa 3.3 olla viittaus rikos- ja sakkorekisteritietojen tarkistamiseen hyvämaineisuutta selvitetäessä. Rautatieyrityksen toimiluvan hakemista koskevan määräyksen kyseistä kohtaa on 13.3.2020 tarkennettu siten, kuin Oikeusrekisterikeskus on ehdottanut.

Oikeusrekisterikeskus on rautatieyrityksen toimiluvan hakemista koskevan 13.3.2020 annetun määräyksen osalta todennut myös, että rautatieyrityksen toimilupa-asiaa varten ei ole olemassa teknistä rajapintaa rikos- ja sakkorekisteritietojen toimittamiseen Liikenne- ja viestintävirastolle rajapinnan kautta, mutta Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus liittyä yleiseen rikos- ja sakkorekisterirajapintaan myös näissä asioissa. Lisäksi Oikeusrekisterikeskus on todennut, että luovutettaessa rikosrekisteristä tiedot Suomen viranomaiselle rikosrekisterilain 4 a §:n 1 momentin 2 kohdan perusteella, tiedot sisältävät kaikki kyseistä henkilöä koskevat rikosrekisterissä olevat tiedot. Lain 5 §:n 1 momentin mukaan tiedot rikosrekisteristä luovutetaan rikosrekisterin otteella, jossa ovat henkilöstä rekisteriin tallennetut tiedot tai ilmoitus siitä, ettei henkilöstä ole merkintää rekisterissä.

Lisäksi 13.3.2020 annetun määräyksen 3.3 kohtaa tarkennettiin siten että, jos Oikeusrekisterikeskuksen rekistereissä ei kuitenkaan ole Liikenne- ja viestintäviraston saatavilla hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuutta koskevia tietoja henkilön asuinvaltiosta johtuen, Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää hakijalta lisäselvitystä siitä, että liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää liikenteen palveluista annetun lain 54 §:n 3 kohdan edellytykset. Tämän kohdan soveltaminen voi tulla sovellettavaksi esimerkiksi tilanteissa, joissa henkilön, jolla ei ole Suomen kansalaisuutta, asuinvaltio ei viimeisen viiden vuoden aikana ole ollut Suomi, tai joissa Suomen kansalainen on asunut valtiossa, josta Oikeusrekisterikeskus ei saa tietoa siellä annetuista tuomioista.

Kohta 3.4 Vakavaraisuus

Toimiluvan hakijan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle rautatieyrityksen vakavaraisuutta sekä hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevat 3.4 kohdassa mainitut tiedot ja selvitykset. Ohessa kuvataan tarkemmin 3.4 kohdan alakohtien perusteluja.

Verot ja sairausvakuutusmaksut

Määräyksen 3.4 kohdan 5) alakohdassa määrätään toimiluvan hakijan velvoitteesta esittää selvitys siitä, että hakijan toiminnasta ei ole aiheutunut huomattavia erään-tyneitä ja maksamattomia veroja tai sairausvakuutusmaksuja.

Verotustietojen julkisuudesta ja salassapidosta annetun lain (1346/1999) mukaan verohallinto ylläpitää verotuksen toimittamista varten hallussaan olevien tietojen pohjalta rekisteriä yritysten verovelvoista (verovelkarekisteri). Yrityksellä tarkoitetaan verohallinnon ylläpitämään yritys- ja yhteisötietojärjestelmään yritys- ja

yhteisötietolain (244/2001) mukaisesti rekisteröityä yritystä ja yhteisöä. Verohallinto ylläpitää myös yritys- ja yhteisötietojärjestelmään talletettujen yritysten ja yhteisöjen tunnistetietoja ja perustiedoista yritys- ja yhteisötunnusrekisteriä. Verovelkarekisteriin merkitään 1) yksilöintitietoina yrityksen nimi sekä yritys- ja yhteisötunnus, 2) verovelkaa koskevana tietona tieto siitä, onko yrityksellä vähintään 10 000 euroa sellaisia erääntyneitä ja suorittamatta olevia Verohallinnon kantamia veroja ja maksuja, joista ei ole Verohallinnon tekemää maksujärjestelyä tai muutoksenhakuviranomaisen täytäntöönpanon keskeytystä koskevaa määräystä ja 3) ilmoittamisvelvollisuuden laiminlyöntiä koskevana tietona tieto siitä, onko yritys laiminlyönyt arvonnalisäveroa tai ennakonpidätyksiä ja työnantajan sosiaaliturvamaksuja koskevan ilmoituksen antamisen. Jokaisella on oikeus saada verovelkarekisteristä yritys- ja yhteisötunnuksella yksilöimästään yrityksestä verovelkarekisteriin talletetut tiedot. Verohallinto antaa tietoja vain verkkopalveluna toteutettavan tietopalvelun kautta.

Työnantajan sosiaaliturvamaksusta annettu laki (366/1963) on kumottu 1.1.2017 voimaan tulleella lailla työnantajan sairausvakuutusmaksusta (771/2016). Työnantajan sosiaaliturvamaksulla tarkoitettiin aikaisemmin työnantajan kansaneläkemaksua ja työnantajan sairausvakuutusmaksua, joka maksettiin yhtenä maksuna. Työnantajan kansaneläkemaksu poistettiin 1.1.2010 alkaen muuttamalla työnantajan sosiaaliturvamaksusta annettua lakia (muutettu 935/2009). Työnantajan sairausvakuutusmaksusta annetun lain voimaantulosäännöksessä säädetään, että jos muualla lainsäädännössä viitataan työnantajan sosiaaliturvamaksusta annettuun lakiin, sillä tarkoitetaan viittausta työnantajan sairausvakuutusmaksusta annettuun lakiin.

Toimiluvan hakijan on toimitettava Verohallinnolta selvitys siitä, että hakijan toiminnasta ei ole aiheutunut huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai sairausvakuutusmaksuja. Toimiluvan hakija voi toimittaa muun vastaavan selvityksen, jos verohallinnolla ei ole antaa tässä tarkoitettuja tietoja.

Konkurssi ja liiketoimintakielto

Määräyksen 3.4 kohdan 7) alakohdassa määrätään toimiluvan hakijan velvoitteesta esittää selvitys siitä, että hakijaa tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä ei ole asetettu konkurssiin tai liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon.

Oikeusrekisterikeskus pitää yllä konkurssilaissa (120/2004) tarkoitettua konkurssi-asioden rekisteriä. Konkurssi- ja yrityssaneerausrekisteristä annetun lain (137/2004) mukaan konkurssiasiaa käsittelevä tuomioistuimien rekisteri merkitsee rekisteriin siinä säädetyt tiedot, kuten päivämäärän ja kellonajan, jona päätös konkurssiin asettamisesta on tehty. Oikeusrekisterikeskus merkitsee rekisteriin päivämäärän ja kellonajan, jolloin konkurssiin asettamista koskevat tiedot näkyvät rekisterissä. Lisäksi tuomioistuimen on merkittävä rekisteriin muun muassa velallisen nykyinen ja aikaisempi nimi tai toiminimi ja kotipaikka sekä velallisen yhteystiedot ja henkilö- tai yrityksen ja yhteisötunnus tai muu vastaava tunnus. Rekisteriin merkityt tiedot ovat saatavissa yleisen tietoverkon kautta lukuun ottamatta luonnollisen henkilön henkilötunnusta. Oikeusrekisterikeskus toimittaa rekisteristä tarpeelliset tiedot kaupparekisteriviranomaiselle ja muullekin viranomaiselle, joka tarvitsee tietoa ylläpitämänsä rekisteriin merkitsemistä varten. Rekisterin käyttö yleisen tietoverkon kautta on maksutonta.

Liiketoimintakiellosta annetussa laissa (1059/1985) säädetään liiketoimintakiellon määräämisen edellytyksistä ja niistä henkilöistä, jotka voidaan määrätä liiketoimintakielloon (liiketoimintakiellon henkilöpiiri). Liiketoiminnalla tarkoitetaan kirjanpitolaisissa (1336/1997) tarkoitettua liike- ja ammattitoimintaa. Liiketoimintakiello tulee voimaan tuomioistuimen päätöksen julistamisesta tai antamisesta. Liiketoimintakielloon voidaan määrätä vähintään kolmeksi ja enintään seitsemäksi vuodeksi. Liiketoimintakielloa voidaan myös tietyin edellytyksin pidentää yhteensä enintään viidellä vuodella. Oikeusrekisterikeskus pitää yleiseen käyttöön tarkoitettua rekisteriä liiketoimintakiellon julkisuuden toteuttamiseksi sekä kiellon noudattamiseksi ja valvomiseksi. Rekisteriin merkitään liiketoimintakielloon määrätyn henkilön nimi, henkilötunnus ja kotikunta sekä muut rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeelliset tiedot. Jokaisella on oikeus saada tietoja rekisteriin voimassa olevista liiketoimintakielloista tehdyistä merkinnöistä myös kopiona ja tulosteena. Oikeusrekisterikeskus voi luovuttaa tietoja muun muassa tuomioistuimelle ja muulle viranomaiselle, joka tarvitsee tietoja laissa säädetyn tehtävänsä hoitamiseksi.

Määräyksessä tarkoitettu selvitys siitä, että hakijaa tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä ei ole asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain mukaiseen liiketoimintakielloon, on hakijan hankittavissa ensisijaisesti Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämistä rekistereistä. Kun tässä tarkoitettuja tietoja ei ole saatavina Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämissä kansallisissa rekistereissä, hakijan tulee toimittaa selvitys siitä, ettei hakijaa tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä ole määrätty ulkomailla konkurssiin tai liiketoimintakielloon.

Velkajärjestely

Määräyksen 3.4 kohdan 8) alakohdassa määrätään toimiluvan hakijan velvoitteesta esittää selvitys siitä, että hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei ole hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä.

Oikeusrekisterikeskus pitää yllä velkajärjestelyrekisteristä annetussa laissa (368/2017) tarkoitettua velkajärjestelyrekisteriä. Velkajärjestelyasiaa käsittelevän tuomioistuimen on tehtävä rekisteriin merkinnät velkajärjestelyhakemusasian vireilletulopäivästä ja velkajärjestelyn aloittamisen päivämäärästä ja kellonajasta. Lisäksi tuomioistuimen on merkittävä rekisteriin muun muassa velallisen nimi, kotipaikka, yhteystiedot ja henkilötunnus. Velkajärjestelyrekisteriin merkityt tiedot ovat julkisia. Jokaisella on oikeus saada tietoja ja otteita rekisteristä. Otteet velkajärjestelyrekisteristä ja velkajärjestelyrekisterin käyttö yleisen tietoverkon kautta ovat maksuttomia.

Määräyksessä tarkoitettu selvitys siitä, että hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei ole hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä, on hakijan hankittavissa ensisijaisesti Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämistä rekistereistä. Kun tässä tarkoitettuja tietoja ei ole saatavina Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämissä kansallisissa rekistereissä, hakijan tulee toimittaa selvitys siitä, ettei hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrättyyn henkilöön ole sovellettu tähän rinnastettavaa ulkomaalaista menettelyä.

Määräysluonnoksen 3.4 kohdan 7) ja 8) alakohdissa määrätään toimiluvan hakijaa toimittamaan muun muassa selvitykset siitä, että hakijaa tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä ei ole asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta

annetun lain mukaiseen liiketoimintakieltoon taikka hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei ole hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain mukaista velkajärjestelyä.

Oikeusrekisterikeskus on todennut asian osalta, että pyydettyvät kansalliset tiedot ovat liiketoimintakieltoa ja yksityishenkilön velkajärjestelyä lukuun ottamatta saatavissa verkosta. Maksukyvyttömyysrekisteri on Oikeusrekisterikeskuksen avoimessa tietoverkossa julkaisema maksuton tiedonhakupalvelu, joka sisältää maksukyvyttömyystietoja konkurssi- ja yrityssaneerausrekisteristä ja velkajärjestelyrekisteristä siltä osin, kun kyseessä on yksityishenkilön elinkeinotoiminnassa syntyntä velkaa. Yksityiselämässä syntyneen velan velkajärjestelytietoja pyydetään Oikeusrekisterikeskukselta, joka antaa tiedot maksutta. Avoimessa tietoverkossa olevassa maksukyvyttömyysrekisterissä ei ole otteen tai tulosteen tulostamiseen tarkoitettua toiminnallisuutta. Kyseessä on tiedonhakupalvelu, joka on kaikkien kansalaisten ja viranomaisten saatavilla avoimessa tietoverkossa, mutta josta on haastavaa saada tulosteita tai otteita toimitettavaksi viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintäviraston käsityksen mukaan tässä tarkoitetut vakavaraisuutta koskevat selvitykset ovat yleisesti kansalaisten saatavilla verkkopalveluna avoimessa tietoverkossa, jolloin ne ovat hakijan hankittavissa ensisijaisesti viranomaisten ylläpitämistä julkisista rekistereistä. Rautatieyritysten toimiluvan hakemisesta 13.3.2020 annettua määräystä on kuitenkin tarkennettu siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää toimiluvan hakijalta viranomaisten tietojärjestelmistä hankittavia rekisteriotteita tai tehtäviä tietojen tarkistuksia varten tarvittaessa lisäselvitystä siitä, että hakija täyttää 5) alakohdassa tarkoitetut veroja ja sairausvakuutusmaksuja koskevat edellytykset ja 7) alakohdassa tarkoitetut konkurssia ja liiketoimintakieltoa koskevat edellytykset ja lisäksi, että myös hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 7) alakohdassa tarkoitetut konkurssia ja liiketoimintakieltoa koskevat edellytykset sekä 8) alakohdassa tarkoitetut velkajärjestelyä koskevat edellytykset. Lisäselvitystä voidaan pyytää, jos hakijan esittämää selvitystä ei pidetä riittävänä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa tarkistaa tiedot viranomaisten ylläpitämistä tietojärjestelmistä silloin, kun hakija ei tietojärjestelmien toiminnallisuudesta johtuen ole voinut liittää toimilupahakemukseensa kaikkia tässä tarkoitettuja otteita ja tulosteita.

Vakuuttamisvelvoitteet

Määräyksen 3.4 kohdan 9) alakohdassa määrätään toimiluvan hakijan vakuuttamisvelvoitteista. Liikennepalvelulain 53 §:n 3 momentissa edellytetään, että kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava 1.1.2019 voimaan tulleen raideliikennelain 182 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely. Pykälän mukaan rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely kalustoyksikön käyttämisestä rataverkolla toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalle, josta se on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun sitä vastaavan järjestelyn riittävyttä arvioitaessa on otettava huomioon harjoitettavan toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen on oltava voimassa koko sinä aikana, jolloin toimintaa harjoitetaan.

Liikennepalvelulain 54 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rautatieyritykselle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos hakija on toimittanut virastolle kaikki pykälässä

ja 53 §:n 3 momentissa tarkoitettun vakavaraisuusedellytyksen arvioimiseksi tarvittavat tiedot. Myös yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettu direktiivi ja komission täytäntöönpanoasetus edellyttävät, että hakija osoittaa, että se täyttää vakavaraisuuden ja korvausvelvollisuuden kattamista koskevat vaatimukset.

Valmisteltavana olevan rautatieyrityksen toimilupaa koskevaan määräykseen ei tehdä nyt sellaisia muutoksia, jotka vaikuttaisivat määräyksen kohtaan 3, joka koskee hakemuksen liitteenä toimitettavia selvityksiä. Määräyksen perusteluihin tehdään ainoastaan päivitys 31.12.2023 voimaan tulleen kaupparekisterilain (564/2023) osalta, mutta kyseiseen lakiin tehdyt muutokset eivät ole sellaisia, että ne vaikuttaisivat annettavan määräyksen tai sitä koskevien perustelujen sisältöön.

Kohta 4 Vastuuvakuutuksen vähimmäismäärä

Määräyksen kohdassa 4 Vastuuvakuutuksen vähimmäismäärä vahvistetaan toimiluvan omaavien rautatieyritysten vastuuvakuutuksen tai muun sitä vastaavan järjestelyn vähimmäismäärät, jotka riippuvat rautatieyrityksen toiminnan laajuudesta ja tyypistä. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut ohjeen rautatieliikenteen harjoittajan vastuuvakuutuksesta (TRAFICOM/274023/03.04.02.01/2019), josta tuodaan vastuuvakuutussummien vähimmäismäärät toimiluvan omaavien yritysten osalta nyt määräyksen tasolle. Vastuuvakuutussummien vahvistaminen määräyksellä perustuu sekä unionin että Suomen lainsäädäntöön.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 22 artiklan mukaan rautatieyrityksellä on oltava riittävät vakuutukset tai riittävät markkinaehtoiset takuut, jotta se voi kattaa kansallisen ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti korvausvelvollisuutensa onnettomuustilanteissa, erityisesti matkustajien, matkatavaroiden, rahdin, postin ja kolmansien osapuolten osalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin valtioneuvoston päätösten ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan noudattamista. Tämän velvoitteen estämättä erityyppisten palvelujen ja erityisesti kulttuuri- ja perinnerautatieliikenteen erityispiirteet ja riskiprofiili voidaan ottaa huomioon.

Lisäksi komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/171 rautatieyritysten toimilupamenettelyn tietyistä näkökohdista 5 artiklan kohdan 1 mukaan toimilupaviranomaisen on julkaistava vaadittava kattavuuden vähimmäistaso, mukaan lukien silloin, kun tämä taso on vahvistettu kansallisessa lainsäädännössä.

Suomen raideliikennelain 182 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vastuuvakuutuksen ja muun sitä vastaavan järjestelyn suuruudesta sekä siitä, miten virasto valvoo vastuuvakuutuksen riittävyyttä.

Vastuuvakuutus kattaa vahingot, jotka vakuutuksenottaja toiminnallaan aiheuttaa ulkopuolisille. Vastuuvakuutuksen kattama riski on siis vakuutuksenottajan joutuminen korvausvelvolliseksi jollekin toiselle taholle. Rautatieympäristössä tämä voi tarkoittaa esimerkiksi tilannetta, jossa kalustoa suistuu rautatieliikenteen harjoittajan virheen johdosta kiskoilta aiheuttaen vahinkoa radan infrastruktuurille ja mahdollisesti kuljetettavalle tavaralle tai matkustajille. Tällöin rautatieliikenteen harjoittaja on pääsääntöisesti velvollinen korvaamaan infrastruktuurille ja muille aiheutuneen vahingon.

Liikenne- ja viestintävirasto on tunnistanut määräysvalmistelun aikana tarpeen hankkia asiantuntijaselvityksen siitä, minkä suuruisten rautatieyritysten

vastuuvakuutusten ehdottomien alarajojen voidaan katsoa olevan perusteltuja turvallisuuden näkökulmasta niin, että edellytettujen vähimmäismäärien ei voida katsoa rajoittavan rautatiealan kilpailua. Selvityksen *Rautatieyritysten vastuuvakuutusten vähimmäismäärien määrittäminen 31.5.2024* toteutti Liikenne- ja viestintäviraston toimeksiannosta *FLOU Oy* alihankkijanaan *Helsingin Aktuaarikonsultointi Oy*.

Selvityksessä määriteltiin vähimmäistaso vastuuvakuutukselle, joka edellytetään rautatieyritykseltä liiketoimintaa harjoittaessa. Vähimmäistaso on määriteltävä sellaiseksi, että se kattaa mahdolliset vahingot, jotka voivat syntyä rautatieliikenteessä. Mahdollisella vahingolla tarkoitetaan sellaista vahinkoa, joka on tilastollisesti tarkasteltuna ja asiantuntijapäätelyllä ajateltavissa oleva realistinen vahinko Suomen rautatiejärjestelmässä.

Selvityksessä selvitettiin myös toimijaryhmien tarkoituksenmukainen luokittelu. Suomen rautatiemarkkinoilla toimii hyvin erilaisia rautatieyrityksiä, kuten suuri ja monipuolista toimintaa harjoittava VR-Yhtymä Oy ja toisaalta pieniä alueellista tavaraliikennettä tai vaihtotyötä harjoittavia toimijoita. Suomessa on yhteensä kaudella toimijalla rautatieyritykseltä edellytettävä toimilupa.

Suomessa toimivien rautatieyritysten riskiprofiilit sekä maksukyvykkyydet ovat hyvin erilaisia, minkä johdosta selvityksen mukaan vastuuvakuutusten vähimmäismäärät on tarkoituksenmukaista määrätä erikokoisiksi erityyppisille toimijoille. Kun vaadittavat vastuuvakuutusten vähimmäismäärät porrastetaan toimijatyypeittäin, varmistetaan, että toiminnan riskeihin nähden kohtuuttoman suuresta vakuutusvaatimuksesta ei muodostu markkinoille tulon estettä.

Selvityksen lähtökohtana oli luoda *skenaarioita*, joita voi tapahtua rautatieliikenteessä. Vastuuvakuutuksen vähimmäistason tulisi kattaa mahdolliset suuronnettomuudet ja yksittäiset muut raideliikenteessä tapahtuvat vahingot. Suuronnettomuuksia voidaan pitää harvinaisina huomioiden rautatiejärjestelmän toiminta ja turvajärjestelyt, mutta ne ovat kuitenkin pienellä todennäköisyydellä mahdollisia.

Selvitystä varten tehtiin erilaisia *onnettomuusskenaarioita*, joille laskettiin vahingon suuruus. Skenaarioita luotaessa on perehdytty suomalaiseen onnettomuushistoriaan ja saatavilla oleviin tietoihin eurooppalaisista suuronnettomuuksista viimeisten vuosikymmenten aikana. Suomalaisessa rautatieliikenteessä todettiin olevan hyvä turvallisuustaso, mutta luodut skenaariot ovat mahdollisia, jos turvajärjestelmät pettävät, ohjeita laiminlyödään tai junassa on mekaaninen vika, joka aiheuttaa onnettomuuden (esimerkiksi jarrujen pettäminen).

Selvityksessä toteutettiin *13 erilaista suuronnettomuusskenaariota*, joista seitsemän on törmäyksiä, viisi suistumisia ja yksi tulipalo. Osassa skenaarioita on osallisena

matkustajajuna ja osassa tavarajuna. Skenaariot on esitetty alapuolella olevassa taulukossa.

Suuronnettomuusskenaariot

Ske- naa- rio	Luokka	Kuvaus
1	Törmäys	Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan kalustoon. Törmä- vässä junassa on matkustajia.
2	Törmäys	Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan matkustajajunaan, jossa ei ole matkustajia. Törmävässä junassa on matkustajia.
3	Törmäys	Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan matkustajajunaan. Molemmissa junissa matkustajia.
4	Törmäys	Vaarallisia aineita kuljettava juna törmää kalustoon.
5	Törmäys	Vaarallisia aineita kuljettava juna törmää matkustajajunaan.
6	Törmäys	Tavarajuna törmää matkustajajunaan. Matkustajajunassa on matkustajia.
7	Törmäys	Tavarajunasta irronnut kuorma osuu matkustajajunaan.
8	Suistuminen	Matkustajajuna suistuu suurella nopeudella.
9	Suistuminen	Vaarallisia aineita kuljettava juna suistuu. Vaarallisten aineiden vuoto.
10	Suistuminen	Vaarallisia aineita kuljettavan junan suistuminen ja tulipalo.
11	Suistuminen	Suistuminen ja junan törmäys suureen rakennukseen. Ei mat- kustajia.
12	Suistuminen	Suistuminen ja junan törmäys suureen rakennukseen. Matkus- tajia mukana.
13	Tulipalo	Matkustajajunan tulipalo tunnelissa.

Edellä esitetyssä taulukossa ja selvityksen liitteissä 1a–1m on esitelty tehdyt skenaariot.¹ Skenaariot ovat luonteeltaan suuronnettomuuksia ja niiden todennäköisyys suomalaisessa toimintaympäristössä on pieni, mutta kuitenkin mahdollinen. Skenaarioiden *vahinkoarviot* on esitetty alapuolella olevassa taulukossa.

Skenaario	Luokka	Kokonaisvahinko	Liikenteen tyyppi
1	Törmäys	20 350 000 €	Henkilöliikenne
2	Törmäys	25 350 000 €	Henkilöliikenne
3	Törmäys	39 700 000 €	Henkilöliikenne
4	Törmäys	16 910 000 €	Tavaraliikenne VAK
5	Törmäys	28 675 000 €	Tavaraliikenne VAK
6	Törmäys	23 850 000 €	Tavaraliikenne
7	Törmäys	20 350 000 €	Tavaraliikenne
8	Suistuminen	20 350 000 €	Henkilöliikenne
9	Suistuminen	16 410 000 €	Tavaraliikenne VAK
10	Suistuminen	22 910 000 €	Tavaraliikenne VAK
11	Suistuminen	11 660 000 €	Tavaraliikenne
12	Suistuminen	15 000 000 €	Henkilöliikenne
13	Tulipalo	17 450 000 €	Henkilöliikenne

Matkustajaliikenne

Skenaarioiden perusteella matkustajaliikenteen osalta kokonaisvahinko on suuri, johtuen suurista määristä kuolleita ja loukkaantuneita henkilöitä onnettomuustilanteissa. Skenaarioissa 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 12 ja 13 on tilanne, jossa onnettomuuden osallisena on matkustajajuna. Skenaario 3 on näistä vakavin suuronnettomuus, jossa liikenteessä oleva matkustajajuna törmää paikallaan olevaan matkustajajunaan. Tällainen suuri onnettomuus Suomessa, kuten muissakin Euroopan maissa, on hyvin harvinainen. Skenaariotyössä on ollut vaikea löytää vakavampaa skenaariota, joka realistisesti ajatellen voisi tapahtua suomalaisessa rautatieympäristössä. Matkustajaliikenteessä vähimmäisvastuuvakuutuksen raja 40 miljoonaa euroa kattaa kaikki tehdyt skenaariot ja on riittävä vähimmäisvastuuvakuutusraja matkustajaliikenteelle.

Tavaraliikenne, jossa kuljetetaan vaarallisia aineita

Skenaarioissa 4, 5, 9 ja 10 on osallisena tavarajuna, joka kuljettaa vaarallisia aineita. Kaikissa skenaarioissa aiheutuu vaarallisten aineiden vuoto, joka aiheuttaa laajamittaista ympäristövahinkoa. Vakavin on skenaario 5, jonka vahinko nousee 28,7 miljoonaan euroon. Tavaraliikenteessä, jossa kuljetetaan vaarallisia aineita vähimmäisvastuuvakuutuksen raja 30 miljoonaa euroa kattaa kaikki tehdyt skenaariot ja on riittävä vähimmäisvastuuvakuutusraja.

¹Selvityksen liitteet 1a-1m on sisällytetty perustelumuistion sivuille 28-34.

Tavaraliikenne (ei vaarallisia aineita) ja muut rautatietoimijat

Skenaarioissa 6, 7 ja 11 on vahingon aiheuttajana tavaraliikenteessä oleva juna, jossa ei kuljeteta vaarallisia aineita. Skenaarioita tehtäessä yleinen käsitys oli, että tavaraliikenteen toimijoilla yleisesti suurimmat vahingot aiheutuvat junan kalustosta ja radan lähistöllä olevalle omaisuudelle aiheutunut vaurio, jolloin vastuuvakuutuksen riittävänä tasona voisi pitää 15 miljoonaa euroa. Skenaariossa 6 on kuitenkin esitetty tilanne, jossa tavarajuna törmää matkustajajunaan. Matkustajajunassa olevia ihmisiä kuolee ja loukkaantuu. Onnettomuuden kokonaisvahinko nousee 23,9 miljoonaan euroon. Koska tavaraliikenne tapahtuu samoilla raiteilla kuin matkustajaliikenne, on perusteltua asettaa tavaraliikenteen, jossa ei kuljeteta vaarallisia aineita, vastuuvakuutuksen vähimmäismääräksi 25 miljoonaa euroa.

Alapuolella olevassa taulukossa on esitetty vähimmäisvaatimus vastuuvakuutukselle toimijaluokittelulla.

Toimijaluokka	Vastuuvakuutuksen vähimmäismäärä
Henkilöliikennettä harjoittava rautatieyrittäjä	40 000 000 €
Tavaraliikennettä harjoittava rautatieyrittäjä (VAK)	30 000 000 €
Tavaraliikennettä harjoittava rautatieyrittäjä (ei VAK)	25 000 000 €

Määräyksen kohdan 4 alakohdissa 1 ja 2 esitetyistä vastuuvakuutusten vähimmäismääristä voidaan kuitenkin poiketa, jos rautatieyrittäjä osoittaa, että se on perusteltua toiminnan luonne ja laajuus huomioiden. Tämä edellyttäisi lisäksi sitä, että toiminnan riskit tunnustetaan selkeästi pienemmiksi. Tällainen tilanne voisi olla kyseessä, jos rautatieyrittäjä toimii esimerkiksi sellaisella alueella, etteivät selvityksessä esitetyt rautatieonnettomuusskenaariot ole mahdollisia. Päätös asiasta tehtäisiin toimilupahakemuksen yhteydessä.

Selvityksen taustaksi tehtiin lisäksi katsaus neljän vertailumaan rautatieyrittäjien vastuuvakuutuksia koskeviin vaatimuksiin. Vertailumaiksi valittiin Viro, Ruotsi, Norja ja Tanska. Selvityksen pohjalta todettiin, että Ruotsin, Norjan ja Tanskan rautatieyrittäjien vastuuvakuutusten vähimmäismäärät ovat samaa suuruusluokkaa lopputuloksena esitettävien vähimmäismäärien kanssa.

Kohta 4.1 Rautatieonnettomuusskenaariot ja taustaselvitykset

Rautatieonnettomuusskenaarioiden muodostamisen taustaksi asiantuntijaselvityksessä tehtiin katsaus rautatieonnettomuuksiin Suomessa ja Euroopan unionissa.

Suomen rautatieonnettomuuksien lähdeaineistona toimivat *Onnettomuustutkintakeskuksen* (OTKES) julkiset tutkintaselostukset vuosina 1996–2023 Suomessa tapahtuneista rautatieonnettomuuksista.

Onnettomuuksista koottiin seuraavia tietoja:

- onnettomuuden tyyppi;
- liikennöintitapa;
- syytekijät;
- henkilövahingot;

- aineelliset vahingot; ja
- ympäristövahingot.

Aineiston 224 onnettomuutta jakaantuivat onnettomuustyypeittäin alapuolella olevassa taulukossa kuvatulla tavalla, jossa esitetään OTKESin vuosina 1996-2023 tutkimat rautatieonnettomuudet onnettomuustyypeittäin.

Onnettomuuden tyyppi	Määrä
Suistuminen	88
Tasoristeysonnettomuus	35
Vaaratilanne	33
Kalustoyksiköiden välinen törmäys	30
Allejäänti tai muu henkilövahinko	15
Törmäys esteeseen	12
Kalustovaurio	4
Kalustoyksikön kar- kaaminen	3
Liikkuvan kaluston tulipalo	2
Ratavaurio	2

Onnettomuuksista eniten henkilövahinkoja sekä aineellisia vahinkoja oli aiheutunut suistumisissa, tasoristeysonnettomuuksissa ja kalustoyksiköiden välisissä törmäyksissä. Selvityksessä tarkasteltiin onnettomuuksia, joiden syytekijät tyypillisesti liittyvät rautatieyritysten toimintaan, joten tasoristeysonnettomuuksiin ei selvityksessä paneuduttu tarkemmin.

Tarkasteluajanjaksolla seurauksiltaan suurimpia Suomessa tapahtuneita rautatieonnettomuuksia, pois lukien tasoristeysonnettomuudet, olivat alapuolella olevassa taulukossa esitetyt onnettomuudet vuosina 1996–2023.

Tapahtumapäivä	Onnettomuustyyppi	Kuolleet	Vakavasti loukkaantuneet	Lievästi loukkaantuneet	Aineelliset vahingot
21.4.1996	Suistuminen	4	3	72	7 200 000 € ²
6.3.1998	Suistuminen	10	8	86	5 900 000 € ¹
12.8.1998	Kalustoyksiköiden välinen yhteentörmäys		1	26	5 000 000 € ¹
19.2.1999	Tavarajunan suistuminen ja tulipalo	0	0	0	1 900 000 € ¹
6.1.2001	Kalustoyksiköiden välinen yhteentörmäys	0	3	6	³
2.11.2001	Kalustoyksiköiden välinen yhteentörmäys	0	1	47	800 000 €
25.7.2003	Suistuminen	0	0	0	3 000 000 €
16.6.2009	Suistuminen	0	0	0	2 000 000 €
7.4.2018	Suistuminen	0	0	0	Yli 6 600 000 € ⁴
5.6.2021	Tulipalo	0	0	0	2 500 000 €

Selvityksen mukaan aineistosta nähdään, että tarkastelujaksolla tapahtuneiden rautatieonnettomuuksien aiheuttamat kustannukset ovat jääneet maksimissaan noin 5–7 miljoonaan euroon.

Vuonna 1998 tapahtuneesta aineiston vakavimmasta onnettomuudesta aiheutui 10 kuollutta, 8 vakavasti loukkaantunutta ja 86 lievästi loukkaantunutta. Keskeinen havainto aineistosta on se, että eniten henkilövahinkoja aiheuttaneet onnettomuudet ovat tapahtuneet 1990-luvulla ja 2000-luvun alkuvuosina. Viimeisen 20 vuoden aikana useita vakavia henkilövahinkoja aiheuttaneita onnettomuuksia ei ole tasoristeysonnettomuuksia lukuun ottamatta tapahtunut. 1990-luvun lopulta tähän päivään tultaessa Suomen rautatiejärjestelmän turvallisuus on kehittynyt merkittävästi. Merkittävimpiä syitä turvallisuuskehityksen taustalla ovat turvalaitejärjestelmien, kuten junien automaattisen kulunvalvontajärjestelmä JKV:n kehitys ja käyttöönotto sekä turvallisuusjohtamisen ja -kulttuurin kehittyminen.

Mäntyharjulla vuonna 2018 tapahtunut säiliövaunujen suistuminen ja siitä aiheutunut vaarallisten aineiden vuoto on aineiston vakavin ympäristöonnettomuus. Onnettomuudesta aiheutunut vaarallisten aineiden vuoto saastutti merkittävästi alueen vesistöjä ja vuonna 2024 uutisoitiin, että onnettomuudesta on aiheutunut VR-Yhtymä Oy:lle yli 6,6 miljoonan euron edestä kustannuksia.

²Muunnokset markoista euroiksi tehty Tilastokeskuksen rahanarvomuuuntimen avulla <<https://stat.fi/tup/laskurit/rahanarvonmuunnin.html>>.

³Törmäyksessä oli mukana venäläistä kalustoa, joiden aineellisten vahinkojen kustannukset eivät ole tiedossa.

⁴Yle. ”Yritettiin aiheuttamalla aiheuttaa suuronnettomuus”, sanoo Woikosken pomo – Kinnin junaturman jälkipyykki jatkuu kärjillä 8.4.2024. <<https://yle.fi/a/74-20081934>>. Haettu 8.5.2024.

Onnettomuuksien aineelliset vahingot ovat koostuneet pääosin rautatieyrityksen kalustovahingoista ja rataverkon haltijalle aiheutuneista infrastruktuurivaurioista. Tarkasteluajanjaksolla rautatieliikenne Suomessa on ollut valtaosin VR:n liikennöimää, ja kalustovauriotkin ovat lähes poikkeuksetta liittyneet VR:n omaan kalustoon. Rautatieonnettomuuksien aiheuttamista aineellisista vahingoista tämän selvityksen kannalta huomionarvoinen onnettomuus on vuonna 2010 Helsingissä tapahtunut henkilöliikennekaluston törmääminen toimistorakennuksen seinään. Onnettomuus ei aiheuttanut rakennukseen kantavaan runkoon merkittäviä vaurioita, mutta rakennukselle aiheutui kuitenkin n. 0,5 miljoonan euron edestä aineellisia vahinkoja.

Vaikka rautateillä ei ole tapahtunut suuronnettomuuksia 2000-luvulla, OTKESin aineisto ja Liikenne- ja viestintäviraston rautatieturvallisuuden vuosikertomukset osoittavat kuitenkin, että viime vuosina Suomessa on tapahtunut vaaratilanteita, joissa merkittävän onnettomuuden on estänyt ainoastaan hyvä onni tai yksi ainoa turvallisuuden varmistava tekijä. Aineiston perusteella tunnistettiin seuraavia rautatieyritysten toimintaan liittyviä riskitekijöitä, jotka yksinään tai useampi yhdessä voivat aiheuttaa vakavia onnettomuuksia:

- jarrulaitteistoon liittyvät ongelmat, esimerkiksi puutteellinen jarrutusteho;
- JKV poissa käytöstä;
- vaihtotyössä tapahtuvat huolimattomuudet;
- kaluston pyöriin, akseleihin, jousiin ja teliin liittyvät tekniset viat;
- kaluston karkaaminen puutteellisen paikallapysymisen varmistamisen vuoksi;
- inhimilliset laiminlyönnit/piittaamattomuudet;
- liikkuvan kaluston teknisistä laitteista aiheutuvat tulipalot;
- rahdin puutteellinen kuormaus/sidonta;
- kommunikaatiovirheet;
- radalla/aukean tilan ulottuman sisällä olevat esineet;
- luvattomat seis-opasteen ohitukset;
- luvaton liikkeelle lähtö; ja
- ylinopeus.

Suomen onnettomuusaineiston lisäksi selvityksessä koottiin aineisto EU-maissa, Norjassa ja Iso-Britanniassa 2010–2020 luvuilla tapahtuneista vakavista rautatieonnettomuuksista. Aineisto koottiin julkisista tietolähteistä internetistä. Aineisto koostui 21 rautatieonnettomuudesta, jotka on esitetty alapuolella olevassa taulukossa.

Maa	Päivä-määrä	Kuol-leita	Loukkaan-tuneita	Onnettomuuden tyyppi
Espanja	24.7.2013	79	140	Suistuminen
Espanja	9.9.2016	4	49	Suistuminen
Espanja	8.2.2019	1	100	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Espanja	7.12.2022	0	155	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Hollanti	21.4.2012	1	117	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Iso-Britannia	3.4.2016	0	16	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Iso-Britannia	31.10.2021	0	14	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Italia	12.7.2016	23	54	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Norja	1.10.2010	0	40	Suistuminen
Ranska	12.7.2013	7	32	Suistuminen
Ranska	17.7.2014	0	40	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Ranska	14.11.2015	11	42	Suistuminen
Ruotsi	15.1.2013	0	1	Suistuminen
Saksa	29.1.2011	10	100	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Saksa	1.8.2014	0	39	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Saksa	9.2.2016	12	85	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Saksa	14.2.2022	1	57	Kalustoyksiköiden välinen törmäys
Saksa	3.6.2022	5	68	Suistuminen
Tanska	2.1.2019	8	16	Törmäys
Tšekki	22.7.2015	3	17	Tasoristeysonnettomuus
Tšekki	4.8.2021	3	42	Kalustoyksiköiden välinen törmäys

Aineistosta nähdään, että todella vakavia, yli 10 ihmishenkeä vaativia, rautatieonnettomuuksia tapahtuu Euroopan tasolla melko harvoin. Espanjassa vuonna 2013 tapahtunutta onnettomuutta, jossa menehtyi 79 ihmistä, voidaan pitää ääriesimerkinä eurooppalaisessa rautatiejärjestelmässä tapahtuvasta rautatieonnettomuudesta. Tämän mittaluokan onnettomuus on edelleen mahdollinen, mutta hyvin epätodennäköinen. Pohjoismaissa tapahtuneista onnettomuuksista viime vuosien vakavin on Tanskassa Iso-Beltin sillalla vuonna 2019 tapahtunut onnettomuus, jossa menehtyi 8 ihmistä.

Selvityksen riskiskenaarioissa henkilöliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen kohdistuu selkeästi erilaiset riskiprofiilit. Henkilöliikenteessä tapahtuvissa onnettomuuksissa merkittävimmät rautatieyrityksen ulkopuolisille kohdistuvat seuraukset muodostuvat matkustajille aiheutuvista henkilövahingoista. Tavaraliikenteen onnettomuusskenaarioissa riskit riippuvat, siitä onko kyseessä vaarallisia aineita kuljettava kalusto vai ei. Mikäli tavaraliikenteessä on mukana vaarallisia aineita, aiheutuu suurin ulkopuolisille kohdistuva riski vaarallisten aineiden vuodon, räjähdys- tai tulipalon aiheuttamasta ympäristöonnettomuudesta. Tavaraliikenteessä, jossa ei ole vaarallisia aineita mukana, suurimmat ulkopuolisille aiheutuvat riskit aiheutuvat tavarajunan törmäyksestä matkustajajunaan sekä tavarajunan törmäyksestä radan vieressä olevaan rakennukseen.

Vaihtotyön riskit eivät selvityksen mukaan olennaisesti poikkea tavaraliikenteen riskeistä. Tavaraliikenteen onnettomuusskenaariot eli suistumiset, törmäykset ja VAK-onnettomuudet ovat mahdollisia myös vaihtotyötoiminnassa. Käytettävät nopeudet ovat tavaraliikennettä pienempiä, mutta toisaalta vaihtotyötoiminta on tavaraliikennettä alttiimpaa inhimillisistä tekijöistä aiheutuville onnettomuuksille ja onnettomuuksille ylipäättäen. Nykyisin vaihtotyö-käsitteen alla harjoitetaan myös monia erilaisia toimintatapoja, kuten liikutaan liikennepaikkojen välillä. Näiden syiden vuoksi vaihtotyölle ei ole tarkoituksenmukaista määritellä erikseen omaa vastuuvakuutusten vähimmäisvaatimusluokkaa. On kuitenkin tilanteita, joissa toimija harjoittaa vaihtotyötä tavalla, jossa toiminnan riskit ovat selkeästi tavaraliikennettä pienemmät. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi vaihtotyötoiminta rataverkon osalla, joka on selkeästi toiminnallisesti erillään junaliikenteessä käytetystä rataverkosta.

Edellä esitetyn perusteella selvityksessä esitettiin vastuuvakuutusten vähimmäismääriä koskevaksi toimijaluokitteluksi alapuolella olevassa taulukossa esitettyä luokittelua.

Toimijaluokka
Henkilöliikennettä harjoittava rautatieyritys
Tavaraliikennettä harjoittava rautatieyritys (VAK)
Tavaraliikennettä harjoittava rautatieyritys (ei VAK)

Henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen vastuuvakuutusten vähimmäisvaatimus asettuu korkeammalle tasolle kuin tavaraliikennettä harjoittavien toimijoiden koskeva vähimmäisvaatimus ja siksi ei ole tarpeen määritellä luokkia erikseen vain henkilöliikennettä harjoittaville toimijoille sekä henkilö- ja tavaraliikennettä harjoittaville toimijoille.

Selvityksen pohjalta tehty 13 rautatieonnettomuusskenaariota on esitetty alapuolella olevissa liitteissä.

Skenaarioissa 1–3 (Liitteet 1a–1c) on tapauksia, jossa matkustajajuna törmää kalustoon tai toiseen junaan. Suurimmat vahingot syntyvät henkilövahingoista.

Skenaariossa 4 (Liite 1d) Vaarallisia aineita kuljettava (VAK) juna törmää raiteilla olevaan kalustoon. Suuri vahinko syntyy ympäristön saastumisesta vaarallisen aineen vuodon takia.

Skenaariossa 5 (liite 1e) vaarallisia aineita kuljettava juna törmää matkustajajunaan. Suuria vahinkoja syntyy ympäristön saastumisesta, kalustovaurioista sekä henkilövahingoista.

Skenaarioissa 6–7 (Liitteet 1f-1g) tavarajuna tai tavarajunasta irronnut kuorma törmää matkustajajunaan. Suurimmat vahingot syntyvät henkilövahingoista.

Skenaarioissa 8 (Liite 1h) matkustajajuna suistuu suurella nopeudella. Suurimmat vahingot syntyvät henkilövahingoista.

Skenaariossa 9 (Liite 1i) Vaarallisia aineita kuljettava juna suistuu raiteilta. Suuri vahinko syntyy ympäristön saastumisesta vaarallisen aineen vuodon takia.

Skenaariossa 10 (Liite 1j) vaarallisia aineita kuljettava juna suistuu raiteilta, vaarallista ainetta valuu luontoon ja syttyy tulipalo. Suuri vahinko syntyy ympäristön saastumisesta ja tulipalon aiheuttamista vahingoista.

Skenaarioissa 11–12 (Liitteet 1k-1l) juna suistuu raiteilta ja osuu suureen rakennuksen aiheuttaen pahoja vaurioita. Suurin vahinko syntyy rakennuksen vaurioitumisesta.

Skenaario 13 (Liite 1m) matkustajajuna syttyy palamaan tunnelissa. Suurimmat vahingot syntyvät henkilövahingoista.

Kohta 4.2 Skenaarioiden taloudellisen vahingon määrittämisen periaatteet

Skenaarioiden vahingon taloudellinen koko on määritelty käyttäen apuna suomalaista korvauskäytäntöä. Aineellisissa vahingoissa on vahingon suuruus arvioitu todellisena vahingon kokonaisarvona. Ympäristövahingot on arvioitu käyttäen hyväksi julkisista lähteistä löytyviä tietoja suomalaisista ympäristövahingoista ja asiantuntijankempeksiä. Henkilövahingoissa vahingon koko on arvioitu käyttäen hyväksi *liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan* ohjeistuksia (LIIPO), joita voidaan pitää yleisohjeina suomalaisten vahinkovakuutusyhtiöiden henkilövahinkojen korvauskäytännöistä. Skenaarioiden korvausmäärissä on laskettu ensisijaiset korvaukset. Epäsuoria mahdollisesti syntyviä vastuita, kuten esimerkiksi maineriskiä, ei ole huomioitu laskelmissa.

Kohta 4.3 Skenaarioiden aineelliset vahingot (muut kuin ympäristövahingot)

Rautatieonnettomuuksien aineelliset vahingot ovat yleensä kalustoon, rautatieinfrastruktuuriin tai rautatien läheisyydessä olevaan muuhun omaisuuteen kohdistuvia. Skenaarioissa on kussakin erikseen arvioitu kaluston, infrastruktuurin ja muun omaisuuden vahinko huomioiden skenaarion lähtökohdat.

Aineellisia vahinkoja laskettaessa on huomioitu kokonaisvahinko, eli esimerkiksi kalustovahingoissa on huomioitu koko kalustotappio riippumatta siitä kuka sen omistaa. Tämä lähtökohta on valittu, koska vahinkotapauksessa vähimmäisvaatimukset täyttävän vastuuvakuutuksen on pystyttävä kattamaan kalustovahinko riippumatta siitä, onko se omaa vai jonkun muun omistamaa.

Kohta 4.4 Skenaarioiden ympäristövahingot

Tyypillinen ympäristövahinko rautatieonnettomuuksissa on vaarallisten aineiden kuljetuksessa luontoon päätyvät vaaralliset aineet. Suomessa on viime vuosina tapahtunut yksi suurempi onnettomuus vuonna 2018, jossa maaperään on päässyt vaarallista ainetta. Onnettomuudessa juna suistui raiteilta ja yhdestä säiliövauhasta valui vaarallista ainetta maaperään. Tämän korvausvastuun suuruudeksi on arvioitu julkisissa lähteissä noin 6,6 miljoonaa euroa.

Skenaarioissa, joissa kuljetetaan vaarallisia aineita, on käytetty vahingon suuruutena 12 miljoonaa euroa. Jos skenaariossa on mukana vuodon lisäksi tulipalo, on summaa korotettu 50 prosenttia. Suomessa on ollut viime vuosina verrattain vähän raideliikenteessä ympäristöön kohdistuvia suurvahinkoja, eikä niistä ole laajaa

kokemustietoa käytettävissä. Vuoden 2018 ympäristöonnettomuudessa vuotoa tapahtui yhdestä säiliövaunusta, mutta käytännössä onnettomuus, jossa vuoto on laajempi, on mahdollinen. Skenaarioiden ympäristövahingot on arvostettu *turvaavuusperiaate* huomioiden. Turvaavuusperiaatteella tarkoitetaan tässä yhteydessä vahingon koon arviointia siten, että se on riittävän vakavana huomioitu skenaarioissa ja kattaa myös aiemmin koettua suuremmat vahingot.

Kohta 4.5 Skenaarioiden henkilövahingot

LIIPOn lähtökohtana on *täyden korvauksen periaate*. Täyden korvauksen periaatteen mukaan vahinkoa kärsinyt on saatettava siihen taloudelliseen asemaan, jossa hän ilman vahinkoa olisi. Vahingon määrä arvioidaan vertaamalla toteutunutta tapahtumakulkua siihen, mitä ilman vahinkoa olisi todennäköisesti tapahtunut.

Käytännössä henkilövahingot jakautuvat seuraavasti:

- kuolemantapaus;
- vakava loukkaantuminen; ja
- lievä loukkaantuminen.

Henkilövahinkojen korvaamisen periaatteet ja laskelmissa käytetyt korvaussummat on esitetty liitteessä 1 "Suuronnettomuusskenaariot ja niissä käytetyt oletukset".

Selvityksessä esitetyissä riskiskenaarioissa henkilöliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen kohdistuu selkeästi erilaiset riskiprofiilit. Henkilöliikenteessä tapahtuvissa onnettomuuksissa merkittävimmät rautatieyrityksen ulkopuolisille kohdistuvat seuraukset muodostuvat matkustajille aiheutuvista henkilövahingoista. Tavaraliikenteen onnettomuusskenaarioissa riskit riippuvat siitä, onko kyseessä vaarallisia aineita kuljettava kalusto vai ei. Mikäli tavaraliikenteessä on mukana vaarallisia aineita, aiheutuu suurin ulkopuolisille kohdistuva riski vaarallisten aineiden vuodon, räjähdys- tai tulipalon aiheuttamasta ympäristöonnettomuudesta. Tavaraliikenteessä, jossa ei ole vaarallisia aineita mukana, suurimmat ulkopuolisille aiheutuvat riskit aiheutuvat tavarajunan törmäyksestä matkustajajunaan sekä tavarajunan törmäyksestä radan vieressä olevaan rakennukseen.

Kohta 4.6 Onnettomuusskenaarioita koskevat liitteet

Liite 1. Suuronnettomuusskenaariot ja niissä käytetyt oletukset

Suuronnettomuusskenaariot on laadittu asiantuntija arvioiden perusteella. Lähtökohtana on, että skenaario on mahdollinen suomalaisessa ympäristössä, jos turvajärjestelmät pettävät, ohjeita laiminlyödään tai junassa on mekaaninen vika, joka aiheuttaa onnettomuuden. Tehdyt 13 skenaarioita on esitetty taulukossa 10. Skenaariot ja niiden tarkemmat yksityiskohdat on esitetty liitteissä 1a-1m.

Suuronnettomuusskenaariot

Skenario	Luokka	Kuvaus
1	Törmäys	Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan kalustoon. Törmäyvässä junassa on matkustajia.
2	Törmäys	Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan matkustajajunaan, jossa ei ole matkustajia. Törmäyvässä junassa on matkustajia.
3	Törmäys	Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan matkustajajunaan. Molemmissa junissa matkustajia.
4	Törmäys	Vaarallisia aineita kuljettava juna törmää kalustoon.

5	Törmäys	Vaarallisia aineita kuljettava juna törmää matkustajajunaan.
6	Törmäys	Tavarajuna törmää matkustajajunaan. Matkustajajunassa on matkustajia.
7	Törmäys	Tavarajunasta irronnut kuorma osuu matkustajajunaan.
8	Suistuminen	Matkustajajuna suistuu suurella nopeudella.
9	Suistuminen	Vaarallisia aineita kuljettava juna suistuu. Vaarallisten aineiden vuoto.
10	Suistuminen	Vaarallisia aineita kuljettavan junan suistuminen ja tulipalo.
11	Suistuminen	Suistuminen ja junan törmäys suureen rakennukseen. Ei matkustajia.
12	Suistuminen	Suistuminen ja junan törmäys suureen rakennukseen. Matkustajia mukana.
13	Tulipalo	Matkustajajunan tulipalo tunnelissa.

Skenaariolaskelmissa käytetyt oletukset

Skenaarioiden taloudellinen vahinko on määriteltä käyttäen apuna suomalaista korvauskäytäntöä. Aineellisissa vahingoissa on vahingon suuruus arvioitu todellisena vahingon kokonaisarvona. Ympäristövahingot on arvioitu käyttäen hyväksi julkisista lähteistä löytyviä tietoja suomalaisista ympäristövahingoista ja asiantuntijanjäkemyksiä. Henkilövahingoissa vahingon koko on arvioitu käyttäen hyväksi Liikenne- ja potilasvahinkolautakunnan ohjeistuksia (LIIPO).

Oletukset taloudellisesta vahingosta perustuvat vuoden 2024 arvioihin. Tulevaisuudessa on tarpeen noin 5–10 vuoden välein tarkistaa kokonaiskorvaussummien riittävyys. Kiinteiden kustannusten tasossa tapahtuu ajan kanssa muutosta ja henkilökorvausten osalta korvaustasoon voi tulla muutosta muun muassa ansiotason kasvun ja terveydenhuollon kustannusten muutoksen seurauksena.

Taustatutkimuksen perusteella on johdettu seuraavat oletukset:

- matkustajajunan arvo on 5,0 miljoonaa euroa;
- tavarajunan arvo on 3,5 miljoonaa euroa. Kyydissä olevan lastin on ajateltu olevan vakuutettu sen omistajan toimesta, joten sille ei ole erikseen varattu arvoa;
- ratainfran vahingoksi on ajateltu suistumistapauksissa 0,5 miljoonaa euroa, kahden junan törmäyksessä 1,0 miljoonaa euroa. Tapauksissa missä vauhti on ollut hiljainen, arvio on alhaisempi ja tunnelipalon tapauksessa infravahingoksi on arvioitu 3,0 miljoonaa euroa;
- vaarallisia aineita kuljettavan junan onnettomuuden ympäristövahingon arvo on 12,0 miljoonaa euroa ja jos se aiheuttaa myös tulipalon summaa on korotettu 50 prosenttia; ja
- rakennuksille ja muulle kolmannen osapuolen omistamalle omaisuudelle on vahingoksi arvioitu 0,5–10,0 miljoonaa euroa skenaariosta riippuen.

Nykyisin onnettomuustilanteessa vahingonaiheuttaja pääsääntöisesti omistaa rautatiekaluston. Oma kalustoa ei korvata vahingossa. Selvityksessä on kuitenkin vahinkoa laskettaessa laskettu kokonaisvahinko, joka kattaa kaiken aineellisen vahingon, myös vahingonaiheuttajan kalustoon kohdistuvan. Tätä lähestymistä on käytetty, koska tulevaisuudessa on tavoitteena lisätä kilpailua rautatieliikenteessä, ja uusien toimijoiden mukaan tullessa voi kalusto olla entistä useammin jonkun muun tahon omistamaa. Tällaisissa tilanteissa tulee pystyä korvaamaan vahinko

kalustonomistajalle. Tätä lähestymistä puoltaa myös turvaavuusperiaate vastuuvakuutuksessa, jolloin oman kalustan mukaan laskemista kokonaissummaan, voidaan pitää vähimmäisvaatimussumman turvalisänä, jolla varmistetaan vastuuvakuutuksen tason riittävyys.

Henkilövahingoissa korvaussummat per henkilö:

- Kuolemantapauksessa
 - Hautajaiskulut 10 000 euroa
 - Elatuksen menettäminen 0,4 miljoonaa euroa
- Vakavasti loukkaantuneelle
 - Pysyvä haitta 50 000 euroa
 - Pysyvä kosmeettinen haitta 10 000 euroa
 - Sairaalakulut 20 000 euroa
 - Ansionalenema
 - Väliaikainen (70 % vakavasti loukkaantuneista) 30 000 euroa
 - Pysyvä työkyvyttömyys (30 % vakavasti loukkaantuneista) 2,0 miljoonaa euroa
- Lievästi loukkaantunut
 - Tilapäinen haitta 10 000 euroa
 - Pysyvä kosmeettinen haitta 10 000 euroa
 - Väliaikainen ansionalenema 10 000 euroa

Henkilövahinkojen korvaussummien määrittämisen periaatteet

Kuolemantapaus

Kuolemantapauksessa maksetaan kaikille hautajaiskulut. Hautajaiskulujen vahingoksi on arvioitu laskelmissa 10 000 euroa. Jos henkilö on ollut avioliitossa ja/tai hänellä on ollut alaikäisiä lapsia huollettavana, maksetaan edunsaajille elatuksen menettämisestä. Laskennassa huomioidaan perheen kokonaisansiot ennen onnettomuutta ja perheen rakenne, eli jääkö kuoleman jälkeen leskeä ja/tai lapsia. Täyden korvauksen periaatteen mukaan huomioidaan, mikäli kuolleen rooli on ollut perheen elättäjänä.

Yksittäisissä kuolemantapauksissa elatuksen menettämisen korvaus voi olla hyvin vaihteleva. Jos kuolleella ei ole puolisoa eikä lapsia, ei elatuksen menettämisestä makseta korvauksia. Jos taas kuollut on ollut perheen pääasiallinen elättäjä ja hänen ansiotasonsa on ollut yli keskimääräisen suomalaisen ansiotason, voi elatuksen menettämisestä tulla suurikin korvausvastuu.

Elatuksen menettämisen korvausvastuu lasketaan huomioiden edunsaajien odotettavissa oleva elinkaari. Puolisolle maksetaan korvausta loppuelämän ajan ja lapsille täysi-ikäisyyteen saakka tai tietyissä tilanteissa 21 vuoteen asti.

Korvausvastuu on laskettu ilman tulevien vuosien korvaussummien korkouttamista ja inflaation huomioimista. Oletuksena on, että pitkällä aikavälillä näiden vaikutus kumoaa toisensa. Kokonaiskorvaus on tulevien vuosien maksettavien summien yhteenlaskettu summa.

Skenaariolaskelmissa on vahingonkoko arvioidessa käytetty keskimääräisiä lukuja huomioiden turvaavuus. Skenaariolaskelmissa on käytetty menehtyneen ja lesken tulona vuoden 2023 keskimääräistä ansiotuloa 3 700 euroa kuukaudessa. Menehtyneen henkilön edunjättäjien määränä laskelmissa on käytetty kokoonpanoa yksi leski ja kaksi lasta, joiden ikinä on 10 ja 12 vuotta. Tosiasiallisesti suomalainen keskimääräinen perhekoko on pienempi, mutta valintaa on päädytty turvaavuusperiaatteella. Turvaavuusperiaatteella tarkoitetaan kokonaiskorvaussumman

riittävyttä, vaikka yksittäisissä korvaustapauksissa voi olla suurtakin vaihtelua. Skenaariolaskelmissa on edellä mainituin oletuksin laskettu, että keskimääräinen elatuksen menettämisen korvausvastuu on 0,4 miljoonaa euroa, jota on käytetty skenaariolaskelmissa.

Vakava loukkaantuminen

Vakavasti onnettomuudessa loukkaantuneelle henkilölle maksetaan korvauksia erilaisista haitoista, hoidosta ja ansion menetyksistä.

Pysyvän haitan korvauksella katetaan vammasta pysyvästi aiheutuva vahinkoa kärsineen toimintakyvyn aleneminen, joka rajoittaa hänen mahdollisuuksiaan elää toiminnallisesti täysipainoista elämää. Haitan lääketieteellisessä arvioinnissa otetaan huomioon vain vammojen laatu. Korvaus maksetaan yleensä kertakorvauksena siinä vaiheessa, kun tilanne on pysyvä eikä toipumista ole enää odotettavissa. Korvauskäytännössä korvaus maksetaan yleensä aikaisintaan vuoden kuluttua viimeisimmästä toimenpiteestä. Pysyvän haitan korvausmäärä määräytyy haittaluokan mukaan (haittaluokkien lukumäärä on 20). Alemman haittaluokan (luokka 1) korvaus on noin 4 500 euroa ja korkeimman haittaluokan (luokka 20) korvaus on noin 134 000 euroa. Laskelmissa on käytetty vakavasti loukkaantuneille maksettavaa pysyvän haitan korvausta 50 000 euron kokoisena.

Pysyvän kosmeettisen haitan korvauksella korvataan vahinkoa kärsineelle liikennevahingon seurauksena jäänyt pysyvä ulkonäöllinen haitta. Pysyvän kosmeettisen haitan korvauksen koko määräytyy haittaluokka arvion pohjalta. Haittaluokkia on 5 ja alimmillaan korvaus on 900 euroa ja suurimman haittaluokan korvaus on alkaen 27 500 euroa. Laskelmissa on käytetty vakavasti loukkaantuneille maksettavan korvauksen kokona 10 000 euroa.

Sairaanhoidon ja muut kulut korvataan vahinkoa kärsineelle sisältäen aiheutuneet tarpeelliset sairaanhoitokustannukset ja muut tarpeelliset vahingosta aiheutuneet kulut. Nämä kustannukset korvataan vahinkoa kärsineelle aiheutuneiden todellisten kustannusten mukaan täyden korvauksen periaatteen mukaisesti.

Ansion alenemasta maksetaan vakavasti loukkaantuneelle korvausta. Tilapäisessä työkyvyttömyydessä vahinkoa kärsineelle henkilölle korvataan menetykset onnettomuushetken vakiintuneen palkkatason mukaisesti. Tulevaisuudessa työkykyisille henkilöille on laskelmissa arvioitu 30 000 euroa väliaikaisesta ansionalenemisesta.

Vakavasti loukkaantuneista 30 prosenttia on laskelmissa oletettu olevan tulevaisuudessa pysyvästi työkyvyttömiä ja saavat pysyvän ansionmenetyksen jatkuvaa korvausta. Pysyvästi työkyvyttömälle henkilölle maksetaan pysyvän ansionmenetyksen jatkuvaa korvausta. Korvausta määrättäessä on ensin selvitetty henkilön mahdollisuudet uudelleen kouluttautua ja arvioidaan korvauksen koko huomioden mm. kokonaisvaltaisesti henkilön koulutus ja työhistoria.

Vakavasti loukkaantuneille pysyvästi työkyvyttömille, joille maksetaan pysyvää jatkuvaa korvausta ansionmenetyksestä, on vahingon suuruudeksi arvioitu 2,0 miljoonaa euroa. Tämä määrä vastaa varausta, jossa noin 30-vuotias henkilö tulee pysyvästi työkyvyttömäksi.

Lievä loukkaantuminen

Lievästi loukkaantunut henkilö voi saada korvauksia tilapäisestä haitasta, pysyvästä kosmeettisesta haitasta ja ansion väliaikaisesta alenemasta.

Laskelmissa tilapäisestä haitasta on arvioitu vahingoksi 10 000 euroa, pysyvästä kosmeettisesta haitasta 10 000 euroa ja ansion väliaikaisesta alenemasta 10 000 euroa.

Lisätietoa henkilövahingon korvauskäytännöistä löytyy LIIPOn internetsivuilta.⁵

⁵Liikennevakuutuksen korvausohjeet 2024. Liikenne- ja potilasvahinkolautakunta.
<<https://www.liipo.fi/media/liikennevakuutuksen-korvausohjeet-2024.pdf>>. Haettu 15.5.2024.

Liite 1a. Skenaario 1: Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan kalustoon

Skenaarion kuvaus

Matkustajajuna törmää suurella nopeudella paikallaan olevaan kalustoon. Liikkuvassa junassa on matkustajia. Onnettomuudessa kuolee 10 henkilöä, loukkaantuu vakavasti 10 henkilöä ja lievästi 110 henkilöä. Matkustajajuna vaurioituu onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Törmäyksen kohteena oleva vaunu on tavara-vaunu, jolla ei ole merkittävää arvoa. Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavat vauriot.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa tilanteissa: liikkuminen ilman JKV:tä, luvaton seis-opasteen ohitus, vaunuja karkaa matkustajajunan reitille.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	10	4 100 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	10	6 950 000 €
Lievästi loukkaantuneita	110	3 300 000 €
Kalustovahinko		5 000 000 €
Infra		1 000 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		20 350 000 €

Liite 1b. Skenaario 2: Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan matkustajajunaan, jossa ei ole matkustajia

Skenaarion kuvaus

Matkustajajuna törmää suurella nopeudella paikallaan olevaan matkustajajunaan. Liikkuvassa junassa on matkustajia. Paikallaan olevassa matkustajajunassa ei ole matkustajia. Onnettomuudessa kuolee 10 henkilöä, loukkaantuu vakavasti 10 henkilöä ja lievästi 110 henkilöä. Molemmat matkustajajunat vaurioituvat onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavat vauriot.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa tilanteissa: liikkuminen ilman JKV:tä, luvaton Seis-opasteen ohitus, vaunuja karkaa matkustajajunan reitille.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	10	4 100 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	10	6 950 000 €
Lievästi loukkaantuneita	110	3 300 000 €
Kalustovahinko		10 000 000 €
Infra		1 000 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		25 350 000 €

Liite 1c. Skenaario 3: Matkustajajuna törmää paikallaan olevaan matkustajajunaan. Molemmassa junissa on matkustajia

Skenaarion kuvaus

Matkustajajuna törmää suurella nopeudella paikallaan olevaan matkustajajunaan. Molemmassa junissa on matkustajia. Onnettomuudessa kuolee 20 henkilöä, loukkaantuu vakavasti 20 henkilöä ja lievästi 220 henkilöä. Molemmat matkustajajunat vaurioituvat onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavat vauriot.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa tilanteissa: liikkuminen ilman JKV:tä, luvaton seis-opasteen ohitus, luvaton liikkeelle lähtö.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	20	8 200 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	20	13 900 000 €
Lievästi loukkaantuneita	220	6 600 000 €
Kalustovahinko		10 000 000 €
Infra		1 000 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		39 700 000 €

Liite 1d. Skenaario 4: Vaarallisia aineita kuljettava juna törmää kalustoon

Skenaarion kuvaus

Vaarallisia aineita kuljettava tavarajuna törmää paikallaan olevaan kalustoon. Yksi henkilö kuolee onnettomuudessa. Vaarallisia aineita pääsee luontoon aiheuttaen ympäristövahingon. Ympäristövahingon jälkien korjaamisesta aiheutuu mittavat taloudelliset seuraukset. Tavarajunan veturi ja useita vaunuja vaurioituu onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavat vauriot.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa rautatieyrityksen toiminnasta aiheutuissa tilanteissa: liikkuminen ilman JKV:tä, luvaton seis-opasteen ohitus, vaunuja karkaa tavarajunan reitille.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	1	410 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	0	0 €
Lievästi loukkaantuneita	0	0 €
Kalustovahinko		3 500 000 €
Infra		1 000 000 €
Ympäristö		12 000 000 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		16 910 000 €

Liite 1e. Skenaario 5: Vaarallisia aineita kuljettava tavarajuna törmää matkustajajunaan

Skenaarion kuvaus

Vaarallisia aineita kuljettava tavarajuna törmää matkustajajunaan. Onnettomuudessa kuolee 5 henkilöä, loukkaantuu vakavasti 5 henkilöä ja lievästi 55 henkilöä. Vaarallisia aineita sisältäviin vaunuihin tulee vuotoja. Vaarallisia aineita pääsee luontoon aiheuttaen ympäristövahingon. Sekä matkustajajuna että tavarajuna vaurioituvat onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavat vauriot.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa tilanteissa: liikku-
minen ilman JKV:tä, luvaton seis-opasteen ohitus, vaunuja karkaa matkustajaju-
nan reitille.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	5	2 050 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	5	3 475 000 €
Lievästi loukkaantuneita	55	1 650 000 €
Kalustovahinko		8 500 000 €
Infra		1 000 000 €
Ympäristö		12 000 000 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		28 675 000 €

Liite 1f. Skenaario 6: Tavarajuna törmää matkustajajunaan

Skenaarion kuvaus

Tavarajuna törmää liikkuvaan matkustajajunaan. Onnettomuudessa kuolee 10 henkilöä, loukkaantuu vakavasti 10 henkilöä ja lievästi 110 henkilöä. Sekä matkus-
tajajuna että tavarajuna vaurioituvat onnettomuudessa korjauskelvottomaksi.
Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavat vauriot.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa tilanteissa: liikku-
minen ilman JKV:tä, luvaton seis-opasteen ohitus, vaunuja karkaa matkustajaju-
nan reitille.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	10	4 100 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	10	6 950 000 €
Lievästi loukkaantuneita	110	3 300 000 €
Kalustovahinko		8 500 000 €
Infra		1 000 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		23 850 000 €

Liite 1g. Skenaario 7: Tavarajunasta irronnut kuorma osuu matkustajajunaan

Skenaarion kuvaus

Tavarajunasta irronnut kuorma osuu liikkuvaan matkustajajunaan. Onnettomuudessa kuolee 10 henkilöä, loukkaantuu vakavasti 10 henkilöä ja lievästi 110 henkilöä. Matkustajajuna vaurioituu onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavat vauriot.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa tilanteissa: tavarajunan kuorma on kiinnitetty puutteellisesti, tavarajunan kuorma irtoaa teknisen vian johdosta.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	10	4 100 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	10	6 950 000 €
Lievästi loukkaantuneita	110	3 300 000 €
Kalustovahinko		5 000 000 €
Infra		1 000 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		20 350 000 €

Liite 1h. Skenaario 8: Matkustajajuna suistuu suurella nopeudella

Skenaarion kuvaus

Matkustajajuna suistuu suurella nopeudella. Onnettomuudessa kuolee 10 henkilöä, loukkaantuu vakavasti 10 henkilöä ja lievästi 110 henkilöä. Matkustajajuna vaurioituu onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös infrastruktuurille ja radan varren rakennuksille aiheutuu onnettomuudesta vauriota.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa rautatieyrityksen toiminnasta aiheutuissa tilanteissa: liikkuminen ilman JKV:tä ylinopeudella, junan pyöriin tai akseleihin liittyvät kriittiset vauriot.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	10	4 100 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	10	6 950 000 €
Lievästi loukkaantuneita	110	3 300 000 €
Kalustovahinko		5 000 000 €
Infra		500 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		500 000 €
Yhteensä		20 350 000 €

Liite 1i. Skenaario 9: Vaarallisia aineita kuljettava juna suistuu

Skenaarion kuvaus

Vaarallisia aineita kuljettava juna suistuu. Yksi henkilö kuolee onnettomuudessa. Vaarallisia aineita sisältäviin vaunuihin tulee vuotoja. Vaarallisia aineita pääsee luontoon aiheuttaen ympäristövahingon, jonka jälkien korjaamisesta aiheutuu mittavat taloudelliset seuraukset. Tavarajunan veturi ja useita vaunuja vaurioituu onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta vauriota.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa rautatieyrityksen toiminnasta aiheutuissa tilanteissa: liikkuminen ilman JKV:tä ylinopeudella, junan pyöriin tai akseleihin liittyvät kriittiset vauriot, huolimattomuus vaihtotyössä.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	1	410 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	0	0 €
Lievästi loukkaantuneita	0	0 €
Kalustovahinko		3 500 000 €
Infra		500 000 €
Ympäristö		12 000 000 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		16 410 000 €

Liite 1j. Skenaario 10: Vaarallisia aineita kuljettavan junan suistuminen ja tulipalo

Skenaarion kuvaus

Vaarallisia aineita kuljettava juna suistuu. Yksi henkilö kuolee onnettomuudessa. Suistuviin vaunuihin tulee vuotoja ja vaarallinen aine syttyy palamaan. Tulipalo ja luontoon pääsevät vaaralliset aineet aiheuttavat ympäristövahingon. Tulipalon ja ympäristövahingon jälkien korjaamisesta aiheutuu mittavat taloudelliset seuraukset. Tavarajunan veturi ja useita vaunuja vaurioituu onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavia vauriota.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa rautatieyrityksen toiminnasta aiheutuissa tilanteissa: liikkuminen ilman JKV:tä ylinopeudella, junan pyöriin tai akseleihin liittyvät kriittiset vauriot, huolimattomuus vaihtotyössä.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	1	410 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	0	0 €
Lievästi loukkaantuneita	0	0 €
Kalustovahinko		3 500 000 €
Infra		1 000 000 €
Ympäristö		18 000 000 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		22 910 000 €

Liite 1k. Skenaario 11: Suistuminen ja törmäys suureen rakennukseen

Skenaarion kuvaus

Vaihtotyössä siirretty junakalusto suistuu ja törmää suureen rakennukseen, joka sijaitsee radan välittömässä läheisyydessä. Onnettomuudessa loukkaantuu lievästi kaksi henkilöä. Kaluston törmäys aiheuttaa laajoja vaurioita rakennukselle. Onnettomuudesta aiheutuu vaurioita myös kalustolle ja infrastruktuurille. Onnettomuusskenaario on mahdollinen vaihtotyössä tapahtuvan huolimattomuuden tai teknisen virheen takia.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	0	-
Vakavasti loukkaantuneita	0	0 €
Lievästi loukkaantuneita	2	60 000 €
Kalustovahinko		1 500 000 €
Infra		100 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		10 000 000 €
Yhteensä		11 660 000 €

Liite 1l. Skenaario 12: Suistuminen ja junan törmäys suureen rakennukseen matkustajia mukana

Skenaarion kuvaus

Matkustajajuna suistuu ja törmää suureen rakennukseen, joka sijaitsee radan välittömässä läheisyydessä. Junassa on matkustajia. Onnettomuudessa kuolee yksi henkilö, loukkaantuu vakavasti kaksi henkilöä ja lievästi 20 henkilöä. Kaluston törmäys aiheuttaa laajoja vaurioita rakennukselle. Onnettomuudesta aiheutuu vaurioita myös kalustolle ja infrastruktuurille.

Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa rautatieyrityksen toiminnasta aiheutuissa tilanteissa: liikkuminen ilman JKV:tä ylinopeudella, junan pyöriin tai akseleihin liittyvät kriittiset vauriot.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	1	410 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	2	1 390 000 €
Lievästi loukkaantuneita	20	600 000 €
Kalustovahinko		2 500 000 €
Infra		100 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		10 000 000 €
Yhteensä		15 000 000 €

Liite 1m. Skenaario 13: Matkustajajunan tulipalo tunnelissa

Skenaarion kuvaus

Matkustajajunassa syttyy tulipalo ja juna joutuu pysähtymään tunneliin. Onnettomuudessa kuolee viisi henkilöä, loukkaantuu vakavasti 10 henkilöä ja lievästi 15 henkilöä. Matkustajajuna vaurioituu onnettomuudessa korjauskelvottomaksi. Myös rata- ja tunneli-infrastruktuurille aiheutuu onnettomuudesta mittavat vauriot. Onnettomuusskenaario on mahdollinen esimerkiksi seuraavissa rautatieyrityksen toiminnasta aiheutuissa tilanteissa: matkustajajunan moottorin tai teknisten laitteiden syttyminen palamaan teknisen vian takia.

Skenaarion vahinko

Vahinkoluokka	lkm.	Vahinko
Kuolleita	5	2 050 000 €
Vakavasti loukkaantuneita	10	6 950 000 €
Lievästi loukkaantuneita	15	450 000 €
Kalustovahinko		5 000 000 €
Infra		3 000 000 €
Ympäristö		0 €
Rakennus ja muut		0 €
Yhteensä		17 450 000 €

Siirtymämääräys ja soveltaminen

Määräyksen 4 kohdan soveltamisella tarkoitetaan sitä, että rautatieyrityksen, jonka vastuuvakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn vähimmäismäärä ei vastaa määräyksen kohdassa 4 esitettyä, tulee päivittää vastuuvakuutuksensa tai muun vastaavan järjestelyn määrä kohdan 4 edellyttämälle tasolle.

Määräyksen voimaantulo

Määräys tulee voimaan 16.9.2024.