

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till järnvägslag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny järnvägslag.

Syftet med denna proposition är att nationellt genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av direktivet om säkerhet på gemenskapens järnvägar. Den nya lagen innebär samtidigt att den gällande järnvägslagen harmoniseras och revideras utifrån tillämpningspraxis och att den konflikt i fråga om tillträde till persontrafikmarknaden elimineras som följer av den gällande järnvägslagen, i och med att Europaparlaments och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 trädde i kraft den 3 december 2009. Ett vik-

tigt syfte med propositionen är att på basis av unionslagstiftningen harmonisera regelverket för järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. På lång sikt är målet att förbättra verksamhetsförutsättningarna för järnvägstrafiken i Finland.

I den nya järnvägslag som föreslås omstruktureras den gällande järnvägslagen genom att kapitelindelningen ändras samt fogas till lagen på basis av unionslagstiftningen nya kapitel med specialbestämmelser om ibruktagande av nya fordon och bestämmelser om underhåll av fordon. Vidare kompletteras den gällande lagstiftningen som är bristfällig i vissa avseenden.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt lagförslaget.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL.....	2
ALLMÅN MOTIVERING.....	4
1 INLEDNING	4
2 NULÄGE.....	5
2.1 Lagstiftning och praxis	5
2.2 Järnvägsmarknaden och lagstiftningen i vissa av EU:s medlemsstater och i Norge	5
2.3 Bedömning av nuläget.....	8
3 MYNDIGHETER OCH ÖVRIGA OPERATÖRER INOM JÄRNVÄGSBRANSCHEN.....	9
4 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	10
5 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	10
5.1 Ekonomiska konsekvenser	10
<i>Europeiska kommissionens konsekvensanalys</i>	10
<i>Konsekvenser för företag</i>	11
<i>Konsekvenser för samhällsekonomin</i>	15
5.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	15
5.3 Konsekvenser för miljön	15
5.4 Övriga samhälleliga konsekvenser	16
6 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN.....	16
6.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	16
6.2 Remissyttranden och hur de har beaktats	16
7 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	16
DETALJMOTIVERING	17
1 LAGFÖRSLAG.....	17
1.1 Järnvägslagen.....	17
1 kap. Allmänna bestämmelser	17
2 kap. Bedrivande av järnvägstrafik	23
3 kap. Förvaltning av bannät	28
4 kap. Utnyttjande av statens bannät samt bankapaciteten	30
5 kap. Tjänster och banavgifter	37
6 kap. Säkerhet	42
7 kap. Driftskompatibilitet	44
8 kap. Ibruktage av delsystem och komponenter	46
9 kap. Specialbestämmelser om ibruktage av fordon	50
10 kap. Underhåll av fordon	55
11 kap. Bedömningsorgan	56
12 kap. Register och registrering	59
13 kap. Regleringsorgan	61
14 kap. Myndighetsföreskrifter	62
15 kap. Tillsyn, beredskap och undersökning av olyckor	63
16 kap. Påföljder	66
17 kap. Särskilda bestämmelser	67

2	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER.....	70
3	IKRAFTTRÄDANDE.....	70
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	71
	LAGFÖRSLAG.....	72
	Järnvägslag.....	72

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Genom EG-lagstiftningen har järnvägstrafiken i medlemsstaterna gradvis öppnats för konkurrens under 2000-talet. Genom det så kallade första järnvägspaketet 2001 öppnades EU-områdets interna godstrafik för konkurrens från och med mars 2003. Genom det andra järnvägspaketet 2004 öppnades den inhemska godstrafiken för konkurrens från början av 2007. Europaparlamentets och rådets direktiv och förordningar som ingår i paketen innehöll dessutom bestämmelser bl.a. om järnvägsföretagens koncessioner, bankapacitet, tilldelning av bankapacitet, regleringsorgan, banavgifter, järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet samt om de nationella säkerhetsmyndigheterna och deras uppgifter. I det andra järnvägspaketet ingick också Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå. Det första järnvägspaketet genomfördes nationellt med järnvägslagen (198/2003) från 2003 och det andra paketet genom den gällande järnvägslagen (555/2006) som trädde i kraft den 1 september 2006 och upphävde 2003 års järnvägslag.

Åtgärderna för att förnya EU:s järnvägssektor fortsattes med det tredje järnvägspaketet vari ingår Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (nedan *direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet*), Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (nedan *lokförardirektivet*) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (nedan *järnvägsansvarsförordningen*) som antogs den 23 oktober 2007.

Avsikten med det tredje järnvägspaketet är att fortsätta förnyelsen av Europas järnvägssektor utifrån riktlinjerna i Vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, som kommissionen godkände i september 2001. Ett syfte med paketet är att ytterligare öppna järnvägstrafiken för konkurrens. Genom direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet öppnades EU:s interna persontrafik för konkurrens från början av år 2010. Avsikten med lokförardirektivet är att göra det lättare för lokförare att frivilligt flytta mellan medlemsstater och järnvägsföretag inom EU. Avsikten är dessutom att främja den gränsöverskridande järnvägstrafiken. Syftet med förordningen om järnvägsansvar är att förbättra resenärernas rättsliga ställning i järnvägstrafiken. Av geografiska orsaker har Finland ingen EES-intern internationell persontrafik. Genom järnvägslagen har Finland emellertid öppnats för konkurrens redan tidigare. Av denna anledning har genomförandet av direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet i Finland inte förutsatt andra ändringar i lagstiftningen än smärre justeringar i enlighet med statsrådets förordning om järnvägstrafikens tågplanepreperiod och ansökan om bankapacitet (751/2006). Lokförardirektivet har i Finland genomförts med lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) som trädde i kraft den 1 januari 2010.

Den 23 oktober 2007 antog Europaparlamentet och rådet dessutom förordningen (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och EEG nr 1107/70 (nedan *serviceavtalsförordningen*). Syftet med förordningen är att fastställa hur de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna kan ingripa på området kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som är säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Förordningen

om järnvägsansvar och serviceavtalsförordningen trädde i kraft den 3 december 2009. Samma dag trädde också kollektivtrafiklagen (869/2009) i kraft. Tillämpningsområdet för förordningen om järnvägsansvar har i Finland begränsats genom lagen den 6 november 2009 om ändring av järnvägstransportlagen (843/2009) så att järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland inte hör till tillämpningsområdet för förordningen. Genom den nämnda lagen har också de bestämmelser i förordningen som gäller biljettförsäljnings- och reserveringssystem, standardsättningar för tågförseningar samt järnvägsföretags måltids- och/eller inkvarteringsskyldighet i förseningsfall genom den nämnda lagen avgränsats utanför tillämpningsområdet för förordningen när det gäller närtrafiken inom huvudstadsregionens pendlingsområde.

I syfte att främja gränsöverskridande järnvägstrafik utfärdade EG-kommissionen i december 2006 det s.k. korsacceptans-paketet. Som en del av paketet antog Europaparlamentet och rådet den 17 juni 2008 direktivet 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*) samt den 16 december 2008 direktivet om ändring av direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet) (nedan *direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet*) och förordningen (EG) nr 1335/2008 om ändring av förordningen (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) (nedan *förordningen om ändring av EJB-förordningen*). I denna proposition föreslås att de ovan nämnda direktiven genomförs nationellt.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

I den gällande järnvägslagen föreskrivs om bedrivande av järnvägstrafik, förvaltning om bannät, om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsoperatörer och om banavgifter, om användning av bannät och bankapacitet, om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet samt om regleringsorganet och dess uppgifter. Trafiksäkerhetsverket övervakar att lagens bestämmelser om säkerhet och

driftskompatibilitet följs. Dessutom verkar Trafiksäkerhetsverket som branschens regleringsorgan. Trafikverket svarar för byggnad och underhåll av bannätet samt för tilldelning av bankapacitet och för trafikledning. För närvarande är VR-Group Ab det enda järnvägsföretaget i Finland. Dessutom finns det i Finland för närvarande sju museitrafikoperatörer. Tre företag bedriver i Finland trafik i anslutning till banunderhåll.

2.2 Järnvägsmarknaden och lagstiftningen i vissa av EU:s medlemsstater och i Norge

I Finland finns det endast ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik, vilket numera är exceptionellt inom Europeiska unionen. Kommissionen offentliggjorde i december 2009 sin andra rapport om uppföljning av utvecklingen på järnvägsmarknaden inom Europeiska unionen (KOM(2009) 627 slutlig). Rapporten innehåller en statistisk översikt av järnvägsmarknaden inom EU och medlemsstaterna huvudsakligen fram till år 2008 och, i fråga om vissa nyckeltal, till år 2009. Enligt uppgifterna för år 2008 sköts persontrafiken av ett enda järnvägsföretag i Finland och dessutom i Spanien, Irland, Grekland, Luxemburg, Portugal och Slovenien. Med undantag för Finland, Irland och Grekland sköts godstrafiken av flera järnvägsföretag i alla andra medlemsstater inom Europeiska unionen. Också i de länder där det flera järnvägsföretag delar på person- och godstrafikmarknaden har det största järnvägsföretaget ofta en marknadsandel på över 80 procent av alla järnvägstransporter inom person- och godstrafiken. I flera länder sköts persontrafiken av lokala järnvägsföretag medan fjärrpersontrafiken sköts av ett enda företag. Inom godstrafiken är konkurrensen öppen och bannätet får användas av alla företag med säkerhetsintyg och koncession som har tilldelats bankapacitet. Med beaktande av antalet järnvägsföretag och dessas marknadsandelar är konkurrenssituationen längst utvecklad i Storbritannien, Nederländerna och Sverige. Också i Estland är marknaden konkurrensumsatt. Estlands järnvägsmarknad är emellertid liten och i synnerhet i fråga om persontrafiken är utbudet av järnvägstrafik på det hela taget re-

lativt litet, om man ser till antalet linjer och turer.

I propositionen föreslås att driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet sätts i kraft. Driftskompatibilitetsdirektivet borde ha satts i kraft senast den 18 juli 2010. Direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet ska sättas i kraft senast den 24 december 2010.

Europeiska kommissionen offentliggjorde i september 2009 ett meddelande (KOM (2009) 464 slutlig) om en lägesrapport om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet och direktiven om driftskompatibilitet på järnvägsområdet. I meddelandet konstaterar kommissionen att samtliga medlemsstater har anmält de åtgärder som vidtagits på det nationella planet för att genomföra järnvägssäkerhetsdirektivet som ingick i det andra järnvägspaketet samt driftskompatibilitetsdirektivet (96/48/EG för höghastighetståg), direktiv 2001/16/EG (konventionella tåg) samt direktiv 2004/50 (anpassning av driftskompatibilitetsdirektiven för höghastighetståg och för konventionella tåg och utvidgning av deras tillämpningsområden). Medlemsstaterna har i enlighet med direktiven ansökt om vissa undantag från de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som beviljats med stöd av de ovan nämnda driftskompatibilitetsdirektiven, men undantagen har varit få. Kommissionen anser därför att tillämpningen av driftskompatibilitetslagstiftningen på det hela taget varit tillfredsställande. Kommissionen understryker att det på grund av järnvägstrafikens historiska bakgrund samt på grund av att infrastrukturen och materielen har en lång livslängd är en långsam och utdragen process att skapa driftskompatibilitet. Kommissionen anser att genomförandet av det nya driftskompatibilitetsdirektivet är följande viktiga steg för att främja driftskompatibiliteten.

I fråga om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet konstaterar kommissionen att medlemsstaterna har inrättat nationella järnvägssäkerhetsmyndigheter och utredningsorgan som har till uppgift att utreda järnvägsolyckor. Kommissionen har för avsikt att mera i detalj utreda att kraven blir vederbörligen uppfyllda. Kommissionen anser emellertid att de säkerhetskrav som ingår i det andra järnvägspaketet ytterligare förbätt-

rar den redan nu goda järnvägssäkerheten. Trots att järnvägstrafiken har öppnats för konkurrens och antalet operatörer därmed har ökat har störningarna i järnvägstrafiken och med dessa sammanhängande olyckor snarare minskat.

Sverige är ett föregångsland när det gäller att öppna järnvägstrafiken för konkurrens. I Sverige bedriver för närvarande sex järnvägsföretag persontrafik på järnvägarna. Det statliga järnvägsföretaget SJ har emellertid ända tills nyligen haft ensamrätt att bedriva lönsam fjärrpersontrafik. Sveriges regering antog i juni 2009 en plan som leder till att också persontrafikmarknaden gradvis öppnas för konkurrens fram till 2011. I juli 2009 öppnades också fjärrtrafiken för konkurrens under veckoslut. Den internationella persontrafiken är sedan oktober 2009 öppen för konkurrens. Avsikten är att undanröja alla hinder för öppen konkurrens inom järnvägarnas persontrafik i slutet av år 2010. För närvarande har SJ en marknadsandel på ca 80 procent av persontrafiken. De regionala trafikmyndigheterna konkurrensutsätter den regionala järnvägstrafiken, medan Rikstrafiken konkurrensutsätter den mellanregionala trafiken. Sammanlagt 17 järnvägsföretag bedriver godstrafik på Sveriges järnvägar.

Det statliga bannätet förvaltas av Banverket. I Sverige finns det dessutom sammanlagt över 400 förvaltare av privata spåranläggningar. Lagstiftningen innebär redan nu samma förpliktelser för dem som för Banverket. Lagstiftningen tillämpas inte på privata spåranläggningar som inte används för trafik till det övriga bannätet.

Sveriges järnvägslag innehåller endast allmänna bestämmelser om bedrivande av järnvägstrafik. Tekniska detaljer regleras med lägre normer som också innehåller bestämmelser om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet.

Norges statliga järnvägsbolag NSB har en 88 procents marknadsandel. NSB består av en grupp bolag som är antingen helt eller delvis statsägda dotterbolag. NSB svarar för hela den norska persontågtrafiken i Norge, med undantag för tågtrafiken på Gjøvikbanen och till Gardemoen flygplats. Gjøvikbanen är också ett dotterbolag till NSB. Flytoget AS som svarar för tågtrafiken till Gardemoen

flygplats är numera ett självständigt statligt aktiebolag som är fristående från NSB.

Jernbaneverket förvaltar det statliga bannätet i Norge. Dessutom finns det ett stort antal privata spåranläggningar i Norge. Innehavarna av spåranläggningar med regelbunden trafik till det övriga bannätet har ingått avtal med Jernbaneverket. Jernbaneverket svarar då också för de förpliktelser som sammanhänger med förvaltningen av dessa privata spåranläggningar och trafikstyrningen.

Norge är som medlem av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet bundet av alla förpliktelser som följer av unionslagstiftningen. Förpliktelserna har satts i kraft nationellt genom ett antal normer på olika nivåer, inklusive bestämmelser om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet.

I Danmark finns det nio järnvägsföretag som bedriver persontrafik. Störst är det statliga järnvägsbolaget DSB vars funktioner har delats upp mellan två fristående företag, varav det ena bedriver trafik i Köpenhamnsregionen och det andra bedriver fjärrtrafik. Dessa två företag har en över 90 procents marknadsandel av persontrafiken. De privata konkurrenterna trafikerar linjer från Mellan- och Västjylland samt linjer från Själland till Sverige. Godstransporterna öppnades för konkurrens redan år 1999. Godstransporterna sköts av sammanlagt elva järnvägsföretag.

För förvaltningen av statens bannät ansvarar Banedanmark, ett ämbetsverk som sorterar under ministeriet. I Danmark finns likväl förutom det statliga bannätet även privata spåranläggningar som trafikeras av privata järnvägsföretag. Det är regionala järnvägsföretag som svarar för förvaltningen av de privata spåranläggningarna.

I Danmark är lagstiftningen om järnvägstrafiken liksom i Sverige fördelad mellan flera förordningar. Bestämmelser om driftskompatibilitet och säkerhet ingår i författningar och reglementen på lägre nivå.

I Tyskland finns det av tradition flera regionala operatörer på järnvägsmarknaden. Det finns sammanlagt över 300 järnvägsföretag inom person- och godstrafiken. Persontrafikföretagen bedriver emellertid endast lokal eller regional järnvägstrafik. Deutsche Bahn AG (DB) är den största operatören både när

det gäller person- och varutransporter, med sin marknadsandel på ca 80 procent. Inom den riksomfattande fjärrpersontrafiken har statsbolaget DB fyra konkurrenter (GVG, SJ, Veolia och Arriva) på vissa linjer. Inom fjärrtrafiken är konkurrenternas marknadsandel för närvarande marginell.

Det statliga järnvägsföretaget DB:s dotterbolag DB Netz svarar för förvaltningen av statens bannät i Tyskland. Dessutom finns flera bannät som i lokalförvaltningens ägo och andra privata spåranläggningar, för vilka i regel gäller samma förpliktelser som för statens bannät.

I Tyskland regleras driftskompatibiliteten i järnvägssystemet genom en förordning varmed de förpliktelser som följer av unionslagstiftningen har satts i kraft (Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems 3154/2007). En på unionslagstiftningen baserad förordning (Verordnung über die Sicherheits des Eisenbahnsystems 1305/2007) har utfärdats också om järnvägssäkerheten.

I Storbritannien har järnvägstrafiken utvecklats med privatisering och differentierade funktioner som utgångspunkt. Persontrafiken sköts av sammanlagt 45 järnvägsföretag och godstrafiken av 26 järnvägsföretag. De största operatörernas marknadsandel av persontrafiken uppgår till endast ca 10 procent (South West Trains, First Great Western ja National Express East Anglia). Persontrafiken är organiserad enligt franchisingprincipen. Efter konkurrensutsättningen har trafikministeriet beviljat privata tågbolag rätt att trafikera på bannätet och ingått avtal om användningsrätten med dem. I avtalen fastställs villkor för trafikens servicenivå. Operatörerna fastställer biljettpriserna inom de gränser som regleringsorganet bestämt. Den största operatören inom godstrafiken är ett dotterbolag till tyska DB med en marknadsandel på över 50 procent.

Det numera helt statsägda bolaget Network Rail (NR) svarar för förvaltningen av bannätet i Storbritannien. Bolaget har tillstånd (Network License) att förvalta bannätet i hela Storbritannien, med undantag av bannätet i Nordirland. NIR Northern-Ireland-Railways svarar också för förvaltningen av bannätet. NR har organiserat förvaltningen

av bannätet i fem regioner som är indelade i 17 planeringsområden. NR:s nätkoncession är enligt avtalet i kraft 25 år, men regleringsorganet för järnvägstrafiken (Office of Rail Regulation, ORR) har vid behov rätt att återkalla NR:s koncession för avtalsperiodens utgång om det förekommer problem i järnvägsnätets underhåll, säkerhet och användbarhet.

I Storbritannien har bestämmelserna om driftskompatibilitet satts i kraft genom förordningar om driftskompatibilitet i järnvägssystemet (Railways Interoperability Regulations 397/2006). Storbritannien har för vissa järnvägsavsnitt ansökt om undantag från de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i det reguljära järnvägssystemet. Också bestämmelser om järnvägssäkerhet har utfärdats genom särskilda förordningar (Railways Regulations 598/2006).

2.3 Bedömning av nuläget

Den gällande järnvägslagen ändrades den 21 december 2009 (1666/2009), närmast på grund av att kommunikationsministeriets förvaltningsområde omorganiserades. Genom omorganiseringen sammanslogs de ämbetsverk om skötte trafiksäkerhetsuppgifter, dvs. Järnvägsverket, Fordonsförvaltningscentralen, Luftfartsförvaltningen och Sjöfartsverkets sjösäkerhetsfunktioner till Trafiksäkerhetsverket, medan de ämbetsverk som i första hand svarade för trafiklederna, dvs. Banförvaltningscentralen, Vägförvaltningen och Sjöfartsverket sammanslogs till Trafikverket. Genom lagändringen ändrades namnen på de behöriga myndigheterna i överensstämmelse med ämbetsverksreformen, utan att bestämmelserna ändrades innehållsmässigt. Dessutom ändrades lagens 31 § om säkerhetsintyg samt slopades kravet att museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll måste ha trafiktillstånd.

Den gällande lagen har tillkommit efter en sammanslagning av den tidigare järnvägslagen och lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002). Genom järnvägslagstiftningen har de direktiv som ingår i EU:s första och andra järnvägstrafikpaket satts i kraft natio-

nellt. Med stöd av järnvägslagen har följande förordningar utfärdats: statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (750/2006), statsrådets förordning om järnvägstrafikens tågplanepериод och ansökan om bankapacitet samt statsrådets förordning om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer (1059/2007). I en förordning som utfärdats av ministeriet föreskrivs dessutom med stöd av järnvägslagen om banavgiftens grunddel.

I kommissionens förordningar och beslut ingår flera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet när det gäller järnvägssystemets strukturella och funktionella delsystem. Kommissionens beslut verkställs genom Trafiksäkerhetsverkets nationella normbeslut.

Regleringen av järnvägsbranschen har under det senaste decenniet undergått betydande förändringar till följd av EU:s järnvägspaket och det nationella genomförandet av dem. Det har skett en stegvis övergång från en reglerad järnvägsmarknad till en järnvägsmarknad som i allt större utsträckning fungerar på marknadens villkor och öppnas för konkurrens. På unionsnivå har det skapats en enhetlig lagstiftning för koncessioner, säkerhetsförvaltning, banavgifter, tilldelning av kapacitet, driftskompatibiliteten i järnvägssystemet och dess delsystem samt för den övriga regleringen av branschen.

I Finland har järnvägstrafiken öppnats för konkurrens i enlighet med de krav som unionslagstiftningen ställer. Mellan Finland och de övriga medlemsstaterna förekommer inte någon persontrafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Enligt den gällande järnvägslagen sköter VR fortfarande med ensamrätt persontrafiken på Finlands järnvägar och järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland. Efter att den gällande järnvägslagen trädde i kraft har inte ett enda nytt järnvägsföretag kommit in på Finlands järnvägsmarknad.

Genomförandet av det andra järnvägspaketet har haft betydande administrativa konsekvenser. I samband med att paketet genomfördes inrättades år 2006 Järnvägsverket som en ny myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten. De på gemenskapsnivå utfärdade bestämmelserna om järnvägssäkerhet har för sin del bidragit till den redan i övrigt gynn-

samma utvecklingen av säkerheten inom järnvägsbranschen. Kraven på järnvägssystemets driftkompatibilitet har ökat och kommer också i fortsättningen att öka regleringen, trots att det inte finns någon direkt förbindelse mellan Finlands järnvägsnät och järnvägsnätet inom Europeiska unionen i övrigt, med undantag för förbindelsen Torneå-Haparanda.

Också genomförandet av lokförardirektivet har i viss utsträckning haft administrativa konsekvenser, i synnerhet då de registeruppgifter som tidigare sköttes av operatörer inom branschen har överförts till Trafiksäkerhetsverket.

Sedan år 2006 har förhandlingar förts med Rysslands trafikministerium om förnyande av den år 1996 ingångna överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 48/1997). Avsikten är att förnya överenskommelsen i början av 2010-talet. I det sammanhanget fattas också beslut om att eventuellt öppna samtrafiken för konkurrens.

3 Myndigheter och övriga operatörer inom järnvägsbranschen

Kommunikationsministeriet svarar för utvecklingen av järnvägslagstiftningen och verkställigheten av lagstiftningen om järnvägstrafik inom Europeiska unionen. Enligt propositionen ska ministeriet i enlighet med nuvarande praxis svara för myndighetsuppgifterna i samband med järnvägsföretagens koncessioner. Genom förordning av ministeriet föreskrivs dessutom om banavgiftens grunddel.

Trafiksäkerhetsverket är den nationella myndighet som ansvarar för järnvägssäkerheten samt det regleringsorgan som avses i denna lag. De uppgifter som verket har enligt järnvägslagen förändras inte genom den nya lagen. I samband med EU:s andra järnvägs-paket inrättades Järnvägsverket som den 1 september 2006 inledde sin verksamhet som nationella säkerhetsmyndighet för järnvägsbranschen. I samband med omorganiseringen av trafikförvaltningen sammanslogs Järnvägsverket med Trafiksäkerhetsverket som inledde sin verksamhet 2010. Trafiksäker-

hetsverket ska enligt förslaget fortsättningsvis verka som järnvägsbranschens nationella säkerhetsmyndighet och ansvara bl.a. för myndighetsuppgifterna i anslutning till säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och tillstånd för ibruktagande, för övervakningen av järnvägssystemets säkerhet och driftkompatibilitet samt för andra i lagen föreskrivna myndighetsuppgifter och utfärdande av nationella normer på lägre nivå. I egenskap av regleringsorgan fungerar verket som övervakare av järnvägsmarknaden och sköter sina i lagen föreskrivna myndighetsuppgifter.

Trafikverket är den myndighet som svarar för förvaltning, planering, byggande och underhåll av bannätet. I samband med att den nya järnvägslagen stiftas förändras inte heller Trafikverkets i lagen angivna uppgifter. För uppgifterna inrättades i samband med bolagiseringen av VR år 1995 Banförvaltningscentralen, som i samband med omorganiseringen av trafikförvaltningen sammanslogs med Trafikverket.

En del av de förpliktelser som föreslås i propositionen hänför sig enbart till järnvägsföretag och en del till samtliga järnvägsoperatörer. Till järnvägsföretag hänför sig de förpliktelser som föreskrivs i rådets direktiv om tillstånd för järnvägsföretag (95/18/EG) (nedan *tillståndsdirektivet*) och i direktivet om ändring av det (2001/13/EG). Endast järnvägsföretag förutsätts ha tillstånd enligt det nämnda direktivet för att få bedriva järnvägstrafik. Övriga järnvägsoperatörer ska uppfylla de i lagen föreskrivna övriga förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik. Järnvägsoperatörer är, utöver järnvägsföretag, museitrafikoperatörerna, de företag som bedriver trafik i anslutning till banunderhåll, de företag som bedriver trafik såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet samt sådana förvaltare av privata spåranläggningar som trafikerar också på bannät som de inte förvaltar. Också de förvaltare av privata spåranläggningar som endast trafikerar på de bannät som de förvaltar, och på vilka bannät också trafikerar andra järnvägsoperatörer, ska uppfylla de i lagen angivna förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik.

4 Målsättning och de viktigaste förslagen

De viktigaste ändringarna jämfört med den gällande järnvägslagen gäller bestämmelserna om säkerhet och driftskompatibilitet. Den gällande järnvägslagens 5 kap. avser järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Eftersom lagförslaget innehåller flera bestämmelser om säkerhet och driftskompatibilitet föreslås att bestämmelserna indelas i flera kapitel. Bestämmelserna om säkerhetsstyrningssystemet motsvarar huvudsakligen den gällande lagstiftningen. Som en följd av att driftskompatibilitetsdirektivet genomförs föreslås att i lagen tas in specialbestämmelser om tillstånd för ibruktagande av fordon.

Vidare preciseras lagens tillämpningsområde framför allt i fråga om privata spåranläggningar. Utgångspunkten är den att lagen ska tillämpas på sådana privata spåranläggningar som har trafikförbindelse till statens bannät eller till andra privata spåranläggningar och från vilka det bedrivs trafik till statens bannät eller till andra privata spåranläggningar eller till vilka det bedrivs trafik från statens bannät eller från andra privata spåranläggningar. Dessutom omfattar lagens tillämpningsområde fordon som används på privata spåranläggningar, om de används för trafik utanför det bannät som förvaltas av innehavaren av den privata spåranläggningen. För fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland ska enligt förslaget i fortsättningen krävas tillstånd för ibruktagande.

Trafiksäkerhetsverket ska enligt förslaget också i fortsättningen bevilja tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem. Del-systems överensstämmelse påvisas med en EG-kontrollförklaring vid tillämpning av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Om de krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte gäller ett delsystem, ska överensstämmelsen påvisas med en FI-kontrollförklaring.

I lagen föreslås nya bestämmelser också om fordonsunderhåll. Dessutom föreslås att i lagen tas in bestämmelser om dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafik.

Förslaget eliminerar motstridigheten mellan serviceavtalsförordningen och den gäl-

lande järnvägslagen. I serviceavtalsförordningen föreskrivs under vilka förutsättningar det allmänna kan ingripa i kollektivtrafikmarknaden i syfte att trygga servicen i kvantitativt och kvalitativt hänseende. De behöriga myndigheterna kan bevilja ensamrätt eller betala stöd av offentliga medel. För detta krävs avtal om offentlig upphandling. Som motprestation ska den som får ensamrätt eller stöd åläggas att producera offentlig service. Järnvägslagens bestämmelse om VR-Group Ab:s ensamrätt att bedriva persontrafik står i konflikt med serviceavtalsförordningen, eftersom ensamrätt enligt denna får beviljas endast genom avtal. Genom nationell lagstiftning är det sålunda möjligt att endast begränsa den behöriga myndighetens rätt till direkt upphandling. EU:s förordningar ska som sådana tillämpas i samtliga medlemsstater och dessas nationella lagstiftning får inte stå i konflikt med EU:s förordningar. På grund av konflikten mellan serviceavtalsförordningen och järnvägslagen har järnvägslagens bestämmelse om ensamrätt inte kunnat tillämpas efter den 3 december 2009, då förordningen trädde i kraft. Av denna anledning föreslås att i järnvägslagen stryks bestämmelsen om VR-Group Ab:s ensamrätt att bedriva persontrafik i hemlandet. Genom kommunikationsministeriets och VR-Group Ab:s avtal i december 2009 fick VR-Group Ab ensamrätt att bedriva fjärrtrafik och regional trafik till utgången av 2019. VR-Group Ab har med HRT Samkommunen Helsingforsregionens trafik ingått ett avtal om närtrafiken inom HRT Samkommunen Helsingforsregionens trafiks område till utgången av 2017 och om den övriga närtrafiken ett avtal med kommunikationsministeriet till utgången av 2010.

5 Propositionens konsekvenser

5.1 Ekonomiska konsekvenser

Europeiska kommissionens konsekvensanalys

De viktigaste ändringar som föreslås i propositionen gäller bestämmelserna om säkerhet och driftskompatibilitet på basis av driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet. Kommissionen publicerade i december 2006

en konsekvensanalys gällande sina lagstiftningsförslag om korsacceptans (SEK(2006)1642). Kommissionens konsekvensanalys gäller framför allt konsekvenserna av driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet men inte direktivens konsekvenser för enskilda medlemsstater.

Av kommissionens konsekvensanalys kan man dra den viktiga slutsatsen att de nya direktiven indirekt främjar en fungerande inre marknad, den fria rörligheten av järnvägsfordon och delsystem inom Europeiska unionen, förbättrar tillverkarnas, järnvägsföretagens och logistikföretagens konkurrenskraft och samtidigt gör hela järnvägstrafiken attraktivare. Enligt konsekvensanalysen kommer rörelsekostnaderna och de administrativa kostnaderna att sjunka på lång sikt i och med att medlemsstaternas förfaranden och godkännandeprocesser harmoniseras.

Kommissionen har i sin konsekvensanalys inte gjort bedömningar i eurobelopp om direktivens konsekvenser för järnvägsmarknaden. Konsekvensanalysen är en kvalitativ bedömning som närmast motiverar fördelarna av kommissionens åtgärder jämfört med den situationen att inga åtgärder hade vidtagits.

Det är svårt att i Finland göra en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av att direktiven genomförs. I detta kapitel görs en allmän bedömning närmast av de statsekonomiska konsekvenser som de i propositionen föreslagna administrativa ändringarna och myndigheternas ändrade praxis beräknas få. Dessutom analyseras på ett allmänt plan vilka konsekvenserna blir för förvaltarna av privata spåranläggningar då driftskompatibilitetskraven i fortsättningen tillämpas på byggande, modernisering och ombyggnad av privata spåranläggningar. En omständighet som emellertid försvårar bedömningen av konsekvenserna är framför allt att det först i ett senare skede kommer att utfärdas detaljerade bestämmelser om de krav som ställs på bannät och fordon som används på dem.

Konsekvenser för företag

I sin konsekvensanalys betonar kommissionen nyttoaspekterna när det gäller de driftskompatibilitetskrav som ställs på järn-

vägsmarknaden. Propositionen beräknas emellertid när det gäller driftskompatibilitetskraven inte få någon större direkt ekonomisk nytta för järnvägsmarknaden i Finland, eftersom Finlands järnvägssystem på grund av sitt geografiska läge huvudsakligen är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av gemenskapen. Ett förenhetligande av förfarandena enligt det nya driftskompatibilitetsdirektivet skulle inte avsevärt förbättra de i Finland etablerade tillverkarnas, järnvägsföretagens och logistikföretagens konkurrenskraft och affärsekonomiska lönsamhet, eftersom ett i Finland givet typgodkännande för delsystem och delfaktorer inte nödvändigtvis automatiskt gäller inom Europeiska unionen i övrigt på grund av skillnaderna i järnvägssystemen.

De administrativa konsekvenserna av propositionen innebär i vissa avseenden ökade förpliktelser både för både järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna. De inom gemenskapen harmoniserade tekniska kraven förutsätter att ett självständigt och oberoende anmält organ gör en bedömning av delsystemens överensstämmelse med kraven. Förfarandet för ibruktagande av delsystem leder sålunda till en ökning av järnvägsoperatörernas kostnader. Lagförslaget innehåller emellertid också bestämmelser som underlättar ibruktagandet och sänker kostnaderna, bl.a. när det gäller typgodkännande av fordon. Utgångspunkten är den att bedömningen av de nationella tekniska och säkerhetsrelaterade bestämmelsernas överensstämmelse också har harmoniserats. De nya tillståndsförfarandena innebär en ökning av myndigheternas förpliktelser. Detta gäller i synnerhet tillstånd för ibruktagande av fordon som anländer från tredjeländer. Sådana tillstånd medför ytterligare förpliktelser också för järnvägsföretag som använder fordonen.

Förvaltare av privata spåranläggningar kommer i fortsättningen att åläggas mera omfattande förpliktelser när det gäller förvaltningen av bannätet samt dess säkerhet och driftskompatibilitet. I Finland finns det för närvarande ca 250–300 förvaltare av privata spåranläggningar och sammanlagt ca 1 000 kilometer privata spår. Merparten av dessa anläggningar är korta industri- och hamnspår som står i förbindelse med statens bannät. I

synnerhet hamnarnas bangårdar och de stickspår som från dem leder till statens bannät har en viktig betydelse, eftersom godstransporter på järnväg i allmänhet börjar eller slutar på sådana. De flesta av Finlands Hamnförbunds 30 medlemshamnar är anslutna till statens bannät. Det bannät som hamnarna ansvarar för har en sammanlagd längd på ca 230 kilometer. Som bannätsförvaltare är hamnarna emellertid en heterogen grupp. En del av hamnarna har nämligen stora bangårdar till sitt förfogande medan en del endast har stickspår. Finlands hamnar och de spår som leder till dem hör huvudsakligen till det transeuropeiska transportnätverket (nedan *TEN-nätverket*) som avses i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. De harmoniserade tekniska kraven på järnvägssystemet gäller det bannät som redan nu hör till TEN-nätverket. Europeiska kommissionen har gett Europeiska järnvägsbyrån i uppdrag att bereda en utvidgning av tillämpningsområdet för de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet så att det inbegriper alla de delsystem som hör till tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet. Exempelvis de krav på driftskompatibilitet som gäller bannätet ska sålunda i fortsättningen gälla privata spåranläggningar som hör till TEN-nätverket och dessutom också andra privata spåranläggningar. På de privata spåranläggningar som hör till lagens tillämpningsområde ska emellertid inte heller i fortsättningen tillämpas samtliga driftskompatibilitetskrav. Avsikten är att till de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet hänföra bl.a. sådana nya bankategorier när det gäller spåranläggningar på vilka det från ekonomisk synpunkt inte är rationellt att tillämpa samtliga driftskompatibilitetskrav. Verksamhetens natur och omfattning kan enligt förslaget beaktas också i de krav som gäller säkerhetsstyrningssystemet. I kraven ska beaktas bl.a. den trafik som bedrivs på privata spåranläggningar samt trafikens volym och trafikhastigheterna.

Det finns i detta skede ingen möjlighet att mera detaljerat redogöra för de krav som ställs på olika typer av spåranläggningar och bannätsförvaltare och för de kostnadsverk-

ningar som är förenade med dessa krav. Vid bedömningen av de förpliktelser som gäller för bannätsförvaltare är utgångspunkten arten och omfattningen av den verksamhet som bannätsförvaltaren bedriver. För Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät är förpliktelserna heltäckande. Driftskompatibilitetskraven ska emellertid i full utsträckning tillämpas endast på TEN-nätverket som merparten av statens bannät hör till, med undantag för vissa mindre trafikerade banavsnitt. Också förvaltarna av privata spåranläggningar ska betraktas separat beroende på om de privata spåranläggningar som de förvaltar hör till TEN-nätverket och om de är anslutna till statens bannät. I synnerhet privata spåranläggningar som leder till viktiga hamnar och deras bangårdar hör i regel till TEN-nätverket. I fråga om sådana delar av bannätet som inte hör till TEN-nätverket gäller driftskompatibilitetskraven först efter att tillämpningsområdet för de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet har utvidgats. I samband med utvidgningen av tillämpningsområdet tillämpas driftskompatibilitetskraven på olika nivåer utifrån de nya bankategorier som tas i bruk. På statens bannät som förvaltas av Trafikverket och som samtidigt trafikeras av järnvägsföretag, museitrafikoperatörer och företag som bedriver trafik i anslutning till banunderhåll är kraven strängare än när det gäller privata spåranläggningar där trafikhastigheterna i allmänhet är lägre och trafiken närmast består av rangering, lastning och lossning och vagnar eller av växlingsarbete. På spåranläggningar som inte hör till lagens tillämpningsområde ska inte heller tillämpas driftskompatibilitetskraven.

Kommissionens ovan nämnda uppdrag till Europeiska järnvägsbyrån gäller också tidtabellen för införande av de i fråga om tillämpningsområdet utvidgade tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Avsikten är att de första i fråga om tillämpningsområdet utvidgade tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet ska vara klara i slutet av 2011 och de sista år 2013. Tillämpningsområdet för den tekniska specifikation för infrastrukturell driftskompatibilitet som för närvarande utarbetas kommer i det första skedet att

omfatta endast de privata spåranläggningar som hör till TEN-nätverket.

Det är i detta skede svårt att närmare bedöma hur mycket infrastrukturkostnaderna för sådana förvaltare av privata spåranläggningar som inte hör till TEN-nätverket eventuellt ökar då driftskompatibilitetskraven kommer att gälla också dem. Av denna anledning är det i detta skede möjligt att bedöma endast de kostnader som hänför sig till spåranläggningar inom TEN-nätverket. Driftskompatibilitetskraven ska enligt förslaget i det första skedet tillämpas på privata spåranläggningar i samband med att nya spår byggs inom TEN-nätverket eller gamla spår byggs om eller moderniseras på ett sätt som förutsätter ett nytt tillstånd för ibruktagande. På statens bannät ska driftskompatibilitetskraven tillämpas under samma förutsättningar oberoende av om ett spår hör till TEN-nätverket eller inte. Dessutom ska nationella bestämmelser tillämpas på hela bannätet.

Som utgångspunkt för bedömningen av kostnadsverkningarna har använts Trafikverkets bedömning av de tilläggskostnader som orsakas av att kompatibilitetskraven iakttas när ett nytt spår byggs eller när ett existerande spår byggs om eller moderniseras. I samband med banunderhåll ska kraven också iakttas under vissa förutsättningar som beskrivs i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Att driftskompatibilitetskraven iakttas när ett nytt spår byggs ökar inte kostnaderna i någon större utsträckning. Nya spår byggs redan nu huvudsakligen i överensstämmelse med driftskompatibilitetskraven. Att driftskompatibilitetskraven beaktas i alla avseenden när ett nytt spår byggs kommer enligt Trafikverkets bedömning att öka kostnaderna med några procent jämfört med att ett lika långt nytt spår skulle byggas i enlighet med de nationella bestämmelserna. Uppgraderingen av säkerhetsanordningarna och trafikövervakningen i enlighet med de nya driftskompatibilitetskraven kommer emellertid att öka kostnaderna avsevärt, i synnerhet då styrsystemet ERTMS tas i bruk. Avsikten är att stegvis ta i bruk ERTMS på Finlands bannät under den senare hälften av 2010-talet.

Driftskompatibilitetskraven kommer i någon mån att öka också materielkostnaderna.

Nya, ombyggda och moderniserade fordon som trafikerar på bannätet ska stämma överens driftskompatibilitetskraven. Kraven gäller inte materiel som trafikerar uteslutande på en privat spåranläggning och som endast används i den spåranläggning som förvaltas privat.

Tillämpningen av driftskompatibilitetskraven på privata spåranläggningar och fordon som trafikerar på sådana är inte en direkt följd av den nya järnvägslag som föreslås. Också den gällande järnvägslagen tillämpas i tillämpliga delar på privata spåranläggningar. Privata spåranläggningar innehåller framför allt av stora företag inom skogs- och metallindustrin samt av företag inom den kemiska industrin och gruvbranschen. Också vissa hamnständer har omfattande privata spåranläggningar. Nya privata spåranläggningar planeras i samband med nya gruvprojekt.

Sådana förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde blir enligt den nya järnvägslagen bannätsförvaltare. De förutsätts i fortsättningen ha säkerhetsstyrningssystem och ett av Trafiksäkerhetsverket beviljat säkerhetstillstånd för sin verksamhet. Förvaltare av privata spåranläggningar kan åläggas att delvis omorganisera sina uppgifter i anslutning till förvaltningen av spåranläggningarna. Detta kommer att åsamka förvaltarna av privata spåranläggningar administrativa kostnader. Vid bedömningen av säkerhetsstyrningssystem ska emellertid verksamhetens art och omfattning beaktas. Hamnars och industri- anläggningars redan existerande säkerhets- och kvalitetssystem kan sannolikt utnyttjas när säkerhetsstyrningssystem byggs upp för privata spåranläggningar. De administrativa kostnaderna beräknas bli relativt små, i synnerhet för förvaltare av mindre privata spåranläggningar. De avgifter som Trafiksäkerhetsverket tar ut för de säkerhetstillstånd som det beviljar ska avpassas så att de är så rimliga som möjligt, vid behov genom att grunderna för avgifterna ändras. Verket bereder sig på att behandla nya ansökningar om säkerhetstillstånd så att det till behövliga delar ändrar sina förfaranden och sammanställer behövliga anvisningar för handläggningen av ansökningar. På motsvarande sätt ska verket utarbeta en anvisning för upprättandet av ett

säkerhetsstyrningssystem. Verket avses också erbjuda utbildning till dem som ansöker om säkerhetstillstånd.

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (nedan *kapacitets- och banavgiftsdirektivet*) ska bannätsförvaltaren inom sitt bannät tilldela bankapacitet för trafik och ta ut banavgifter. Motsvarande bestämmelser föreslås i lagens 4 och 5 kap. I detta skede föreslås lagens 4 och 5 kap. vara förpliktande endast för Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät. Förvaltare av privata spåranläggningar ska enligt förslaget inte åläggas att tilldela bankapacitet och ta ut banavgifter. Det anses för närvarande inte finnas tillräckliga förutsättningar för att utsträcka dessa förpliktelser till att gälla också förvaltare av privata spåranläggningar. Trafiken på privata spåranläggningar är ofta relativt liten och bedrivs i regel av endast ett järnvägsföretag. Av denna anledning har det tills vidare inte ansetts vara nödvändigt att tilldela bankapacitet och reglera förfarandet i samband därmed. Förvaltare av privata spåranläggningar har inte heller tagit ut någon särskild avgift för användningen av anläggningen. Järnvägsföretag som trafikerar på hamn- eller industrispår och företag eller sammanslutningar som beställt transporttjänster har i allmänhet ingått särskilda transportavtal. Avgiftsgrunden har i allmänhet varit fraktvikten angiven i ton. I transportavtalen specificeras inte kostnaderna i anslutning till användningen av privata spåranläggningar. Vissa hamnar har kunnat ta ut avgifter för användning som inte direkt har samband med hamnens verksamhet och hamnens frakttransporter utan betjänar t.ex. transporter för en industrianläggning i närheten av hamnområdet.

Kommunikationsministeriet har för avsikt att separat utreda behovet och möjligheterna att tilldela bankapacitet på privata spåranläggningar samt uttag av banavgifter för användning av privata spåranläggningar. Ministeriet kommer att tillsätta en arbetsgrupp för utredning av saken under år 2010. Kommissionen har den 17 september 2010 lagt fram ett förslag till revidering av de direktiv som

ingår i det första järnvägspaketet (KOM (2010) 475 slutlig). I paketet ingår bl.a. det ovan nämnda kapacitets- och banavgiftsdirektivet som innehåller bestämmelser om tilldelning av bankapacitet samt om uttag av banavgifter.

I propositionen föreslås att bestämmelsen om tillträde till bannätet och användning av bannätet ändras i överensstämmelse med serviceavtalsförordningen, genom att i den nya järnvägslagen inte föreskrivs om VR-Group Ab:s ensamrätt till persontrafik i hemlandet. På andra banavsnitt än sådana som avses i det mellan kommunikationsministeriet och VR-Group Ab ingångna avtalet om ensamrätt kunde sålunda redan i detta skede andra järnvägsföretag börja bedriva persontrafik.

Finlands bannät är isolerat från de övriga EU-ländernas bannät. Vårt bannät har en annan spårvidd än de övriga EU-ländernas. Av denna anledning och eftersom Finlands järnvägsmarknad är relativt liten och trafikströmmarna anspråkslösa, med undantag för närtrafiken i huvudstadsregionen, beräknas inga stora järnvägsföretag komma in på marknaden under de närmaste åren. Det är emellertid möjligt att några nya järnvägsföretag inleder godstrafik under de närmaste åren.

VR-Group Ab:s huvudsakliga kundkrets inom godstrafiken består av några stora industriföretag med vilka bolaget har långa transportavtal. När det gäller persontrafiken garanterar de nuvarande avtalsarrangemangen att VR-Group Ab har ensamrätt att bedriva närtrafik i Helsingforsregionen till utgången av år 2017 och i huvudsak på det övriga bannätet som trafikerar av VR-Group till utgången av år 2019. Om järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland öppnas för konkurrens kan detta öka nya företags intresse för Finlands järnvägsmarknad. Möjligheten att öppna Rysslandstrafiken för konkurrens utreds i samband med att överenskommelsen om samtrafik mellan Finland och Ryssland förnyas. Målet är att en ny överenskommelse ska träda i kraft något av de närmaste åren.

Möjligheten att öppna persontrafiken för konkurrens har utretts av en arbetsgrupp som tillsatts av kommunikationsministeriet. Arbetsgruppen överlämnade sitt förslag den 18 maj 2010. I sitt förslag granskar arbetsgrup-

pen de funktionella förutsättningar och ändringsbehov som gäller t.ex. tillgången på materiel, service- och depåjänster, utbildning och trafikstyrning, för att det ska vara möjligt att konkurrensutsätta persontrafiken. Den nya järnvägslagen får ingen direkt inverkan på konkurrenssituationen inom järnvägsmarknaden för persontrafik.

Enligt förslaget blir förvaltare av privata spåranläggningar bannätsförvaltare efter att lagen trätt i kraft varefter de vid behov ingår inbördes avtal om de praktiska trafikarrangemangen.

Konsekvenser för samhällsekonomin

Propositionen får betydande administrativa konsekvenser som kommer att öka framför allt Trafiksäkerhetsverkets uppgifter och förpliktelser. De betydande tilläggskostnader som verket åsamkas behandlas närmare i kapitel 5.2.

5.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

De ändringar som föreslås i Trafiksäkerhetsverkets nuvarande uppgifter är baserade på de krav som följer av driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet. Verket får följande nya uppgifter:

- säkerhetstillstånd för nya bannätsförvaltare,
- nya tillstånd för ibruktagande av fordon,
- typgodkännande av fordon och registrering av typgodkännanden,
- tillstånd för ibruktagande av materiel som anländer från tredjeländer, och
- bedömning av överensstämmelse vid FI-kontroll.

Hittills har endast Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät och VR-Group Ab förutsatts ha säkerhetsstyrningssystem, medan Trafikverket har förutsatts ha säkerhetstillstånd och VR-Group Ab säkerhetsintyg. I fortsättningen förutsätts uppskattningsvis över 200 förvaltare av privata spåranläggningar ha säkerhetsstyrningssystem och säkerhetstillstånd som beviljats av Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket ska enligt förslaget ge förvaltare av privata

spåranläggningar anvisningar om upprättande, underhåll och utveckling av säkerhetsstyrningssystem samt bevilja förvaltare av privata spåranläggningar säkerhetstillstånd. Säkerhetstillstånd ska enligt förslaget beviljas för viss tid, högst fem år i sänder. Detta innebär en avsevärd ökning av verkets arbetsuppgifter. Myndighetsuppgifterna i anslutning till beviljande av säkerhetstillstånd kräver mycket arbete, särskilt under ansöknings- och förnyelseprocessen. Av denna anledning är det viktigt att ansökningarna om säkerhetstillstånd kan periodiseras så att alla järnvägsoperatörer inte ansöker om säkerhetstillstånd samtidigt.

Trafiksäkerhetsverket åsamkas betydande tilläggskostnader också av tillstånden för ibruktagande av materiel för samtrafiken mellan Finland och Ryssland. I samtrafiken används dagligen ca 1 000 godsvagnar. Det system för tillstånd att ta i bruk materiel som avses i lagförslagets 57 § ska byggas upp så att det blir så flexibelt och lätt att använda att tillstånd i regel kan beviljas elektroniskt, utan myndighetskontroller. I det skede då det elektroniska data- och tillståndssystemet har utvecklats och kan tas i bruk beräknas det ha kostat 200 000 euro. Efter att systemet tagits i bruk beräknas kostnaderna uppgå till 35 000 euro.

Kommunikationsministeriet och Trafikverkets uppgifter kommer inte att förändras väsentligt jämfört med nuläget.

5.3 Konsekvenser för miljön

Kommissionen har i sin egen konsekvensbedömning kommit fram till att driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet inte får några direkta konsekvenser för miljön. Järnvägstrafiken är i princip en miljövänlig transportform och de nya bestämmelserna om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet får inga direkta konsekvenser för miljön. Järnvägstrafikens mest betydande miljökonsekvenser gäller spårbyggen samt de bullerolägenheter som järnvägstrafiken medför. Propositionen bedöms indirekt få positiva konsekvenser för miljön om den leder till att järnvägstrafikens ställning i förhållande till andra trafikformer förstärks genom att dess konkurrenskraft för-

bättras. I princip får propositionen emellertid inga direkta konsekvenser för miljön.

5.4 Övriga samhällsliga konsekvenser

Antalet järnvägsolyckor är litet jämfört med antalet vägtrafikolyckor. Förbättringen av järnvägssystemets säkerhet är en kontinuerlig process som branschens myndigheter och övriga aktörer aktivt måste delta i. Syftet med det gemensamma europeiska regelverket är att upprätthålla och utveckla säkerheten.

Den enhetliga regleringen av privata spår-anläggningar och den effektivare övervakningen av dem genom bl.a. säkerhetsstyrningssystem samt säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg beräknas förbättra säkerheten på de privata spår-anläggningarna. Den nuvarande situationen är oklar och regleringen är i många avseenden bristfällig. Dessutom beräknas lagförslagets nya bestämmelser om järnvägssäkerhet förbättra förutsättningarna för utveckling av järnvägssäkerheten.

Den nya järnvägslagen kommer inte att förändra situationen när det gäller den sociala rättvisan och konsekvenserna för den. Den gällande järnvägslagens bestämmelse om VR-Group Ab:s ensamrätt att bedriva persontrafik i hemlandet föreslås i enlighet med serviceavtalsförordningen inte bli intagen i den nya lagen. De behöriga myndigheterna kan enligt förslaget emellertid också i fortsättningen ingå avtal med en serviceproducent om att uppfylla förpliktelseerna att tillhandahålla offentlig service utan skyldighet att konkurrensutsätta upphandlingen.

6 Beredningen av propositionen

6.1 Beredningskedan och beredningsmaterial

Ärendet har sedan början av år 2009 beretts i samarbete med Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket. I slutet av 2009 utvidgades samarbetet så att också VR-Group Ab har deltagit i beredningen. Också förvaltare av privata spår-anläggningar har hörts i samband med beredningen av propositionen.

6.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Till kommunikationsministeriet inkom våren 2010 16 skriftliga remissyttranden om ett utkast till en proposition om en ny järnvägslag. I yttrandena uppmärksammades särskilt utvidgningen av lagens tillämpningsområde till att omfatta förvaltare av privata spår-anläggningar, förfarandet gällande tillstånd för ibruktagande av materiel för samtrafiken mellan Finland och Ryssland samt konsekvensbedömningsförfarandet. Vidare uppmärksammades bl.a. behoven av tilläggsresurser för de nya förfarandena och tillståndsprocesserna. Flera remissinstanser förutsatte en tillräckligt lång övergångstid för förfarandet med tillstånd för ibruktagande av materiel för samtrafiken mellan Finland och Ryssland samt för de förpliktelser som åläggs förvaltare av privata spår-anläggningar.

Justitieministeriet uppmärksammade i sitt remissyttrande bl.a. harmoniseringen av myndiganden att utfärda normer, kontrollbefogenheterna, bestämmelserna om rättelse och överklagande samt straffbestämmelserna. Justitieministeriet och Centralen för undersökning av olyckor uppmärksammade också bestämmelserna om tillsyn, beredskap och undersökning av olyckor i lagförslagets 15 kap. och de därtill anslutna bestämmelserna i den nya lag om säkerhetsundersökningar som är under beredning.

I propositionen har gjorts flera preciseringar på basis av remissyttrandena. Propositionens riktlinjer är emellertid huvudsakligen oförändrade eftersom de är baserade på unionslagstiftningens förpliktelser.

7 Samband med andra propositioner

Riksdagen kommer att tillsammans med denna proposition behandla regeringens proposition med förslag till lag om säkerhetsundersökningar (RP 204/2010 rd) som innehåller sådana bestämmelser om undersökning av och anmälan om järnvägsolyckor som har samband med denna proposition.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag**1.1 Järnvägslagen****1 kap. Allmänna bestämmelser**

1 §. Lagens syfte och tillämpningsområde. Paragrafens 1 mom. om lagens syfte och tillämpningsområde motsvarar huvudsakligen 1 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. föreskrivs att syftet med lagen är att främja järnvägstrafiken, järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet samt en effektiv användning av bannätet. Det föreslagna momentet motsvarar bättre än den nuvarande bestämmelsen unionslagstiftningens krav såtillvida att lagens syfte anges vara att skapa likvärdiga och icke-diskriminerande förutsättningar för verksamhet på järnvägsmarknaden. Under 2000-talet har järnvägsmarknaden inom Europeiska unionen gradvis öppnats för konkurrens. Detta föreslås tydligare bli beaktat redan i bestämmelsen om lagens syfte.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om lagens tillämpningsområde, som föreslås bli så utvidgat att det tydligare än för närvarande motsvarar tillämpningsområdet för de direktiv som sätts i kraft med lagen. Den gällande järnvägslagen tillämpas delvis på privata spåranläggningar. Enligt den gällande lagens 1 § 2 mom. tillämpas lagen på rätten att utfärda föreskrifter om privata spåranläggningar, tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem, registrering av rullande materiel, tillsynen över privata spåranläggningars säkerhet och driftskompatibilitet och rätten att använda privata spåranläggningar.

Utgångspunkten är den att den nya lagens tillämpningsområde ska omfatta hela järnvägssystemet i Finland, trafiken på bannätet samt fordon som används på bannätet. Be-

stämmelserna i lagförslagets 4 kap. ska emellertid tillämpas endast på användningen av statens bannät som förvaltas av Trafikverket och på tilldelning av bankapacitet. De som förvaltar privata spåranläggningar har i detta skede varken förutsättningar eller något behov av tilldelning av bankapacitet på det sätt som förutsätts i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Förvaltarna av privata spåranläggningar har för närvarande avtalat om trafiken på spåranläggningarna med trafikoperatören VR-Group Ab. Många privata spåranläggningarna är relativt korta och trafikfrekvensen på dem är relativt låg. I detta skede har det på privata spåranläggningar sålunda inte ansetts föreligga något behov av tilldelning av bankapacitet i enlighet med järnvägslagen och sådana administrativa förfaranden som har samband med tilldelningen. Också de bestämmelser i kapitlet som gäller ramavtal, användningsavtal, verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande samt beskrivning av bannätet ska i detta skede tillämpas endast på statens bannät och på trafiken på detta.

Likaså bestämmelserna i lagens 5 kap. om tjänster och banavgifter ska tillämpas endast på tjänster som tillhandahålls på statens bannät som förvaltas av Trafikverket samt på de banavgifter som tas ut för trafik på statens bannät. Enligt förslaget kan i järnvägslagen emellertid föreskrivas också annat. I lagförslagets 39 § föreskrivs att om innehavaren av en privat spåranläggning har för avsikt att ta ut en avgift för användning av sitt bannät, ska denne underrätta kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket om avgiften och dess grunder. Innehavaren av en privat spåranläggning kan sålunda ta ut en avgift för användning av den privata spåranläggningen under de förutsättningar som föreskrivs i lagen, men i detta skede ålägs ingen

skyldighet att ta ut en avgift. Avsikten är att under ledning av kommunikationsministeriet göra en särskild utredning om tilldelning av bankapacitet på privata spåranläggningar och om uttag av avgifterna för användning av privata spåranläggningar.

Bestämmelserna om trafikledningstjänster i lagförslaget 36 § ska tillämpas också på trafik på privata spåranläggningar.

Enligt paragrafens 3 mom. 1 punkt ska lagen inte tillämpas på metro- och spårvagnstrafik och inte heller på andra system för lätt spårtrafik, varmed avses t.ex. snabbspårvagnssystem. Enligt momentets 2 punkt ska lagen inte heller tillämpas på spåranläggningar som funktionellt är åtskilda från det övriga järnvägssystemet och som enbart är avsedda för lokal persontrafik och inte heller på järnvägsoperatörer som uteslutande bedriver trafik på sådana spåranläggningar. Med spåranläggningar som funktionellt är åtskilda från det övriga järnvägssystemet avses antingen spåranläggningar som är fysiskt åtskilda så att de inte möjliggör trafik till bannätet eller också kan de i fysiskt hänseende vara anslutna till bannätet men dock inte användas för trafik till eller från bannätet. Eftersom sådana spåranläggningar faller utanför lagens tillämpningsområde får de inte heller användas för trafik till statens bannät eller till en annan privat spåranläggning eller för trafik från statens bannät eller från en annan privat spåranläggning.

Utanför lagens tillämpningsområde ska enligt momentets 3 punkt avgränsas spåranläggningar och fordon som uteslutande används på dem och som förvaltaren av spåranläggningen eller fordonsägaren använder enbart för sin egen godstrafik. Privata spåranläggningar som trafikeras av någon annan operatör än banförvaltaren eller som används för trafik till statens bannät eller till en annan privat spåranläggning eller för trafik från statens bannät eller från en annan spåranläggning omfattas av lagens tillämpningsområde. På motsvarande sätt ska fordon som är avsedda för användning på privata spåranläggningar och som används också utanför den privata spåranläggningen i fråga omfattas av lagens tillämpningsområde.

Enligt momentets 4 punkt ska lagen inte tillämpas på spåranläggningar och fordon

som är avsedda att användas för lokala eller historiska ändamål eller för turism. Till den del som museitrafik bedrivs på ett bannät ska lagförslaget bestämmelser samt framför allt säkerhetskraven tillämpas på museitrafiken och på museimateriel som används för den. I sådana situationer då museitrafiken går ut på att transportera passagerare på bannätet bland den övriga tågtrafiken måste de därmed sammanhängande säkerhetsriskerna beaktas i regleringen och tillsynen över säkerheten. I enlighet med nuvarande praxis ska inom museitrafiken iakttas också de nationella säkerhetsbestämmelserna och tekniska specifikationerna. När det gäller kraven och bestämmelserna ska också i fortsättningen i nödvändiga avseenden beaktas museitrafikens särdrag.

Kompatibilitetskraven tillämpas redan nu på bannät som hör till TEN-nätverket. Av denna anledning hör alla sådana privata spåranläggningar som har anslutits till TEN-nätverket redan nu till tillämpningsområdet för kompatibilitetskravet. Som exempel kan nämnas t.ex. spåranläggningar som hör till viktiga hamnar. I fortsättningen kommer också övriga privata spåranläggningar som har trafikförbindelse med statens bannät eller med en annan privat spåranläggning, att höra till tillämpningsområdet för de nya kompatibilitetskraven efter att dessas tillämpningsområde har utvidgats. Med trafikförbindelse avses en sådan fysisk spårförbindelse som möjliggör trafik till eller från en privat spåranläggning eller till eller från ett bannät, dvs. antingen till eller från statens bannät eller till eller från en annan privat spåranläggning som omfattas av lagens tillämpningsområde. Enligt lagförslaget ska kompatibilitetskraven tillämpas också på fordon som hör till lagens tillämpningsområde.

Lagförslaget säkerhetskrav kommer så snart lagen trätt i kraft att gälla förvaltare av privata spåranläggningar som hör till lagens tillämpningsområde. Sådana förvaltare av privata spåranläggningar som hör till lagens tillämpningsområde är enligt lagförslaget bannätsförvaltare. De ska därför i fortsättningen enligt lagförslaget 16 § ha ett säkerhetstillstånd för att få bedriva verksamhet. På motsvarande sätt förutsätts att sådana förvaltare av privata spåranläggningar som trafike-

rar på statens bannät eller på en annan privat spåranläggning eller endast på sin egen privata spåranläggning, vilken utöver dem trafikerar också av andra järnvägsoperatörer, har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 §. Redan enligt den gällande järnvägslagen måste privata spåranläggningar och fordon som trafikerar på dem ha tillstånd för ibruktage när tillståndsförutsättningarna är uppfyllda. De privata spåranläggningarna omfattas redan för närvarande av Trafiksäkerhetsverkets tillsyn.

Enligt momentets 3 och 4 punkt kan i järnvägslagen föreskrivas också annat om spåranläggningar och fordon som inte omfattas av lagens tillämpningsområde. Trafiksäkerhetsverket bemyndigas sålunda att utfärda tekniska specifikationer gällande sådana spåranläggningar som avses i 3 och 4 punkten och fordon som används på dem. Dessutom föreskrivs i lagförslaget att de omfattas av Trafiksäkerhetsverkets tillsyn.

2 §. Definitioner. Denna paragraf överensstämmer huvudsakligen med 2 § i den gällande järnvägslagen, men definitionerna har i vissa avseenden preciserats, framför allt i överensstämmelse med definitionerna i driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet.

I paragrafens 1 punkt definieras begreppet *järnvägsföretag*, varmed avses ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg med skyldighet att tillhandahålla dragkraft. Ett järnvägsföretag förutsätts ha en koncession som beviljats i Finland eller i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (nedan *en stat som hör till EES-området*) och som innebär att företaget som sin huvudsakliga verksamhet kan bedriva person- och/eller godstrafik på järnvägar. Järnvägsföretag är också företag som enbart tillhandahåller dragkraft. Som järnvägsföretag betraktas däremot inte företag som enbart förvaltar eller tillhandahåller vagnmateriel. Företag som bedriver trafik i anslutning till banunderhåll och företag som bedriver museitrafik betraktas inte som järnvägsföretag och förutsätts

sålunda inte ha koncession. I övrigt gäller för museitrafikoperatörer och för företag som bedriver trafik i anslutning till banunderhåll i stort sett samma förpliktelser som för järnvägsföretag.

I paragrafens 2 punkt definieras begreppet *bannät*, varmed avses statens bannät som förvaltas av Trafikverket och privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde. En privat spåranläggning kan förvaltas av ett privaträttsligt bolag eller av någon annan sammanslutning och dessutom t.ex. av ett kommunalt eller statligt verk eller någon annan sammanslutning som hör till den statliga organisationen. Bland annat flera viktiga hamnspår förvaltas av kommuner. Till bannätet hör, utöver spåranläggningar, också trafikplatser, terminaler, broar, tunnlar, växlar och andra tekniska konstruktioner, grundläggande stationsanläggningar samt säkerhets- och skyddsanordningar och övriga fasta anläggningar.

I paragrafens 3 punkt definieras begreppet *bannätsförvaltare*, varmed avses Trafikverket i egenskap av den myndighet som förvaltar statens bannät och förvaltare av privata spåranläggningar i sådana fall då spåranläggningarna hör till lagens tillämpningsområde. Bannätsförvaltaren ska ansvara för byggande och underhåll av järnvägarnas infrastruktur eller delar av denna, inklusive tillsynen över infrastrukturen och förvaltningen av säkerhetssystemet. För Trafikverket i egenskap av förvaltare av bannätet gäller på motsvarande sätt som enligt den gällande järnvägslagen bestämmelserna om förvaltning av bannätet i lagens 3 kap., bestämmelserna om utnyttjande av statens bannät och tilldelning av bankapacitet i 4 kap., bestämmelserna om de tjänster som bannätsförvaltaren ska tillhandahålla järnvägsoperatörer i 5 kap. samt bestämmelserna om säkerhet i 6 kap. och bestämmelserna om kompatibilitet i 7 kap. Samma bestämmelser gäller också förvaltare av privata spåranläggningar i dessas egenskap av bannätsförvaltare, med undantag för bestämmelserna i 4 kap. och 5 kap., om inte något annat uttryckligen föreskrivs i 5 kap.

Med begreppet *bedrivande av järnvägstrafik* avses enligt 4 punkten trafik som bedrivs av järnvägsföretag, trafik i anslutning till banunderhåll, museitrafikoperatörers trafik

eller trafik som bedrivs av företag som såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik på statens bannät. Också trafik som bedrivs på något annat bannät som omfattas av lagens tillämpningsområde betraktas som sådan järnvägstrafik som avses i punkten. Med begreppet järnvägsoperatör avses järnvägsföretag, museitrafikoperatörer, företag som bedriver banunderhåll samt företag och sammanslutningar som trafikerar på privata spåranläggningar som hör till lagens tillämpningsområde, inbegripet sådana situationer där bannätsförvaltaren själv bedriver trafik. Begreppet järnvägsoperatör är sålunda mera omfattande än begreppet järnvägsföretag. Unionslagstiftningens krav gäller i vissa avseenden järnvägsföretag men inte andra järnvägsoperatörer. Som exempel kan nämnas att endast järnvägsföretag, men inte andra järnvägsoperatörer, förutsätts ha sådan koncession som avses i tillståndsdirektivet.

Enligt paragrafens 5 punkt avses med begreppet *museitrafik* trafik som bedrivs på bannätet med museimateriel. Definitionen av begreppet museitrafik motsvarar sålunda den gällande järnvägslagens definition. I Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om museitrafik definieras museimateriel som materiel som i det nationella fordonsregistret har registrerats som museimateriel. Som museitrafik kan emellertid enligt förslaget betraktas endast mindre omfattande trafik som en sammanslutning med museimateriel bedriver på bannätet utan vinstsyfte. Museitrafiken får sålunda inte vara sedvanlig kollektivtrafik och inom ramen för museitrafiken får inte bedrivs kommersiell godstrafik. Sommartid eller annars under en begränsad period får trafiken vara regelbunden. Regelbunden trafik med museimateriel bedrivs i regel på banavsnitt med låg trafikfrekvens eller på bananläggningar där det inte bedrivs reguljär persontrafik. Museimaterielen ska utseendemässigt motsvara en specifik period och periodens funktionella status i fråga om konstruktioner, märken och utrustning, med undantag för nödutgångar och säkerhetsutrustning. Det föreslås att kravet på besiktning av museimateriel slopas, eftersom besiktningsskravet strider mot de bestämmelser i direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet som gäller den underhållsansvariga enhe-

tens uppgifter och ansvar. För museimateriel ska i fortsättningen anvisas en i 58 § avsedd enhet som ansvarar för dess underhåll.

I paragrafens 6 punkt definieras begreppet *företag som sköter banunderhåll* som ett företag som utför bygg- och underhållsarbeten på bannätet och bedriver trafik i anslutning därtill. Ett sådant företag förutsätts ha säkerhetsintyg och ansvarsförsäkring. När ett företag som bedriver trafik i anslutning till banunderhåll ansöker om säkerhetsintyg jämsätts det med ett järnvägsföretag som bedriver godstrafik.

I paragrafens 7 punkt definieras begreppet *trafik* som tågtrafik och växlingsarbete. Begreppen tågtrafik och växlingsarbete definieras närmare i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om trafik och banarbeten inom järnvägssystemet (RVI/1092/412/2009). Med järnvägstrafik avses enligt föreskriften tågenheter som rör sig i enlighet med bestämmelserna om järnvägstrafik och med växlingsarbete avses förflyttning av tågenheter i enlighet med bestämmelserna om växlingsarbete. Växlingsarbete innebär i praktiken förflyttning och rangering av vagnar på en bangård eller järnvägslinje separat från tågtrafiken, antingen enbart med ett lokomotiv eller också med tyngdkraft.

Med *bankapacitet* avses enligt 8 punkten den förmåga att förmedla tågtrafik som en järnvägslinje har. På bankapaciteten inverkar olika egenskaper hos bannätet, såsom antalet spår och den förmåga att förmedla trafik som säkerhetsanordningarna tillåter samt banarbeten. I bankapaciteten ingår järnvägslinjer och dessutom bangårdar som används för järnvägstrafik. Användningen av rangerbangårdar och spår som är reserverade för järnvägstrafik för s.k. växlingstrafik ingår inte i begreppet bankapacitet enligt denna punkt. Växlingstrafik får bedrivs endast i den mån som bankapacitet inte används för järnvägstrafik.

I paragrafens 9 punkt definieras begreppet *den som ansöker om bankapacitet*. Därmed avses ett järnvägsföretag, en museitrafikoperatör och ett företag som sköter banunderhåll samt andra järnvägsoperatörer. En museitrafikoperatör ansöker för närvarande alltid om brådskande bankapacitet. Företag som bedriver banunderhåll kan inte ansöka om banka-

pacitet när de trafikerar på en avstängd del av bannätet. I så fall kan de trafikera på statens bannät endast med tillstånd av Trafikverkets trafikledning.

Enligt paragrafens 10 punkt avses med *privat spåranläggning* en spåranläggning som inte är statsägd och inte förvaltas av Trafikverket och som omfattas av lagens tillämpningsområde. För att en privat spåranläggning ska kunna höra till lagens tillämpningsområde måste den ha en fysisk anslutning till statens bannät som förvaltas av Trafikverket eller till en annan privat spåranläggning. Spåranläggningar som i funktionellt hänseende är åtskilda från statens bannät hör inte till tillämpningsområdet för lagen och inte heller för säkerhets- och kompatibilitetskraven. Privata spåranläggningar som i funktionellt hänseende är separata är sådana spåranläggningar som inte står i förbindelse med varandra eller med statens bannät och mellan vilka det inte förekommer trafik och från vilka det inte förekommer trafik till och från statens bannät. Privata spåranläggningar hör emellertid till tillämpningsområdet för lagen om det förekommer trafik mellan dem eller mellan dem och statens bannät. Ordet privat hänvisar i detta sammanhang inte till förvaltarens privaträttsliga karaktär, utan en privat spåranläggning kan förvaltas av en privaträttslig eller offentligtgrättslig sammanslutning, t.ex. av en kommun.

Begreppet *järnvägssystem* omfattar enligt 11 punkten bannätet inklusive spåranläggningar och bangårdar, de fordon som används på bannätet och andra strukturella och funktionella delsystem samt administrationen och användningen av systemet i dess helhet, inklusive personalen. Till järnvägssystemet hör dock inte spår och spåranläggningar som i funktionellt hänseende är åtskilda från det övriga järnvägssystemet samt fordon som trafikerar på dessa spåranläggningar.

I paragrafens 12 punkt definieras begreppet *transeuropeiska järnvägssystemet* varmed avses helheten som bildas av det järnvägssystem för konventionella tåg som avses i punkt 1 i bilaga I till driftskompatibilitetsdirektivet och järnvägssystem för höghastighetståg som avses i den nämnda bilagans punkt 2. För närvarande är Finlands järn-

vägssystem i sin helhet ett konventionellt järnvägssystem.

Med begreppet *driftskompatibilitet* som definieras i paragrafens 13 punkt avses järnvägssystemets egenskap att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som prestandakraven uppfylls. Den nämnda egenskapen uppnås genom iakttagande av relevanta krav så att samtliga lagstadgade, tekniska och funktionella förutsättningar uppfylls. Avsikten med driftskompatibiliteten är att utveckla och förbättra det transeuropeiska järnvägssystemet och att sålunda främja verksamhetsförutsättningarna för järnvägstrafiken och göra den attraktivare.

Med begreppet *väsentliga krav* som definieras i paragrafens 14 punkt avses de krav som anges i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet och som järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och gränssnitten ska uppfylla. Till de väsentliga kraven hör sådana allmänna krav som säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet, hälsoeffekter, miljöeffekter och teknisk driftkompatibilitet. Till de allmänna väsentliga kraven hör också särskilda krav på varje delsystem. Det särskilda krav som ställs på delsystemen inom infrastrukturen är säkerhet. Särskilda krav som ställs på energidelsystemen gäller säkerhet, miljöeffekter och teknisk driftskompatibilitet. Särskilda krav som gäller delsystemen för trafikstyrning och signalering är säkerhet och teknisk driftskompatibilitet. Särskilda krav som gäller delsystemen för rullande materiel är säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet, teknisk driftskompatibilitet och kontroll. Särskilda krav som gäller delsystemen för drift och trafikstyrning är säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet samt teknisk driftskompatibilitet. De särskilda krav som ställs på delsystemen för person- och godstrafikens telematiska applikationer avser teknisk driftskompatibilitet, tillförlitlighet, driftklarhet samt hälsoeffekter och säkerhet.

Med begreppet *delsystem* som definieras i paragrafens 15 punkt avses system i vilka det transeuropeiska järnvägssystemet har indelats på strukturella eller funktionella grunder i enlighet med bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet. Till kategorin strukturella delsystem hör infrastruktur, energi, styrning,

kontroll och signalering samt rullande materiel. Till de funktionella delsystemen hör drift och trafikstyrning, underhåll samt telematiska applikationer för person- och godstrafik.

Med begreppet *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet* som definieras i paragrafens 16 punkt avses de krav som varje delsystem och varje del av ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten i det transeuropeiska järnvägssystemet säkerställas. För varje delsystem upprättas minst en teknisk specifikation som kan omfatta flera delsystem. Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet utarbetas i arbetsgrupper under Europeiska järnvägsbyrån och utfärdas som kommissionens beslut eller förordningar.

Med begreppet *driftskompatibilitetskomponenter* som definieras i paragrafens 17 punkt avses alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta helheter av materiel som har införlivats eller avses bli införlivade med ett delsystem och som driftskompatibiliteten i järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av. I varje teknisk specifikation anges de driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som är nödvändiga för det transeuropeiska järnvägssystemets driftskompatibilitet. Som exempel på komponenter i delsystemet rullande materiel kan nämnas konstruktioner, styr- och kontrollsystem och mekaniska delar i tåg, såsom buffertar och draginrättningar. Andra komponenter i den rullande materielen är sådana som har samband med interaktionen mellan fordon och spår, såsom boggier och löpverk.

Med begreppet *fordon* som definieras i paragrafens 18 punkt avses lokomotiv och andra drivenheter med förbrännings- eller elmotordrift, motorvagnståg med förbrännings- eller elmotordrift, personvagnar och godsvagnar samt spårfordon som används för byggande och underhåll av banor, järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem.

Med begreppet *fordonsinnehavare* som definieras i paragrafens 19 punkt avses en fysisk eller juridisk person som i egenskap av ägare till ett fordon eller annars har rätt att använda fordonet som transportmedel och som är registrerad som dess innehavare i det fordonsregister som avses i 68 §.

Med begreppet *serie* som definieras i paragrafens 20 punkt avses ett antal identiskt lika fordon av en viss typ.

Med begreppet *typ* som definieras i paragrafens 21 punkt avses en fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecknen för fordonet som omfattas av ett enhetligt typkontrollintyg enligt modul B i kommissionens beslut 93/465/EEG.

Med begreppet *specialfall* som definieras i paragrafens 22 punkt avses en sådan del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan efter att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet. Detta kan i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande av avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer.

I paragrafens 23 och 24 punkt definieras begreppen *ombyggnad* och *modernisering*. Med ombyggnad avses sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda. Med modernisering avses sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda.

I paragrafens 25 punkt definieras begreppet *ibruktagande*, varmed avses alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för projekterad drift. När det gäller ibruktagande ska bestämmelserna i lagförslagets 8 och 9 kap. iakttas och därvid ska kontrolleras både delsystemets tekniska överensstämmelse och delsystemets säkra anslutning till det befintliga systemet.

I paragrafens 26 punkt definieras begreppet *underhållsansvarig enhet*, varmed avses den enhet som har ansvar för underhållet av ett

fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret som avses i 68 §. Den underhållsansvarige enheten kan vara t.ex. ett järnvägsföretag, en bannätsförvaltare eller en fordonsinnehavare.

Med begreppet *upphandlande enhet* som definieras i paragrafens 27 punkt avses en fysisk eller juridisk person som beställer projektering och/eller uppbyggnad och/eller modernisering och/eller ombyggnad av ett delsystem. Den upphandlande enheten kan vara t.ex. ett järnvägsföretag, en bannätsförvaltare eller en fordonsinnehavare som ansvarar för genomförandet av projektet.

I paragrafens 28 punkt definieras begreppet *gemensamma säkerhetsindikatorer*. Med gemensamma säkerhetsindikatorer avses den information som ska samlas in för att göra det lättare att bedöma hur säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av säkerheten och som räknas upp i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*). Avsikten med gemensamma säkerhetsindikatorer är att harmonisera medlemsstaternas definitioner och kalkyler i anslutning till järnvägssäkerhet.

Med hjälp av gemensamma säkerhetsindikatorer bedömer man om järnvägssystemet stämmer överens med de allmänna säkerhetsmålen. Allmänna säkerhetsindikatorer är indikatorer avseende olyckor, indikatorer avseende farligt gods, indikatorer avseende riskfaktorer, indikatorer avseende självmord, indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor samt indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande. Medlemsstaterna är skyldiga att samla in information om gemensamma säkerhetsindikatorer på basis av de årsberättelser som publiceras av säkerhetsmyndigheterna för bannätsförvaltare och järnvägsoperatörer.

I paragrafens 29 § definieras begreppet *gemensamma säkerhetsmål*. Med gemen-

samma säkerhetsmål avses den lägsta säkerhetsnivå för järnvägssystemet och dess olika delar som fastställs som kriterier för en acceptabel risknivå i artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Med begreppet *gemensamma säkerhetsmetoder* som definieras i 30 punkten avses de metoder som nämns i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet och som utarbetats för beskrivning av hur säkerhetsnivån och uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav bedöms. De gemensamma säkerhetsmetoderna sammanhänger på unionsnivå med behovet att skapa en gemensam strategi för bedömning av säkerhet, säkerhetsmål och säkerhetskrav. Till de gemensamma säkerhetsmetoderna hör bl.a. riskbedömningsmetoder samt bedömning av hur driften och underhållet av det transeuropeiska järnvägssystemets delsystem överensstämmer med kraven. Gemensamma säkerhetsmetoder har successivt tagits i bruk och nya metoder utarbetas under ledning av Europeiska järnvägsbyrån.

Med begreppet *anmälda organ* avses enligt 31 punkten de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystemen. I Finland finns för närvarande inget nationellt anmält organ. Anmälda organ som utsetts i andra medlemsstater kan också i Finland anlitas för EG-kontroller samt för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning.

2 kap. **Bedrivande av järnvägstrafik**

3 §. *Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik.* Denna paragraf motsvarar till sitt innehåll huvudsakligen 12 § i den gällande lagen.

I paragrafens 1 mom. sammanfattas alla de förutsättningar som ett järnvägsföretag ska uppfylla för att få bedriva järnvägstrafik. För det första ska järnvägsföretaget ha ett säkerhetsintyg som beviljats av Trafiksäkerhetsverket och som omfattar alla de järnvägslinjer där trafiken ska bedrivas. Enligt momentets 2 punkt ska järnvägsföretaget ha en koncession som godkänts av kommunikationsministeriet. Också säkerhetsintygets A-del

och en koncession som har beviljats i någon annan stat som hör till EES-området är giltiga i Finland. Säkerhetsintygets B-del ska däremot alltid ha beviljats av Trafiksäkerhetsverket. I momentets 3 punkt förutsätts att järnvägsföretaget har beviljats den bankapacitet som behövs för trafiken. I momentets 4 punkt förutsätts det att järnvägsföretaget har ingått ett avtal med Trafikverket om användning av bannätet enligt 30 §. I momentets 5 punkt förutsätts det dessutom att de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som avses i lagen eller som föreskrivs eller bestäms med stöd av den i övrigt är uppfyllda. Sådana förutsättningar kan gälla t.ex. de villkor som ministeriet i enlighet med 13 § 1 mom. kan ställa i den koncession som beviljas järnvägsföretaget.

Enligt paragrafens 2 mom. gäller vad som föreskrivs om järnvägsföretags rätt att bedriva järnvägstrafik även museitrafikoperatörers rätt att bedriva järnvägstrafik. Museitrafikoperatörer behöver emellertid ingen koncession. Företag som sköter banunderhåll förutsätts ha ett säkerhetsintyg för trafik på bannätet. Ett sådant företag behöver dock inte ingå ett användningsavtal om användning av bannätet med bannätsförvaltaren. Sådana företag får trafikera på statens bannät endast med särskilt tillstånd av Trafikverket som beställer underhållet. Också företag och sammanslutningar som trafikerar på privata spåranläggningar som hör till lagens tillämpningsområde förutsätts ha säkerhetsintyg för trafik på bannätet.

Alla järnvägsoperatörer förutsätts enligt 3 mom. alltid ha ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för eventuella skador som eventuellt orsakas av den järnvägstrafik som de bedriver. En ansvarsförsäkring är alltid en förutsättning för att ett järnvägsföretag ska beviljas koncession. Trafiksäkerhetsverket kontrollerar i samband med beviljandet av säkerhetsintyg att andra järnvägsoperatörer har ansvarsförsäkring.

4 §. Säkerhetsintyg. Bestämmelserna om järnvägsoperatörers säkerhetsintyg motsvarar 31 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafen ska en järnvägsoperatör för bedrivande av järnvägstrafik ha ett säkerhetsintyg som består av en A-del och en B-del. Företag som sköter banunderhåll behöver emellertid

inte ha något säkerhetsintyg om underhållet inte är förenat med trafik på bannätet. Däremot anses också en sådan bannätsförvaltare vara en järnvägsoperatör som är skyldig att ansöka om säkerhetsintyg, som trafikerar också andra bannät än den förvaltar eller som endast trafikerar ett bannät på vilket också andra järnvägsoperatörer trafikerar.

5 §. Ansökan om säkerhetsintyg. Enligt paragrafens 1 mom. ska en järnvägsoperatör som planerar att bedriva järnvägstrafik i Finland ansöka om säkerhetsintygets A-del och B-del hos Trafiksäkerhetsverket. En sökande med en giltig A-del som beviljats i någon annan stat som hör till EES-området ska ansöka om säkerhetsintygets B-del hos Trafiksäkerhetsverket innan sökanden kan inleda järnvägstrafik i Finland. På motsvarande sätt ska den som av Trafiksäkerhetsverket har beviljats säkerhetsintygets A-del ansöka om säkerhetsintygets B-del hos säkerhetsmyndigheten i den EES-stat på vars territorium sökanden planerar att börja bedriva järnvägstrafik.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att sökanden ska uppge om ansökan gäller person- eller godstrafik eller bådadera eller växlingsarbete. Trafik i anslutning till banunderhåll ska betraktas som godstrafik. Sökanden ska till ansökan foga en kopia av dokumentationen över sitt säkerhetsstyrningssystem och en utredning över hur de övriga förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg är uppfyllda samt specificera vilken del av bannätet ansökan gäller. På begäran av Trafiksäkerhetsverket ska sökanden utan dröjsmål, dock senast en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, lämna de kompletterande uppgifter som behövs för avgörande av ärendet.

I kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 om användningen av ett gemensamt europeiskt format för säkerhetsintyg och ansökningsdokument föreskrivs om ansökningsblanketten för säkerhetsintyg och om hur den ska fyllas i. I förordningen föreskrivs om det standardformat som ska användas för ansökningar av säkerhetsintyg, den vägledning i enlighet med vilken ansökningsblanketten ska fyllas i samt de uppgifter som ska specificeras i ansökningen. Enligt förordningen ska för ansökan om säkerhets-

intyg användas en sådan blankett som avses i förordningen och säkerhetsintygets A-del och B-del ska beviljas enligt de standardformat som bifogas förordningen. Trafiksäkerhetsverket publicerar förordningen och eventuella ändringar i den på sina webbsidor.

6 §. Förutsättningar för beviljande av säkerhetsintyg. Säkerhetsintyget ska visa att sökanden har ett godkänt säkerhetsstyrningssystem och att sökanden kan uppfylla de krav som fastställs i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och i annan unionslagstiftning samt i de nationella säkerhetsbestämmelserna så att riskerna kan hanteras och transporttjänster tillhandahållas på ett säkert sätt inom järnvägssystemet. Verket ska bevilja sökanden säkerhetsintygets A-del om sökanden har ett sådant säkerhetsstyrningssystem som avses i 40 § och uppfyller kraven.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintygets B-del. När förutsättningarna är uppfyllda ska verket bevilja B-delen. Sökanden ska för det första visa att den uppfyller de bestämmelser och föreskrifter som gäller den del av bannätet där trafiken ska bedrivas och kan säkerställa att de iaktas. Enligt momentets 2 punkt förutsätts att sökanden visar att dess personalkategorier och de personalkategorier som anlitas av underleverantörer är utbildade och kompetenta för sin uppgift i enlighet med relevanta föreskrifter. Enligt momentets 3 punkt ska sökanden visa att den materiel som används stämmer överens med relevanta föreskrifter och att underhållet av dess fordon är ordnat på behörigt sätt.

Innan säkerhetsintyget beviljas ska verket enligt 3 mom. dessutom kontrollera att järnvägsoperatörer som inte är järnvägsföretag har en ansvarsförsäkring enligt 90 § eller något annat motsvarande arrangemang. Dessutom ska verket kontrollera att fordonen uppfyller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning till de delar som specifikationerna är tillämpliga på dem. Med beviljande av säkerhetsintyg avses i detta sammanhang beviljande av både säkerhetsintygets A-del och dess B-del.

7 §. Beviljande av säkerhetsintyg. Enligt paragrafens 1 mom. godkänner verket med säkerhetsintygets A-del sökandens säkerhets-

styrningssystem och med säkerhetsintygets B-del sökandens sådana dokument och förfaranden som hänför sig till uppfyllandet av de villkor som föreskrivs i 6 § 2 mom.

Enligt järnvägssäkerhetsdirektivets artikel 12 ska säkerhetsmyndigheten fatta beslut om ansökningar om säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd utan dröjsmål, dock senast fyra månader efter det att alla erforderliga uppgifter och eventuella ytterligare uppgifter som begärs in av myndigheten, har lämnats in. I enlighet med detta ska Trafiksäkerhetsverket enligt 2 mom. avgöra en ansökan om säkerhetsintyg inom fyra månader efter att verket har fått in alla de uppgifter som behövs för avgörandet. Om verket inte har fattat beslut inom utsatt tid kan sökanden med stöd av 93 § 2 mom. överklaga beslutet som då anses avse ett avslag på ansökan.

Med stöd av momentet kan verket i enlighet med gällande lag förena säkerhetsintyget med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet. Villkoren får inte gälla intygsförutsättningarna som i alla avseenden måste vara uppfyllda då säkerhetsintyget beviljas.

Enligt den föreslagna paragrafens 3 mom. beviljar verket säkerhetsintyg för högst fem år i sänder. Säkerhetsintygets A-del är giltig inom hela EES-området. En B-del som Trafiksäkerhetsverket beviljat i egenskap av Finlands säkerhetsmyndighet är giltig endast i Finland.

8 §. Ändring av säkerhetsintyg. Paragrafens 1 mom. motsvarar till innehållet 31 § 6 mom. i den gällande järnvägslagen. Om arten eller omfattningen av intygsinnehavarens verksamhet förändras i något väsentligt avseende, ska denne enligt bestämmelsen förpliktas att ansöka om ändring av säkerhetsintyget hos Trafiksäkerhetsverket till de delar som förändringen inverkar på villkoren i säkerhetsintyget. Intygsinnehavaren ska dessutom omedelbart underrätta Trafiksäkerhetsverket om andra ändringar som har betydande inverkan på villkoren i säkerhetsintyget och om anställning av nya personalkategorier eller ibruktagande av nya fordonstyper. Som en betydande ändring som har betydelse för säkerhetsintyget anses t.ex. en ändring i organisationen eller en del av den, sådana betydan-

de förändringar i organisationens verksamhet som beror på ändringar i regelverket eller väsentliga ändringar som rör grundläggande element i säkerhetsstyrningssystemet.

Verket kan med stöd av 2 mom. ändra säkerhetsintyget efter att av innehavaren av ett säkerhetsintyg ha fått en ansökan med anledning av förändringar i arten eller omfattningen av verksamheten eller en underrättelse om någon annan väsentlig förändring eller om anställning av nya personalkategorier eller om ibruktagande av nya fordonstyper. Dessutom kan verket vid behov ändra säkerhetsintyget eller en del av detta om bestämmelserna och föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg ändras väsentligt. Verket kan enligt förslaget göra ändringar i intyget endast på ansökan av intygsinnehavaren. Verket kan kräva att intygsinnehavaren ansöker om ändring av säkerhetsintyget.

9 §. Återkallande av säkerhetsintyg. I bestämmelserna om återkallande av säkerhetsintyg föreslås preciseringar.

I 1 mom. föreskrivs att om intygsinnehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för att få säkerhetsintyg ska Trafiksäkerhetsverket ge denne möjlighet att avhjälpa bristerna inom skälig tid. För att avhjälpa bristerna ska det reserveras en skälig tidsfrist, som inte får vara kortare än två månader. Verket ska efter utgången av tidsfristen återkalla säkerhetsintyget eller en del av det helt eller för viss tid, om bristen inte har avhjälpits eller om intygsinnehavaren i övrigt inte längre uppfyller förutsättningarna för att få säkerhetsintyg. Verket ska ännu höra intygsinnehavaren innan det återkallar säkerhetsintyget. Dessutom förutsätts det att det ska vara fråga om en väsentlig brist för att verket på grund av den ska kunna återkalla ett säkerhetsintyg.

Enligt 2 mom. kan verket återkalla ett säkerhetsintyg omedelbart om det är fråga om en särskilt allvarlig brist som kan medföra fara för järnvägssystemets säkerhet. Förfarandet att återkalla ett säkerhetsintyg utan att höra intygsinnehavaren kommer i fråga närmast i situationer där det förekommer så allvarliga brister i intygsinnehavarens verksamhet att det är sannolikt att en fortsatt verksamhet kan leda till att trafiksäkerheten äventyras eller om det inte annars av särskilda

vägande skäl kan tillåtas att verksamheten fortsätter så länge innehavaren inte ännu har hörts.

Verket kan återkalla ett säkerhetsintyg också då innehavaren inte har bedrivit järnvägstrafik under de senaste tolv månaderna efter att säkerhetsintyget beviljades.

Enligt paragrafens 4 mom. ska verket utan dröjsmål underrätta kommunikationsministeriet, bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetsintyg återkallats. Dessutom ska verket utan dröjsmål underrätta den till EES-området hörande stats säkerhetsmyndighet om återkallandet av ett säkerhetsintygs A- eller B-del som har utfärdats den andra delen av intyget.

10 §. Koncession. Denna paragraf motsvarar 5 § 1 mom. i den gällande lagen. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska kommunikationsministeriet fortfarande vara tillståndsmyndighet för järnvägsbranschen. I paragrafen föreskrivs att ett järnvägsföretag ska för bedrivande av järnvägstrafik ha en koncession som beviljats av kommunikationsministeriet eller någon annan myndighet inom EES-området.

11 §. Sökande av koncession. Paragrafens 1 mom. motsvarar 7 § 1 mom. i den gällande lagen. Enligt momentet ska den som ansöker om koncession ge ministeriet de uppgifter som nämns i bestämmelsen för att ministeriet på ett tillförlitligt sätt ska kunna bedöma förutsättningarna för beviljande av koncession. Bestämmelsen motsvarar artikel 5 i tillståndsdirektivet och stämmer överens med de krav som nämns i bilagan till direktivet. Uppgifterna kan också innehålla information som omfattas av affärshemlighet eller annan sekretessbelagd information. I egenskap av en offentlig myndighet är ministeriet bundet av sekretessbestämmelserna i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) med avseende på uppgifterna i fråga.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 7 § 2 mom. i den gällande lagen. Enligt momentet kan ministeriet vid behov avkräva sökanden en analys av dennes ekonomiska tillstånd. Analysen ska vara gjord av en auktoriserad revisor eller revisionsammanslutning. Bestämmelsen måste anses vara nödvändig för att ministeriet i egenskap av tillståndsmyndighet

under alla förhållanden ska få tillförlitlig information om sökandens ekonomiska situation. Dessutom ska sökanden enligt bestämmelsen på ministeriets begäran utan dröjsmål, dock senast inom en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, ge ministeriet de kompletterande uppgifter som behövs för avgörande av ärendet.

Paragrafens 3 mom. motsvarar 8 § i den gällande lagen. Enligt den föreslagna paragrafen ska sökanden i samband med koncessionsansökan betala en ansökningsavgift på 1 000 euro till staten. Avgiften ska täcka koncessionsmyndighetens kostnader för handläggning av ansökan. Ansökningsavgiften bidrar också till att eliminera ogrundade ansökningar om koncession.

12 §. Förutsättningar för beviljande av koncession. Denna paragraf motsvarar 6 § i den gällande lagen. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om motsvarande förutsättningar för beviljande av koncession som i tillståndsdirektivet. Sökanden ska vara etablerad i Finland och ha för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik eller tillhandahålla dragkraft. Vidare ska sökanden ha ett säkerhetsintyg som i enlighet med 4 § beviljats av Trafiksäkerhetsverket.

Med tanke på järnvägstrafikens särskilda tillförlitlighet och järnvägssäkerheten förutsätts sökanden vara tillförlitlig och den person som har utsetts till dess operativa ledning förutsätts ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta. Med tanke på de stora ekonomiska insatser som behövs för att bedriva järnvägstrafik förutsätts sökanden vara så solvent som föreskrivs i 1 mom. 4 punkten. Dessutom ska sökanden i enlighet med 5 punkten ha en tillräcklig ansvarsförsäkring enligt 90 § eller något annat motsvarande arrangemang.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs i överensstämmelse med kraven i direktivets artikel 6 när en person som har utsetts till den operativa ledningen inte uppfyller kravet på gott anseende. I paragrafens 3 mom. föreskrivs på motsvarande sätt om de i direktivets artikel 8 angivna förutsättningarna gällande kravet på yrkesmässig kompetens.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs i enlighet med tillståndsdirektivet och dess bilaga om

när solvenskravet enligt 1 mom. 4 punkten inte är uppfyllt. Enligt 5 mom. har ministeriet dock av särskilda skäl rätt att avvika från kravet. En avvikelse kan komma i fråga t.ex. om en person som utsetts till företagets operativa ledning genomgår skuldsanering men detta faktum inte kan anses ha någon större betydelse för företagets verksamhet och en annan person som uppfyller kraven utses.

13 §. Beviljande av koncession. I denna paragraf sammanställs den gällande järnvägslagens bestämmelser om koncession och beviljande av sådan. Enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen ska ministeriet avgöra en ansökan om koncession enligt de krav som föreskrivs i tillståndsdirektivet, dvs. inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänkts in till ministeriet. Om ministeriet inte har fattat beslut med anledning av ansökan inom utsatt tid kan sökanden med stöd av 93 § 2 mom. anföra besvär. Besvären anses då avse ett avslag på ansökan. Enligt den föreslagna bestämmelsen kan koncession på ansökan beviljas med begränsningen att den gäller endast person- eller godstrafik. Avsikten med bestämmelsen är att göra det lättare för små regionala järnvägsföretag som bedriver person- eller godstrafik att komma in på marknaden.

En koncession som beviljats av ministeriet är i enlighet med tillståndsdirektivet som sådan giltig i alla EES-stater på samma sätt som koncessioner som beviljats i andra EES-stater är giltiga i Finland. I 2 mom. föreskrivs att ministeriet ska informera den behöriga myndigheten ifall ett järnvägsföretag som fått koncession i en annan EES-stat inte längre uppfyller förutsättningarna för koncession.

Enligt den föreslagna paragrafens 3 mom. ska koncessionshavaren i enlighet med tillståndsdirektivet inleda sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades. I alla situationer kan verksamheten inte nödvändigtvis av någon anledning inledas inom den nämnda tiden. Därför föreskrivs att ministeriet på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, kan besluta att verksamheten får inledas senare. Om verksamheten inte har inletts inom sex månader eller om den har avbrutits

för minst sex månader, kan ministeriet be koncessionshavaren inkomma med tilläggsutredning om förutsättningarna för koncessionens giltighet.

Enligt paragrafens 4 mom. ska ministeriet ompröva koncessionen och villkoren för den vart femte år efter att den beviljats. Dessutom berättigas ministeriet kontrollera om järnvägsföretaget uppfyller de förpliktelser som företaget i eller med stöd av denna lag har ålagt för bedrivande av järnvägstrafik, om det finns grundad anledning att misstänka att förpliktelserna inte uppfylls. Det är motiverat att koncessionsmyndigheten i enlighet med direktivet får kontrollrätt, i synnerhet i sådana fall då järnvägsföretag med relativt små resurser bedriver järnvägstrafik som förutsätter solvens och särskild tillförlitlighet.

14 §. Förnyande eller ändring av koncession. Denna paragraf motsvarar 10 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om sådana för bedrivande av trafik relevanta ändringar som innebär att till ministeriet måste lämnas in en ny ansökan eller sådan tilläggsutredning som ministeriet begär. Enligt momentet kan ministeriet på grundval av ansökan bevilja ny koncession eller på basis av tilläggsutredningen ändra koncessionen eller ge sitt samtycke till fortsatt verksamhet.

Enligt paragrafens 2 mom. kan ministeriet kräva en utredning i det fall att koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. I en sådan situation finns det eventuellt inte längre förutsättningar för koncessionens giltighet. Trots att ett järnvägsföretags rättsliga ställning har förändrats kan företaget enligt bestämmelsen fortsätta sin verksamhet om ministeriet inte anser att järnvägstrafiken äventyras. Ministeriet kan med tanke på järnvägsföretagets rättssäkerhet åläggas att ompröva förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att nödvändig utredning har inkommit från koncessionshavaren.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs att om ministeriet anser att järnvägssäkerheten kan äventyras vid sådana förändringar som avses i 1 och 2 mom., ska det återkalla koncessionen med iakttagande av vad som i 15 § 1

mom. föreskrivs om återkallande av koncession.

15 §. Återkallande av koncession. Denna paragraf motsvarar 9 § i den gällande lagen. Ministeriet ska återkalla en koncession i sådana fall som avses i tillståndsdirektivet och i paragrafens 1 mom. För det första ska ministeriet alltid återkalla en koncession om koncessionshavaren inte längre uppfyller koncessionsvillkoren. Bristen måste anses vara väsentlig för att ministeriet ska kunna återkalla koncessionen på grund av den. Koncessionshavarens konkurs leder enligt förslaget till att koncessionen återkallas om dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter. I det sist nämnda fallet ska ministeriet göra en objektiv bedömning av koncessionshavarens ekonomiska situation, med beaktande av den koncessionsenliga trafikens art och omfattning. Samma kriterier ska beaktas vid bedömningen av vad som i bestämmelsen avses med en rimlig tid.

Enligt paragrafens 2 mom. kan ministeriet besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Beslutet ska fattas samtidigt som ministeriet konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar artikel 11 i tillståndsdirektivet.

Enligt paragrafens 3 mom. kan ministeriet återkalla koncessionen helt eller för viss tid om koncessionshavaren trots ministeriets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik. Vid obetydliga överträdelser kan ministeriet ge koncessionshavaren en varning. Med tanke på järnvägsföretagets rättssäkerhet måste det anses vara motiverat med en lindrigare påföljd för smärre överträdelser.

3 kap. Förvaltning av bannät

16 §. Säkerhetstillstånd och tillståndsansökan. I denna paragraf föreskrivs att bannäts-

förvaltare ska ha säkerhetstillstånd för projektering, byggande, underhåll och förvaltning av bannätet. Enligt 32 § i den gällande järnvägslagen åläggs Trafikverket motsvarande skyldighet. Efter att lagen trätt i kraft kan såsom bannätsförvaltare utöver Trafikverket verka också förvaltare av privata spår- anläggningar. För att kunna verka som bannätsförvaltare ska en förvaltare av en privat spår- anläggning ha ett i denna paragraf avsett säkerhetstillstånd. Ett säkerhetstillstånd krävs av varje förvaltare av privat spår- anläggning, om det bedrivs trafik från den spår- anläggning som förvaltaren äger eller förvaltar till en annan spår- anläggning eller ett annat bannät som hör till lagens tillämpningsområde eller om det bedrivs trafik till den från en annan spår- anläggning eller ett annat bannät som hör till lagens tillämpningsområde. Förvaltaren av en privat spår- anläggning kan vid behov avtala med förvaltaren av en annan privat spår- anläggning om förvaltningen av dennes spår- anläggning och ansöka om säkerhetstill- stånd också för denna spår- anläggning.

För att bedriva trafik från den privata spår- anläggningen till statens bannät förutsätts förvaltare av en privat spår- anläggning med stöd av 56 § i den gällande järnvägslagen ingå ett anslutningsavtal med Trafikverket. I anslutningsavtalet har avtalats om anslut- ningens tekniska miniminivå, gränser för under- håll, ägande och förvaltning samt om rår- märken.

En bannätsförvaltare kan för åtgärder i an- slutning till bannätsförvaltningen anlita un- derleverantörer, men bannätsförvaltarens an- svar kan inte överföras på underleverantörer.

Paragrafens 2 och 3 mom. motsvarar 32 § i den gällande lagen. Enligt 2 mom. ska en bannätsförvaltare ansöka om säkerhetstill- stånd hos Trafiksäkerhetsverket. Sökanden ska till ansökan foga utredning om att villko- ren för säkerhetstillstånd är uppfyllda. Enligt 3 mom. kan verket vid behov be sökanden om tilläggsuppgifter som sökanden ska sända in utan dröjsmål och senast inom en månad efter att ha fått kännedom om begäran om tilläggsutredning.

17 §. Beviljande av säkerhetstillstånd. I pa- ragrafens 1 mom. ingår en sammanställning av förutsättningarna för att bevilja en ban- nätsförvaltare säkerhetstillstånd. Förutsätt-

ningarna motsvarar huvudsakligen de förut- sättningar som nämns i den gällande lagens 32 § 2 mom. Enligt bestämmelsen ska Tra- fiksäkerhetsverket bevilja sökanden säker- hetstillstånd om sökanden har ett säkerhets- styrningssystem enligt 40 § som uppfyller kraven och sökanden visar att den med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga projek- tering, ett säkert byggande och underhåll samt en säker förvaltning av bannätet. Bannätet anses omfatta också trafikkontroll- och signalsystem. Verket godkänner med sitt säkerhetstillstånd bannätsförvaltarens säker- hetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltaren har vidtagit för att följa de regler och föreskrifter som gäller bannätet.

Trafiksäkerhetsverket ska enligt 2 mom. fatta beslut om beviljande av säkerhetstill- stånd i enlighet med artikel 12 i järnvägssä- kerhetsdirektivet, dvs. inom fyra månader ef- ter att alla uppgifter som behövs för att avgö- ra ärendet har sänts in till verket. Om verket inte har avgjort ärendet inom utsatt tid kan sökanden på motsvarande sätt som i ansökan om säkerhetsintyg anföra besvär enligt 93 § 2 mom. som vid besvär som gäller ett avslag på ansökan.

Enligt 3 mom. kan verket förena säkerhets- tillståndet med villkor i syfte att trygga järn- vägssystemets säkerhet, med beaktande av arten och omfattning av sökandens verksam- het. Enligt den gällande lagen har säkerhets- tillstånd inte kunnat förenas med villkor. Sä- kerhetstillstånd har enligt den gällande lagen beviljats endast Trafikverket som förvaltar det statliga bannätet. I fortsättningen ska sä- kerhetstillstånd kunna beviljas också förval- tare av privata spår- anläggningar, vilkas verk- samhet skiljer sig från varandras och Trafik- verkets verksamhet bl.a. med avseende på omfattningen och arten av verksamheten. Med beaktande av den nya situationen anses det nödvändigt att också säkerhetstillstånd kan förenas med villkor i syfte att trygga järnvägssystemets säkerhet, på motsvarande sätt som säkerhetsintyg. Trafiksäkerhetsver- ket kan vid utformningen av villkoren beakta arten och omfattningen av den verksamhet som sökanden bedriver. Villkoren i ett säker- hetstillstånd får inte gälla förutsättningarna för beviljande av tillstånd, som i alla avseen-

den ska vara uppfyllda då säkerhetstillstånd beviljas. Bestämmelsen förpliktar inte Trafiksäkerhetsverket att förena tillstånd med villkor. Verket överväger från fall till fall om villkoren är behövliga, efter att vid behov ha förhandlat om saken med sökanden. Villkoren kan också vara av vägledande karaktär. Syftet med villkoren är i första hand alltid att säkerställa järnvägssystemets säkerhet.

Trafiksäkerhetsverket beviljar enligt 4 mom. säkerhetstillstånd för högst fem år i sänder.

18 §. Ändring av säkerhetstillstånd. Bestämmelserna om ändring av säkerhetstillstånd motsvarar 32 § 4 mom. och 33 § 2 och 3 mom. i den gällande lagen. Enligt paragrafens 1 mom. ska bannätsförvaltaren utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar som har betydelse för säkerhetstillstånd och om väsentliga förändringar i principerna för användning och underhåll av bannätet och dess anläggningar. Som en förändring som har betydelse för säkerhetstillstånd betraktas t.ex. betydande förändringar i organisationen eller i en del av den, sådana betydande förändringar i organisationens verksamhet som föranleds av ändringar i regelverket och sådana väsentliga förändringar som berör grundläggande element i säkerhetsstyrningssystemet.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan av tillståndshavaren ändra ett säkerhetstillstånd som det har beviljat eller en del av det om verket har underrättats av bannätsförvaltaren enligt 1 mom. och konstaterat att tillståndsförutsättningarna har förändrats väsentligt. Dessutom kan verket ändra ett säkerhetstillstånd som det har beviljat eller en del av det om bestämmelserna eller föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd ändras i något väsentligt avseende. Även i detta fall görs ändringen på ansökan av tillståndshavaren. Verket kan förplikta tillståndshavaren att söka ändring.

19 §. Återkallande av säkerhetstillstånd. Denna paragraf motsvarar 9 § där det föreskrivs om återkallande av säkerhetsintyg. I 1 mom. förpliktas Trafiksäkerhetsverket på motsvarande sätt som i 9 § först ge tillståndsinnehavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid om minst två månader, om verket anser, att innehavaren av ett

säkerhetstillstånd inte längre uppfyller förutsättningarna för att få ett tillstånd. Verket förpliktas efter att ha hört tillståndsinnehavaren helt eller delvis återkalla säkerhetstillståndet för gott eller för viss tid, om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristen eller i något annat avseende inte längre uppfyller tillståndsförutsättningarna efter när tidsfristen har löpt ut. Bristen anses vara väsentlig om verket på grundval av det kan återkalla säkerhetstillståndet.

Verket kan emellertid med stöd av 2 mom. återkalla ett säkerhetstillstånd omedelbart när det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet. Det kan bli aktuellt att återkalla ett säkerhetstillstånd utan att höra tillståndshavaren närmast i situationer då det finns så allvarliga brister i tillståndshavarens verksamhet att en fortsatt verksamhet kan leda till att järnvägssäkerheten äventyras eller i det fall att man annars av något särskilt vägande skäl inte kan tillåta att verksamheten fortsätter medan förfarandet pågår.

Enligt paragrafens 3 mom. ska verket utan dröjsmål underrätta ministeriet, järnvägsoperatörerna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetstillstånd har återkallats.

4 kap. **Utnyttjande av statens bannät samt bankapaciteten**

Bestämmelserna i detta kapitel gäller endast användning av det statliga bannät som förvaltas av Trafikverket samt ansökning om och tilldelning av bankapacitet på statens bannät och administrativa förfaranden i anslutning därtill. Också 21 § om ramavtal, 30 § om avtal om användning av bannätet, 31 § om verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande och 32 § om beskrivning av bannätet ska enligt förslaget tillämpas endast på statens bannät och trafiken på detta. Förvaltare av privata spåranläggningar har i detta skede varken förutsättningar eller något behov att tillämpa kapitlets bestämmelser på trafik som sker på deras spåranläggningar. Kommunikationsministeriet har för avsikt att särskilt utreda möjligheterna att tillämpa bestämmelserna på privata spåranläggningar och på den trafik som sker på privata spåranläggningar.

20 §. Tillträde till bannätet och rätt att använda det. Denna paragraf motsvarar huvudsakligen 16 § i den gällande lagen. I den föreslagna paragrafen tas inte in bestämmelsen om ensamrätt till persontrafik som ingår i den gällande lagens 16 § 1 mom. 3 punkten, eftersom den strider mot serviceavtalsförordningen som trädde i kraft den 3 december 2009. I serviceavtalsförordningen föreskrivs hur det allmänna i syfte att trygga tillgången på service och dess kvalitet kan ingripa i kollektivtrafikmarknaden. Enligt serviceavtalsförordningen kan tillgången och kvaliteten på kollektivtrafik tryggas genom avtal om offentlig upphandling som innebär ensamrätt och betalning av offentligt stöd. Som motprestation till ensamrätten eller stödet uppställs fullgörandet av allmän trafikplikt. Utgångspunkten är den att avtalen ska konkurrensutsättas men inom järnvägstrafik är direkt upphandling tillåten. Till de behöriga myndigheternas uppgifter enligt kollektivtrafiklagens 14 § hör bl.a. att förhandla om avtal samt att ingå och övervaka efterlevnaden av avtal. Sådana behöriga myndigheter i ärenden som gäller järnvägstrafik enligt serviceavtalsförordningen är kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik. I den nationella lagstiftningen är det endast möjligt att begränsa möjligheten till direktupphandling så att de behöriga myndigheterna måste konkurrensutsetta upphandlingen.

VR-Group Ab har i Finland haft ensamrätt till järnvägspersontrafik med stöd av järnvägslagens 16 § 1 mom. 3 punkten. Bestämmelsen står emellertid i strid med serviceavtalsförordningen eftersom ensamrätt enligt den får beviljas endast genom avtal med en behörig myndighets järnvägsföretag och inte genom nationell lagstiftning. EU:s förordningar tillämpas som sådana i samtliga medlemsstater. Nationell lagstiftning som strider mot en EU-förordning får inte tillämpas. Till följd av konflikten mellan serviceavtalsförordningen och järnvägslagen har järnvägslagens monopolbestämmelse inte kunnat tillämpas från och med den 3 december 2009. VR-Group Ab har sålunda därefter inte längre med stöd av järnvägslagen haft monopol på persontrafik. Enligt serviceavtalsförordningen kan behöriga myndigheter emellertid

ingå avtal om järnvägstrafik för högst 10 år som direktupphandling, dvs. utan konkurrensutsättning. Samkommunen Helsingforsregionens trafik har med VR-Group Ab ett närtrafikavtal till utgången av 2017. Ett närtrafikavtal mellan kommunikationsministeriet och VR-Group Ab är i kraft till utgången av 2010 och ett avtal om köp av fjärtrafik till utgången av 2011. Dessutom ingick kommunikationsministeriet hösten 2009 med VR-Group Ab ett avtal om ensamrätt för fjärtrafik till utgången av 2019.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs om järnvägsoperatörers rätt att få bankapacitet för järnvägstrafik på statens bannät. Rätt att använda statens bannät har utöver järnvägsföretag också museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll samt andra järnvägsoperatörer enligt vad som föreskrivs i kapitlets bestämmelser om ansökan om och tilldelning av bankapacitet.

Enligt 2 mom. har fortfarande endast VR-Group Ab rätt att använda bannätet för järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Avsikten är att i början av 2010-talet förnya överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. I det sammanhanget fattas det också beslut om att öppna samtrafiken för konkurrens.

21 §. Ramavtal. Denna paragraf motsvarar 17 § i den gällande järnvägslagen. Trafikverket kan med ett järnvägsföretag som ansöker om bankapacitet avtala om användning av bankapacitet för längre tid än en tågplanepериод. I ramavtalet anges särdragen i fråga om den bankapacitet som sökanden behöver.

Avsikten med ramavtal är att trygga sökandens behov att planera sin trafikverksamhet för en längre period än en tågplanepериод, eftersom materielens livscykel normalt är över 20 år. Eftersom det är fråga om en kapitalintensiv bransch kan man genom ramavtal avtala om principerna för att järnvägsföretagen ska kunna utnyttja sina investeringar.

Trots ramavtal ska den som ansöker om bankapacitet alltid ansöka om bankapacitet i enlighet med de övriga bestämmelserna i detta kapitel. Trafikverket behöver enligt 1 mom. inte tilldela bankapacitet i enlighet med ett ramavtal, utan det ska trots ett sådant tillämpa de övriga bestämmelserna i detta kapitel. Trafikverket ska sålunda trygga övri-

ga sökandes rätt att i förvaltningsförfarande få bankkapacitet på de grunder som föreskrivs i lagen. Trafikverket ska också se till att det finns reservkapacitet, oberoende av ett eventuellt ramavtal.

Enligt paragrafens 2 mom. ska ramavtal i enlighet med kapacitets- och banavgiftsdirektivet ingås för högst fem år. Av särskilda skäl kan ramavtal ingås för en längre tid. I paragrafen föreskrivs om de grunder på vilka ramavtal kan ingås för en längre tid än fem år.

I enlighet med paragrafens 3 mom. förverkligas kapacitetstilldelningens offentlighet också i fråga om ramavtal. Uppgifter om ramavtal och avtalad bankkapacitet är enligt förslaget alltid till väsentliga delar offentliga, vilket är ägnat att förbättra tilltron till att besluten om tilldelning av bankkapacitet är sak- enliga. Trafiksäkerhetsverket har emellertid i egenskap av regleringsorgan alltid rätt att trots sekretessbestämmelserna få sådana uppgifter om ramavtal som är nödvändiga med tanke på dess uppgifter.

22 §. Ansökan om bankkapacitet. Denna paragraf motsvarar till sitt innehåll 18 § i den gällande järnvägslagen. I enlighet med definitionen av begreppet bankkapacitet kan bankkapacitet sökas endast för tåg som sätts in i tidtabellsenlig trafik, vilket innebär att järnvägsföretag, museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll förutsätts ansöka om bankkapacitet. I enlighet härmed föreskrivs i 1 mom. att järnvägsföretag ska ansöka om bankkapacitet enligt vad som föreskrivs i 22 §. Museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll ska alltid ansöka om brådsökande bankkapacitet enligt 27 §.

Även de enheter som rör sig i växlingsarbete ska ansöka om bankkapacitet om växlings- trafiken bedrivs enligt en tidtabell och den utförs som trafik mellan två trafikplatser. För växlingstrafik kan ansökas om bankkapacitet för regelbunden trafik eller om brådsökande bankkapacitet.

Enligt paragrafens 2 mom. ska bankkapacitet sökas för varje tågplanepериод hos Trafikverket tidigast tolv och senast åtta månader innan tågplanepериодens börjar. Med Trafikverket ska särskilt avtalas om annan trafik på bannätet.

Avsikten är att av ansökan om bankkapacitet för varje tåg ska framgå åtminstone dess gångdagar, tågnummer, linjeinformation inklusive information om avgångsstation, station där tågbyte sker och ankomststation och spåranläggning, exakta tidtabeller på tåglinjen, trafikeringsätt, tågtyp, linjetecken inom närtrafiken, tågets bromsvikthastighet, uppgifter om loket, tågslag, tågets hastighetsklass, tågets maximilängd och tågets maximi- vikt.

Det kan under en tågplanepериод också uppkomma behov att göra ändringar i beslut om tilldelning av bankkapacitet. En ansökan om ny bankkapacitet eller ändrad bankkapacitet kan avse reguljär trafik under en tågplanepериод efter beslut om tilldelning av bankkapacitet, dock senast fyra veckor innan ändringen av kapaciteten för reguljär trafik har trätt i kraft. Härmed avses bankkapacitet som är fri att sökas. Bankkapacitet som beviljats en tredje part för tågplanepериодens kan inte ändras vid de tidpunkter som gäller för ändring av bankkapacitet, om bankkapaciteten inte har återkallats under de förutsättningar som föreskrivs i lagen eller om sökanden inte har avstått från sin bankkapacitet. Sökanden kan emellertid avstå från tidigare beviljad bankkapacitet också genom att ansöka om ändrad bankkapacitet vid de ändringstidpunkter som avses i momentet.

Enligt paragrafens 3 mom. kan närmare bestämmelser om ansökan om bankkapacitet och om ansökningstiderna samt om tågplanepериодer, om ändringstidpunkterna under tågplanepериодens och om tidsfristerna i anslutning därmed utfärdas genom förordning av statsrådet. Med begreppet tågplanepериод avses en period på ett år som inom det transeuropeiska järnvägssystemet börjar och slutar samtidigt. Tågtidtabeller kan ändras också under tågplanepериодens. Tidsfristerna för ansökan om och beviljande av bankkapacitet bestäms enligt tågplanepериодens inledningsdatum. Bankkapacitet ska sökas tidigast tolv månader och senast åtta månader innan den nya tågplanepериодens början. Bannätsförvaltaren ska upprätta ett tidtabellsförslag senast fyra månader efter att inlämningstiden för ansökningar om bankkapacitet har gått ut.

Enligt paragrafens 4 mom. kan järnvägsföretag ansöka om bankkapacitet också för in-

ternationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Trafikverket ska när det gäller sådana ansökningar fungera som ombud i förhållande till andra bannätsförvaltare.

23 §. Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar. Denna paragraf motsvarar 19 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafens 1 mom. ska Trafikverket i enlighet med artikel 24 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet besluta om reservering av en viss järnvägslinje eller en del av den för särskild bankapacitet. På en järnvägslinje eller på den del av en linje som reserverats för särskild bankapacitet har den trafik för vilken särskild bankapacitet har reserverats prioritet vid utnyttjandet av bankapaciteten.

Trafikverket kan besluta att sådana delar av en järnvägslinje som har byggts t.ex. för närtrafik av metrotyp ska användas för urban spårtrafik eller att på motsvarande sätt järnvägslinjer som byggts om för höga hastigheter ska användas av höghastighetstrafik. En förutsättning för att en järnvägslinje ska reserveras för särskild bankapacitet är enligt 1 mom. emellertid att tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reserveras för den övriga trafiken. Trafikverket till vilket i början av 2010 överfördes en del av banförvaltningscentralens uppgifter har inte ännu reserverat någon del av bannätet för särskild bankapacitet.

Enligt paragrafens 2 mom. kan Trafikverket besluta om prioritetsordningen för en järnvägslinje, vilket innebär att en bestämd trafiktyp kan prioriteras vid tilldelningen av överbelastad bankapacitet. Beslutet ska offentliggöras i Trafikverkets beskrivning av bannätet. Prioritetsordningen bestäms utifrån trafiktypen på samma sätt som i fråga om person- eller godstrafik. Enligt momentet ska Trafikverket konstatera att en järnvägslinje är överbelastad innan den tillämpar prioritetsordningen. Det är fråga om överbelastning av en järnvägslinje när ansökningar om bankapacitet inte kan sammanjämkas i enlighet med 26 § 1 mom. eller om det är sannolikt att en järnvägslinje kommer att överbelastas under tågplaneproduktionsperioden. Konstaterandet av att en järnvägslinje är överbelastad leder för Trafikverkets vidkommande till en bedömning av bankapaciteten i enlighet med 24 §.

24 §. Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall. Denna paragraf motsvarar 20 § i den gällande järnvägslagen. Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet ska Trafikverket enligt paragrafens 1 mom. sträva efter att samordna ansökningarna. Trafikverket kan i så fall erbjuda en sökande bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att Trafikverket i ett enskilt fall kan avgöra prioritetsordningen mellan dem som ansöker om bankapacitet innan ett tågplaneförslag har upprättats. Beslutet om prioritetsordningen är beroende av förhandlingar enligt momentet om samordning av bankapacitet på så sätt att beslutet om prioritetsordningen ska fattas inom tio dagar efter att samordningsförhandlingarna har visat sig vara resultatlösa.

Ett beslut om prioritetsordningen kan på ansökan till regleringsorganet, dvs. Trafiksäkerhetsverket, omprövas i enlighet med 72 §. Avsikten är att Trafikverket redan i samband med tilldelningsförfarandet ska kunna avgöra enskilda ärenden som gäller prioritetsordningen. Detta är ägnat att minska behovet av begäran om omprövning av egentliga beslut om tilldelning av bankapacitet.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om de grunder på vilka prioritetsordningen i enskilda fall kan avgöras med avvikelse från de allmänna principer som föreskrivs i detta kapitel. Med tanke på järnvägssystemets funktion kan det vara nödvändigt att i enskilda fall avvika från prioritetsordningen i andra fall än sådana som avses i denna bestämmelse, eftersom ett beslut om tilldelning av bankapacitet kan få vittgående konsekvenser, vilkas negativa följdverkningar kan minskas genom att man i vissa fall gör undantag.

Som sådana grunder för undantag som avses i momentet anses följdverkningar som upprätthåller eller förbättrar den internationella trafiken eller järnvägssystemets eller kollektivtrafikens funktion samt situationer där prioritetsordningen skulle orsaka oskäliga olägenheter för sökandens eller dess kunders affärsverksamhet. Det kan i praktiken vara fråga t.ex. om en transportkunds speciella logistiska behov eller den rullande materielens driftseffektivitet eller om att trygga symme-

trin i kollektivtrafikens tidtabeller och förbindelser.

25 §. Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter. Denna paragraf motsvarar 21 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafens 1 mom. ska Trafikverket på basis av ansökningar upprätta tågplaneförslag för den följande tågplaneperioden inom fyra månader från utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. Trafikverket ska sålunda inom fyra månader göra den utredning som ansökan kräver och lägga fram ett förslag enligt momentet.

Trafikverket tar i tågplaneförslaget ställning till den föreslagna bankapaciteten endast med den noggrannhet som utnyttjandet av bankapaciteten enligt tidtabellen förutsätter. Järnvägsoperatören ska också i fortsättningen svara för att upprätta tidtabeller med tanke på sina anställda som arbetar i trafik säkerhetsuppgifter, eftersom sådana tidtabeller inte upprättas i samband med tilldelningen av bankapacitet. Trafikverket kan med ett sådant avtal om användning av bannätets som avses i 30 § avtala om de tidtabeller som behövs för Trafikverkets trafikledning med järnvägsföretag och museitrafikoperatörer. Tågplaneförslagen ska upprättas i enlighet med bestämmelserna och föreskrifterna om saken.

Enligt paragrafens 2 mom. ska tågplaneförslaget i första hand grunda sig på att den sökta bankapaciteten beviljas. Trafikverket kan emellertid avvika från ansökan om avvikelsen inte är väsentlig. Trafikverket kan lämna bankapacitet outdelad om det för tågplaneperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioriteringsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Tågplaneförslaget ska ges som en s.k. grafisk tidtabell varav det framgår vilken bankapacitet som föreslås för varje järnvägslinje. Den grafiska tidtabellen ska vara så exakt som möjligt men beviljad bankapacitet får också användas flexibelt på så sätt att den inte påverkar användningen av bankapacitet som beviljats andra sökande eller för banhållningsarbeten.

Enligt 3 mom. ska Trafikverket sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet inom den angivna tiden. Sökandena, de kunder som köper järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och

de sammanslutningar som representerar dem ska ges rätt att yttra sig om tågplaneförslaget inom 30 dagar.

26 §. Tilldelning av bankapacitet. Denna paragraf motsvarar 22 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafens 1 mom. ska Trafikverket besluta om tilldelning av bankapacitet på basis av sitt tågplaneförslag. Tilldelningen av bankapacitet ska baseras på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder. Trafikverket ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska fattas med beaktande också av prioriteringsordningen för särskild och överbelastad bankapacitet.

Enligt 2 mom. kan Trafikverket besluta om att ändra eller omfördela bankapacitet under tågplaneperioden enligt vad som föreskrivs om förfarandet i den förordning som statsrådet utfärdat med stöd av 22 § 3 mom.

27 §. Brådskande bankapacitet. Denna paragraf motsvarar 23 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafens 1 mom. kan de som ansöker om bankapacitet samt museitrafikoperatörer ansöka om bankapacitet oberoende av den tilldelning som är bunden till tågplaneperioden. Avsikten är att trygga tillgången på bankapacitet för tåg som tillfälligt sätts i trafik. Enligt paragrafens 1 mom. kan bankapacitet sökas hos Trafikverket inom den tid som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Trafikverket ska då avgöra ansökan inom fem arbetsdagar efter att ansökan lämnades in.

Enligt paragrafens 2 mom. är utgångspunkten den att Trafikverket ska bevilja bankapacitet enligt ansökan. Om samma bankapacitet söks av flera ska bankapacitet beviljas i den ordning som ansökningar kommit in, om inte något annat följer av 26 § 1 mom.

28 §. Utnyttjande och återkallande av bankapacitet. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen 24 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafens 1 mom. får den som innehar bankapacitet utnyttja endast sådan bankapacitet som den har beviljats. Om den som beviljats bankapacitet utnyttjar bankapacitet i strid med momentet ska Trafikverket till denna del återkalla den bankapacitet som innehavaren av bankapacitet har beviljats.

Enligt paragrafens 2 mom. kan Trafikverket besluta om tröskelkvoter för minimiutnyttjande av bankapacitet. Enligt momentet har Trafikverket rätt att återkalla beviljad bankapacitet om innehavaren under minst 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än tröskelkvoten förutsätter.

Enligt paragrafens 3 mom. får bankapacitet likväl inte återkallas om den har blivit outnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av järnvägsoperatören. Om bankapaciteten emellertid har blivit outnyttjad av ekonomiska skäl som inte är beroende av järnvägsoperatören kan bankapaciteten med stöd av 3 mom. återkallas. Som sådana ekonomiska skäl ska betraktas t.ex. att det inte har funnits tillräcklig efterfrågan på järnvägsföretagets transporter eller att järnvägsföretaget inte annars av ekonomiska skäl har kunnat upprätthålla trafik i den omfattning som den beviljade bankapaciteten förutsätter. Med stöd av bestämmelsen kan Trafikverket av säkerhetsskäl återkalla bankapacitet under den tid för vilken innehavaren av bankapacitet inte har ett säkerhetstillstånd för att bedriva järnvägstrafik.

Enligt paragrafens 4 mom. kan Trafikverket helt eller delvis tillfälligt återkalla bankapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt har tagits ur bruk. Verket ska då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapaciteten alternativa järnvägslinjer. Verket är emellertid inte skyldigt att betala ersättning till innehavaren av bankapacitet för eventuell skada som beror på återkallelse av bankapacitet om inte något annat har överenskommit i avtalet om användningen av bannätet.

29 §. Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan. Denna paragraf motsvarar 59 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om Trafikverkets skyldighet att göra en kapacitetsanalys om det i samband med tilldelningen av bankapacitet konstateras att en järnvägslinje är överbelastad. Avsikten med analysen är att utreda orsakerna till överbelastningen och vilka åtgärder Trafikverket i första hand kan vidta för att minska överbelastningen.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om Trafikverkets skyldighet att upprätta en kapaci-

tetsförstärkningsplan om en sådan kapacitetsanalys har gjorts som avses i 1 mom. Syftet med förstärkningsplanen är att utreda hur ämbetsverket kan eliminera överbelastningen genom investeringar i bannätet. I förstärkningsplanen ska olika alternativ utredas men det finns ingen rättslig skyldighet att genomföra planen.

30 §. Avtal om användning av bannät. Denna paragraf motsvarar 25 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafen föreskrivs om avtal om användning av bannät. Avsikten är framför allt att visa att samtliga förutsättningar för inledande av järnvägstrafik är uppfyllda och att trafiken kan inledas. Trafikverket som svarar för statens bannät ingår användningsavtal med varje järnvägsföretag och museitrafikoperatör för varje tågplanepriod.

Enligt paragrafens 1 mom. ska Trafikverket liksom för närvarande ingå avtal om användning av de för bedrivande av järnvägstrafik centrala serviceformerna. I paragrafen räknas emellertid inte upp detaljerna i användningsavtalet utan i fråga om dem hänvisas till de tjänster som Trafikverket ska tillhandahålla enligt lagens 33 § samt till de ersättningar och villkoren för dem som avses i 31 § om verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Genom bestämmelserna sammankopplas systemet för verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande med avtalet om användning av bannätet, varmed systemet i praktiken tas i bruk. I användningsavtalet kan dessutom mellan parterna avtalas också om eventuella andra praktiska arrangemang som är nödvändiga för bedrivande av järnvägstrafik.

Enligt 2 mom. ska Trafikverket ingå användningsavtal med varje järnvägsföretag och museitrafikoperatör på lika och skäliga villkor, med beaktande av arten och omfattningen av den beviljade bankapaciteten. Avtalsparterna åläggs att främja användningen av bannätet och järnvägstrafikens punktlighet samt att förebygga sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning. I användningsavtalet får inte uppställas strängare krav än de som föreskrivs i lagen. Avtal ska ingås för varje tågplanepriod och avtalet kan ändras ifall de beslut om tilldelning av bankapacitet som in-

gått under tågplanepreioden eller andra för avtalet relevanta faktorer kräver det.

Trafikverket får enligt 3 mom. inte ingå användningsavtal innan järnvägsföretaget uppfyller de i lagen angivna villkoren för inledande av järnvägstrafik. Ett syfte med användningsavtalet är att visa att samtliga förutsättningar för inledande av järnvägstrafik är uppfyllda och att trafiken kan inledas.

31 §. Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Denna paragraf motsvarar 14 a § i den gällande järnvägslagen. Enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivets artikel 11.1 ska avgiftssystemet i fråga om infrastrukturen med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande motivera järnvägsföretagen och Trafikverket att reducera driftsavbrotten till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda. Detta får enligt artikeln inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet och ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat. Vidare föreskrivs i artikeln att grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning ska tillämpas för hela järnvägsnätet.

I den föreslagna paragrafens 1 mom. föreskrivs att i syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning ska järnvägsföretagen och Trafikverket motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen.

Enligt paragrafens 2 mom. ska ett järnvägsföretag betala ersättning till Trafikverket om den trafik som järnvägsföretaget bedriver väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats företaget. På motsvarande sätt förpliktas verket att betala järnvägsföretaget ersättning om bannätets användbarhet på grund av verket väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats järnvägsföretaget och avbrottet verkar negativt på järnvägssystemets funktionsduglighet. Järnvägsföretaget åläggs inte att betala ersättning enligt systemet för verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande om driftavbrottet inte beror på järnvägsföretagets verksamhet eller

om bannätets användbarhet avviker från den beviljade bankapaciteten av någon orsak som inte beror på verket, t.ex. på grund av naturförhållanden. Avvikelsen förutsätts å andra sidan vara väsentlig. Som en väsentlig avvikelse kan anses t.ex. att en avgång ställs in eller en minst 15 minuters försening. Vid bedömningen av om avvikelsen är väsentlig kan dessutom beaktas de olägenheter för järnvägstrafiken, banhållningen och hela järnvägssystemets funktion som orsakas av en försening, en för tidig ankomst eller en annan störning i järnvägstrafiken. Olika störningar i järnvägstrafiken medför i de flesta fallen, på grund av järnvägssystemets tekniska natur, olägenheter för järnvägssystemets funktion. Dessa olägenheter kommer ofta till synes som förseningar i annan trafik eller som andra konsekvenser. Verkningarna av olika störningssituationer kan variera beroende på om det är fråga om huvudstadsregionens närtrafik med täta avgångar eller om annan järnvägstrafik.

Systemet med verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande föreslås bli avgränsat till avtalsförhållandet mellan å ena sidan Trafikverket som förvaltar det statliga bannätet och å andra sidan järnvägsföretagen. Systemet gäller sålunda inte tredje parter rätt till ersättning för eventuell skada som orsakas av störningar i järnvägstrafiken. Sådana tredje parter kan vara t.ex. andra järnvägsoperatörer som lidit skada på grund av ett försenat tåg. I systemet ingår inte sådan bonusbetalning för verksamhet som går bättre än planerat som avses i kapacitets- och banavgiftsdirektivets artikel 11. Det skulle i praktiken vara synnerligen besvärligt att objektivet bedöma när en verksamhet går bättre än planerat. Å andra sidan kan man i det finländska systemet inte heller ange någon aktör som kunde betala ut bonus till företag vars verksamhet går bättre än planerat. En god prestation leder i varje fall sannolikt dels till att trafikens förmedlingskapacitet blir bättre och dels till att person- och godstrafiken ökar.

Trafikverket och järnvägsföretagen ska i det användningsavtal som enligt 30 § ska ingås för varje tågplanepreiod närmare avtala om vardera partens ersättningsskyldighet och om ersättningsgrunderna. Avtalsparterna kan

vid dimensioneringen av ersättningen beakta de faktiska konsekvenser som förseningar och andra störningar har för järnvägstrafiken. Ersättningen åsidosätter inte det strikta ansvar som järnvägsföretag och bannätsförvaltare i enlighet med lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) har när det gäller ersättning för personskador och saksador i järnvägstrafik. Ersättningen är en privaträttslig påföljd för avtalsbrott och den ska betalas utöver ersättning som för faktisk skada ska betalas till den andra avtalsparten när det är fråga om avtalsbaserat ersättningsansvar. Avtalsparterna kan emellertid avtala att någon ersättning för skada eller annan ersättning inte ska betalas utöver avtalsenlig ersättning. Ersättningsbeloppen enligt systemet med verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande ska vara tillräckligt stora för att systemet ska ha avsedd styrande verkan.

Genom det system som avses i paragrafen motiveras branschens centrala aktörer att utnyttja bannätet så effektivt som möjligt och att bedriva punktlig järnvägstrafik. Med tanke på järnvägstrafikens punktlighet är det viktigt att järnvägssystemets prestationsförmåga hålls så hög som möjligt. I detta avseende spelar tidtabellerna en central roll. För att järnvägssystemet ska fungera måste tågtrafiken löpa tidtabellsenligt och banarbeten göras inom avtalade tidsgränser.

Trafikverket ska beskriva systemet för verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande och dess ersättningssystem i sin beskrivning av bannätet som verket publicerar varje tågplanepperiod.

32 §. Beskrivning av bannätet. I denna paragraf föreskrivs om Trafikverkets beskrivning av bannätet. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 4 § i den gällande järnvägslagen. Beskrivningen av bannätet är ett centralt dokument som är baserat på kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Trafikverket har publicerat beskrivningen från och med år 2004. Beskrivningen upptar de centrala bestämmelserna och föreskrifterna om förutsättningarna för att inleda och bedriva järnvägstrafik.

Enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivet behöver beskrivningen av bannätet inte upprättas i någon bestämd form, men avsikten är att förenhetliga alla inom EES-området verk samma bannätsinnehavares beskrivningar i

samarbete mellan förvaltarna. I och med en gemensam mall underlättas publiceringen genom att tillgången på information och informationens enhetlighet förbättras i de olika länderna.

Enligt paragrafens 1 mom. ska Trafikverket offentliggöra en beskrivning som innehåller järnvägslagens centrala bestämmelser om järnvägstrafik samt de bestämmelser och föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen. Enligt paragrafens 2 mom. ska Trafikverket offentliggöra uppgifter om bannätets art och omfattning samt ge närmare uppfattning om detaljerna i fråga om och tillgången på det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 33 §. Dessutom ska beskrivningen uppta de i momentet nämnda beslut som verket utfärdar med stöd av lagen.

Beskrivningen av bannätet har visat sig vara en viktig informationskälla. En ny beskrivning ska publiceras för varje tågplanepperiod. Järnvägsoperatörerna måste kunna lita på att beskrivningens uppgifterna stämmer under tågplanepperioden.

Enligt 3 mom. ska Trafikverket när det upprättar beskrivningen av bannätet höra dem som innehar bankapacitet och är etablerade i Finland samt andra som ansöker om bankapacitet och som vill ha tillträde till Finlands bannät. Trafikverket ska publicera beskrivningen senast fyra månader före utgången av den genom förordning av statsrådet utsetta tiden för inlämnande av ansökningar om bankapacitet, för att de som ansöker om bankapacitet i tid ska få för sin affärsverksamhet nödvändig information om omständigheter som är relevanta för ansökan om bankapacitet och om grunderna för bestämmande av banavgiften. Enligt momentet ska Trafikverket också publicera uppgifter som har förändrats under beskrivningens giltighetstid.

5 kap. Tjänster och banavgifter

Av bestämmelserna i lagens 5 kap. gäller 33 § endast tjänster som Trafikverket tillhandahåller på statens bannät medan 34 gäller skyldigheten att tillhandahålla tjänster i samband med möjligheten att använda statens bannät. Också bestämmelserna i 37 § gäller endast Trafikverkets skyldighet att ta ut ban-

avgifter för användning av statens bannät. I paragrafen tas emellertid in en bestämmelse enligt vilken förvaltare av privata spåranslagningar har rätt att om de så önskar ta ut en avgift för användning av sin spåranslagning under de förutsättningar som närmare anges i bestämmelsen.

33 §. Tjänster som Trafikverket tillhandahåller järnvägsoperatörer. Denna paragraf motsvarar till sitt innehåll 13 § i den gällande lagen. Enligt paragrafens 1 mom. ska Trafikverket på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörerna trafikledningstjänster och rätt att använda järnvägslinjer i enlighet med beviljad bankapacitet och andra minimipaket av tillträdestjänster samt spårförbindelser som hör till bantillträdestjänsterna. Närmare bestämmelser om de tjänster som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet. Förordningen ska grunda sig på vad som föreskrivs i punkt 1 i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet om minimipaket av tillträdestjänster och i punkt 2 om bantillträdestjänster och spårförbindelser. I beskrivningen av bannätet ska tas in detaljer i fråga om tjänster som Trafikverket tillhandahåller i enlighet med detta moment och tillgången på dem.

I ett minimipaket av tillträdestjänster ingår utöver trafikledningstjänster och rätt att använda bannätet också bl.a. information till allmänheten om passagerartrafiken på bannätet. Genom ett sådant avtal som avses i 30 § kan man avtala närmare om trafikledningstjänsterna i enlighet med trafiksituationen. Passagerartrafiken på bannätet inkluderar järnvägsstationernas informationstavlor för passagerarna. Servicen omfattar emellertid inte passagerarinformation ombord på tågen. Vid behandlingen av ansökningar om bankapacitet i anslutning till sådana minimipaket av tjänster som avses i kapacitets- och banavgiftsdirektivet ska iaktas det förfarande som avses i 4 kap.

De tjänster som hänförs till bantillträdestjänsterna omfattar för växlingsarbete avsedda spår och trafikledningstjänster samt på elektrifierade järnvägslinjer anslutning till Trafikverkets elnät för den rullande materielens dragkraft och för annan elanvändning. Elenergi ingår emellertid inte i de tjänster

som tillhandahålls utan ett särskilt avtal om elenergi ska ingås antingen med Trafikverket eller direkt med en elleverantör elmarknaden. I fråga om växlingsarbete innefattar Trafikverkets tjänster endast spåranslagningar och trafikledning. Järnvägsoperatörerna kan avtala med Trafikverket om trafikledning i samband med växlingsarbete med ett sådant användningsavtal som avses i 30 §.

Till bantillträdestjänsterna hör också spårförbindelser till tankningsstationer, till godsterminaler och till andra privata spåranslagningar för godstrafik, till depåspår samt till service- och underhållsfunktioner för rullande materiel. Till den kategori av tjänster som avses i denna punkt hör endast spårförbindelser mellan statens bannät och anslutningar till privata spåranslagningar, men inte användning av privata spåranslagningar. På de tjänster som en spårförbindelse leder till kan emellertid eventuellt tillämpas den skyldighet att tillhandahålla järnvägsoperatörer tjänster som föreskrivs i 34 §.

Enligt paragrafens 2 mom. bemyndigas statsrådet att utfärda närmare bestämmelser om bantillträdestjänster samt om tilläggs-tjänster och extra tjänster, vilka Trafikverket kan erbjuda järnvägsoperatörer mot avgift. Med dessa tjänster avses i första hand sådana tjänster och andra produkter som avses i 3 och 4 punkterna i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Trafikverket kan avtala med järnvägsoperatörerna om att tillhandahålla sådana tjänster och andra produkter. Det är frivilligt för Trafikverket att tillhandahålla dessa tjänster och andra produkter, men om verket tillhandahåller dem ska alla järnvägsoperatörer på en järnvägslinje behandlas likvärdigt och opartiskt. Trafikverket ska i beskrivningen av bannätet ge närmare uppgifter om tjänsterna och produkterna samt om tillgången på dem. Produkterna ska prissättas enligt de företagsekonomiska principer som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). De tjänster som avses i detta moment omfatta sålunda inte av banavgiften.

34 §. Tillhandahållande av tjänster. Paragrafen motsvarar huvudsakligen 57 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. stryks emellertid bestämmelsen om att skyldigheten att tillhandahålla tjänster dock inte

gäller om tjänsten i fråga är i företagets eller sammanslutningens eget bruk och tjänsten är nödvändig för företagets eller sammanslutningens eget behov, eftersom bestämmelsen anses begränsa skyldigheten att tillhandahålla tjänster. En strykning av bestämmelsen bedöms vara motiverad för att underlätta tillträdet till järnvägsmarknaden. Tillträde till tjänsterna är en av de viktigaste förutsättningarna för att det ska vara möjligt att komma in på marknaden. I en situation där det finns bara ett företag som tillhandahåller tjänster är det viktigt att alla järnvägsoperatörer har öppet och direkt tillträde till tjänsterna och att prissättningen av tjänsterna är rimlig och icke-diskriminerande. Ordalydelsen i paragrafens 1 mom. föreslås bli preciserad även på så sätt att den motsvarar ordalydelsen som gäller tjänster i artikel 5 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs om skyldigheten att i enlighet med artikel 5 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet mot ersättning och på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla järnvägsoperatörerna sådana tjänster som avses i punkt 2 i direktivets bilaga II. Till de tjänster som avses i bilagan räknas bl.a. elförsörjningsutrustningar, bränsledepåer, godsterminaler, anläggningar för tåg bildning samt underhålls- och andra tekniska anläggningar. Skyldigheten gäller järnvägsföretag och bolag eller andra sammanslutningar som tillhandahåller tjänster (tjänsteleverantör). För tillhandahållande av tjänster är det alltid möjligt att ta ut en skälig ersättning, om vilken det föreskrivs i paragrafens 3 mom. Utgångspunkten är att tjänsterna ska tillhandahållas på ett icke-diskriminerande sätt, dock med beaktande av att tjänsteleverantören har rätt att tillgodose särskilt den egna affärsverksamhetens behov. Å andra sidan kan tjänsteleverantören, då den med hänsyn till den egna affärsverksamheten bedömer att det är möjligt, ingå avtal med en järnvägsoperatör som behöver tjänsterna så att tjänsterna också används under en längre tid.

Det är möjligt att vägra tillhandahålla tjänster om det för tjänsterna finns andra på marknadsvillkor genomförbara alternativ. Vid meningsskiljaktigheter ska tjänsteleverantören dock bevisa att det för tjänsterna finns alternativ som är genomförbara på

marknadsvillkor. Skyldigheten måste anses vara nödvändig för att likvärdiga och icke-diskriminerande verksamhetsförutsättningar ska kunna garanteras för alla järnvägsoperatörer. Vid eventuella meningsskiljaktigheter kan Trafiksäkerhetsverket i egenskap av regleringsorgan i sista hand besluta om skyldigheten att tillhandahålla tjänster från fall till fall, eftersom det till Trafiksäkerhetsverkets uppgifter enligt EU-lagstiftningen hör att övervaka marknaden för järnvägstjänster. Kommissionen koordinerar en harmoniserad tolkning av de bestämmelser som gäller tjänster i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

När Trafiksäkerhetsverket fattar beslut om skyldighet att tillhandahålla tjänster ska verket som ett centralt kriterium som inverkar på skyldigheten beakta bl.a. företagets eget bruk. Ett företag som tillhandahåller tjänster kan alltså vädja till att tjänstekapaciteten i sin helhet är i företagets eget bruk eller till att dess avtalsskyldigheter utgör ett hinder för att tillhandahålla tjänster i den efterfrågade omfattningen. Verket ska bedöma om tjänsteleverantörens behov för eget bruk är befogat och verkligt med tanke på marknadsförhållandena. Skyldigheten att tillhandahålla tjänster får inte heller förorsaka oskälig olägenhet för tjänsteleverantören, och inte heller på något annat sätt försämra tjänsteleverantörens ställning i förhållande till dess konkurrenter. Som oskälig olägenhet kan anses t.ex. det att tjänsteleverantören för att kunna uppfylla skyldigheten att tillhandahålla tjänster blir tvungen att göra ändringsarbeten som tjänar någon annan affärsverksamhet än den egna. I bestämmelsen förpliktas tjänsteleverantören att tillhandahålla de tjänster som den har vid den tidpunkt då tjänsterna efterfrågas. Sålunda förutsätts tjänsteleverantören inte göra nya investeringar i tjänsterna.

Om tjänsteleverantören anser att dess affärsverksamhet drabbas av allvarliga svårigheter på grund av skyldigheten att tillhandahålla tjänster, kan den enligt 2 mom. hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om undantagstillstånd att vägra tillhandahålla tjänster. Verket kan i enskilda fall bevilja tjänsteleverantören ett tillfälligt undantagstillstånd. Förutsättningarna för att bevilja undantagstillstånd ska prövas restriktivt och ett undantagstillstånd ska kunna beviljas endast i enskilda fall. Att

vägra att tillhandahålla tjänster kan allvarligt försvåra ett potentiellt järnvägsföretags tillträde till marknaden. Trafiksäkerhetsverket ska när det prövar en ansökan om undantagstillstånd ta hänsyn till järnvägsoperatörernas rätt att få tillgång till de tjänster som avses i paragrafen och som är viktiga med tanke på att bedriva järnvägstrafik samt till undantagets konsekvenser för marknaden för järnvägstrafik och för konkurrenssituationen på marknaden.

Ändring i beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat om skyldigheten att tillhandahålla tjänster eller om en ansökan om undantagstillstånd kan med stöd av 93 § 2 mom. sökas genom besvär hos marknadsdomstolen.

Ersättningen för tjänsterna ska enligt 3 mom. vara likvärdig för samtliga järnvägsoperatörer och rimlig i förhållande till kostnaderna för tjänsterna och en effektiv verksamhet. Vid bedömningen av skäligheten beaktas också en skälig kapitalavkastning, vilken påverkas av de investeringar som gjorts av det järnvägsföretag som tillhandahåller tjänsterna och de risker som är förenade med investeringarna. Med likvärdiga och icke-diskriminerande villkor avses att järnvägsföretag som befinner sig i samma situation ska behandlas opartiskt.

Enligt paragrafens 4 mom. har järnvägsoperatörer rätt att använda privata spåranläggningar som leder till terminaler och hamnar som betjänar flera än en slutanvändare och rätt att tillhandahålla sina kunder tjänster i sådana terminaler och hamnar. Bestämmelsen behövs för att likvärdiga och icke-diskriminerande verksamhetsförutsättningar ska kunna skapas i situationer där flera järnvägsföretag som tillhandahåller järnvägstjänster är verksamma på marknaden för järnvägstransporter.

I paragrafens 5 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om tjänster och spårförbindelser samt om ansökan om undantagstillstånd enligt 2 mom. och om de tidsfrister som tillämpas på ansökan. Det anses vara ändamålsenligt att statsrådet bemyndigas att utfärda en förordning, med beaktande av att direktivets bilaga och de tjänster som avses i den vid behov kan ändras genom kommittologiförfarande.

35 §. Tillhandahållande av utbildningstjänster. Denna paragraf motsvarar 58 § i den gällande lagen. Enligt paragrafen ska en läroanstalt enligt 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla aktörer som bedriver sådan verksamhet som avses i järnvägslagen utbildningstjänster, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen.

Skyldigheten att tillhandahålla utbildningstjänster anses vara viktig eftersom en central förutsättning för att komma in på området och få ett säkerhetsintyg är att järnvägsoperatören har tillgång till en yrkeskunnig och vederbörligen utbildad personal. Om ett järnvägsföretag som ansöker om säkerhetsintyg inte kan anställa utbildad personal som fått intyg i den medlemsstat där företaget har för avsikt att bedriva trafik, måste företaget kunna lita på att det har möjlighet att utbilda sin befintliga personal. Samma behov av yrkeskunnig personal har en sådan förvaltare av en privat spåranläggning som behöver säkerhetstillstånd. Därför jämställs säkerhetstillstånd i denna bestämmelse med säkerhetsintyg.

Eftersom utbildningen omfattar driftsregler, trafikledningssystem, linjeinformation och förfaranden i nödsituationer, tillhandahålls den än så länge endast nationellt för varje medlemsstats eget bannät. Medlemsstaterna ska enligt järnvägssäkerhetsdirektivet säkerställa att alla järnvägsoperatörer som ansöker om säkerhetsintyg har tillgång till utbildningsmöjligheter.

Enligt paragrafens 2 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om utbildningstjänster som avses i 1 mom.

36 §. Trafikledning och avtal om trafik. Denna paragraf motsvarar 26 § i den gällande järnvägslagen, till de delar som den gäller Trafikverket och dess skyldighet att ansvara för trafikledningen på statens bannät. Enligt paragrafen ska Trafikverket fortfarande ansvara för trafikledningen på statens bannät. Skyldigheten att sköta trafikledningen ut-

sträcks till att gälla också andra bannätsförvaltare.

Enligt paragrafens 1 mom. hör det till bannätsförvaltarens skyldigheter att ordna trafikledningen på bannätet. Bannätsförvaltaren kan emellertid besluta om den ordnar trafikledningstjänsterna själv eller om den upp-handlar dem hos offentliga eller privata serviceproducenter. Den omständigheten att bannätsförvaltaren köper tjänsterna av utomstående fritar inte bannätsförvaltaren från det ansvar som sammanhänger med trafikledningstjänsterna och riskhantering med anknytning till det. De förfaranden som tillämpas vid trafikledning ska fylla de krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem. Också Trafikverket har hittills köpt trafikledningstjänsterna av VR-koncernen, eftersom verket själv inte har de resurser som behövs för uppgiften. Förvaltare av privata spåranläggningar har i regel avtalat med någon som tillhandahåller transporttjänster, dvs. i praktiken VR-koncernen, om trafikledningstjänster.

Enligt 2 mom. ansvarar Trafikverket i överensstämmelse med nuvarande praxis för att ordna och koordinera trafikledningen på statens bannät i hela landet. Förvaltare av privata spåranläggningar kan också vid behov om de så önskar avtala med Trafikverket om trafikledningstjänster på privata spåranläggningar. På detta sätt kan man säkerställa trafiken mellan statens bannät och privata spåranläggningar.

För att trygga smidig trafik och säkerheten på bannätet förpliktas bannätsförvaltarna i 3 mom. att sinsemellan avtala om de praktiska trafikarrangemangen och trafikledningsarrangemangen i sådana fall då deras spåranläggningar står i förbindelse med varandra och det bedrivs trafik mellan dem. Även Trafikverket ska med förvaltare av privata spåranläggningar som är anslutna till statens bannät ingå sådana avtal som avses i detta moment

I 4 mom. tas för att trygga säkerheten in en bestämmelse som förutsätter att bannätsförvaltaren i sitt säkerhetsstyrningssystem tar i beaktande trafikledningstjänster också till den del som tjänsterna tillhandahålls av ett utomstående bolag eller en utomstående sammanslutning.

Enligt 5 mom. ska det bolag eller den sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster i sin verksamhet iaktta god förvaltningssed och opartiskt tillhandahålla alla järnvägsoperatörer tjänster. Om trafikledningstjänster även i fortsättningen tillhandahålls av ett järnvägsföretag ska detta tillhandahålla tjänsterna opartiskt till alla som behöver tjänsterna. På dem som är anställda hos ett företag eller en sammanslutning som svarar för tillhandahållande av trafikledningstjänster ska tillämpas de straffrättsliga bestämmelserna om tjänsteansvar när de tillhandahåller trafikledningstjänster enligt denna paragraf, oberoende av om de tillhandahålls av en myndighet eller en privat aktör.

37 §. Banavgifter. Denna paragraf motsvarar 14 § i den gällande lagen. I paragrafen föreskrivs om grundavgiften som är en obligatorisk avgift som järnvägsoperatörerna ska betala varje tågplanepå period. Företag som sköter banunderhåll avses inte vara skyldiga att betala banavgift. De använder statens bannät endast för att förflytta sig till ett banarbetsområde på vilket de utför de banunderhållsarbeten som Trafikverket har beställt.

Grundavgiften ska enligt 2 mom. tas ut för Trafikverkets minimipaket av tillträdestjänster samt bantillträdestjänster och spårförbindelser som avses i 33 § 1 mom. Trafikverket ska ta ut avgifterna på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor. Den prissättning som avses i paragrafen ska inte tillämpas på Trafikverkets övriga tjänster och produkter och inte heller på tjänster som tillhandahålls av andra bannätsförvaltare.

Enligt artikel 7.3 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet ska avgiften för minimipaketet och bantillträdestjänsterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Därmed avses en på marginella avgifter baserad prissättning som i praktiken närmast täcker de kostnader som direkt orsakas av användningen och slitage på bannätet. I Finland innebär de på marginella avgifter baserade intäkterna en kostnadsmotsvarighet på ca 15 procent i förhållande till Trafikverkets årliga underhålls- och investeringskostnader för bannätet.

Närmare bestämmelser om grundavgiften utfärdas enligt 3 mom. genom förordning av kommunikationsministeriet. Avgiften ska

fortsättningsvis bestämmas i anslutning till beredningen av statens budgetproposition.

Förvaltarna av privata spåranläggningar åläggs inte att ta ut avgifter för användning av sitt bannät. De ska dock enligt de krav som följer av kapacitets- och banavgiftsdirektivet ha rätt att ta ut en avgift för användning av bannätet. Enligt paragrafens 4 mom. åläggs förvaltaren av en privat spåranläggning att underrätta kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket om avgiften och dess grunder senast två månader innan avgiften införs. Förvaltare av privata spåranläggningar ska göra anmälan om avgiften på förhand också till järnvägsoperatörer som använder deras spår. Det anses vara nödvändigt med en anmälan till myndigheterna för att myndigheterna vid behov ska kunna övervaka avgiften och ta ställning till dess grunder. Avgiften sammankopplas inte med grundavgiften och inte heller med andra avgifter som Trafikverket tar ut för användning av statens bannät. Avgiften bör dock vara förenlig med de prissättningsprinciper som föreskrivs i kapacitets- och banavgiftsdirektivets artikel 7. Det är i sista hand Trafiksäkerhetsverket som i egenskap av regleringsorgan ska besluta om en avgift är förenlig med de ovan nämnda prissättningspriserna om verket i enlighet med 72 § 1 mom. 6 punkten ska ompröva en bannätsförvaltares avgiftsbeslut.

38 §. Uttag av banavgifter. Denna paragraf motsvarar 15 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafen ska Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät besluta om debitering av grundavgifter och ta ut avgifterna kalendermånadsvis hos järnvägsoperatörerna, som ska tillstålla Trafikverket uppgifter om den trafik som de bedriver. De banavgifter som verket har debiterat är offentlighetsrättsliga och sålunda direkt utsökbara. Enligt paragrafen kan verket av särskilda skäl avtala om andra avgiftsarrangemang med järnvägsoperatörer. Andra arrangemang kan komma i fråga t.ex. när det gäller avgifter som tas ut hos museitrafikoperatörer.

6 kap. Säkerhet

39 §. Grunderna för säkerheten. Med denna paragraf preciseras den gällande järn-

vägslagens bestämmelser om grunderna för säkerheten. I järnvägssäkerhetsdirektivets ingress uppställs som mål att upprätthålla den i allmänhet höga säkerhetsnivån inom järnvägssystemet och att ytterligare förbättra säkerheten i takt med den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, när det är rimligen genomförbart och under hänsynstagande till järnvägstrafikens konkurrenskraft. I enlighet härmed uppställs i paragrafens 1 mom. som mål att upprätthålla järnvägssystemets säkerhetsnivå och utveckla de möjligheter som gemenskapslagstiftningen och den tekniska och vetenskapliga utvecklingen inom branschen ger. Vid prövningen ska i enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet beaktas järnvägstrafikens konkurrenskraft i förhållande till framför allt landsvägstrafiken. Säkerheten måste emellertid nationellt utvecklas så att minst de gemensamma säkerhetsmål kan uppnås som är bindande för Finland.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om bannätsförvaltarnas och järnvägsoperatörernas skyldigheter. Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför. De är skyldiga att vid behov i samråd med varandra vidta nödvändiga riskhanteringsåtgärder. Dessutom ska de hantera också de risker som sammanhänger med att underleverantörer anlitas. Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett sådant säkerhetsstyrningssystem som avses i 40 §. Dessutom ska de iaktta bl.a. de säkerhetsföreskrifter som utfärdas av Trafiksäkerhetsverket och säkerhetsföreskrifter som utfärdats genom förordning av statsrådet eller ministeriet, dvs. sådana nationella säkerhetsföreskrifter som avses i unionslagstiftningen.

Utgångspunkten för järnvägssystemets säkerhet är att varje aktör svarar för säkerheten i sin egen verksamhet. Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna är i förhållande till kunderna, parterna, arbetstagarna och tredje parter ansvariga för sin del av systemet och dess säkra drift, inklusive materialleveranser och upphandling av tjänster, utan att detta emellertid begränsar det civilrättsliga ansvaret. Tillverkare, underhållsverkstäder, fordonsinnehavare, tillhandahållare av tjänster

och upphandlingsenheter är emellertid ansvariga för att de fordon, anläggningar, extrautrustningar och material som de levererar och de tjänster som de tillhandahåller stämmer överens med kraven på dem och deras användning, för att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska kunna utnyttja produkterna och tjänsterna på ett tryggt sätt.

I paragrafens 3 mom. hänvisas till att järnvägssystemets och dess delars minimisäkerhetsnivå definieras i de gemensamma säkerhetsmål som avses i artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Enligt bestämmelsen ska de behöriga myndigheterna vid behov ändra sina säkerhetsföreskrifter för järnvägstrafiken så att de gemensamma säkerhetsmålen kan uppfyllas. Nationella säkerhetsföreskrifter utfärdas i Finland av Trafiksäkerhetsverket, statsrådet och kommunikationsministeriet inom ramen för sin behörighet.

Enligt paragrafens 4 mom. ska de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet användas vid bedömningen av hur säkerhetsnivån uppnåtts, säkerhetsmålen uppfyllts och övriga säkerhetskrav iakttagits. Kommissionen utfärdar förordningar om gemensamma säkerhetsmetoder som är direkt bindande för alla aktörer. För bedömningen enligt de gemensamma säkerhetsmetoderna skapas och definieras riskbedömningsmetoder, metoder för bedömning av säkerhetsintygs och säkerhetstillståndskravöverensstämmelse samt metoder för övervakning av järnvägssystemets och dess strukturella delsystems användning och underhåll i enlighet med de väsentliga krav som gäller för dem.

40 §. Säkerhetsstyrningssystem. Denna paragraf motsvarar 30 § i den gällande järnvägslagen.

Enligt paragrafens 1 mom. ska järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ha säkerhetsstyrningssystem för att säkerställa att järnvägssystemet kan uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. Avsikten med att införa systemet är dessutom att säkerställa att järnvägssystemet är förenligt med de säkerhetskrav som fastställts i de nationella säkerhetsföreskrifterna och tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och att aktören följer de relevanta delarna av de gemensamma säkerhetsmetoderna.

Säkerhetsstyrningssystemet ska uppfylla de krav som framgår av bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet och innehålla de grunddelar som anges i den nämnda bilagan. Säkerhetsstyrningssystemet ska garantera säkerheten och riskhanteringen i organisationens verksamhet. Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska genom säkerhetsstyrningssystemet visa att de kan hantera alla risker i samband med sin verksamhet. Riskhanteringen omfattar också underhåll, materialleveranser och anlåtande av underleverantörer. I säkerhetsstyrningssystemet beaktas också risker som andra aktörer innebär för verksamheten.

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska bevisa att de också i praktiken effektivt har tagit i bruk säkerhetsstyrningssystemet. De förfaranden och principer som skrivits in i säkerhetsstyrningssystemet ska beaktas i järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas vardagliga verksamhet och på olika nivåer i organisationen.

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna i praktiken iakttar de förfaranden som säkerhetsstyrningssystemet förutsätter. Kommissionen bereder förordningar om bedömningskriterier för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd. Avsikten med förordningarna är att harmonisera bedömningen av säkerhetsstyrningssystem.

När Trafiksäkerhetsverket godkänner ett säkerhetsstyrningssystem ska det beakta arten och omfattningen av den verksamhet som ska bedrivas. Trots att de krav som ställs på säkerhetsstyrningssystemet är desamma för alla järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare, kan säkerhetsstyrningssystemen uppvisa stora skillnader i fråga om omfattningen och detaljerna. Ett säkerhetsstyrningssystem för en förvaltare av en privat spåranläggning förutsätts inte vara lika detaljerat som säkerhetsstyrningssystemet för Trafikverket som förvaltar statens bannät. Å andra sidan kan det finnas stora skillnader också mellan privata spåranläggningar t.ex. när det gäller trafikmängderna och eventuella transporter av farliga ämnen.

Bannätsförvaltarna ska enligt 2 mom. dessutom i sina säkerhetsstyrningssystem beakta den inverkan som järnvägsoperatörernas

verksamhet har på bannätet samt se till att alla järnvägsoperatörer kan bedriva verksamhet i enlighet med de tekniska specifikationerna på driftskompatibilitet och de nationella säkerhetsföreskrifterna samt i enlighet med villkoren i säkerhetsintyget. Dessutom ska bannätsförvaltaren, efter att ha hört de järnvägsoperatörer som använder bannätet, inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem utreda möjligheterna att samordna operatörernas förfaranden i nödsituationer.

Enligt paragrafens 3 mom. ska järnvägsoperatörens och bannätsförvaltarens verkställande direktör eller generaldirektör eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen svara för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och upprätthålls inom den organisation som de leder.

41 §. Kontroll av att säkerhetsmålen uppnås. Denna paragraf motsvarar 29 § i den gällande järnvägslagen. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kontrollera att de gemensamma säkerhetsmålen nås och att järnvägssäkerheten utvecklas. Verket ska i sin årsberättelse redogöra för de säkerhetsindikatorer som räknas upp i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet samt publicera en årsrapport över sin verksamhet under det föregående kalenderåret och senast den 30 september sända den till kommunikationsministeriet och Europeiska järnvägsbyrån.

Enligt paragrafens 2 mom. ska bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna varje kalenderår samla in uppgifter om hur föregående års säkerhetsmål har uppnåtts och sammanställa en säkerhetsrapport. Rapporten ska ges in till Trafiksäkerhetsverket senast den 30 juni. Aktörerna har motsvarande skyldighet enligt 29 § 2 mom. i den gällande järnvägslagen. Aktörerna ska i sin säkerhetsrapport redogöra för alla de uppgifter som nämns i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet. Aktörerna svarar för insamling av information i anslutning till säkerhetsindikatorerna eftersom det är fråga om deras egen verksamhet och om faktorer i anslutning till verksamhetens säkerhet. Trafiksäkerhetsverket ska vidarebefordra aktörernas information till Europeiska järnvägsbyrån. På basis av informationen i anslutning till de gemensamma säkerhetsindikatorerna undersöks hur säkerhetsmålen uppnåtts i medlemsstaterna.

Bemyndigandet i paragrafens 3 mom. motsvarar 29 § 3 mom. i den gällande lagen. Enligt bestämmelsen utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om gemensamma säkerhetsindikatorer och om Trafiksäkerhetsverkets årsrapport.

7 kap. Driftskompatibilitet

42 §. Grunderna för driftskompatibilitet. Enligt paragrafens 1 mom. ska järnvägssystemet samt dess delsystem och driftskompatibilitetskomponenter uppfylla vissa väsentliga krav. De väsentliga kraven ska iaktas redan i det skede då delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna projekteras, för att överensstämmelsen ska kunna säkerställas redan i det skedet. Dessutom ska de väsentliga kraven iaktas vid projektering, tillverkning, utsläppande på marknaden, ibruktagande, förbättring och modernisering samt vid användning av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

De väsentliga krav som i enlighet med bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet ställs på varje delsystem preciseras genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som utfärdas i form av kommissionens beslut eller förordningar. Enligt driftskompatibilitetsdirektivets artikel 5.1 ska varje delsystem omfattas av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Ett delsystem får vid behov omfattas av flera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Avsikten med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet är att gradvis förbättra driftskompatibiliteten i det transeuropeiska järnvägssystemet. Enligt direktivets artikel 5.3 ska varje teknisk specifikation för driftskompatibiliteten bl.a. ange det tillämpningsområde som avses och de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem, fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem, ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för europeiska specifikationer, inbegripet de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet och för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid

bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning eller vid EG-kontroll. Dessutom ska varje teknisk specifikation för driftskompatibilitet för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor angående hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av delsystemen.

De tekniska specifikationerna är viktiga med tanke på driftskompatibiliteten eftersom de anger vilka delsystem som kan förverkligas inom en rimlig tid, på ett sådant sätt att järnvägssystemets driftskompatibilitet samtidigt gradvis ökas. Trots att avsikten med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet är att genomföra driftskompatibiliteten, ska specifikationerna på ett ändamålsenligt sätt också bevara enhetligheten i medlemsstaternas befintliga järnvägssystem genom sådana specialfall som vid behov beaktas i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. De tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet kan innehålla också öppna punkter, om det inte är möjligt att i specifikationerna behandla vissa tekniska egenskaper som stämmer överens med de väsentliga kraven. Medlemsstaten ska i detta fall underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om vilka nationella tekniska föreskrifter som inom dess territorium kommer att tillämpas i samband med den öppna punkten eller specialfallet, i stället för bestämelsen om den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet.

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet utarbetas huvudsakligen hos Europeiska järnvägsbyrån. Kommissionen gav i september 2009 ett meddelande (SEC (2009)1157) inom ramen för genomförandet av rådets tidigare gällande direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. För alla delsystem inom järnvägssystemet för höga hastigheter har utfärdats tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som är tillämpliga på järnvägssystem för konventionella tåg har utfärdats om telematiska applikationer för

godstrafik, om styrning, förvaltning och signalering, om rullande materiel, om delsystem i fråga om godsvagnar och buller samt om drift och trafikhantering. Inom två horisontella tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, vilka tillämpas inom järnvägssystem för höghastighetståg respektive inom järnvägssystem för konventionella tåg, behandlas järnvägstillars säkerhet och järnvägssystemets tillgänglighet. Europeiska järnvägsbyrån har sedan år 2006 med tanke på järnvägssystemet för konventionella tåg berett kompletterande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller infrastruktur, energi och telematiska applikationer för persontrafik. Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet gällande infrastruktur och energi godkändes i slutet av 2009 och avsikten är att de övriga ska godkännas 2010.

De väsentliga kraven gäller enligt 2 mom. delsystemens säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet, hälsoeffekter, miljöeffekter och tekniska driftskompatibilitet. Närmare bestämmelser om innebörden av de väsentliga kraven utfärdas genom förordning av statsrådet. Med momentet genomförs driftskompatibilitetsdirektivets bilaga III.

43 §. Avvikelse från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. I denna paragraf föreskrivs om förutsättningarna för att Trafiksäkerhetsverket i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivets artikel 9 ska kunna begära undantag från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Enligt paragrafens 1 mom. kan undantag begäras endast i avsaknad av relevanta specialfall som berör Finland. Eftersom avsikten med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet är att säkerställa järnvägssystemets driftskompatibilitet, kan avvikelse från specifikationerna ske endast då direktivet tillåter det och förutsatt att kommissionen godkänner avvikelser. Än så länge har Finland inte begärt undantag från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Den förteckning över fall där undantag kan begäras som ingår i paragrafens 1 mom. motsvarar styckena a-f i direktivets artikel 9.1. Trafiksäkerhetsverket kan enligt förslaget begära undantag i sådana fall som räknas upp i momentets 1-6 punkt. Från Finlands synpunkt är 6 punkten särskilt viktig eftersom

verket med stöd av den vid behov kan begära undantag för fordon som används i järnvägs-samtrafik mellan Finland och Ryssland. Hittills har det inte varit nödvändigt att begära undantag eftersom sådana undantag från driftskompatibilitetskraven som gäller materiel som används i trafiken på Ryssland har skötts som specialfall, inom ramen för respektive tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Enligt paragrafens 2 mom. kan den upphandlande enheten föreslå att Trafiksäkerhetsverket ber kommissionen om undantag från en sådan teknisk specifikation för driftskompatibilitet som enheten ska tillämpa vid upphandling. Den upphandlande enheten ska sålunda själv konstatera att det finns behov av en avvikelse. Trafiksäkerhetsverket behöver inte ta reda på om det finns behov av undantag i fråga om olika projekt. Efter att ha fått alla för behandlingen av begäran nödvändiga uppgifter ska verket avgöra om begäran om undantag är befogad. Om verket anser att begäran är befogad ska det sända den till kommissionen för godkännande. När begäran avser undantag enligt 1 mom. 1, 3, 5 och 6 punkten kan verket redan före kommissionens godkännande bevilja den upphandlande enheten rätt att tillämpa alternativa bestämmelser. Med alternativa bestämmelser avses sådana nationella tekniska bestämmelser och säkerhetsföreskrifter som den upphandlande enheten tillämpar på upphandlingen i stället för specifikationen, till de delar som undantaget avser. Vid begäran om undantag enligt momentets 2 och 4 punkt kan alternativa bestämmelser tillämpas först efter kommissionens godkännande. Kommissionen kan godkänna undantag enligt 1 mom. 1, 3 och 5 punkten efter ett internt förfarande. Undantag som avses i momentets 1 mom. 2, 4 och 6 punkten kan däremot godkännas genom ett kommittologiförfarande. Kommissionen behandlar varje begäran om undantag separat och beslutar från fall till fall om den ska godkänna begäran.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om de uppgifter som den upphandlande enheten på yrkande av Trafiksäkerhetsverket ska lämna in i samband med begäran om undantag. Till begäran om undantag ska fogas alla de dokument som nämns i bilaga IX till drifts-

kompatibilitetsdirektivet. Till begäran om undantag ska fogas uppgifter om de arbeten, varor och tjänster som begäran om undantag avser och avvikelse från specifikationen ska motiveras. Till en ansökan om undantag enligt 1 mom. 1 punkten ska fogas också uppgifter om de motiveringar enligt vilket ett projekt kan anses vara långt framskridet. Skyldigheten att inkomma med information ska åläggas den enhet som ansvarar för upphandlingen och som sålunda bäst kan göra utredningar i samband med upphandlingen och om hur den förhåller sig till specifikationen.

Enligt 4 mom. ska närmare bestämmelser om begäran om undantag och om undantagsförfarandet utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 kap. **Ibruktagande av delsystem och komponenter**

44 §. Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem. För ibruktagande av strukturella delsystem krävs enligt 1 mom. liksom enligt nuvarande praxis tillstånd av Trafiksäkerhetsverket. Vad som i detta kapitel stadgas om ibruktagande av strukturella delsystem gäller i tillämpliga delar också delar av delsystem. Tillstånd för ibruktagande krävs i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet då delsystemet har byggts eller tillverkats som ett nytt delsystem eller byggts om eller moderniserats i enlighet med 46 §. Till kategorin strukturella delsystem hör infrastruktur, styrning, förvaltning och signalering, energi och rullande materiel. Tillstånd för ibruktagande kan sökas av en upphandlande enhet, av den som tillverkar eller bygger delsystem eller av dessas inom unionen etablerade företrädare.

Enligt paragrafens 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket bevilja tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem som uppfyller de väsentliga kraven. Vid behandlingen av tillståndsansökan ska verket i enlighet med de krav som framgår av driftskompatibilitetsdirektivet framför allt granska att delsystemet är tekniskt kompatibelt med det system i vilket det ska integreras samt att integreringen är säker. I järnvägssäkerhetsdirektivets artiklar 4.3 och 6.3 föreskrivs om granskning av

att integreringen är säker. Detta innebär bl.a. bedömning av riskerna enligt respektive förordning om gemensamma säkerhetsmetoder.

Frågan om ett delsystems överensstämmelse ska bedömas i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella bestämmelserna i enlighet med vad som bestäms i 45 §.

Enligt paragrafens 3 mom. ska verket när det behandlar en tillståndsansökan också granska att delsystemen är förenliga med den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet som gäller drift och trafikledning, till den del som specifikationen ska tillämpas.

45 §. Bedömning av strukturella delsystems överensstämmelse. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om grunderna för bedömning av strukturella delsystems överensstämmelse. Bedömningen ska göras på basis av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella tekniska säkerhetsföreskrifterna. De nationella bestämmelserna ska tillämpas om några tekniska specifikationer för delsystemets driftskompatibilitet inte har utfärdats eller om sådana specifikationer inte ska tillämpas på delsystemet, t.ex. av den anledning av specifikationen inkluderar ett specialfall som berör Finland eller att specifikationen gäller ett sådant undantag som avses i 43 §. Dessutom ska nationella bestämmelser tillämpas på öppna punkter i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet. De nationella bestämmelserna kan också komplettera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. De driftskompatibilitetskrav som gäller strukturella delsystem kan i regel inte tillämpas på museimateriel, med undantag för kraven som gäller styrning, förvaltning och signalering. På museimateriel ska emellertid alltid tillämpas nationella bestämmelser när tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte är tillämpliga.

De tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet innehåller tvingande hänvisningar till tekniska standarder som också måste iakttas. I fråga om driftskompatibilitetskomponenter som ingår i ett delsystem måste man vid bedömningen också beakta andra tekniska krav som ställs med stöd av unionsrätten.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om påvisande av överensstämmelsen hos ett

strukturellt delsystem. I detta förfarande intar ett anmält organ en viktig ställning i egenkap av teknisk expertorganisation. I momentet åläggs sökanden att be ett anmält organ enligt 61 § tillämpa ett EG-kontrollförfarande. Sökanden kan vara en upphandlande enhet eller del som byggt upp eller tillverkat ett delsystem eller dessas företrädare som är etablerad i en stat inom EES. Ett delsystems överensstämmelse ska påvisas med en EG-kontrollförklaring, om för delsystemet gäller krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Till EG-kontrollförklaringen ska fogas organets intyg över granskningen samt tekniska bilagor.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet om EG-kontrollens varaktighet och omfattning. Organet ansvarar för EG-kontrollen i projekteringskedet fram till överlåtelsen före ibruktagandet. EG-kontrollen omfattar projekteringen och uppbyggnaden av delsystemet samt provning innan det tas i bruk.

Överensstämmelsen hos ett strukturellt delsystem ska enligt 4 mom. bedömas genom en FI-kontroll enligt 65 § och påvisas med en FI-kontrollförklaring, i det fall att för delsystemet inte gäller krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

EG-kontrollförklaringen och FI-kontrollförklaringen avseende ett strukturellt delsystem ska enligt 5 mom. riktas till Trafiksäkerhetsverket som beviljar tillstånd för ibruktagandet. För att förenkla behandlingen av ärendet förutsätts det att kontrollförklaringen avfattas på samma språk som det tekniska underlaget. Verket kan i detta syfte kräva att EG-kontrollförklaringen översätts till finska eller svenska.

I 6 mom. ges ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet föreskriva närmare om vilka uppgifter som ska framgå av EG-kontrollförklaringen och FI-kontrollförklaringen.

46 §. Planering av tillverkning, uppbyggnad, ombyggnad eller modernisering av delsystem. Enligt bestämmelsen i 1 mom. ska den upphandlande enheten eller sökanden till Trafiksäkerhetsverket ge in en plan för tillverkning eller uppbyggnad av ett nytt delsystem samt ombyggnad eller modernisering av

ett befintligt delsystem. Trafikverket ska på basis av planen om ombyggnad eller modernisering meddela sökanden om arbetena är så betydande att det behövs ett nytt tillstånd för ibruktagande. Ett sådant nytt tillstånd ska emellertid alltid krävas om den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen kan påverkas negativt av det planerade arbetet.

Verket ska enligt 2 mom. underrätta sökanden om behovet av ett tillstånd senast fyra månader efter att sökanden har gett in alla för behandlingen nödvändiga dokument till verket. Samtidigt ska verket meddela i vilken utsträckning tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska tillämpas på projektet. För att verket ska kunna göra denna bedömning måste man i meddelandet beskriva de planerade arbetena tillräckligt noggrant, så att det tillräckligt tydligt framgår t.ex. vilka arbeten som avser delsystem och tidtabellen för dessa samt det område där projektet utförs.

En teknisk specifikation för driftskompatibilitet kan lämnas utan tillämpning endast inom ramen för de specialfall eller öppna punkter som ingår i den, de undantag som beviljats enligt 43 § eller inom ramen för eventuella övergångstider. Planen kan börja genomföras först efter att verket har beslutat om det behövs ett nytt tillstånd för ibruktagande och meddelat vilka driftskompatibilitetskrav som sökanden måste tillämpa. Av denna anledning svarar sökanden för att anmälan görs i tillräckligt god tid innan genomförandet av projektet inleds.

47 §. Användningstillstånd för byggtiden. Denna paragraf motsvarar 35 a § som fogats till den gällande järnvägslagen genom lagen om ändring av järnvägslagen (530/2009). Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket bevilja tillstånd för moderniserings- eller ombyggnadsprojekt som färdigställs etappvis, om delsystemet behövs för att trygga tillräckliga trafikförbindelser och järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. Det kan vara fråga om att bevilja tillstånd för ibruktagande av t.ex. ett sådant moderniserings- eller ombyggnadsprojekt som utförs etappvis och på grund av projektets stora omfattning tar så lång tid i anspråk att trafiken på banan inte helt kan avbrytas för den tid som projektet pågår, utan

trafiken måste fortsätta omedelbart efter att den person som ansvarar för trafiksäkerheten i samband med banarbetet har underrättat trafikledningen om att banan är klar. Användningstillstånd för byggtiden ska inte ansökas för fordon, utan för fordon kan i enlighet med 48 § för viss tid beviljas tillstånd för provning. Provningsen ska emellertid stämma överens med en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en nationell bestämmelse.

Trafiksäkerhetsverket förvissas sig om den tillfälliga användningens säkerhet på basis av det material som sökanden gett in. Sökanden ska till tillståndsansökan foga en beskrivning av både de planerade arbetena och av de åtgärder genom vilka säkerheten och driftskompatibiliteten i järnvägssystemet tryggas under hela projektet. Det kan t.ex. vara fråga om byggplaner och planeringsunderlag. Dessutom krävs en utredning av eventuella trafikbegränsningar. Järnvägssystemets säkerhet ska på ett heltäckande sätt beaktas redan i planeringsskedet. Aktörerna bär ansvar för säkerheten under projektet.

Enligt 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket förena tillståndet med begränsningar och villkor genom vilka säkerheten och driftskompatibiliteten i järnvägssystemet tryggas. Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om det under tillståndets giltighetstid sker förändringar i omständigheter som inverkar på säkerheten eller förutsättningarna för tillståndet. Verket ska då bedöma om förutsättningarna för beviljande av tillstånd har förändrats och om ett nytt tillstånd måste sökas. Verket kan i så fall kräva att en ansökan om nytt tillstånd ges in inom en skälig tid. Verket har dessutom rätt att återkalla ett tillstånd. Ett användningstillstånd för byggtiden är i kraft högst tre år efter att det beviljats. För färdiga delar ska omedelbart ansökas om tillstånd för ibruktagande enligt 44 §.

48 §. Beviljande och återkallande av tillstånd för ibruktagande. I den gällande järnvägslagens 35 § föreskrivs om beviljande av tillstånd för ibruktagande. Enligt den föreslagna paragrafens 1 mom. kan tillstånd för ibruktagande beviljas tills vidare. Tillstånd kan beviljas för viss tid för ett fordon eller en säkerhetsanordning om fordonet eller säkerhetsanordningen eller något av fordonets del-

system enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller enligt nationella föreskrifter ska genomgå provning innan Trafiksäkerhetsverket kan besluta bevilja tillstånd för ibruktagande tills vidare. När den upphandlande enheten, tillverkaren eller dennes i EES-området etablerade företrädare ansöker om tillstånd för viss tid ska sökanden ge in provningsplanen till Trafiksäkerhetsverket. Sökanden ska också uppge tidpunkterna för de enskilda testerna. Fordon får under en viss tid användas endast i provningssammanhang, men inte i egentligt kommersiellt bruk, eftersom EG- eller FI-kontrollförfarandet fortfarande pågår.

Trafiksäkerhetsverket kan enligt 2 mom., liksom enligt nuvarande praxis, förena tillstånd för ibruktagande med begränsningar och villkor i syfte att trygga järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Villkoren i ett tillstånd för ibruktagande får inte stå i strid med väsentliga krav. Begränsningarna och villkoren i ett tillstånd för ibruktagande kan avse t.ex. sådana begränsningar och villkor gällande delsystem eller fordon som har uppställts av ett anmält organ.

Om ett delsystem, ett fordon eller en säkerhetsanordning inte längre uppfyller de väsentliga krav som ställs på det eller om tillståndshavaren inte iakttar tillståndets begränsningar eller villkor, ska Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 3 mom. uppmana tillståndshavaren att inom en skälig tid om minst två månader avhjälpa konstaterade fel och försummelser. Om felet eller försummelsen måste anses vara väsentligt och om tillståndshavaren inte har avhjälpt felet eller försummelsen inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet helt eller för viss tid. Verket kan också begränsa eller förbjuda användningen av ett delsystem eller fordon. Vidare kan verket enligt 3 mom. återkalla ett tillstånd för ibruktagande med omedelbar verkan om det är fråga om en särskilt allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

49 §. *Driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs i enlighet med de krav som ställs i driftskompatibilitetsdirektivets artikel 10 om förutsättningarna för att släppa ut driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. En

driftskompatibilitetskomponent får släppas ut på marknaden endast om den stämmer överens med väsentliga krav. Dessutom ska driftskompatibilitetskomponenten installeras och användas på avsett sätt och underhållas korrekt. I annat fall får den inte släppas ut på järnvägsmarknaden och inte heller användas inom järnvägssystemet. Bedömningen av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse ska göras på basis av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Varje driftskompatibilitetskomponent ska granskas i ett förfarande för bedömning av överensstämmelsen och lämpligheten, enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Enligt paragrafens 2 mom. ska en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse påvisas med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning. I detta syfte ska tillverkaren eller dennes inom gemenskapen etablerade företrädare be ett anmält organ enligt 61 § göra en bedömning av komponentens överensstämmelse eller lämplighet.

I paragrafens 3 mom. förpliktas Trafiksäkerhetsverket vidta nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden, om verket anser, att en komponent inte uppfyller de väsentliga kraven. Verket ska underrätta kommissionen om sina åtgärder. Verket ska kräva att de aktörer som ansvarar för en komponents överensstämmelse ska vidta sådana åtgärder att komponenten stämmer överens med kraven. Till denna kategori av aktörer hör tillverkaren av komponenten, den som släpper ut komponenter på marknaden, saluför, säljer eller på något annat sätt överläter komponenter samt den som tar komponenter i bruk eller använder dem.

Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande tekniska specifikation för driftskompatibilitet träder i kraft får enligt paragrafens 4 mom. installeras i dessa delsystem utan att de behöver underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som anges i den tekniska specifikationen.

Enligt paragrafens 5 mom. ska EG-försäkran om överensstämmelse eller lämp-

lighet för användning avfattas på samma språk som instruktionsboken för komponenten. För att underlätta behandlingen kan Trafiksäkerhetsverket kräva att en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning översätts till finska eller svenska. I momentet bemyndigas statsrådet dessutom att genom förordning föreskriva om andra uppgifter som ska ingå i försäkran om överensstämmelse eller lämplighet samt om förutsättningarna och förfarandet för utfärdande av försäkran.

50 §. Marknadsduglighet för driftskompatibilitetskomponenter. Denna paragraf motsvarar huvudsakligen 45 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om utsläppande på marknaden av driftskompatibilitetskomponenter. Om en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller väsentliga krav får den inte släppas ut på marknaden, saluföras, säljas eller i övrigt överlåtas till någon annan för användning i järnvägssystemet eller användas i detta. Förbudet gäller inte sådana delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter som marknadsförs för en del i annat än ett sådant järnvägssystem som omfattas av lagens tillämpningsområde.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att på andra grunder än de som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna eller i annan lag eller föreskrivs med stöd av den får det inte förbjudas, begränsas eller förhindras att delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter som uppfyller de väsentliga kraven släpps ut på marknaden, saluförs, säljs eller i övrigt överförs eller används.

Syftet med begränsningsförbudet är att trygga möjligheterna att släppa ut driftskompatibilitetskomponenter som uppfyller väsentliga krav på marknaden utan begränsningar som är ogrundade från konkurrensrättslig synpunkt. Förbudet mot begränsning av marknaden gäller endast grunder som hänför sig till järnvägssystemets driftskompatibilitet, vilket innebär att i någon annan lag eventuellt föreskrivna begränsningar som gäller t.ex. säkerheten ska tillämpas som sådana.

9 kap. **Specialbestämmelser om ibruktagande av fordon**

Ett fordon kan bestå av flera delsystem eller en del av dem. Bestämmelserna om tillstånd för ibruktagande av fordon har sammanställts i ett eget kapitel, eftersom förfarandet avviker från det förfarande som gäller ibruktagande av andra delsystem.

51 §. Första tillstånd för ibruktagande av fordon. I driftskompatibilitetsdirektivets artikel 21 föreskrivs om godkännande av att ta fordon i bruk och om de administrativa förfarandena i samband med beslutsfattandet. I artikel 21.1 föreskrivs att innan ett fordon används i ett järnvägsnät ska den nationella säkerhetsmyndighet som har behörighet för järnvägsnätet lämna godkännande att ta fordonet i bruk. I enlighet med artikeln föreskrivs i paragrafens 1 mom. att Trafiksäkerhetsverkets tillstånd krävs för ibruktagande av fordon. Överensstämmelsen hos ett fordons delsystem ska bedömas i ett EG-kontrollförfarande till den del som för delsystemet gäller kraven i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet, och i ett FI-kontrollförfarande till den del som kraven i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet inte gäller dess delsystem.

I direktivets artikel 21.2 hänvisas, i fråga om tillstånd att ta i bruk fordon som stämmer överens med kraven i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet, till mera detaljerade bestämmelser om saken. På motsvarande sätt hänvisas i artikel 21.3, i fråga om tillstånd att ta i bruk andra fordon än sådana som stämmer överens med kraven i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet, till mera detaljerade bestämmelser om saken. I paragrafens 2 och 3 mom. föreskrivs i överensstämmelse med direktivets krav om förutsättningarna och förfarandena för beviljande av tillstånd för ibruktagande av fordon.

Paragrafens 2 mom. gäller i enlighet med artikel 22 i driftskompatibilitetsdirektivet fordon som stämmer överens med alla de vid tidpunkten för ibruktagandet gällande kraven som fastställts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, under förutsättning att en betydande del av de väsentliga kraven ingår i specifikationerna i fråga och att specifikationerna av fordonet i fråga har trätt i kraft och ska tillämpas. Enligt paragrafens 2 mom. ska för fordon som stämmer överens med de tekniska specifikationerna för drifts-

kompatibilitet beviljas tillstånd för ibruktagande utan kontroller, om dess strukturella delsystem har godkänts i Finland i enlighet med bestämmelserna i 8 kap. Om ett fordon har alla de EG-kontrollförklaringar som avses i 45 § men dess delsystem inte har godkänts i Finland i enlighet med kraven i 8 kap., ska verket kontrollera överensstämmelsen hos fordonets delsystem och deras säkra anslutning samt den tekniska driftskompatibiliteten mellan fordonet och bannätet. Vid kontrollen ska bestämmelserna i 8 kap. tillämpas. I fråga om öppna punkter i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och i fråga om sådana där angivna specialfall som gäller Finland ska nationella föreskrifter tillämpas och bedömningen av överensstämmelsen ska sålunda göras genom ett FI-kontrollförfarande. Ett tillstånd för ibruktagande av materiel som stämmer överens med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet är giltigt i unionens samtliga medlemsstater.

Paragrafens 3 mom. gäller i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivets artikel 24 andra fordon än sådana som stämmer överens med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Till denna kategori hör fordon som inte stämmer överens med alla de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller vid tidpunkten för ibruktagandet, inklusive fordon för vilka har beviljats undantag enligt 43 §, eller om en betydande del av de väsentliga kraven inte ingår i en eller flera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. För fordonet ska då beviljas tillstånd för ibruktagande i enlighet med det förfarande som föreskrivs i 8 kap. Fordonets delsystem ska i så fall bedömas separat och i fråga om de delar som omfattas av eventuella tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska EG-kontrollförfarandet iakttagas, medan FI-kontrollförfarandet ska iakttagas i fråga om nationella föreskrifter. Det första tillståndet för ibruktagande av annan materiel än sådan som stämmer överens med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet är giltigt endast i Finland.

De krav som gäller ibruktagande av fordon ska tillämpas också på museimateriel i sådana fall då med ett fordon som används i museitrafik tas i bruk någon annan del av ett

modernt delsystem, t.ex. nya säkerhetsanordningar.

52 §. Omprövning av beslut om tillstånd för ibruktagande av fordon. I driftskompatibilitetsdirektivets ingress konstateras att vad gäller fordon bör förfarandet för att ta dem i bruk klagöras och förenklas och att principen om rättssäkerhet bör följas. I detta syfte har i direktivet tagits in bestämmelser om nya administrativa förfaranden och tidsfrister samt en bestämmelse enligt vilken den som ansöker om tillstånd för ibruktagande har rätt att ta i bruk ett fordon om säkerhetsmyndigheten inte avgör ansökan inom utsatt tid.

I lagens 52 § föreskrivs i enlighet med direktivets artikel 21.7 om de nationella förfaranden som ska iakttagas i ärenden som gäller ibruktagande av fordon i det fall att säkerhetsmyndigheten avslår en ansökan om tillstånd för ibruktagande. Enligt direktivet ska den sökande ha rätt att, på vederbörligen motiverade grunder, inom en månad efter att denne mottagit det negativa beslutet, begära att den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten omprövar beslutet. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska därefter ha två månader på sig, räknat från och med mottagandet av överklagandet, för att fastställa eller återkalla sitt beslut.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs på basis av direktivbestämmelsen att den som ansökt om tillstånd för ibruktagande kan inom en månad efter att ha mottagit det negativa beslutet skriftligen begära att verket omprövar det. Ansökningen ska göras skriftligt och i den ska sökanden uppge vilket beslut den vill få omprövat, i vilka avseenden och på vilka grunder.

Förvaltningslagen (434/2003) ändrades den 6 juni 2010 så att till lagen bl.a. fogades ett nytt 7 a kap. (581/2010). Det förfarande som föreslås i paragrafen kan jämföras med ett omprövningsförfarande. Därför föreslås att på förfarandet i tillämpliga delar ska tillämpas förvaltningslagens bestämmelser om omprövningsförfarande. I förvaltningslagens 49 g § föreskrivs att när myndigheten har tagit upp en begäran om omprövning kan den ändra eller upphäva förvaltningsbeslutet eller avslå begäran om omprövning. Det måste anses vara ändamålsenligt att Trafiksäkerhetsverket i enlighet med paragrafen också kan

besluta upphäva sitt tidigare beslut. Verket åläggs att på sökandens begäran ge ett nytt beslut inom två månader efter att ha fått begäran. Med sitt nya beslut kan verket antingen fastställa eller upphäva sitt tidigare beslut eller ändra det.

53 §. Godkännande av fordonstyper. I driftskompatibilitetsdirektivets ingress konstateras att i direktivet bör integreras ett förfarande för godkännande av fordonstyper, för att underlätta ibruktagandet av fordon och för att minska den administrativa bördan. Samtidigt bör ett europeiskt register över godkända fordonstyper upprättas och förvaltas av Europeiska järnvägsbyrån. Begreppet typgodkännande avser en fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecknen för fordonet som omfattas av det enhetliga typkontrollintyg som beskrivs i modul B i rådets beslut 93/465/EEG.

Enligt direktivets artikel 26.1 får medlemsstaterna utfärda godkännanden för fordonstyper. Enligt lagförslagets 53 § 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan utfärda godkännanden för fordonstyper. Verket ska utan ytterligare kontroll, på basis av en försäkran om typöverensstämmelse som sökanden gett in, godkänna fordon som fått typgodkännande i Finland. Om verket godkänner ett nytt fordon innebär detta samtidigt att det godkänner fordonstypen. Om typgodkännandet utfärdas emellertid alltid ett särskilt beslut.

Om de föreskrifter som gäller ett fordon har ändrats ska verket enligt paragrafens 2 mom. meddela om redan beviljade typgodkännanden ska förbli giltiga. En ny ansökan om typgodkännande måste lämnas in om Trafiksäkerhetsverket meddelar att ett godkännande inte längre är giltigt. De kriterier som verket kontrollerar vid förnyat typgodkännande får endast avse ändrade bestämmelser. Förnyandet av typgodkännandet påverkar emellertid inte sådana godkännanden som tidigare beviljats fordon på basis av godkända typer.

De typgodkännanden som Trafiksäkerhetsverket beviljar ska enligt 3 mom. antecknas i ett europeiskt register över godkända fordonstyper som förs av Europeiska järnvägsbyrån. I registret ska med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet på motsvarande sätt

antecknas också de typer som godkänts av andra medlemsstater.

Bestämmelserna om typgodkännande av fordon gäller inte sådan fordon i samtrafik som i enlighet med 57 § anländer från Ryska federationen. De gäller inte heller fordon som har godkänts innan denna lag träder i kraft och som byggs om eller moderniseras efter det att lagen trätt i kraft och inte fordon, som har beviljats tillstånd för ibruktagande i en annan stat inom EES-området och för vilken ansöks kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon i enlighet med 55 eller 56 §

54 §. Kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon. I driftskompatibilitetsdirektivets ingress konstateras att genomförandet av förfarandet för att ta i bruk fordon på nationell nivå ofta är komplicerat. Åtgärder bör därför vidtas för att klargöra och förenkla förfarandet, i synnerhet i den gränsöverskridande trafiken inom EU. Av skäl som sammanhänger med det finländska bannätets särskilda egenskaper (t.ex. spårvidden) är det nödvändigt att förutsätta kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon som godkänts i andra medlemsstater.

I överensstämmelse med den ovan nämnda principen föreskrivs i direktivets artikel 21.5 att ett godkännande som beviljats av en medlemsstat ska vara giltigt i alla övriga medlemsstater. Ett tillstånd för ibruktagande av ett fordon som inte stämmer överens med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet skulle emellertid vara giltigt endast i den medlemsstat som beviljat tillståndet. Medlemsstaterna kan dock föreskriva om sådana kompletterande tillstånd för ibruktagande som uppfyller direktivets krav.

I lagförslagets 54–56 § föreskrivs om kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon i Finland. I lagförslagets 54 § föreskrivs om de allmänna förutsättningarna för kompletterande tillstånd samt om förfarandet. Fordon för vilka beviljats tillstånd för ibruktagande i någon annan stat inom EES-området ska enligt 54 § 1 mom. ha ett kompletterande tillstånd enligt 54 eller 55 § innan de tas i bruk i Finland. Med det kompletterande tillståndet för ibruktagande ska det särskilt säkerställas att fordonet är kompatibelt med bannätet och de fasta installationerna samt med Finlands klimatförhållanden.

Enligt paragrafens 2 mom. beviljar Trafiksäkerhetsverket kompletterande tillstånd för ibruktagande om fordonet har ett i en annan stat inom EES-området beviljat giltigt tillstånd för ibruktagande av de strukturella delsystemen och om de övriga i denna paragraf och i 55 eller 56 § angivna förutsättningarna är uppfyllda.

Enligt paragrafens 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket begära att riskanalyser ska genomföras eller att järnvägsnätet ska testas. Med tanke på sökandens rättssäkerhet åläggs verket att höra sökanden när det gäller att definiera tilläggsinformationens, riskanalysernas och testernas räckvidd och innehåll. Kraven på tester och riskanalyser kan ha samband endast med de nationella bestämmelserna i grupp B eller C i det referensdokument som avses i driftskompatibilitetsdirektivets artikel 27.

Det måste säkerställas att testerna utförs så snabbt som möjligt för att behandlingen av ansökan inte ska fördröjas i onödan. Av denna anledning föreskrivs i paragrafens 4 mom. att Trafikverket ska se till att alla eventuella tester på statens bannät kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. Trafiksäkerhetsverket kan vidta åtgärder för att säkerställa att testerna genomförs.

För att behandlingen av ansökan inte ska fördröjas i onödan föreskrivs i paragrafens 5 mom. att om Trafiksäkerhetsverket inte fattar något beslut om kompletterande tillstånd för ibruktagande av ett fordon inom den tid som föreskrivs i 55 eller 56 §, anses fordonet i fråga vara typgodkänt för användning i Finland tre månader efter tidsfristens utgång.

55 §. Kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon som överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Utgångspunkten för driftskompatibilitetsdirektivet är att fordon som i alla avseenden överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inte behöver ha något annat tillstånd utöver det första tillståndet för ibruktagande när de används på sådana bannät som avses i specifikationerna i andra medlemsstater och som helt överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och täcker alla aspekter av de relevanta delsystemen utan specialfall och utan öppna aspekter som uteslutande

hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsnät. Denna bestämmelse ingår i direktivets artikel 23.1. I artikel 23.2 föreskrivs att när det gäller fordon som tagits i bruk men som inte omfattas av punkt 1, ska medlemsstaterna besluta om kompletterande godkännanden ska krävas på deras territorium. I Finland krävs det i sådana fall, på grund av det finländska bannätets särskilda egenskaper, ett kompletterande tillstånd för ibruktagande. I lagförslagets 55 § föreskrivs om förfarandena när sådana tillstånd beviljas och om tidsfristerna.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs om den dokumentation och de utredningar om användning av fordon på bannätet som sökanden ska ge in till Trafiksäkerhetsverket för att få ett kompletterande tillstånd för ibruktagande. Bestämmelsen motsvarar driftskompatibilitetsdirektivets artikel 23.3.

Trafiksäkerhetsverket kontrollerar de grunder som gäller den tekniska kompatibiliteten mellan fordon och Finlands bannät, inklusive de nationella bestämmelser som ska tillämpas på öppna punkter när det gäller säkerställande av driftskompatibiliteten samt de nationella bestämmelser som ska tillämpas på sådana specialfall gällande Finland som definieras i respektive tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Enligt driftskompatibilitetsdirektivets artikel 23.7 ska säkerhetsmyndigheten besluta om alla ansökningar om ibruktagande så snart som möjligt och senast inom den tid som anges i punkten. Enligt förvaltningslagens 23 § ska förvaltningsärenden i Finland alltid behandlas utan ogrundat dröjsmål. Enligt lagförslagets 55 § 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket liksom enligt förvaltningslagens 23 § behandla ansökningar om kompletterande tillstånd utan dröjsmål. Dessutom föreskrivs på motsvarande sätt som i driftskompatibilitetsdirektivets artikel 23.7 om de tidsfrister inom vilka Trafiksäkerhetsverket ska behandla ansökningar.

56 §. Kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. I driftskompatibilitetsdirektivets artikel 25 föreskrivs om kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med de tekniska specifikationerna

för driftskompatibilitet. I artikelns punkt 1 föreskrivs att när det gäller fordon för vilka godkännande att ta i bruk beviljats i en medlemsstat, kan andra medlemsstater besluta huruvida kompletterande godkännande att ta i bruk krävs på deras territorium. I Finland krävs också i dessa fall kompletterande tillstånd för ibruktagande i enlighet med vad som i 56 § föreskrivs om förfarandena och tidsfristerna. När det gäller fordon som inte överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet understryks betydelsen av kompletterande tillstånd för ibruktagande.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs om den dokumentation och de utredningar om användning av fordon på bannätet som sökanden ska ge in till Trafiksäkerhetsverket för att få ett kompletterande tillstånd för ibruktagande. Bestämmelsen motsvarar artikel 25.2 i driftskompatibilitetsdirektivet.

I enlighet med artikel 25.3 i driftskompatibilitetsdirektivet kan Trafiksäkerhetsverket ifrågasätta information som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten endast i det fall att det kan påvisa att en betydande säkerhetsrisk föreligger. I så fall kan verket med stöd av 2 mom. avslå ansökan om kompletterande tillstånd för ibruktagande. I det sammanhanget kan verket inte åberopa nationella regler som hör till grupp A i det referensdokument som avses i driftskompatibilitetsdirektivets artikel 27.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs i överensstämmelse med 55 § 2 mom. om de tidsfrister inom vilka verket ska fatta beslut med anledning av ansökningar om kompletterande tillstånd enligt paragrafen. Tidsfristerna motsvarar dem som föreskrivs i driftskompatibilitetsdirektivets artikel 25.5. De är längre än de tidsfrister som föreskrivs för kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon som överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

57 §. Ibruktagande av fordon i samtrafik som anländer från Ryska federationen. I den gällande järnvägslagens 36 § 3 mom. föreskrivs att för rullande materiel som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland krävs inte tillstånd för ibruktagande. Enligt den föreslagna paragrafen förutsätts tillstånd för alla fordon som anländer från tred-

jeländer. Tillstånd ska sökas av det finländska järnvägsföretag som i Finland bedriver trafik med fordon som anländer från Ryssland. Järnvägsföretaget är enligt järnvägssäkerhetsdirektivet ansvarigt för trafiksäkerheten när fordonen används i Finland och det ansvarar också för fordonens tekniska överensstämmelse och vid behov för tillbörligt underhåll på Finlands sida. Fordon som anländer från Ryska federationen och som används i samtrafik i Finland ska också följa tillämpliga nationella säkerhetsföreskrifter och tekniska föreskrifter som gäller i Finland samt eventuella begränsningar som bannätsförvaltaren har ställt.

Fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska enligt paragrafens 1 mom. ha Trafiksäkerhetsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för fordon eller fordonsserier som i Ryska federationen har giltigt tillstånd för ibruktagande eller därmed jämförbart tillstånd och som uppfyller kraven enligt överenskommelsen om samtrafik mellan Finland och Ryssland. Enligt driftskompatibilitetsdirektivets artikel 21.13 får medlemsstaterna utfärda godkännande att ta i bruk som omfattar en serie fordon. I detta syfte ska den nationella säkerhetsmyndigheten informera den sökande om förfarandet. I praktiken beviljas i Finland serietillstånd endast för fordon som anländer från Ryssland. Tillstånd för en serie beviljas på så sätt att i samband med tillståndet för ibruktagande inrättas en egen underserie för den egentliga serien och en annan underserie för vagnar vilkas sjunde siffra är nio. På detta sätt kontrolleras särskilt de ryska seriernas var tionde vagn vars mått avviker från de övriga vagnarna i serien.

Fordon som anländer från Ryska federationen får med stöd av tillståndet för ibruktagande användas endast i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Fordonen får inte heller i fortsättningen användas i trafik inom Finland.

Bestämmelserna om de krav som gäller för fordon finns i överenskommelsen mellan republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 48/1997) samt i accessoriska avtal och bilagor. Avsik-

ten är att avtalen och bilagorna i början av 2010-talet ska förnyas genom en ny överenskommelse om samtrafik mellan Finland och Ryssland.

Enligt paragrafens 2 mom. ska järnvägsföretag som bedriver samtrafik i Finland ansöka om tillstånd hos Trafiksäkerhetsverket innan företaget inleder trafik med fordon på Finlands bannät eller senast då fordonen anländer till en järnvägsstation på Finlands sida. Sökanden ska vara ett järnvägsföretag som bedriver samtrafik i Finland. Överensstämelsen hos fordon som ska användas i samtrafik mellan Finland och Ryssland ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till Trafiksäkerhetsverket. Dessutom ska sökanden anmäla att för fordonet eller fordonsserierna har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av den ansökan som sökanden gett in i ett elektroniskt förfarande, eftersom det normala förfarandet för ibruktagande inte lämpar sig för samtrafik på grund av det stora antalet fordon och eftersom bedömningen av överensstämelsen av fordon som används i samtrafik inte kan utföras på det sätt som föreskrivs. Det tillstånd för ibruktagande som behövs kan beviljas med hjälp av ett elektroniskt förfarande alla dagar i veckan och dygnet runt. På så sätt innebär förfarandet ingen olägenhet och inga dröjsmål i samtrafiken. Enligt nuvarande praxis ska den som ansöker om tillstånd för sådana fordon som används i godstrafik som inte hör till de serier som har fått tillstånd för ibruktagande i Finland lämna till Trafiksäkerhetsverket en utredning av fordonets egenskaper, fordonets överensstämmelse samt de tillstånd för ibruktagande som det har beviljats eller därvid jämställbart tillstånd i Ryssland. Sökanden ska lämna en motsvarande utredning till Trafiksäkerhetsverket för sådana fordon som används i passagerartrafik, vilka inte har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland.

Enligt 3 mom. eliminerar ett tillstånd för ibruktagande inte kravet på teknisk gränskontroll av fordon. Teknisk gränskontroll kan göras på en gränstation när fordon anländer till Finland, i enlighet med överenskommel-

sen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland.

10 kap. Underhåll av fordon

58 §. Enheter som ansvarar för underhåll av fordon. De nya bestämmelserna om underhåll av fordon är baserade på direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet. Bestämmelserna om besiktningssystemet för rullande materiel tas inte in i den nya lagen eftersom de strider mot kraven i direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet.

I paragrafen föreskrivs om de enheters skyldigheter som ansvarar för underhåll av fordon. Enligt paragrafens 1 mom. ska, innan ett fordon tas i bruk eller används på Finlands bannät, för fordonet anvisas en enhet som ansvarar för dess underhåll. Den underhållsansvariga enheten ska registreras i det fordonsregister som avses i 68 §. Detta krav gäller också museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll.

Enligt 2 mom. ska den underhållsansvariga enheten med hjälp av underhållssystemet säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara, utan att detta dock begränsar det ansvar som järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren enligt 39 § har för att fordonet är trafiksäkert.

Enligt 3 mom. ska den underhållsansvariga enheten säkerställa att varje fordon hålls i skick i enlighet med dess underhållsbok samt enligt gällande underhållskrav och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Enligt 4 mom. kan den underhållsansvariga enheten vara ett järnvägsföretag, en bannätsförvaltare eller en fordonsinnehavare. Den underhållsansvariga enheten ska utföra underhållsarbeten på fordon. Den kan också upphandla underhållsarbeten hos en underhållsverkstad med vilken den avtalat om materielunderhåll.

59 §. Certifiering av underhållsansvariga enheter. Enligt denna paragraf ska enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar vara certifierade. Med certifieringen säkerställs det att den underhållsansvariga enheten sköter underhållet av de fordon som den ansvarar för. Avsikten är att kommissionen i slutet av 2010 ska ge ett beslut om certifieringsförfarandet. I beslutet uppställs krav för

de underhållsansvariga enheternas underhållssystem. Certifiering beviljas enligt paragrafen av ett ackrediterat organ i enlighet med artikel 14 a i direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet. Trafiksäkerhetsverket kan inte bevilja certifiering, närmast på grund av resurssituationen. Certifieringen är giltig inom EES-området. Certifiering kan sökas också hos ett ackrediterat certifieringsorgan i någon annan EES-stat.

60 §. Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer. Enligt denna paragraf kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan bevilja undantag från vad som i 58 § föreskrivs om de krav som ställs på underhållsansvariga enheter och i 59 § om certifieringskrav på enheter som ansvarar för underhåll av fordon som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Undantag ska sökas i samband med ansökan om säkerhetsintyg enligt 5 §. Sökanden ska motivera undantaget och beskriva alternativa åtgärder för säkerställande av fordonens underhåll. Järnvägssäkerheten får emellertid inte äventyras genom att undantag beviljas. Verket ska beskriva och motivera alla beviljade undantag i sin årliga säkerhetsrapport. Europeiska järnvägsbyrån ska undersöka undantagen och meddela kommissionen om den anser att det tas oacceptabla risker inom unionens järnvägssystem. Kommissionen ska i sin tur kontakta parterna i fråga och vid behov medlemsstaterna återkalla beslut om undantag. Därför föreskrivs i paragrafen att Trafiksäkerhetsverket, efter att ha gett tillståndshavaren tillfälle att yttra sig, kan återkalla sitt beslut om undantag om det anses orsaka onödiga risker för järnvägssystemet.

11 kap. **Bedömningsorgan**

61 §. Beslut om och återkallande av beslut om att utse anmälda organ. Denna paragraf motsvarar 41 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafen föreslås dock ingen bestämmelse enligt vilken ett anmält organ inte förlorar sitt oberoende på den grunden att dess uppgifter sköts av en separat, identifierbar juridisk person som är verksamhet på marknaden för järnvägssystem. Bestämmelsen stryks eftersom den skulle innebära att det anmälda

organets uppgifter och förtroendet för att uppgifterna sköts på korrekt sätt förutsätter operativt, kommersiellt och ekonomiskt oberoende av parterna på marknaden för järnvägssystem.

Enligt paragrafens 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan utse ett anmält organ för järnvägssystem för viss tid eller tills vidare. Sökanden förutsätts uppfylla de krav som nämns i 1 mom. samt de krav som preciseras genom en förordning av statsrådet. Sökanden kan vara en finländsk offentligrättslig sammanslutning eller en privaträttslig sammanslutning som är registrerad i Finland. Dessutom förutsätts organet och dess personal vara oberoende av marknaden för järnvägssystem i de avseenden som närmare anges i momentet. Organet ska ha en ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang. Ett annat motsvarande arrangemang kan påvisas t.ex. med en i förhållande till verksamhetens omfattning motsvarande förmögenhet som en ansvarsförsäkring skulle täcka. I momentet föreskrivs också om de funktionella krav som ställs på sökanden när det gäller fullgörande av organets uppgifter.

Det anmälda organets kompetens och oberoende kan påvisas genom en ackreditering av ett ackrediteringsorgan. Ackrediteringen ska grunda sig på krav enligt berörd bedömningsverksamhet, exempelvis standarder i EN 45000-serien. Sökandens kompetens i förhållande till kraven i driftskompatibilitetsdirektivet och kunnande i fråga om järnvägssystemet kan vid behov bedömas särskilt. Trafiksäkerhetsverket avses kunna anlita en utomstående oberoende bedömare vid bedömningen av förutsättningarna att utse ett organ.

För järnvägssystemet ska enligt förslaget utses anmälda organ i enlighet med de förutsättningar som framgår av driftskompatibilitetsdirektivet. Organen ska uppfylla de krav som anges i driftskompatibilitetsdirektivets bilaga VIII. Ett anmält organ kan sköta endast en del av de uppgifter som hör till tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet och sålunda t.ex. specialisera sig på att sköta endast en viss typ av bedömningsuppgifter.

Kommunikationsministeriet hade tidigare behörighet att utse anmälda organ. Ministeri-

et utsåg år 2004 bolaget Oy DNV Ab till anmält organ för konventionella järnvägssystem. Bolaget meddelade emellertid 2006 att det frånsade sig uppdraget som anmält organ i Finland. För närvarande finns det i Finland inte ett enda sådant anmält organ som avses i järnvägslagen.

Trafiksäkerhetsverket kan enligt 2 mom. förena sitt beslut om att utse ett anmält organ med sådana begränsningar eller villkor för organets verksamhet som säkerställer att organets uppgifter sköts på behörigt sätt.

I 3 mom. förpliktas det anmälda organet att omedelbart informera Trafiksäkerhetsverket om sådana förändringar i sin verksamhet som kan ha betydelse för dess förutsättningar att verka som organ.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs om återkallande av ett beslut om att utse ett anmält organ. Trafiksäkerhetsverket kan återkalla sitt beslut om organet inte uppfyller fastställda krav eller om det i något väsentligt avseende handlar i strid med driftskompatibilitetsdirektivet eller järnvägslagen och med stöd av den utfärdade bestämmelser eller föreskrifter. Verket ska ge organet möjlighet att avhjälpa bristen inom skäligen tid, som inte får vara kortare än två månader, innan det fattar beslut om återkallande. Ett beslut kan återkallas helt och hållet eller för viss tid.

Enligt paragrafens 5 mom. utfärdas närmare föreskrifter om de krav som ska ställas på anmälda organ och dess anställda genom förordning av statsrådet. Därmed preciseras lagens bestämmelser i enlighet med de krav som ställs på anmälda organ i driftskompatibilitetsdirektivets bilaga VIII.

62 §. Anmälda organs uppgifter. Denna paragraf motsvarar till sitt innehåll 42 § 1 och 2 mom. i den gällande järnvägslagen. Uppgiftsbeskrivningen har emellertid preciserats.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs att de anmälda organen ansvarar för EG-kontrollförfarandet när det gäller delsystem och för bedömningen av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivets bilagor IV, V och VI närmare om kontrollförfarandena och om av intyg om överensstämmelse eller lämplighet. I praktiken ska de anmälda organen bedöma delsystem

och överensstämmelse i enlighet med väsentliga krav och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Enligt 2 mom. börjar ett anmält organs EG-kontroll av delsystem i planeringsskedet och omfattar hela byggtiden ända till den överlåtelse som sker innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ingår också att kontrollera delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras.

Enligt 3 mom. ska det tekniska underlaget för EG-kontrollförklaringen innehålla alla nödvändiga dokument som gäller delsystemets egenskaper och, i förekommande fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse. Det bör också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning samt anvisningar om kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

Enligt 4 mom. kan det anmälda organet anlita en underleverantör för en del av sina uppgifter. Organets rätt att anlita underleverantörer gäller i enskilda fall endast vissa bedömningsåtgärder. Underleverantören ska uppfylla de villkor för att bli utsedd till anmält organ som avses i 61 § 1 mom., med undantag för villkoren i 1 och 5 punkten. Organet kan enligt bestämmelsen komplettera sitt kunnande på vissa delområden när det gäller bedömning, men det får inte på denna grund anlita en underleverantör för helhetsbedömningen. Det anmälda organet ansvarar alltid för sin underleverantörs åtgärder. Lagens krav kan inte åsidosättas genom anlitan av underleverantör, utan underleverantören ska uppfylla alla de krav som ställs på organet.

Enligt paragrafens 5 mom. får det anmälda organet utfärda delrapporter om vissa stadier i granskningsförfarandet eller vissa delar av delsystemet. Tillverkaren kan utföra tester på separata driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem, oberoende av den miljö där komponenten eller delsystemet slutligen kommer att installeras och användas. Tillverkaren ska då i det första skedet (planerings- eller produktionsskedet) begära bedömningar. På basis av dessa utfärdar det anmälda organet delrapporter för att täcka vissa stadier i granskningsförfarandet (Intermediate Statement of Verification, ISV). Utifrån dessa del-

rapporter kan tillverkaren avfatta en EG-försäkran om överensstämmelse för studiet i fråga. Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om det anmälda organets uppgifter, EG-kontrollförfarandet för delsystem, förfarandet vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt delrapporter och förfarandet för att utfärda sådana.

63 §. Anmälda organs kontroller. Till innehållet motsvarar denna paragraf delvis 42 och 44 § i den gällande järnvägslagen. De krav som ställs på ett anmält organs kontroller har emellertid justerats i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet. Närmare bestämmelser om de kontrollförfaranden som avses i detta moment samt om kontrollrapporter utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt paragrafens 1 mom. ska ett anmält organ i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet och denna lag göra regelbundna kontroller i samband med tillverkningen eller uppbyggnaden av ett delsystem. Kontrollerna kan göras oanmält. Det allmänna organet ska lämna en kontrollrapport till sökanden och kontrollrapporten ska också fogas till de tekniska dokument som överlämnas i samband med ett provningsintyg.

Paragrafens 2 mom. motsvarar till sitt innehåll 42 § 3 mom. i den gällande järnvägslagen. De rättigheter som föreskrivs i momentet är nödvändiga för skötseln av organets uppgifter och de är baserade på de krav som ställs i driftskompatibilitetsdirektivet.

64 §. Kraven på god förvaltning i anmälda organs verksamhet samt tjänsteansvar. Denna paragraf motsvarar huvudsakligen 43 § i den gällande järnvägslagen. Paragrafen har emellertid preciserats i fråga om de språkkrav som gäller vilket språk ett allmänt organ ska använda i sina dokument.

I paragrafen föreskrivs vilka lagar om förvaltningsförfarande som ska tillämpas på ett allmänt organ. Sammanslutningar som inte hör till statsförvaltningen kan utses till anmält organ. I syfte att trygga garantierna för god förvaltning och dessutom med beaktande av grundlagens 124 § är det skäl att i lagen föreskriva om ett anmält organs skyldighet att iaktta de lagar som nämns i momentet.

Organet måste kunna avvika från de krav som ställs i språklagen i fråga om språket i intyg om överensstämmelse och kontroll, eftersom det föreskrivs i driftskompatibilitetsdirektivet att dokument och korrespondens i anslutning till EG-kontrollförfaranden ska avfattas på något av språken i den medlemsstat där sökanden är etablerad. Alternativt kan ett språk som sökanden godkänner användas, t.ex. engelska. Trafiksäkerhetsverket har vid behov rätt att kräva att dokumenten översätts till finska eller svenska.

Med beaktande av att privaträttsliga anmälda organ sköter uppgifter som avses i driftskompatibilitetsdirektivet när de utför offentliga förvaltningsuppgifter, ska på organens anställda som gör analyser och ansvarar för dem enligt 2 mom. och nuvarande praxis tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. På skadeståndsansvar tillämpas lagen om skadeståndsansvar (412/1974).

65 §. Bedömning av överensstämmelse vid FI-kontroll. Denna paragraf är ny. Med FI-kontroll avses enligt 1 mom. bedömning av överensstämmelse när det gäller delsystem eller delar av sådana för vilka inte gäller krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, utan på vilka det tillämpas nationella bestämmelser.

Enligt 2 mom. ansvarar Trafiksäkerhetsverket för FI-kontrollerna. Trafiksäkerhetsverket kan emellertid vid behov anlita ett anmält organ för bedömning av nationella bestämmelser med tanke på FI-kontroller. Om emellertid ett anmält organ utses för bedömning av nationella föreskrifter som gäller delsystem, svarar organet till denna del för FI-kontrollen.

Trafiksäkerhetsverket kan i enlighet med 3 mom. anlita en underleverantör för uppgifter som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de förutsättningar för att utse ett anmält organ som föreskrivs i 61 § 1 mom., med undantag för villkoret i 1 och 5 punkten, och om underleverantören utför uppgiften i enlighet med de krav som föreskrivs eller bestäms i denna lag eller med stöd av den. Trafiksäkerhetsverket ansvarar för underleverantörens åtgärder.

Enligt paragrafens 4 mom. kan Trafiksäkerhetsverket, ett anmält organ som det utsett eller en underleverantör som verket anlitar

under ett projekt göra inspektioner för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser följs. Verket kan under ett projekt också göra oanmälda inspektioner. Till sökanden ska överlämnas en inspektionsrapport.

För Trafiksäkerhetsverket, för det organ som verket utsett och för den underleverantör som verket anlitar gäller enligt 5 mom. i samband med FI-kontroller de rättigheter och skyldigheter som enligt 63 och 64 § gäller anmälda organ.

66 §. *Uppgifter som utförs av organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning samt utnämmande och återkallande av organ.* Denna paragraf är ny. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om uppgifterna för organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning. Närmare bestämmelser om uppgifterna finns i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i järnvägs-säkerhetsdirektivet. Oberoende säkerhetsbedömning kan också användas i samband med tekniska standarder, t.ex. EN 50129, om standarden i fråga förutsätter att det görs en oberoende bedömning i samband med bedömningen av systemets säkerhetsnivå. Godkännande av oberoende säkerhetsbedömare gäller dessa uppgifter separat, om det inte i samband med godkännandet konstateras att organet är behörigt att utföra båda uppgifterna i samband med den oberoende säkerhetsbedömningen.

Trafiksäkerhetsverket ska enligt 2 mom. på ansökan utse ett organ för oberoende säkerhetsbedömning. Förutsättningarna för att utse organet är huvudsakligen desamma som de förutsättningar som i 61 § 1 mom. föreskrivs för anmälda organ.

Det organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning kan också vara en avdelning eller enhet hos en järnvägsoperatör. Organet måste emellertid i så fall vara klart åtskilt och självständig i förhållande till operatörens övriga funktioner. När dessa förutsättningar är uppfyllda anses organet enligt 3 mom. inte förlora sitt oberoende vid bedömningen av dess tillförlitlighet och oberoende. Om det organ som svarar för oberoende sä-

kerhetsbedömning är en avdelning eller enhet hos en järnvägsoperatör behöver organet inte uppfylla den i 2 mom. 3 punkten angivna förutsättningen gällande ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang.

Trafiksäkerhetsverket kan med stöd av 4 mom. i sitt beslut ta in sådana begränsningar och villkor för organets verksamhets om säkerställer att dess uppgifter sköts på behörigt sätt.

I paragrafens 5 mom. föreskrivs om återkallande av beslut om att utse ett för en oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organ. Trafiksäkerhetsverket kan återkalla sitt beslut att utse ett för oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organ om organet inte uppfyller fastställda krav eller om det på ett väsentligt sätt bryter mot denna lag eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller om organet bryter mot unionslagstiftningen om järnvägssystemets driftskompatibilitet

Innan verket återkallar sitt beslut ska det enligt 6 mom. ge organet möjlighet att avhjälpa bristen inom skäligen tid, som inte får vara kortare än två månader. Beslutet kan återkallas helt och hållet eller för viss tid.

Enligt paragrafens 7 mom. utfärdas närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på ett för oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organ och dess uppgifter genom förordning av statsrådet. Statsrådets förordning ska utfärdas först efter att kommissionen har reviderat sin förordning om gemensamma säkerhetsmetoder.

12 kap. Register och registrering

67 §. *Fordonsnummersystem.* I denna paragraf föreskrivs om numrering av fordon. Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket tilldela fordon som hör till den rullande materielen ett fordonsnummer i samband med att verket enligt 51 § beviljar det första tillståndet för ibruktagandet av fordonet. Med fordonsnummer avses ett tolvstavigt s.k. europeiskt fordonsnummer enligt driftskompatibilitetsdirektivet. Den som ansöker om tillstånd för ibruktagande kan hos verket ansöka om ett preliminärt fordonsnummer redan före tillståndsansökan. Ett sådant preliminärt fordonsnummer som tilldelats i ett så kallat för-

farande för reservering av registrering ska dock alltid fastställas i samband med förfarandet för ibruktagande.

Den som ansöker om tillstånd för ibruktagande ansvarar enligt 2 mom. för att fordonet märks med sitt fordonsnummer. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.

På fordon i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland kan enligt 3 mom. användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland, eftersom för sådana fordon inte har beviljats fordonsnummer enligt 1 mom. i Finland.

68 §. Fordonsregister. I den gällande järnvägslagens 37 och 38 § föreskrivs om register över rullande materiel samt om registrering och avregistrering av rullande materiel. Dessa bestämmelser tas huvudsakligen oförändrade in i lagförslaget 68 och 69 §, delvis preciserade och omgrupperade. Syftet med det fordonsregister som Trafiksäkerhetsverket för enligt 1 mom. och där alla fordon som används på bannätet registreras, är att främja järnvägssystemets säkerhet och identifieringen av fordon. Ett fordon får inte användas inom järnvägssystemet innan det har registrerats.

Enligt paragrafens 2 mom. ska i fordonsregistret antecknas uppgifter om fordonets ägare och innehavare, tilldelade fordonsnummer och ändringar av fordonsnummer, begränsningar som gäller användningen av fordonet, enheter som ansvarar för fordonsunderhållet, EG-kontrollförklaringar och utfärdare samt hänvisningar till det europeiska register över tillåtna fordonstyper som upprätthålls av Europeiska järnvägsbyrån.

Föreskrifter om andra uppgifter som ska antecknas i fordonsregistret utfärdas av Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 75 § 8 punkten.

Enligt 4 mom. ska järnvägsföretag som bedriver samtrafik mellan Finland och Ryssland få uppgifter ur registret om sådana fordon som avses i 2 mom., dvs. om deras ägare eller innehavare, om begränsningar av fordonens användning samt säkerhetsrelevanta uppgifter om fordonens underhållsplan.

Järnvägsföretag som bedriver järnvägssamtrafik i Finland åläggs i 4 mom. att ge Trafik-

säkerhetsverket uppgifter när de ansöker om tillstånd för ibruktagande enligt 57 §.

Säkerhetsmyndigheter i andra stater inom EES-området och organ som undersöker olyckor ska enligt 5 mom. trots sekretessbestämmelserna ha tillträde till fordonsregistret för att sköta inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor. Uppgifter ska på motiverad begäran ges också till regleringsorgan i andra stater inom EES-området, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till sådana personer och organisationer som registrerar fordon eller som individualiserar i fordonsregistret.

69 §. Registrering och avregistrering av fordon. I denna paragraf föreskrivs om förutsättningar för registrering och avregistrering av fordon. Museifordon ska enligt förslaget registreras i det nationella fordonsregistret som museimateriel, om de i Finland haft tillstånd för ibruktagande eller motsvarande tillstånd.

Enligt paragrafens 1 mom. ska ett fordonets ägare eller innehavare ansöka om registrering av fordonet hos Trafiksäkerhetsverket. Ett fordon registreras på ansökan i det register över fordon som verket upprätthåller, om fordonet har fått tillstånd för ibruktagande i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan registrera ett fordon också för viss tid.

Enligt 2 mom. ska verket avregistrera ett fordon ifall förutsättningarna för registrering inte längre uppfylls eller om fordonet har förstörts, nedskrotats eller annars tagits ur bruk.

Enligt paragrafens 3 mom. ska ett registrerat fordonets ägare eller innehavare göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om fordonet av någon orsak som avses i 2 mom. ska avföras ur registret över rullande materiel, om fordonet har fått en ny ägare eller innehavare eller om andra i fordonsregistret antecknade uppgifter om fordonet än de som avses i 2 punkten förändras.

Enligt 4 mom. ska anmälan göras utan ogrundad dröjsmål efter att ägaren eller innehavaren har fått kännedom om ändringen. Om någon anmälan inte har gjorts inom 30 dagar efter att ägaren eller innehavaren har fått kännedom om ändringen kan verket förbjuda användning av fordonet.

Enligt 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket vid behov underrätta behöriga myndigheter i andra stater inom EES-området om ändringar som i enlighet med 3 mom. har gjorts i fordonregistret.

I 6 mom. finns bestämmelser om verkets skyldighet att hålla kvar uppgifterna i fordonregistret. Förvaringstiden föreslås vara tio år efter att fordonet har avregistrerats. I elektronisk form ska uppgifterna förvaras i tre år.

70 §. Banregister. Denna paragraf motsvarar 40 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafen ska Trafikverket i enlighet med nuvarande praxis föra ett banregister. I banregistret ska föras in uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i statens bannät och om delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. På detta sätt bidrar banregistret till att främja driftskompatibiliteten i bannätet.

Det är i fortsättningen viktigt att också förvaltare av privata spåranläggningar ger in motsvarande uppgifter till myndigheten om sina spåranläggningar, om deras delsystem och om delarnas egenskaper samt om deras kompatibilitet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. För närvarande finns det emellertid inga förutsättningar för att ålägga förvaltare av privata spåranläggningar sådan skyldighet. Avsikten är att utreda ärendet i ett senare skede.

13 kap. **Regleringsorgan**

71 §. Trafiksäkerhetsverket som regleringsorgan. Denna paragraf motsvarar 51 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafen är Trafiksäkerhetsverket regleringsorgan inom järnvägssystemet. I denna egenskap ska verket övervaka att järnvägsmarknaden är icke-diskriminerande och opartisk, främja järnvägsmarknadens funktion, avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare samt överklaganden i samband därmed. Meningsskiljaktigheter kan förekomma t.ex. mellan två järnvägsföretag eller mellan ett järnvägsföretag och en bannätsförvaltare. Regleringsorganet ska framför allt övervaka att de ålägganden uppfylls som följer av kapacitets- och banav-

giftsdirektivet och av direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet.

Enligt 2 mom. kan verket i egenskap av regleringsorgan pröva ärenden på eget initiativ eller på initiativ av andra aktörer inom branschen. Verket har enligt 3 mom. trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av aktörer inom branschen få den information som behövs för behandlingen av ärendet. Dessutom kan verket i egenskap av regleringsorgan använda de metoder som det enligt 80 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

72 §. Begäran om omprövning. Denna paragraf motsvarar 65 § i den gällande lagen. Enligt paragrafens 1 mom. får en järnvägsoperatör, en bannätsförvaltare eller någon annan part begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket i dess egenskap av regleringsorgan, om Trafikverkets beslut gäller överbelastad bankapacitet, prioritetsordningen i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet, utnyttjande eller återkallande av bankapacitet, banavgifter eller utnyttjande eller återkallande av bankapacitet.

Omprövning kan begäras hos Trafiksäkerhetsverket enligt 2 mom. även om beslut som gäller en banavgift som en förvaltare av en privat spåranläggning tagit ut och om grunderna för avgiften.

Enligt 3 mom. ska verket avgöra en begäran om omprövning inom två månader efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet. I ärenden som gäller prioritetsordningen i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet och beviljande av brådskande bankapacitet ska beslut med anledning av en begäran om omprövning emellertid ges inom tio dagar efter att verket har fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet. Om verket inte avgör begäran inom utsatt tid kan sökanden i enlighet med 93 § 2 mom. göra ett överklagande som då anses avse ett avslag på ansökan.

På det förfarande som avses i paragrafen tillämpas bestämmelserna i förvaltningslagens 7 a kap. I paragrafens 3 mom. hänvisas till förvaltningslagens bestämmelser om behandling av omprövningsärenden. Om det är möjligt att begära omprövning av ett beslut får beslutet enligt förvaltningslagens 49 b §

inte överklagas genom besvär. En begäran om omprövning ska enligt förvaltningslagens 49 c § göras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet.

73 §. Andra meningsskiljaktigheter. Paragrafen motsvarar 52 § i den gällande lagen. Enligt paragrafens 1 mom. kan järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare föra andra ärenden än sådana som avses i 71 § till Trafiksäkerhetsverket för prövning om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den. Verket kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

Enligt 2 mom. ska ärenden i första hand avgöras genom förlikning. Om förlikningen inte leder till resultat ska verket ge sitt avgörande inom två månader efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

14 kap. Myndighetsföreskrifter

74 §. Myndighetsföreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Trafiksäkerhetsverket deltar i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet inom branschen under ledning av Europeiska järnvägsbyrån i beredningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och svarar för att specifikationerna genomförs nationellt. Enligt den gällande järnvägslagens 28 § 4 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om hur tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska genomföras i Finland. Genomförandet av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet är ett av verkets viktigaste uppgiftsområden i dess egenskap av nationell säkerhetsmyndighet. Av denna anledning föreslås att bemyndigandet tas in i en egen paragraf i den nya lagen. Specifikationerna är inte alltid heltäckande. De förutsätter ofta nationella regleringar, vilket innebär att medlemsstaterna måste utfärda och tillämpa nationella föreskrifter. Nationella föreskrifter måste utfärdas t.ex. om öppna punkter i specifikationerna samt om specialfall och undantag. Dessutom kan en medlemsstat genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet åläggas att utfärda

kompletterande nationella föreskrifter. Av denna anledning föreslås det att till paragrafen fogas en bestämmelse enligt vilken verket dessutom kan utfärda föreskrifter som kompletterar de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

75 §. Myndighetsföreskrifter om järnvägar. Enligt den gällande järnvägslagens 28 § har Trafiksäkerhetsverket i egenskap av den myndighet som svarar för järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet omfattande befogenheter att utfärda normer. Enligt järnvägssäkerhetsdirektivets artikel 16 ansvarar den nationella säkerhetsmyndigheten för genomförandet av den nationella säkerhetslagstiftningen. Härmed avses både nationella säkerhetsföreskrifter och nationella tekniska föreskrifter. Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna är de centrala aktörer inom järnvägssystemet som den nationella lagstiftningen tillämpas på. Järnvägssäkerhetsdirektivet förbjuder delegering av normgivningsbefogenheter till dessa aktörer. De nationella föreskrifterna ska stämma överens med unionslagstiftningen och de ansluter sig på ett väsentligt sätt t.ex. till genomförandet av de gemensamma säkerhetsmålen på nationell nivå. Dessutom ska de nationella bestämmelserna samt andra författningar som hänförs till kategorin nationella säkerhetsföreskrifter eller tekniska föreskrifter, varmed avses lagar och förordningar, vara tillgängliga för alla europeiska aktörer. Europeiska järnvägsbyrån samlar in information om de nationella säkerhetsföreskrifterna och nationella tekniska föreskrifterna. Under vissa förutsättningar ska utkast till nationella säkerhetsföreskrifter underställas kommissionen för godkännande.

Den föreslagna paragrafen innebär att verkets normgivningsbefogenhet preciseras och i vissa avseenden, utvidgas, närmast på grund av ny unionslagstiftning. De nya normgivningsbefogenheterna inkluderar i sak de befogenheter som verket har enligt den gällande järnvägslagen. Nya normgivningsbefogenheter föreslås i paragrafens 2 punkt som gäller förfarandet för ibruktagande, vilken omfattar även förfarandet enligt 57 §, i paragrafens 5 punkt som gäller fordonsunderhåll, underhållsverkstäder och certifiering av underhållsansvariga enheter och i paragrafens 10 punkt som gäller upptagningsätt och för-

varingstider för dokumentation från inspelningar. Dessutom bemyndigas verket att utfärda närmare föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem, om uppgifter som ska antecknas i fordonsregistret och banregistret, om beredskap för olyckor och olyckstillbud samt om bannätsförvaltarens och järnvägsoperatörens säkerhetsrapport. Enligt den gällande lagen kan närmare bestämmelser om dessa frågor utfärdas genom förordning av statsrådet.

Genom verkets normbeslut om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet kompletteras de krav som ställs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet genom nationella bestämmelser som täcker öppna punkter i tekniska specifikationer eller nationella bestämmelser som godkänts om tekniska specifikationer och gäller undantag som berör Finland. Dessutom utfärdar verket i begränsad omfattning nationella föreskrifter om järnvägssystemets säkerhet eller kompatibilitet i sådana fall då motsvarande tekniska specifikationer inte ännu har utfärdats. I detta avseende utfärdar verket allt färre normer, i och med att de tekniska specifikationerna i allt större utsträckning täcker det transeuropeiska järnvägssystemet. Verkets normgivningsbefogenheter föreslås täcka in aktörerna inom branschen. Befogenheterna berör inte direkt aktörer utanför branschen.

76 §. Undantag. Paragrafen motsvarar 28 § 5 mom. (1204/2007) i den gällande järnvägslagen. Enligt momentet kan Trafiksäkerhetsverket av särskilt vägande skäl bevilja tillstånd att avvika från de föreskrifter som det meddelat, förutsatt att järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. Beslutet kan enligt den gällande bestämmelsen innehålla villkor och begränsningar för att trygga säkerheten. Enligt den föreslagna bestämmelsen kan verket dessutom kräva att sökanden gör en riskanalys. Undantag måste sökas innan åtgärder vidtas och sökanden måste sålunda invänta Trafiksäkerhetsverkets beslut om saken.

Till paragrafen fogas en förtydligande bestämmelse enligt vilken undantag inte kan beviljas från bestämmelserna om iakttagande av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Trafiksäkerhetsverket har sålunda inte befogenhet att bevilja sådana undantag.

15 kap. Tillsyn, beredskap och undersökning av olyckor

77 §. Myndighetstillsyn. I paragrafen föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets tillsynsskyldighet. Motsvarande bestämmelser ingår i den gällande lagens 46 §. De föreslagna bestämmelserna är mera detaljerade än den gällande lagens. Tillsynen över säkerheten och driftskompatibiliteten är ett av verkets viktigaste uppgiftsområden.

Enligt paragrafens 1 mom. ansvarar Trafiksäkerhetsverket för tillsynen över järnvägssystemet. Järnvägssystemet omfattar statens bannät och de privata spåranläggningar som hör till lagens tillämpningsområde, de fordon som trafikerar på bannätet och spåranläggningarna, övriga strukturella och funktionella delsystem samt förvaltningen och användningen av hela systemet. Verkets tillsynsskyldighet omfattar också sådana övriga privata spåranläggningar som avses i 1 § 3 mom. 3 punkten och sådana spåranläggningar och fordon som avses i 4 punkten. Därför föreslås att i paragrafens 1 mom. tas in en bestämmelse om saken.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs mera i detalj om verkets tillsynsobjekt. Verkets tillsynsskyldighet utvidgas emellertid med stöd av 2 mom. inte i andra avseenden än att i 6 punkten föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket ska övervaka de anmälda organens samt de för oberoende säkerhetsbedömning ansvariga organens verksamhet och enligt 7 punkten registreringen av fordon och de uppgifter som antecknas i fordonsregistret. I Finland har inte tidigare funnits något oavhängigt organ som ansvarar för säkerhetsbedömning. Enligt momentets 1 punkt ska Trafiksäkerhetsverket övervaka att järnvägssystemets säkerhetskrav iakttas, enligt 2 punkten överensstämelsen hos järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem och enligt 3 punkten järnvägssystemets driftskompatibilitetskrav. Verket har motsvarande bestämmelser enligt den gällande järnvägslagens 46 § 1, 2 och 3 mom.

I momentets 4 punkt om övervakning av delsystemen föreslås en sådan precisering att bestämmelsen gäller delsystemens överensstämmelse, användning och underhåll.

Enligt momentets 5 punkt ska verket övervaka driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse samt marknaden för och användningen av driftskompatibilitetskomponenter. I den gällande järnvägslagens 47 § föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket ansvarar för marknadstillsyn angående delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

78 §. Utförande av tillsynsuppdraget. Enligt paragrafens 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket utföra sitt tillsynsuppdrag med förhandsanmälan eller som oanmälda besök utan förhandsanmälan. Verket kan i sitt tillsynsuppdrag använda också elektroniska system, vilket är nödvändigt framför allt vid övervakningen av fordon. Verket kan emellertid inte kräva att ett tillsynsobjekt med tanke på övervakningen skaffar eller ändrar elektroniska system.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om verkets rätt att i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till järnvägsoperatörers och bannätsförvaltares verksamhetslokaler och andra utrymmen. I momentets 1 punkt nämns också andra inom järnvägssystemet verkssamma företag, varmed avses bl.a. företag som sköter banunderhåll men inte trafikerar på bannätet samt underhållsverkstäder. Verket har i sitt tillsynsuppdrag också rätt att få tillträde till fordon som ägs eller innehas av tillsynsobjekt. Liksom enligt luftfartslagen görs undantag för utrymmen som används för permanent boende. Trafiksäkerhetsverket har också rätt att i sitt tillsynsuppdrag övervaka tillsynsobjektens anställdas verksamhet. Vidare har verket trots sekretessbestämmelserna rätt att få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget. Verket får använda de befogenheter som hör till rättigheten att utföra tillsyn endast då, när tillsynsuppgiften kräver det. Verket ska vid utförande av tillsyn följa kraven i förvaltningslagen

I paragrafens 3 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande lagens 46 § 3 mom. att Trafiksäkerhetsverket kan anlita sakkunnighjälp om det är nödvändigt för tillsynen. På de sakkunniga ska tillämpas straffrättsliga bestämmelser om tjänsteansvar när de sköter uppgifter som avses i momentet, också när de inte är anställda hos en statlig myndighet. Polisen ska vid behov lämna

handräckning i tillsynsärenden. Till denna del hänvisas till 40 § i polislagen (493/1995).

79 §. Beredskap för faror och olyckor som hotar järnvägarna. Denna bestämmelse motsvarar 49 § i den gällande lagen. Till kategorin faror och olyckor som avses i paragrafens 1 mom. hör också t.ex. plankorsningsolyckor i vägtrafik. Förpliktelserna ska anpassas till verksamhetens art och natur i enlighet med de resurser som står till buds.

Trafiksäkerhetsverket kan enligt 2 mom., liksom enligt nuvarande praxis, ålägga järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och aktörer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägstrafiken att delta i räddningsövningar och i järnvägstrafikens räddningstjänst. Bestämmelsen utsträcks sålunda till att gälla också bannätsförvaltare.

80 §. Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud. Denna paragraf motsvarar till sitt innehåll 50 § 1 och 3 mom. i den gällande järnvägslagen. I paragrafen hänvisas till den gällande lagen om undersökning av olyckor (373/1985). I paragrafen föreskrivs att en olycka eller ett olyckstillbud som inte undersöks med stöd av den nämnda lagen, liksom enligt nuvarande praxis, kan undersökas av Trafiksäkerhetsverket om det är nödvändigt för att främja järnvägssäkerheten. Trafiksäkerhetsverket undersöker årligen ca 10–15 olyckor och olyckstillbud.

81 §. Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar. Denna paragraf motsvarar huvudsakligen 61 § i den gällande lagen. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och andra bannätsförvaltare samt järnvägsoperatörerna vidta sådana förberedelser att deras verksamhet så störningsfritt som möjligt kan fortsätta också under undantagsförhållanden enligt beredskapslagen (1080/1991). Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket, liksom enligt nuvarande praxis, se till att bannätet hålls i trafikabelt skick också under olika slag av undantagsförhållanden och vid störningar.

Enligt 2 mom. ska kommunikationsministeriet leda och samordna förberedelserna inom järnvägssystemet, liksom inom trafikområdet i övrigt. Bestämmelsen motsvarar 61 § 2 mom. i den gällande lagen.

82 §. Anmälan om olyckor och olyckstillbud. I den gällande järnvägslagens 50 § 2

mom. föreskrivs att järnvägsoperatörerna och Trafikverket utan dröjsmål ska underrätta Centralen för undersökning av olyckor och Trafiksäkerhetsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om. Riksdagen behandlar samtidigt som denna proposition regeringens proposition med förslag till lag om säkerhetsundersökningar och vissa lagar i samband med den (RP --/2010 rd). Enligt den föreslagna lagen om säkerhetsundersökningar föreslås bestämmelser om att bl.a. Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och järnvägsoperatörer ska underrätta Centralen för undersökning av olyckor om händelser som enligt anmälares bedömning kan undersökas i enlighet med lagen om säkerhetsundersökningar. Det anses vara skäl att i fortsättningen också Trafiksäkerhetsverket, som ansvarar för järnvägssystemets säkerhet, underrättas om olyckor och olyckstillbud i enlighet med nuvarande praxis. Av denna anledning och med beaktande förslaget till lag om säkerhetsundersökningar föreslås att bestämmelsen om anmälan om olyckor och olyckstillbud ändras så att de nämnda aktörerna åläggs att utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om. Anmälan till Trafiksäkerhetsverket görs inte i samma syfte som till Centralen för undersökning av olyckor. Verket är i egenskap av säkerhetsmyndighet ansvarigt för uppföljningen och tillsynen av järnvägssystemets säkerhet. I uppgiften ingår att samla in information om olyckor och olyckstillbud. Alla järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare är sådana aktörer som avses i bestämmelsen.

Enligt paragrafens 2 mom. ska genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om anmälningsskyldigheten och dess innehåll.

83 §. Säkerhetsrekommendationer. Centralen för undersökning av olyckor ska över en säkerhetsundersökning upprätta en offentlig rapport som bl.a. innehåller till behöriga myndigheter och andra aktörer riktade säkerhetsrekommendationer med förslag till åtgärder för att öka den allmänna säkerheten, förebygga nya olyckor och olyckstillbud, avvärja skador samt effektivisera räddningsmyndigheternas och andra myndigheters verksamhet. Trafiksäkerhetsverket är en sådan

myndighet som här avses. Med en annan myndighet avses exempelvis räddningsmyndigheter, men sådana rekommendationer som avses i järnvägslagen kommer endast i undantagsfall att riktas till andra myndigheter än Trafiksäkerhetsverket.

Enligt den föreslagna 83 § ska Trafiksäkerhetsverket se till att rekommendationerna blir vederbörligen beaktade och att åtgärder vidtas med anledning av dem. De järnvägsoperatörer som avses i en rekommendation som riktas till Trafiksäkerhetsverket ska för verket lägga fram en plan över åtgärder som de ämnar vidta med anledning av rekommendationen. Om de inte har för avsikt att vidta åtgärder med anledning av rekommendationen ska de också motivera detta för Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ålägga aktörerna att vidta sådana åtgärder som avses i 87 §. Undersökningsorganets säkerhetsrekommendationer innebär inte i något fall en presumtion om skuld eller ansvar eller ansvar i anslutning till en olycka eller ett olyckstillbud. Trafiksäkerhetsverket och de andra aktörer som en säkerhetsrekommendation riktas till åläggs i den föreslagna lagen om säkerhetsundersökningar att årligen ge Centralen för undersökning av olyckor en rapport om de åtgärder som de har vidtagit med anledning av en säkerhetsrekommendation.

84 §. Kommunikation och dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafik. Paragrafen är ny. Med dokumentation avses i paragrafen inspelningar av talkommunikation mellan trafikledning, tågförare, växelarbetsledare och personer som ansvarar för banarbeten samt information som registrerats av säkerhetsanordningar längs bannätet. Av dokumentationen kan bland annat framgå vilka personer som är parter i talkommunikation eller andra personuppgifter. Med anledning av detta tillämpas på den dokumentation som uppkommer vid talkommunikation bestämmelserna i personuppgiftslagen (523/1999).

I paragrafen föreskrivs om rätten att samla in, registrera och på annat sätt behandla uppgifter för ett bestämt användningsändamål. Bestämmelserna i personuppgiftslagen kompletterar för sin del behandlingen av de uppgifter som ingår i dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafik. Enligt 1 mom.

ska Trafikverket ansvara för inspelningen av informationen och verket avses också fungera som registeransvarig i enlighet med personuppgiftslagen. Trafikoperatörerna ansvarar för de s.k. svarta lådor som används i samband med järnvägsmateriel, vilket innebär att de faller utanför Trafikverkets ansvarsområde.

Inspelningen av talkommunikation har från och med oktober 2009 stegvis överförs till det nya RAILI-nätet som administreras av Trafikverket och som får användas endast för kommunikation som gäller trafiksäkerheten. Användningen av RAILI-nätet för annan verksamhet eller för kommunikation som gäller privata angelägenheter ska vara förbjuden. Tidigare inspelades talkommunikation via Nicelog-systemet som ägdes av Banförvaltningscentralen men administrerades av VR. Nicelog-systemets inspelningar fick avlyssnas av anställda som VR särskilt utsett för ändamålet. Trafikförvaltningens myndigheter och Centralen för undersökning av olyckor fick på begäran tillgång till inspelningarna. På grund av dataskydds- och konkurrenslagstiftningen är det problematiskt att enskilda järnvägsoperatörer enligt det nya systemet har rätt att avlyssna inspelad talkommunikation, eftersom det innebär att aktörerna via inspelningarna får tillgång till kommunikation som de inte själva är parter i. Inom RAILI-nätet är det inte tekniskt möjligt att med rimligt besvär ställa endast sådan inspelad kommunikation till aktörernas förfogande som de själva är parter i. Den föreslagna regleringen motsvarar luftfartslagens (1194/2009) bestämmelser om användning av upptagningar såtillvida att endast Trafiksäkerhetsverket får tillgång till inspelningar av talkommunikation i samband med undersökning av olyckor och olyckstillbud. I lagen om säkerhetsundersökningar föreskrivs om motsvarande rätt för Centralen för undersökning av olyckor. Trafiksäkerhetsverket skulle dessutom få använda inspelningar av talkommunikation för uppgifter som har samband med myndighetsövervakning. Detsamma gäller också andra inspelningar i samband med järnvägstrafik, inklusive data från tågens svarta lådor.

Personer som ansvarar för underhåll och byggande har enligt förslaget rätt att använda

inspelningar för att kontrollera verksamhet och klarlägga störningar, men inte rätt att överlåta information till tredje parter. Mellan dem som ansvarar för skötseln av anordningarna och dem som utför underhålls- och byggnadsarbeten ska avtalas om sekretess och andra praktiska arrangemang.

I enlighet med det som anförs ovan förutsätts det i 1 mom. att Trafikverket ska se till att tele- och radiokommunikationen inom järnvägstrafiken, data från säkerhetsanordningar samt annan information som behövs för undersökning av olyckstillbud och olyckor upptas och förvaras så att de är skyddade mot obehörig insyn.

Enligt paragrafens 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket använda upptagningar som avses i denna paragraf vid undersökning av olyckor och olyckstillbud samt för skötsel av sina uppgifter i samband med myndighetstillsynen.

De föreslagna begränsningarna i dokumentationens användningsändamål kan anses fylla de krav på ändamålsenlighet och relevans som ställs på behandlingen av personuppgifter.

16 kap. Påföljder

85 §. Straffbestämmelser. Denna paragraf motsvarar till sitt innehåll 68 § i den gällande lagen. De gärningar som nämns i paragrafen är straffbara då de begås uppsåtligt eller av oaktsamhet. I paragrafens 1 mom. föreskrivs i syfte att trygga störningsfria och säkra järnvägstransporter att det är straffbart att bedriva koncessionspliktig järnvägstrafik utan giltig koncession.

Paragrafens 2 mom. motsvarar huvudsakligen 68 § 2 mom. i den gällande lagen. I momentet räknas upp gärningar för vilka kan dömas till böter för brott mot järnvägslagstiftningen om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff föreskrivs någon annanstans i lag. Avsikten med att straffbelägga de i momentet nämnda gärningarna är framför allt att trygga järnvägstrafikens säkerhet och att å andra sidan garantera likvärdiga och icke-diskriminerande verksamhetsförutsättningar för järnvägsoperatörerna. I momentet föreslås ett tillägg om att verka som bannätsförvaltare utan sådana förutsättningar som

avses i 3 kap. Tillägget är nödvändigt eftersom antalet bannätsförvaltare kommer att öka avsevärt i och med den nya lagen och eftersom det för att lagens syften ska uppnås är viktigt att alla bannätsförvaltare som är verksamma på bannätet uppfyller de förutsättningar som föreskrivs i 3 kap.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande lagens 68 § 3 mom. att den som bryter mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem ska dömas till böter, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff föreskrivs någon annan stans i lagen. Den gör sig skyldig till brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem som tar i bruk ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent eller använder, släpper ut på marknaden, saluför, säljer eller annars överlåter ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent.

Paragrafens 4 mom. motsvarar 68 § 4 mom. i den gällande lagen. Enligt momentet behöver den som bryter mot en förpliktelse som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av järnvägslagen och som förenats med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande, inte dömas till straff för samma gärning.

86 §. Anmärkning och varning. Denna paragraf är ny i järnvägslagen. Motsvarande bestämmelser ingår bl.a. i den nya luftfartslagen. Enligt paragrafen kan Trafiksäkerhetsverket ge en berörd järnvägsoperatör eller en bannätsförvaltare en anmärkning eller varning, om denne handlar i strid med lagen eller krav som utfärdats med stöd av den. En varning kan ges ifall en anmärkning, med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som en helhet, inte kan anses vara tillräcklig. En anmärkning kan ges muntligt eller skriftligt. En varning ska alltid ges skriftligt.

87 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång. I denna paragraf föreskrivs om administrativt tvång som Trafiksäkerhetsverket kan använda i egenskap av säkerhetsmyndighet och regleringsmyndighet när det sköter sina uppgifter. Enligt bestämmelsen kan verket i egenskap av säkerhetsmyndighet och regleringsorgan, efter att ha gett vederbörande tillfälle att yttra sig, ålägga en järnvägsoperatör eller en bannätsförvalta-

re att avhjälpa fel och försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne trots en anmärkning eller varning handlar i strid med denna lag eller krav som har utfärdats med stöd av den. Verket kan i enlighet med viteslagen (1113/1990) förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Innan verket vidtar åtgärder ska det ge aktören i fråga tillfälle att yttra sig.

88 §. Ingripande i åtgärd eller händelse. Denna paragraf motsvarar 48 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafen har Trafiksäkerhetsverket rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar järnvägen, om det finns grundad anledning att anta att järnvägssystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan verket avbryta en åtgärd eller en händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador.

17 kap. Särskilda bestämmelser

89 §. Finansiering av banhållningen. I denna paragraf föreskrivs om finansiering av banhållningen. Paragrafen motsvarar 3 § i den gällande järnvägslagen. Avsikten är att statens bannät också i fortsättningen ska underhållas och byggas ut i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Annan finansiering kommer emellertid endast i begränsad utsträckning att komplettera den statliga budgetfinansieringen. Exempelvis kommuner eller industri- och näringslivet kan delta i finansieringen. Den grundavgift som tas ut hos järnvägsoperatörerna beaktas i statsbudgeten och anvisas för banhållning.

90 §. Försäkringsplikt. Paragrafen motsvarar 11 § i den gällande lagen. Enligt paragrafen ska järnvägsoperatörer ha en gällande tillräcklig ansvarsförsäkring eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka skada som orsakas någon annan genom användning av fordon på bannätet och som järnvägsoperatören enligt lag eller avtal ansvarar för. Vid bedömningen av om ansvarsförsäkringen är tillräcklig ska man beakta verksamhetens art och omfattning samt de risker som är förenade med verksamheten. Försäkringen förutsätts vara i kraft under hela den tid som verk-

samheten bedrivs. Frågan om en ansvarsförsäkring är tillräcklig ska för järnvägsföretags vidkommande bedömas av kommunikationsministeriet i egenskap av tillståndsmyndighet, medan frågan om övriga järnvägsoperatörers ansvarsförsäkring är tillräcklig ska bedömas av Trafiksäkerhetsverket i egenskap av beviljare av säkerhetsintyg.

91 §. Lagens förhållande till konkurrens- lagstiftningen. Paragrafen motsvarar 67 § i den gällande lagen. Om ett ärende som Trafiksäkerhetsverket behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna i lagen om konkurrensbegränsningar (480/1992) kan verket med stöd av 1 mom. hänskjuta ärendet till behandling i enlighet med nämnda lag till den del som det är fråga om konkurrensbegränsningar.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att när järnvägsmarknadens konkurrensbegränsningar och deras skadliga verkningar bedöms ska också denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den beaktas.

92 §. Järnvägsföretags bokföring. Denna paragraf motsvarar 63 § i den gällande lagen. Enligt paragrafen ska järnvägsföretag i sin bokföring iakttä de bestämmelser som gäller inom Europeiska unionen och i Finland. Dessutom ska järnvägsföretagen göra en kalkyl över godstrafikens lönsamhet samt en årlig sammanställning av sina produktions- tillgångar och deras värde samt de ansvarsförbindelser som har samband med produktionstillgångarna. Sammanställningen ska offentliggöras. Inkomster från persontrafik som upphandlas som offentliga tjänster ska bokföras separat och får inte användas för att täcka kostnaderna för annan affärsverksamhet.

93 §. Överklagande. Denna paragraf motsvarar 66 § i den gällande lagen. Enligt paragrafens 1 mom. får beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat med stöd av 87 § överklagas i enlighet med viteslagen. I övrigt överklagas Trafiksäkerhetsverkets, Trafikverkets och ministeriets beslut genom besvär enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996) om inte något annat föreskrivs i järnvägslagen. Här hänvisas bl.a. till 72 § 1 mom. där det föreskrivs om de beslut av Trafikverket

som kan omprövas av Trafiksäkerhetsverket i egenskap av regleringsorgan.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat för att avgöra meningsskiljaktigheter om tillhandahållande eller prissättning av tjänster som avses i 34 och 35 § får överklagas genom besvär till marknadsdomstolen i enlighet med förvaltningsprocesslagen. För tydlighetens skull föreskrivs i momentet dessutom att marknadsdomstolens beslut överklagas genom besvär till högsta förvaltningsdomstolen i enlighet med förvaltningsprocesslagen.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs att om ministeriet inte har avgjort en koncessionsansökan inom den tid som anges i 13 § 1 mom. eller om Trafiksäkerhetsverket inte inom den tid som anges i 72 § 2 mom. har avgjort en begäran om omprövning eller inom den tid som anges i 7 § 2 mom. avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av ett säkerhetsintyg eller inom den tid som anges i 17 § 2 mom. avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av ett säkerhetstillstånd, kan sökanden anföra besvär. Besvären anses då avse ett avslag på ansökan. Sådana besvär får anföras tills beslut har meddelats med anledning av ansökan. Ministeriet och Trafiksäkerhetsverket ska underrätta besvärsmyndigheten om att ett beslut har meddelats. På anförande och behandling av besvär enligt momentet tillämpas i övrigt förvaltningsprocesslagen.

94 §. Myndigheternas rätt att få upplysningar. Denna paragraf motsvarar 62 § i den gällande lagen. I paragrafen preciseras emellertid i vissa avseenden de grunder på vilka myndigheterna har rätt att trots affärs- eller yrkeshemlighet få uppgifter av järnvägstrafikoperatörer och andra aktörer inom järnvägssystemet. Rätten att få i lagen nämnda tillstånd och intyg är förenad med rapporteringskrav som det föreskrivs närmare om i andra bestämmelser. Dessutom har Trafiksäkerhetsverket behov att av aktörer inom branschen få uppgifter framför allt i sin verksamhet som regleringsorgan samt när verket i enlighet med lagen verkar som tillsynsmyndighet. Trafikverket behöver för sin del uppgifter av järnvägsoperatörer för att bestämma banavgifter samt för statistik och undersökningar.

95 §. Ikraftträdande. Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt lagförslaget. Genom lagen upphävs den gällande järnvägslagen jämte ändringar.

96 §. Övergångsbestämmelser. Den föreslagna lagen innebär en relativt genomgripande revidering av lagstiftningen om järnvägstrafik. I 96 § sammanställs de övergångsbestämmelser som behövs i samband med att lagen träder i kraft.

Med stöd av den gällande lagen har utfärdats statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (750/2006), statsrådets förordning om järnvägstrafikens tågplanperiod och ansökan om bankapacitet (751/2006) och statsrådets förordning om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer (1059/2007). Av dessa avses de två först nämnda förordningarna revideras i samband med ikraftträdandet av den nya järnvägslagen. Däremot finns det inget behov att ändra innehållet i den sist nämnda förordningen. Därför föreslås det att det i 1 mom. tas in en bestämmelse med stöd av vilken bestämmelserna i den sist nämnda förordningen tillämpas som sådana, tills annat beslutas eller föreskrivs om tillämpningen av dem.

Med stöd av 5 § i den gällande järnvägslagen som enligt propositionen ska upphävas har endast VR Aktiebolag beviljats koncession. Koncessionen har från och med den 1 januari 2010 överförts på VR-Group Ab i samband med de bolagsarrangemang som under år 2009 genomfördes inom VR-koncernen. Efter att den föreslagna lagen trätt i kraft måste VR-Group ansöka om koncession enligt den nya lagen. Den nuvarande koncessionen som VR har beviljats föreslås med stöd av 2 mom. vara i kraft till den 1 september 2012, varefter koncessionshavaren ska ha en ny koncession i enlighet med denna lag.

Enligt 56 § i den gällande lagen har Trafikverket med förvaltare av privata spåranslagningar som anslutits till statens bannät ingått avtal om ibruktagande och underhåll som gäller anslutningen av privata spåranslagningar. Tidigare har det beviljats anslutningstillstånd för anslutningen av privata spåranslagningar till statens bannät. Enligt 3 mom.

ska anslutningsavtalen och anslutningstillstånden fortsätta att gälla som sådana.

Säkerhetsintyg som beviljats med stöd av 31 § i den gamla lagen och säkerhetstillstånd som beviljats Trafikverket med stöd av 32 § i den gamla lagen ska med stöd av 4 mom. gälla under den tid för vilken de har beviljats. VR-Group Ab:s nuvarande säkerhetstillstånd gäller till den 30 april 2012. Trafikverkets nuvarande säkerhetstillstånd gäller likaså till den 30 april 2012.

Uppskattningsvis över 200 förvaltare av privata spåranslagningar eller sammanslutningar av dem blir bannätsförvaltare då den nya lagen träder i kraft. För dem gäller sålunda bestämmelserna om bannätsförvaltare och deras förpliktelser. De ska bl.a. ha säkerhetstillstånd enligt den nya lagens 16 §. Beredningen av ansökningar om säkerhetstillstånd innebär administrativt arbete för de nya bannätsförvaltarna och myndighetsstyrning. Å andra sidan måste Trafiksäkerhetsverket reservera tillräckligt med tid för behandling av ansökningarna. I syfte att säkerställa en tillräckligt lång övergångsperiod föreskrivs i den föreslagna paragrafens 5 mom. att de nya bannätsförvaltare som förvaltar över en spåranslagning i en hamn som hör till det trans-europeiska transportnätverket tidigast den 1 augusti 2011 och senast den 1 juni 2012 ska ansöka om säkerhetstillstånd. Övriga förvaltare av privata spåranslagningar som hör till lagens tillämpningsområde ska ansöka om säkerhetstillstånd tidigast den 1 januari 2012 och senast den 1 augusti 2013. Trafiksäkerhetsverket ska i enlighet med 19 § 2 mom. besluta om beviljande av säkerhetstillstånd inom fyra månader från det att verket har fått alla de uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

VR-Group Ab som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska för de ryska fordon som används i samtrafik ansöka om ett i 60 § avsett undantag från de krav som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter. Ett undantag ska enligt 6 mom. ansökas för första gången senast den 31 maj 2011. Undantag ska ansökas med iakttagande av det förfarande för ändring av säkerhetsintyg som avses i 8 §. För ansökan om undantag ska bolaget i sitt säkerhetsstyrningssystem ta in en behöv-

lig beskrivning av de åtgärder, med vilka bolaget säkerställer att det åtar sig att transportera endast sådana ryska fordon som är underhållna på ett tillbörligt sätt och med vilka det kan trygga att de är säkra i drift på bannätet.

Fordon som används i samtrafik och anländer från Ryska federationen ska efter att lagen trätt i kraft ha tillstånd för ibruktagande. Det nya förfarandet förutsätter att Trafiksäkerhetsverket som tillståndsmyndighet förbereder sig för förfarandet och reserverar tillräckliga resurser för tillståndsprocessen. Å andra sidan ska VR-Group Ab i egenskap av det järnvägsföretag som sköter samtrafiken i Finland komma överens med Rysslands järnvägsbolag RZD om de praktiska arrangemang som förfarandet förutsätter. För att säkerställa en tillräckligt lång övergångsperiod föreskrivs i den föreslagna paragrafens 7 mom. att fordon som avses i momentet från och med den 1 januari 2013 ska ha ett tillstånd för ibruktagande beviljat av Trafiksäkerhetsverket.

Enligt driftskompatibilitetsdirektivets artikel 21.12 ska godkännande att ta fordon i bruk som beviljats före den 19 juli 2008, inbegripet godkännanden som beviljats med stöd av internationella avtal, fortsätta att gälla på de villkor de ursprungligen beviljats. I enlighet med direktivet föreslås i 7 mom. en bestämmelse enligt vilken kravet på tillstånd för ibruktagande enligt 57 § inte gäller fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland och har tagits i bruk i Finland före den 19 juli 2008.

Föreskrifter som Järnvägsverket, Banförvaltningscentralen och Trafiksäkerhetsverket har utfärdat med stöd av tidigare lagar förblir i enlighet med 8 mom. i kraft som Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter till dess att något annat föreskrivs eller bestäms.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Avsikten är att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om tjänster som Trafikverket tillhandahåller järnvägsoperatörer, om utbildningstjänster, om gemensamma säkerhetsindikatorer, om

Trafiksäkerhetsverkets årsberättelse, om ansökan om undantag från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, om EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet samt om förfarandet för utfärdande av försäkran, om de krav som ställs på anmälda organ och organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning och deras uppgifter samt om järnvägsoperatörers och bannätsförvaltares skyldighet att göra anmälan om olyckor och olyckstillbud. Dessutom bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att för tryggnad av säkerheten utfärda närmare föreskrifter om trafiken på bannätet, om trafikledning och banarbeten, om förfarandet för ibruktagande, om säkerhetsstyrningssystem, om materiel som används på bannätet och trafikering med materielen, om fordonsunderhåll, om underhållsverkstäder och certifiering av underhållsansvariga enheter, om spåranläggningar, om spåranordningar och banunderhåll, om säkerhetsanordningar i samband med järnvägar, om signaler, signalsystem och tecken, om uppgifter som ska antecknas i fordonsregistret och banregistret, om beredskap för olyckor och olyckstillbud, om upptagningsätt och förvaringstider för dokumentation från inspelningar samt bannätsförvaltarnas och järnvägsoperatörernas säkerhetsrapporter.

Regleringen på lägre nivå är huvudsakligen av teknisk natur och innehåller inga bestämmelser som generellt berör individens rättigheter eller skyldigheter eller som annars måste utfärdas genom lag. De direktivbilagor och med stöd av direktiven utfärdade kommissionsbeslut som ligger till grund för regleringen är av teknisk natur. Normerna gäller en snäv målgrupp som huvudsakligen består av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare samt av dessas anställda. Avsikten är att genom kommittologiförfarande göra ändringar i direktivbilagorna vartefter den tekniska utvecklingen och utvecklingen av järnvägssäkerheten fortskrider.

3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I lagförslaget ingår ett antal bestämmelser som det är skäl att betrakta från statsförfattningsrättslig synpunkt. Det är framför allt fråga om bemyndiganden att utfärda normer på lägre nivå samt om bestämmelser som berör näringsfrihet. De bestämmelser och föreskrifter som med stöd av lag föreslås bli utfärdade på lägre nivå är huvudsakligen detaljbestämmelser av teknisk natur, så som konstateras ovan i avsnittet "Närmare bestämmelser och föreskrifter". Genom reglering på lägre nivå verkställs bl.a. vissa av järnvägssäkerhetsdirektivets bilagor som det är meningen att uppdatera genom kommittologiförfarande. Normerna på lägre nivå berör snäva målgrupper och ingriper sålunda inte i individens rättigheter eller skyldigheter. Det föreslås att de grundläggande förutsättningarna i detta avseende regleras genom lag.

I lagen föreslås bestämmelser som inskränker friheten att bedriva järnvägstrafik och som sålunda berör näringsfriheten. Bestämmelserna är förenliga med unionslagstiftningen och inskränker inte näringsfriheten på ett sätt som strider mot de grundläggande rättigheterna.

Enligt propositionen ska Trafikverket ansvara för ordnandet och koordineringen av trafikledningen på statens bannät i hela landet, men verket kan upphandla trafikledningstjänsterna hos offentliga eller privata

serviceproducenter. Som ett anmält organ enligt lagen och som ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning kan verka ett bolag som inte hör till statsförvaltningen eller en sammanslutning som har rätt att göra sådana kontroller som avses i 63 och 65 § och i samband därmed få tillträde till platser i den mån som det är nödvändigt för att utföra kontrollerna. Kontroller som innebär intrång i hemfriden avgränsas dock utanför kontrollrätten. Enligt 64 § ska ett anmält organ i sin verksamhet iaktta kraven på god förvaltning. De uppgifter som avses ovan ska på grund av sin karaktär inte anses innebära betydande utövning av offentlig makt i den bemärkelse som avses i grundlagens 124 §.

Trafiksäkerhetsverket har enligt propositionen rätt att för skötseln av sitt tillsynsuppdrag få tillträde till järnvägsoperatörens, bannätsförvaltarens och inom järnvägssystemet verksamma företags lokaler och att få tillgång till register, förteckningar och andra dokument. Dessutom är de nämnda näringsidkarna och Trafikverket trots sekretessplikten skyldiga att ge Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som verket behöver för sitt tillsynsuppdrag. De rättigheter som Trafiksäkerhetsverket föreslås få måste anses vara motiverade med tanke på den tillsyn som verket ansvarar för.

Med stöd av vad som anförs ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Järnvägslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte och tillämpningsområde

Syftet med denna lag är att främja järnvägstrafiken, järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet samt en effektiv användning av bannätet. Lagen har också som mål att skapa likvärdiga och icke-diskriminerande förutsättningar för verksamhet på järnvägsmarknaden.

Lagen tillämpas på järnvägssystemet i Finland, på banarbete, på trafiken på bannätet samt på fordon som används på bannätet. Bestämmelserna i 4 kap. tillämpas endast på användningen av statens bannät och på tilldelningen av bankapacitet på statens bannät samt på det användningsavtal, den verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande och den beskrivning av bannätet som gäller trafiken på statens bannät. Bestämmelserna om tjänster och banavgifter i 5 kap. tillämpas endast på tjänster som tillhandahålls på och har anknytning till statens bannät samt på de banavgifter som tas ut för trafik på statens bannät, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Lagen tillämpas inte på

- 1) metro- och spårvagnstrafik och inte heller på andra system för lätt spårtrafik,
- 2) spåranläggningar som funktionellt är åtskilda från det övriga järnvägssystemet och som enbart är avsedda för lokal persontrafik och inte på järnvägsoperatörer som uteslutande bedriver trafik på spåranläggningar som avses i denna punkt,

3) sådana spåranläggningar och i 2 § definierade fordon som uteslutande används på dem och som förvaltaren av spåranläggningen eller fordonsägaren använder enbart för sin egen godstrafik, om inte något annat föreskrivs i denna lag, och inte heller på

4) spåranläggningar och fordon som är avsedda att användas endast för lokala eller historiska ändamål eller för turism, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *järnvägsföretag* ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanlutning som med stöd av en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft; med järnvägsföretag avses också företag som enbart tillhandahåller dragkraft,

2) *bannät* statens bannät som förvaltas av Trafikverket samt privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde,

3) *bannätsförvaltare* Trafikverket samt förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde,

4) *bedrivande av järnvägstrafik* trafik som bedrivs av järnvägsföretag, trafik i anslutning till banunderhåll, museitrafikoperatörers trafik, trafik som bedrivs av företag eller sammanlutning som såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik och bannätsförvaltares trafik på bannätet,

5) *museitrafik* sådan till sin omfattning obetydlig trafik som en sammanslutning med museimateriel bedriver på bannätet utan vinstsyfte,

6) *företag som sköter banunderhåll* ett företag som utför bygg- och underhållsarbeten på bannätet och bedriver trafik på bannätet i anslutning därtill,

7) *trafik* tågtrafik och växlingsarbete,

8) *bankapacitet* den förmåga att förmedla tågtrafik som en järnvägslinje har och som följer av egenskaperna hos bannät och avser en viss tidsperiod,

9) *den som ansöker om bankapacitet* ett järnvägsföretag, en museitrafikoperatör och ett företag som sköter banunderhåll samt andra järnvägsoperatör,

10) *privat spåranslagning* en spåranslagning som inte är statsägd och inte förvaltas av Trafikverket och som omfattas av lagens tillämpningsområde,

11) *järnvägssystem* bannätet inklusive spåranslagningar och bangårdar, de fordon som används på bannätet och andra strukturella och funktionella delsystem samt administrationen och användningen av systemet i dess helhet,

12) *transeuropeiska järnvägssystemet* den helhet som bildas av det järnvägssystem för konventionella tåg som avses i punkt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*) och det järnvägssystem för höghastighetståg som avses i punkt 2 i bilaga I till driftskompatibilitetsdirektivet,

13) *driftskompatibilitet* järnvägssystemets egenskap att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som prestandakraven uppfylls; driftskompatibiliteten förutsätter att alla i lagen angivna, tekniska och funktionella förutsättningar är uppfyllda så att de väsentliga kraven har iakttagits,

14) *väsentliga krav* de krav som anges i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet och som järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och gränssnitten ska uppfylla,

15) *delsystem* system i vilka det transeuropeiska järnvägssystemet har indelats på strukturella eller funktionella grunder,

16) *tekniska specifikationer* för driftskompatibilitet de krav som varje delsystem och varje del av ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten i det transeuropeiska järnvägssystemet säkerställas,

17) *driftskompatibilitetskomponenter* alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses bli införlivade med ett delsystem och som driftskompatibiliteten i järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av; begreppet komponent omfattar både materiella föremål och immateriella tillgångar, såsom programvara,

18) *fordon* rullande materiel som används i järnvägssystemet och som rör sig på egna hjul, med eller utan dragkraft och som består av ett eller flera strukturella eller funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem,

19) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som i egenskap av ägare till ett fordon eller annars har rätt att använda fordonet som transportmedel och som är registrerad som dess innehavare i det fordonsregister som avses i 68 §,

20) *serie* ett antal identiskt lika fordon av en viss typ,

21) *fordonstyp* de grundläggande projekteringskännetecknen för ett fordon som omfattas av ett enhetligt typkontrollintyg,

22) *specialfall* del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet på grund av geografiska eller topografiska hinder eller för att stadsmiljön eller strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet ställer upp begränsningar,

23) *ombyggnad* sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda,

24) *modernisering* sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,

25) *ibruktagande* alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för projekterad drift,

26) *underhållsansvarig* enhet den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret,

27) *upphandlande enhet* en fysisk eller juridisk person som beställer projektering och/eller uppbyggnad och/eller modernisering och/eller ombyggnad av ett delsystem samt svarar för genomförandet av detta,

28) *gemensamma säkerhetsindikatorer* den information som ska samlas in för att göra det lättare att bedöma hur säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av säkerheten och som räknas upp i rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och i bilaga I till rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*),

29) *gemensamma säkerhetsmål* den lägsta säkerhetsnivå för järnvägssystemet och dess olika delar som fastställs som kriterier för en acceptabel risknivå i artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet,

30) *gemensamma säkerhetsmetoder* de metoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet och som utarbetats för beskrivning av hur säkerhetsnivån och uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav bedöms, och

31) *anmälda organ* de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystemen.

2 kap.

Bedrivande av järnvägstrafik

3 §

Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik

Ett järnvägsföretag har rätt att bedriva järnvägstrafik under förutsättning att

1) järnvägsföretaget har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 § och som omfattar alla de järnvägslinjer där trafiken ska bedrivas,

2) järnvägsföretaget har koncession enligt 10 § eller koncession som beviljats för bedrivande av järnvägstrafik någon annanstans inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

3) järnvägsföretaget har beviljats den kapacitet som behövs för trafiken i enlighet med 26 §,

4) järnvägsföretaget har ingått ett avtal med Trafikverket om användning av bannätet enligt 30 §, och att

5) de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som avses i denna lag eller som föreskrivs eller bestäms med stöd av denna lag i övrigt är uppfyllda.

Vad som i 1 mom. föreskrivs om järnvägsföretags rätt att bedriva järnvägstrafik gäller även museitrafikoperatörers rätt att bedriva järnvägstrafik, med undantag för 1 mom. 2 punkten, samt övriga järnvägsoperatörers rätt att bedriva järnvägstrafik, med undantag för 1 mom. 2, 3 och 4 punkten.

Alla järnvägsoperatörer ska dessutom ha ansvarsförsäkring som avses i 90 § eller något annat motsvarande arrangemang.

4 §

Säkerhetsintyg

En järnvägsoperatör ska för bedrivande av järnvägstrafik ha ett säkerhetsintyg som består av en sådan A-del och en sådan B-del som avses i 7 §.

5 §

Ansökan om säkerhetsintyg

En järnvägsoperatör ska ansöka om säkerhetsintygets A-del och B-del hos Trafiksäkerhetsverket. En sökande med en giltig A-del som beviljats i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ansöka om säkerhetsintygets B-del hos Trafiksäkerhetsverket innan sökanden kan inleda järnvägstrafik i Finland.

Sökanden ska i ansökan uppge om den gäller person- eller godstrafik eller bådadera eller växlingsarbete. Till ansökan ska sökanden foga en kopia av dokumentationen över sitt säkerhetsstyrningssystem och en utredning över hur de övriga förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg enligt 6 § är uppfyllda samt specificera vilken del av bannätet ansökan gäller. Sökanden ska på Trafiksäkerhetsverkets begäran utan dröjsmål, dock senast en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, lämna de kompletterande uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

6 §

Förutsättningar för beviljande av säkerhetsintyg

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja sökanden säkerhetsintygets A-del, om sökanden i enlighet har ett i 40 § avsett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller kraven.

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja sökanden säkerhetsintygets B-del, om sökanden visar att

- 1) den uppfyller de bestämmelser och föreskrifter som gäller den del av bannätet där trafiken ska bedrivas och kan säkerställa att de iakttas,
- 2) dess personalkategorier och de personal-kategorier som anlitas av underleverantörer är utbildade och kompetenta för sin uppgift i enlighet med relevanta föreskrifter, och att
- 3) den rullande materiel som används stämmer överens med relevanta föreskrifter och att underhållet av dess fordon är ordnat på behörigt sätt.

Innan säkerhetsintyget beviljas ska Trafiksäkerhetsverket dessutom kontrollera att järnvägsoperatörer som inte är järnvägsföretag har en i 90 § avsedd ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang. Dessutom ska verket kontrollera att sökandens fordon uppfyller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning till de delar som specifikationerna är tillämpliga.

7 §

Beviljande av säkerhetsintyg

Med säkerhetsintygets A-del godkänner Trafiksäkerhetsverket sökandens säkerhetsstyrningssystem och med säkerhetsintygets B-del sökandens sådana dokument och förfaranden som hänför sig till uppfyllandet av de villkor som föreskrivs i 6 § 2 och 3 mom.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om säkerhetsintyg inom fyra månader efter det att verket har fått alla de uppgifter som behövs för avgörandet. Verket kan förena säkerhetsintyget med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket beviljar säkerhetsintyg för högst fem år i sänder. Ett i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljat säkerhetsintygs A-del är giltigt inom hela samarbetsområdet. En B-del som beviljats av verket är giltigt endast i Finland.

8 §

Ändring av säkerhetsintyg

Om arten eller omfattningen av intygsinnehavarens verksamhet förändras i något väsentligt avseende, ska denne ansöka om ändring av säkerhetsintyget till de delar som förändringen inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget. Intygsinnehavaren ska dessutom omedelbart underrätta Trafiksäkerhetsverket om andra ändringar som har betydande inverkan på förutsättningarna för säkerhetsintyget samt om anställning av nya personalkategorier och ibruktagande av nya fordonstyper.

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan av intygsinnehavaren eller efter att ha fått en underrättelse som avses i 1 mom. och en ansökan som intygsinnehavaren har gjort på basis av den ändra ett säkerhetsintyg som det har beviljat eller en del av det, om förutsättningarna för beviljande av intyget har förändrats. Verket kan dessutom på ansökan av intygsinnehavaren ändra intyget eller en del av det, om bestämmelserna och föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säker-

hetsintyg ändras väsentligt. Verket kan kräva att intygsinnehavaren ansöker om ändring av säkerhetsintyget.

9 §

Återkallande av säkerhetsintyg

Om intygsinnehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för att få ett säkerhetsintyg, ska Trafiksäkerhetsverket ge denne möjlighet att avhjälpa bristerna inom skälig tid. Tidsfristen får inte vara kortare än två månader. När tidsfristen har löpt ut ska verket efter att ha hört intygsinnehavaren återkalla säkerhetsintyget helt eller delvis, om intygsinnehavaren inte har avhjälpt bristerna eller i övrigt inte längre uppfyller förutsättningarna för att få säkerhetsintyg, och bristerna måste anses vara väsentliga.

Verket kan dock omedelbart återkalla ett säkerhetsintyg som det har beviljat, om det är fråga om en särskilt allvarlig brist som kan medföra fara för järnvägssystemets säkerhet.

Verket kan återkalla ett säkerhetsintyg som det har beviljat också om det konstaterar att innehavaren inte har bedrivit järnvägstrafik under de senaste tolv månaderna efter det att säkerhetsintyget beviljades.

Verket ska utan dröjsmål underrätta kommunikationsministeriet, nedan *ministeriet*, bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetsintyg återkallats. Dessutom ska verket utan dröjsmål underrätta den medlemsstats säkerhetsmyndighet om återkallandet av ett säkerhetsintygs A- eller B-del som har utfärdat den andra delen av intyget.

10 §

Koncession

Ett järnvägsföretag ska för bedrivande av järnvägstrafik ha en koncession som beviljats av ministeriet eller av någon annan myndighet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

11 §

Sökande av koncession

Den som ansöker om koncession ska ge ministeriet uppgifter om

1) de personernas anseende som utsetts till uppgifter inom sökandens operativa ledning,

2) fordonens egenskaper och underhåll, särskilt med avseende på säkerhetskraven,

3) den säkerhetsansvariga personalens kompetens och yrkesutbildning,

4) sina tillgångar och skulder,

5) sitt egna och främmande kapital, tillräckligt specificerade,

6) sina inkomster av och utgifter för verksamheten, inklusive anskaffningsutgifterna för rullande järnvägsmateriel, byggnader, konstruktioner och markområden,

7) ansvarsförsäkring eller motsvarande arrangemang i enlighet med 90 §.

Sökanden ska på ministeriets begäran utan dröjsmål, dock senast inom en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, ge ministeriet de kompletterande uppgifter som behövs för avgörande av ärendet. Ministeriet kan dessutom avkräva sökanden en analys av dennes ekonomiska tillstånd. Analysen ska vara gjord av en revisor eller revisionssammanslutning som en handelskammare eller Centralhandelskammaren har godkänt.

Sökanden ska betala en ansökningsavgift på 1 000 euro till staten i samband med koncessionsansökan.

12 §

Förutsättningar för beviljande av koncession

Ministeriet ska bevilja en i Finland etablerad sökande koncession för järnvägstrafik, om

1) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,

2) sökanden har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 §,

3) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetenta,

4) sökanden är så solvent att den enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att i minst ett år fullgöra alla

sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden,

5) sökanden har en i 90 § avsedd tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang.

En person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte det i 1 mom. 3 punkten angivna kravet på gott anseende, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och om gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 1 mom. 3 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 1 mom. 4 punkten, om

1) sökanden eller en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),

2) en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

3) sökanden har av sin verksamhet föranledda, till betydande belopp uppgående obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning.

Ministeriet kan av särskilda skäl avvika från det krav som avses i 4 mom.

13 §

Beviljande av koncession

En ansökan om koncession ska avgöras inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har

sänts in till ministeriet. Ministeriet kan i koncessionen ta in villkor som kompletterar bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av den och som särskilt har samband med trafikens omfattning och art. Koncessionen kan på ansökan beviljas med begränsningen att den endast gäller person- eller godstrafik.

En koncession som har beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller inom hela samarbetsområdet. Ministeriet ska informera den behöriga myndigheten, om ett järnvägsföretag som har fått koncession i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inte längre uppfyller förutsättningarna för koncession.

Koncessionshavaren ska inleda sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Ministeriet kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader efter det att koncessionen beviljades. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader efter det att koncessionen beviljades eller har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan ministeriet be koncessionshavaren inkomma med tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

Ministeriet omprövar koncessionen och villkoren för den vart femte år efter det att koncessionen beviljats. Dessutom kan ministeriet kontrollera om järnvägsföretaget uppfyller de förpliktelser som företaget i eller med stöd av denna lag har ålagts för bedrivande av järnvägstrafik, om det finns grundad anledning att misstänka att förpliktelserna inte uppfylls.

14 §

Förnyande eller ändring av koncession

Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller betydligt utvidga sin verksamhet, ska det lämna in en ny ansökan till ministeriet eller lämna sådan tilläggsutredning som ministeriet begärt. Ministeriet kan på grundval av ansökan bevilja ny koncession eller ändra kon-

cessionen eller på basis av tilläggsutredningen ge sitt samtycke till fortsatt verksamhet.

Ministeriet kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Ministeriet ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.

Om ministeriet anser att järnvägssäkerheten kan äventyras vid sådana förändringar som avses i 1 och 2 mom., ska det återkalla koncessionen med iakttagande av vad som i 15 § föreskrivs om återkallande av koncession.

15 §

Återkallande av koncession

Om koncessionshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av koncession ska ministeriet ge koncessionshavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska ministeriet återkalla koncessionen helt eller för viss tid.

Samtidigt som ministeriet konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter.

Ministeriet kan återkalla koncessionen helt eller för viss tid, om koncessionshavaren trots ministeriets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik. Vid obetydliga överträdelser kan ministeriet ge koncessionshavaren en varning.

3 kap.

Förvaltning av bannät

16 §

Säkerhetstillstånd och tillståndsansökan

Bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd för projektering, byggande, underhåll och förvaltning av bannätet.

En bannätsförvaltare ska ansöka om säkerhetstillstånd hos Trafiksäkerhetsverket. Sökanden ska till ansökan foga utredning om att förutsättningarna för att få säkerhetstillstånd är uppfyllda.

Sökanden ska på verkets begäran utan dröjsmål och senast inom en månad efter att ha fått verkets begäran sända in de tilläggsuppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

17 §

Beviljande av säkerhetstillstånd

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja sökanden säkerhetstillstånd om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav som ställs i 40 § och sökanden visar att den med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina interna förfaranden kan trygga en säker projektering, ett säkert byggande och underhåll samt en säker förvaltning av bannätet. Genom sitt säkerhetstillstånd godkänner Trafiksäkerhetsverket bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltarens har vidtagit för att följa de regler och föreskrifter som gäller bannätet.

Trafiksäkerhetsverket ska fatta beslut om beviljande av säkerhetstillstånd inom fyra månader efter det att alla uppgifter som behövs för att avgöra ärendet har sändts in till verket.

Verket kan förena säkerhetstillståndet med villkor i syfte att trygga järnvägssystemets säkerhet, med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket beviljar säkerhetstillstånd för högst fem år i sänder.

18 §

Ändring av säkerhetstillstånd

Bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar som har betydelse för säkerhetstillståndet och om väsentliga ändringar i principerna för användning och underhåll av bannätet och dess anläggningar.

Verket kan efter att ha underrättats enligt 1 mom. på ansökan av tillståndshavaren ändra säkerhetstillståndet eller en del av det, om tillståndsförutsättningarna har förändrats. Dessutom kan verket vid behov på ansökan av tillståndshavaren ändra säkerhetstillståndet eller en del av det, om bestämmelserna eller föreskrifterna, om beviljande av säkerhetstillstånd ändras i något väsentligt avseende. Verket kan kräva att tillståndshavaren ansöker om ändring av säkerhetstillståndet.

19 §

Återkallande av säkerhetstillstånd

Om innehavaren av ett säkerhetstillstånd inte längre uppfyller tillståndsförutsättningarna, ska Trafiksäkerhetsverket ge tillståndshavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. När tidsfristen löpt ut ska verket efter att ha hört tillståndshavaren helt eller delvis återkalla säkerhetstillståndet för gott eller för viss tid, om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristen eller i något annat avseende inte längre uppfyller tillståndsförutsättningarna, och om bristen måste anses vara väsentlig.

Verket kan emellertid återkalla ett säkerhetstillstånd omedelbart när det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

Verket ska utan dröjsmål underrätta ministeriet, järnvägsoperatörerna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetstillstånd har återkallats.

4 kap.

Utnyttjande av statens bannät samt bankapaciteten

20 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Sådan bankapacitet på statens bannät som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av ministeriet enligt 10 § eller som fått koncession för järnvägstrafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som också i andra avseenden uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i 3 §. Också museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll får samt andra järnvägsoperatörer för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel.

Det i 1 § i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) avsedda aktiebolag som bedriver järnvägstrafik har rätt att använda statens bannät i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland.

21 §

Ramavtal

Trafikverket kan ingå ett ramavtal om användning av bankapacitet med den som ansöker om bankapacitet. I ramavtalet anges särdragen i fråga om den bankapacitet som sökanden behöver. Ramavtalet berättigar dock inte sökanden att få den bankapacitet som anges i avtalet. Också den bankapacitet som anges i avtalet beviljas av Trafikverket på ansökan samt genom ett sådant förfarande och på sådana grunder som anges i detta kapitel. Ett ramavtal begränsar inte heller i övrigt tillämpningen av de övriga bestämmelserna i detta kapitel på andra som ansöker om bankapacitet.

Ramavtal får ingås för högst fem år. Trafikverket kan av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med

en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

Trots det som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) är uppgifterna om ramavtal samt huvuddragen i den bankkapacitet som ramavtalen gäller offentliga. Trafiksäkerhetsverket har emellertid trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om ingående av avtal och grunderna för avtalen samt om villkoren i ramavtal, om uppgifterna är nödvändiga för verkets åligganden.

22 §

Ansökan om bankkapacitet

Järnvägsföretag ska ansöka om bankkapacitet enligt vad som föreskrivs i denna lag.

Ansökan om bankkapacitet ska göras hos Trafikverket för varje tågplanepериод tidigast tolv och senast åtta månader innan tågplanepериоден börjar. Det går att ansöka om ny bankkapacitet eller om ändring av bankkapaciteten för regelbunden trafik också efter ett beslut om tilldelning av bankkapacitet, dock senast fyra veckor innan ändringen av bankkapaciteten för regelbunden trafik träder i kraft.

Närmare bestämmelser om ansökan om bankkapacitet och om ansökningstiderna samt om tågplanepериоден, om ändringstidpunkterna under tågplanepериоден och om tidsfristerna i anslutning till dem utfärdas genom förordning av statsrådet med iakttagande av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, nedan *kapacitets- och banavgiftsdirektivet*.

Ett järnvägsföretag kan hos Trafikverket ansöka om bankkapacitet också för sådana internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som endast delvis hör till bannät som avses i denna lag.

23 §

Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar

Om tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reserveras för den övriga trafiken, kan en viss järnvägslinje eller en del av den genom Trafikverkets beslut reserveras för särskild bankkapacitet med iakttagande av artikel 24 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. På en järnvägslinje eller på den del av en linje som reserverats för särskild bankkapacitet har den trafik som den särskilda bankkapaciteten reserverats för prioritet vid utnyttjandet av bankkapaciteten.

Om det inte är möjligt att samordna den sökta bankkapaciteten så som avses i 24 § 1 mom., ska Trafikverket i sitt beslut konstatera att järnvägslinjen helt eller delvis är överbelastad bankkapacitet. Bankkapaciteten kan betecknas som överbelastad även när det är uppenbart att den kommer att överbelastas under tågplanepериоден. Trafikverket kan besluta om prioritetsordningen för en järnvägslinje, vilket innebär att en bestämd trafiktyp kan prioriteras vid tilldelningen av överbelastad bankkapacitet.

24 §

Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall

Om flera sökande har ansökt om samma bankkapacitet eller om den bankkapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankkapacitet som har sökts av någon annan, ska Trafikverket i första hand sträva efter att samordna ansökningarna. Verket kan i så fall erbjuda en sökande bankkapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om det samordningsförfarande som avses i 1 mom. inte leder till att sökandena kan förliskas, kan Trafikverket för upprättande av tågplaneförslag i ett enskilt fall avgöra prioritetsordningen på de grunder som föreskrivs i detta kapitel. Trafikverket ska avgöra prioritetsordningen inom tio dagar efter det att den samordning som avses i 1 mom. har avslutats.

När det gäller överbelastad bankkapacitet kan Trafikverket genom ett beslut avvika

från den prioritetsordning som avses i detta kapitel, till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver trafik som i övrigt upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktionsduglighet. Detsamma gäller, om avslag på ansökan skulle medföra oskäligen olägenhet för sökanden eller för affärsverksamhet som bedrivs av dennes kunder.

25 §

Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter

Trafikverket ska på basis av ansökningarna upprätta tågplaneförslag för den följande tågplaneperioden inom fyra månader från utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. I tågplaneförslaget kan det tas in uppgifter om den bankapacitet som en sökande föreslås bli beviljad endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Tågplaneförslaget ska i första hand grunda sig på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tågplanerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Trafikverket kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda sökanden bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller. Bankapacitet kan också lämnas outdelad, om det för tågplaneperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioritetsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Trafikverket ska sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet inom den tid som avses i 1 mom. samt ge sökandena tillfälle att bli hörda inom 30 dagar från delgivningen av tågplaneförslaget. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att yttra sig om tågplaneförslaget under den ovan nämnda tidsfristen på 30 dagar. För dessa parter del börjar tidsfristen löpa när Trafikverket har publicerat tågplaneförslaget.

26 §

Tilldelning av bankapacitet

Trafikverket ska på basis av tågplaneförslaget samt remissförfarandet enligt 25 § 3 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder. Trafikverket ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioritetsordningen för särskild och överbelastad bankapacitet.

Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden ska fattas på de grunder som anges i 1 mom. med iakttagande av vad som föreskrivs om förfarandet i 22 § 2 mom. och i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 22 § 3 mom.

27 §

Brådskande bankapacitet

Den som ansöker om bankapacitet och behöver tillfällig bankapacitet utan dröjsmål för en eller flera järnvägslinjer kan hos Trafikverket ansöka om brådskande bankapacitet också utan att iaktta den tidsfrist som nämns i 22 § 2 mom. Ansökningar om bankapacitet som lämnas av museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll ska alltid behandlas skyndsamt. Bankapacitet som avses i denna paragraf kan sökas hos Trafikverket inom den tid som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Trafikverket ska då avgöra ansökan om bankapacitet inom fem arbetsdagar efter att ansökan lämnades in.

Trafikverket ska bevilja bankapacitet enligt ansökan om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte annat följer av 26 § 1 mom., ska bankapaciteten beviljas den som först har ansökt om den.

28 §

Utnyttjande och återkallande av bankapacitet

Den som har beviljats bankapacitet får inte överlåta bankapaciteten till någon annan. Om den som beviljats bankapacitet utnyttjar beviljad bankapacitet i strid med detta moment, ska Trafikverket till denna del återkalla den bankapacitet som sökanden beviljats.

Trafikverket beslutar om tröskelkvoter för minimiutnyttjande av bankapacitet. Trafikverket kan återkalla beviljad bankapacitet eller en del av den, om innehavaren under minst 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del av den förutsätter.

Bankapacitet får dock inte återkallas, om den har blivit outnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av sökanden eller av den järnvägsoperatör som utnyttjar bankapaciteten. Trafikverket kan alltid återkalla bankapacitet för sådan tid då järnvägsföretaget, museitrafikoperatören eller det företag som sköter banunderhåll inte har något säkerhetsintyg för järnvägstrafik.

Trafikverket kan helt eller delvis återkalla bankapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt har tagits ur bruk. Verket ska då i mån av möjlighet erbjuda innehavaren av bankapaciteten alternativa järnvägslinjer. Verket är dock inte skyldigt att betala ersättning för eventuell skada till innehavaren, om inte annat avtalats med stöd av 30 §.

29 §

Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan

Om Trafikverket med stöd av 23 § 2 mom. konstaterar att en järnvägslinje är överbelastad, ska verket inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra en kapacitetsanalys. I analysen ska orsakerna till överbelastningen utredas och de åtgärder klagöras som Trafikverket kan vidta för att

eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje som är föremål för analysen.

Om Trafikverket har gjort en kapacitetsanalys enligt 1 mom. ska verket inom sex månader efter det att analysen blivit klar upprätta en kapacitetsförstärkningsplan. I planen ska anges orsakerna till överbelastningen, den sannolika utvecklingen av järnvägstrafiken, hinder för utvecklingen av bannätet samt alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, med beaktande av bedömningar utifrån en kostnadsnyttoanalys av de alternativ som har lagts fram samt förutsättningarna för ändring av avgifter som har samband med banavgiften.

30 §

Avtal om användning av bannät

Trafikverket ska ingå avtal om användning av bannätet med järnvägsföretag och museitrafikoperatörer. I ett sådant avtal ska det bestämmas om användningen av de i 33 § avsedda tjänster som Trafikverket tillhandahåller och andra praktiska arrangemang i anslutning till järnvägstrafiken samt om ersättningar och grunderna till dem som avses i 31 §.

Trafikverket ska ingå användningsavtal med varje järnvägsföretag och museitrafikoperatör på lika och skäliga villkor. Avtalet ska främja en effektiv användning av bannätet och järnvägstrafikens punktlighet samt förebygga sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning. Avtal ska ingås för varje tågplanepериод med beaktande av den bankapacitet som beviljats för perioden. Avtalet kan ändras, om de beslut om tilldelning av bankapacitet som ingåtts under tågplanepериоден eller andra för avtalet relevanta faktorer kräver det.

Trafikverket får inte ingå användningsavtal innan järnvägsföretaget uppfyller de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som anges i 3 § 1 mom. 1–3 och 5 punkten och museitrafikoperatören de villkor som anges i 3 § 1 mom. 1 och 5 punkten.

31 §

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

I syfte att effektivera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning, ska järnvägsföretagen och Trafikverket motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja det statliga bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna lag. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen.

Ett järnvägsföretag ska betala Trafikverket ersättning i enlighet med de grunder som anges i det avtal om användning av bannätet som avses i 30 §, om den trafik som järnvägsföretaget bedriver, av skäl som beror på järnvägsföretaget väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats företaget. Trafikverket ska betala järnvägsföretaget ersättning i enlighet med avtalet om användning av bannätet, om bannätets användbarhet på grund av trafikstörningar som beror på verket avviker väsentligt från den bankapacitet som beviljats järnvägsföretaget och avbrottet inverkar negativt på järnvägssystemets funktionsduglighet.

32 §

Beskrivning av bannätet

Trafikverket publicerar för dem som ansöker om bankapacitet separat för varje tågplanepå period i en beskrivning av bannätet uppgifter om de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om

- 1) tillträdesrätt till bannätet,
- 2) grunderna för fastställande av banavgifter,
- 3) ansökan om bankapacitet och om tidsfrister som gäller ansökan,
- 4) kraven på och godkännandet av järnvägarnas rullande materiel, och
- 5) andra omständigheter som gäller förutsättningarna för bedrivande och inledande av järnvägstrafik.

Trafikverket meddelar i beskrivningen av bannätet uppgifter om bannätets art och omfattning samt ger närmare uppgifter om detaljerna i fråga om och tillgången på det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 33 § och om möjligheterna att utnyttja bannätet och spårförbindelser. I beskrivningen ska också de beslut meddelas som Trafikverket

1) med stöd av 23 § 1 mom. utfärdar om särskild bankapacitet,

2) med stöd av 23 § 2 mom. utfärdar om prioriteringsordningen när bankapaciteten är överbelastad, och

3) med stöd av 28 § 2 mom. utfärdar om de separat för varje järnvägslinje fastställda tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankapaciteten.

När Trafikverket upprättar beskrivningen av bannätet ska verket höra dem som innehar bankapacitet och är etablerade i Finland samt andra som ansöker om bankapacitet och som vill ha tillträde till Finlands bannät. Trafikverket ska publicera beskrivningen senast fyra månader före utgången av den genom förordning av statsrådet utsatta tiden för inlämnande av ansökningar om bankapacitet. Om de uppgifter som avses i 1 och 2 mom. förändras under beskrivningens giltighetstid, ska Trafikverket utan dröjsmål publicera de nya uppgifterna.

5 kap.

Tjänster och banavgifter

33 §

Tjänster som Trafikverket tillhandahåller järnvägsoperatörer

Trafikverket ska på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörer minimipaket av tillträdestjänster samt bantillträdestjänster och spårförbindelser med iakttagande av vad som föreskrivs i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Dessa tjänster regleras närmare genom förordning av statsrådet. Uppgift om detaljer i fråga om tjänsterna och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §.

Trafikverket kan tillhandahålla järnvägsoperatörer bantillträdestjänster, tilläggstjänster och extra tjänster vid utnyttjandet av bannätet samt avtala om dessa tjänster och om andra produkter med järnvägsoperatörerna. Närmare bestämmelser om bantillträdestjänster samt om tilläggstjänster och extra tjänster utfärdas genom förordning av statsrådet. Uppgift om de tjänster och andra produkter som tillhandahålls samt detaljer om och tillgången på dem ska tas in i beskrivningen av bannätet. Trafikverket ska på enhetliga och likvärdiga villkor tillhandahålla samtliga järnvägsoperatörer tjänster och övriga produkter för enskilda järnvägslinjer i enlighet med de uppgifter som meddelats i beskrivningen av bannätet.

34 §

Tillhandahållande av tjänster

Järnvägsföretag och bolag eller andra sammanslutningar som tillhandahåller järnvägstjänster (*tjänsteleverantörer*) är skyldiga att på icke-diskriminerande villkor och mot ersättning tillhandahålla järnvägsoperatörer bantillträdestjänster och spårförbindelser som avses i punkt 2 i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet. En tjänsteleverantör kan vägra att tillhandahålla tjänster endast i det fall att det för tjänsterna finns alternativ som är genomförbara på marknadsvillkor.

Om tjänsteleverantören med avseende på sin affärsverksamhet anser sig drabbas av allvarliga svårigheter till följd av skyldigheten att tillhandahålla tjänster, kan den hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om tillstånd att vägra tillhandahålla tjänster. Verket kan på ansökan bevilja tjänsteleverantören ett tillfälligt undantagstillstånd i ett enskilt fall. När Trafiksäkerhetsverket prövar en ansökan om undantagstillstånd ska det ta hänsyn till järnvägsoperatörernas rätt att på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor få tillgång till de tjänster som avses i denna paragraf samt till undantagets konsekvenser för marknaden för järnvägstrafik och för konkurrenssituationen på marknaden.

Den ersättning som tas ut för tjänsterna ska vara likvärdig för samtliga järnvägsoperatörer och rimlig i förhållande till kostnaderna

för tjänsterna och en skälig vinst. Prissättningen av tjänster får inte uppta ogrundade villkor eller begränsningar och inte heller villkor eller begränsningar som uppenbart begränsar konkurrensen.

En järnvägsoperatör har rätt att använda privata spåranslagningar som leder till terminaler och hamnar som betjänar flera än en slutanvändare och rätt att tillhandahålla sina kunder tjänster i sådana terminaler och hamnar.

Närmare bestämmelser om tjänster och spårförbindelser som avses i denna paragraf och om ansökan om undantagstillstånd enligt 2 mom. och om tidsfristerna för ansökan utfärdas genom förordning av statsrådet.

35 §

Tillhandahållande av utbildningstjänster

En läroanstalt som avses i 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla bolag och sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag utbildningstjänster, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig vinst.

Närmare bestämmelser om utbildningstjänster som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

36 §

Trafikledning och avtal om trafik

Bannätsförvaltaren ansvarar för trafikledningen på bannätet och ser till att trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor. Förvaltaren kan ordna trafikledningstjänsterna själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata serviceproducenter. Andra bannätsförvaltare än Trafikverket kan också avtala med Trafikverket om att ordna trafikledningen på sin spåranslagning eller på en del av denna.

Trafikverket ansvarar för att ordna och koordinera trafikledningen på statens bannät i hela landet.

Bannätsförvaltarna ska avtala om de praktiska trafikarrangemangen och trafikledningsarrangemangen när deras spåranläggningar står i förbindelse med varandra och det bedrivs trafik mellan dem.

Om en bannätsförvaltare upphandlar trafikledningstjänster hos ett annat bolag eller hos en annan sammanslutning, ska förvaltaren i sitt eget säkerhetsstyrningssystem beakta det bolags eller den sammanslutnings verksamhet som tillhandahåller trafikledningstjänsterna.

Det bolag eller den sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster ska iaktta god förvaltningssed i sin verksamhet och opartiskt tillhandahålla alla järnvägsoperatörers tjänster. Straffrättsliga bestämmelser om tjänsteansvar ska tillämpas på de anställda när de tillhandahåller trafikledningstjänster som avses i denna paragraf.

37 §

Banavgifter

Som *banavgift* för användning av statens bannät uttas en grundavgift och andra särskilt föreskrivna avgifter som har samband med banavgiften. Av företag som sköter banunderhåll tas inte ut någon banavgift.

Trafikverket ska med iakttagande av kapitel II i kapacitets- och banavgiftsdirektivet på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor hos järnvägsoperatörerna ta ut en grundavgift för sådana tjänster och andra produkter som avses i 33 § 1 mom., med beaktande av hur mycket de utnyttjas. Grundavgiften som tas ut för sådana i 33 § 1 mom. nämnda tjänster och andra produkter som tillhandahålls järnvägsoperatörerna, ska alltid baseras på de kostnader som järnvägstrafiken direkt medför för bannätet och banhållningen.

Närmare bestämmelser om grundavgiften utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Om förvaltaren av en privat spåranläggning har för avsikt att ta ut en avgift för användning av sitt bannät, ska denne underrätta ministeriet och Trafiksäkerhetsverket om avgif-

ten och dess grunder senast två månader innan avgiften införs. Avgiften ska vara förenlig med de prissättningsprinciper som föreskrivs i artikel 7 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

38 §

Uttag av banavgifter

Trafikverket beslutar om debitering av grundavgiften och tar ut avgiften kalendermånadsvis hos järnvägsoperatörerna. Verket kan av särskilda skäl avtala om andra avgiftsarrangemang med järnvägsoperatörer. De banavgifter som Trafikverket har debiterat är direkt utsökbara.

6 kap.

Säkerhet

39 §

Grunderna för säkerheten

Järnvägssystemets säkerhetsnivå ska upprätthållas och utvecklas enligt de möjligheter som unionens lagstiftning samt den tekniska och vetenskapliga utvecklingen inom branschen ger.

Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför. De ska vid behov i samråd med varandra vidta nödvändiga riskhanteringsåtgärder. Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett sådant säkerhetsstyrningssystem som avses i 40 §.

Järnvägssystemets och dess delars minimisäkerhetsnivå definieras i de gemensamma säkerhetsmål som avses i artikel 7 i järnvägs-säkerhetsdirektivet. Trafiksäkerhetsverket ska vid behov ändra sina säkerhetsföreskrifter för järnvägstrafiken så att de gemensamma säkerhetsmålen kan uppfyllas. Vad som i detta moment föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att ändra sina säkerhetsföreskrifter gäller också statsrådets och ministeriets skyldighet att ändra de bestämmelser

om järnvägssäkerhet som har utfärdats genom förordning.

De gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet används vid bedömningen av hur säkerhetsnivån uppnåtts, säkerhetsmålen uppfyllts och övriga säkerhetskrav iakttagits.

40 §

Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska ha säkerhetsstyrningssystem som överensstämmer med bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägssäkerhet och uppfyller de krav som framgår av bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. Vid bedömningen av de krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem ska verksamhetens art och omfattning beaktas. Ett säkerhetsstyrningssystem ska säkerställa hanteringen av de risker som sammanhänger med organisationens verksamhet.

En bannätsförvaltare ska i sitt säkerhetsstyrningssystem beakta den inverkan som järnvägsoperatörernas verksamhet har på bannätet samt se till att alla järnvägsoperatörer kan bedriva verksamhet i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella säkerhetsföreskrifterna samt i enlighet med villkoren i säkerhetsintyget. Dessutom ska bannätsförvaltaren efter att ha hört de järnvägsoperatörer som använder bannätet utreda möjligheterna att inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem samordna operatörernas förfaranden i nödsituationer.

Järnvägsoperatörens och bannätsförvaltarens verkställande direktör, generaldirektör eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och upprätthålls inom den organisation som de leder.

41 §

Kontroll av att säkerhetsmålen uppnås

Trafiksäkerhetsverket kontrollerar att de gemensamma säkerhetsmålen nås och järnvägssäkerheten utvecklas. För ändamålet an-

vänds gemensamma säkerhetsindikatorer. Verket ska i sin årsberättelse redogöra för de säkerhetsindikatorer som räknas upp i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet samt publicera en årsrapport över sin verksamhet under det föregående kalenderåret och sända den till ministeriet och Europeiska järnvägsbyrån senast den 30 september.

Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska varje kalenderår samla in uppgifter om hur föregående kalenderårs säkerhetsmål har uppnåtts och sammanställa en säkerhetsrapport om saken. För ändamålet används gemensamma säkerhetsindikatorer. Rapporten ska ges in till Trafiksäkerhetsverket senast den 30 juni.

Närmare bestämmelser om gemensamma säkerhetsindikatorer och om Trafiksäkerhetsverkets årsrapport utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 kap.

Driftskompatibilitet

42 §

Grunderna för driftskompatibilitet

Järnvägssystemet samt dess delsystem och driftskompatibilitetskomponenter ska uppfylla de väsentliga krav på järnvägssystem som ska iakttas vid projektering, tillverkning, utsläppande på marknaden, ibruktagande, förbättring, modernisering och användning av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

De väsentliga kraven gäller delsystemens säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet, hälsoeffekter, miljöeffekter och tekniska driftskompatibilitet. Närmare bestämmelser om innebörden av de väsentliga kraven utfärdas genom förordning av statsrådet.

43 §

Avvikelse från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

I avsaknad av relevanta specialfall som berör Finland kan Trafiksäkerhetsverket i en-

lighet med artikel 9 i driftskompatibilitetsdirektivet begära undantag från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

1) för projekt som avser ett delsystem eller modernisering eller ombyggnad av detta som, vid den tidpunkt då specifikationen offentliggörs, är långt framskridet eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras,

2) för projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa specifikationer är inkompatibla med vad som gäller för det befintliga delsystemet,

3) för ett delsystem eller en modernisering eller ombyggnad av detta på ett område som till följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av Europeiska unionen,

4) för modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett delsystem, om tillämpningen av dessa specifikationer skulle hota projektets lönsamhet eller kompatibiliteten i järnvägssystemet,

5) om en specifikation efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof inte kan tillämpas av tekniska eller ekonomiska orsaker,

6) för fordon till eller från tredjeland där spårvidden avviker från den spårvidd som används för Europeiska unionens huvudjärnvägsnät.

Den upphandlande enheten kan föreslå att Trafiksäkerhetsverket ber Europeiska kommissionen, nedan *kommissionen*, om undantag från en sådan teknisk specifikation för driftskompatibilitet som enheten ska tillämpa vid upphandling. Om verket anser att begäran om undantag är motiverad ska det vidarebefordra begäran till kommissionen. Verket kan emellertid i sådana fall som avses i 1, 3, 5 och 6 punkten bevilja den upphandlande enheten rätt att tillämpa alternativa bestämmelser redan innan kommissionen har godkänt undantaget.

Den upphandlande enheten ska på yrkande av Trafiksäkerhetsverket ge verket uppgifter om de arbeten, varor och tjänster som begäran om undantag avser och motivera avvikelserna från specifikationen. Dessutom ska enheten i samband med begäran om undantag enligt 1 mom. 1 punkten ge verket uppgifter om

de motiveringar enligt vilka ett projekt kan anses vara långt framskridet.

Närmare bestämmelser om begäran om undantag och om undantagsförfarandet utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 kap.

Ibrukttagande av delsystem och komponenter

44 §

Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem

För ibruktagande av strukturella delsystem krävs det tillstånd av Trafiksäkerhetsverket.

Verket ska bevilja tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem som uppfyller de väsentliga kraven. Vid behandlingen av tillståndsansökan ska verket framför allt granska att delsystemet är tekniskt kompatibelt med det system i vilket det ska integreras samt att integreringen är säker.

Verket ska vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att delsystemen är förenliga med de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller drift och trafikledning, till den del som specifikationerna ska tillämpas.

45 §

Bedömning av strukturella delsystems överensstämmelse

Bedömningen av överensstämmelsen hos järnvägssystemets strukturella delsystem görs på basis av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelar om delsystem eller andra andra bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats om dem.

Överensstämmelsen hos ett strukturellt delsystem ska påvisas med en EG-kontrollförklaring, om krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet gäller för det. För bedömningen av överensstämmelsen ska sökanden be ett i 61 § avsett anmält organ tillämpa ett EG-kontrollförfarande. Sökanden kan vara en upphandlande enhet eller den som byggt

upp eller tillverkat ett delsystem eller dessas företrädare som är etablerad i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Det anmälda organet ansvarar för EG-kontrollen av delsystemet från och med projekteringsskedet fram till överlåtelsen före ibruktagandet. EG-kontrollen omfattar projekteringen och uppbyggnaden av delsystemet samt provningen innan det tas i bruk.

Överensstämmelsen hos ett strukturellt delsystem ska bedömas genom en FI-kontroll som avses i 65 § och påvisas med en FI-kontrollförklaring, till den del krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte gäller för delsystemet.

EG-kontrollförklaringen och FI-kontrollförklaringen avseende ett strukturellt delsystem ska riktas till Trafiksäkerhetsverket. EG-kontrollförklaringen ska avfattas på samma språk som det tekniska underlaget. Trafiksäkerhetsverket kan kräva att en EG-kontrollförklaring översätts till finska eller svenska.

Närmare bestämmelser om andra uppgifter som ska framgå av EG-kontrollförklaringen och FI-kontrollförklaringen och om förutsättningarna för att utfärda kontrollförklaringar samt om kontrollförfarandet utfärdas genom förordning av statsrådet.

46 §

Planering av tillverkning, uppbyggnad, ombyggnad eller modernisering av delsystem

En plan för tillverkning eller uppbyggnad av ett nytt delsystem samt ombyggnad eller modernisering av ett befintligt delsystem ska ges in till Trafiksäkerhetsverket. Planen kan genomföras först efter det att verket har beslutat om det på basis av ombyggnads- eller moderniseringsplanen för ett delsystem behövs ett nytt tillstånd för ibruktagande. Ett sådant nytt tillstånd ska alltid krävas om den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen kan påverkas negativt av det planerade arbetet.

Verket ska underrätta sökanden om behovet av ett tillstånd senast fyra månader efter det att sökanden har gett in alla för behandlingen nödvändiga dokument till verket. Samtidigt ska verket meddela i vilken ut-

sträckning tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska tillämpas på projektet.

47 §

Användningstillstånd för byggtiden

Om avsikten är att använda ett delsystem innan ett tillstånd för ibruktagande har beviljats enligt 44 §, ska användningstillstånd för byggtiden sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Verket kan bevilja tillstånd för moderniserings- eller ombyggnadsprojekt som färdigställs etappvis, om delsystemet behövs för att trygga tillräckliga trafikförbindelser och järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. För bedömning av förutsättningarna för ett användningstillstånd för byggtiden ska sökanden ge Trafiksäkerhetsverket en beskrivning av trafikbehovet och de planerade arbetena samt av de åtgärder genom vilka säkerheten och driftskompatibiliteten i järnvägssystemet tryggas.

Användningstillstånd för byggtiden får beviljas för högst tre år åt gången. Trafiksäkerhetsverket får förena tillståndet med villkor och begränsningar genom vilka säkerheten och driftskompatibiliteten i järnvägssystemet tryggas. Om det under tillståndets giltighetstid sker förändringar i omständigheter som inverkar på säkerheten eller i övriga förutsättningar för tillståndet, ska Trafiksäkerhetsverket underrättas. Verket gör en bedömning av huruvida förutsättningarna för beviljande av tillstånd har förändrats och om ett nytt tillstånd måste sökas. Verket kan då kräva att ansökan om nytt tillstånd ges in inom en skälig tid som verket bestämmer.

Vad som i 48 § föreskrivs om återkallande av tillstånd för ibruktagande av delsystem gäller även användningstillstånd för byggtiden. Användningstillstånd för byggtiden kan inte beviljas för fordon.

48 §

Beviljande och återkallande av tillstånd för ibruktagande

Tillstånd för ibruktagande kan beviljas tills vidare. Tillstånd kan beviljas för viss tid för ett fordon eller en säkerhetsanordning eller

om fordonet eller säkerhetsanordningen eller något av de delsystem som hör till fordonet enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller enligt nationella föreskrifter ska genomgå provning innan Trafiksäkerhetsverket kan besluta bevilja tillstånd för ibruktagande tills vidare. När den upphandlande enheten ansöker om tillstånd för viss tid ska den ge in provningsplanen till Trafiksäkerhetsverket. Fordonet och säkerhetsanordningen får då användas endast i provningssammanhang.

Trafiksäkerhetsverket kan förena tillstånd för ibruktagande med begränsningar och villkor i syfte att trygga järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Villkoren i ett tillstånd för ibruktagande får inte stå i strid med väsentliga krav.

Om ett delsystem eller fordon inte längre uppfyller de väsentliga krav som ställts på det eller om tillståndshavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet, ska verket uppmana tillståndshavaren att inom en skälig tid, av minst två månader, avhjälpa konstaterade fel och försummelse. Om felet eller försummelsen måste anses vara av väsentlig art och om tillståndshavaren inte har avhjälpt felet eller försummelsen inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet helt eller för viss tid. Verket kan också begränsa eller förbjuda användningen av ett delsystem eller fordon.

Verket kan dock återkalla ett tillstånd för ibruktagande med omedelbar verkan om det är fråga om en särskilt allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

49 §

Driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse

Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden endast om de stämmer överens med väsentliga krav. Dessutom ska driftskompatibilitetskomponenter installeras och användas på avsett sätt och underhållas korrekt. Bedömningen av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse ska göras på basis av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Varje driftskompatibilitetskomponent ska granskas i ett förfarande för bedömning av överensstämmelsen och lämpligheten enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

En driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse ska påvisas med en EG-försäkran om överensstämmelse eller med en EG-försäkran om lämplighet för användning. I detta syfte ska tillverkaren eller dennes inom gemenskapen etablerade företrädare be ett i 61 § avsett anmält organ göra en bedömning av komponentens överensstämmelse eller av dess lämplighet.

Om en driftskompatibilitetskomponent för vilket det beviljats en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet har släppts ut på marknaden och används på avsett sätt sannolikt inte uppfyller de väsentliga kraven, ska Trafiksäkerhetsverket vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden och ange skälen till beslutet samt underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits.

Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande tekniska specifikation för driftskompatibilitet träder i kraft får installeras i dessa delsystem utan att de behöver underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som anges i den tekniska specifikationen.

EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet för användning ska avfattas på samma språk som instruktionsboken för komponenten. Trafiksäkerhetsverket kan kräva att en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning ska översättas till finska eller svenska. Närmare bestämmelser om uppgifter som ska ingå i försäkran om överensstämmelse och försäkran om lämplighet utfärdas genom förordning av statsrådet.

50 §

Marknadsduglighet för driftskompatibilitetskomponenter

Om en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller väsentliga krav, får den inte släppas ut på marknaden, saluföras, säljas eller i öv-

rigt överlåtas till någon annan för användning i ett järnvägssystem eller användas i ett sådant system.

Utsläppande på marknaden, saluföring, försäljning eller annan överlåtelse eller användning av ett delsystem eller driftskompatibilitetskomponent som uppfyller de väsentliga kraven får inte förbjudas, begränsas eller förhindras på andra grunder än sådana som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna eller någon annan lag eller föreskrivs med stöd av lag.

9 kap.

Specialbestämmelser om ibruktagande av fordon

51 §

Första tillstånd för ibruktagande av fordon

För ibruktagande av fordon krävs Trafiksäkerhetsverkets tillstånd.

För ett fordon som uppfyller alla krav som fastställts i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller vid tidpunkten för ibruktagandet ska tillstånd beviljas utan andra kontroller, om fordonets alla strukturella delsystem har godkänts i enlighet med bestämmelserna i 8 kap. Trafiksäkerhetsverket kontrollerar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonets delsystem och deras säkra integrering samt den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet när det gäller fordon som är försedda med alla EG-kontrollförklaringar som avses i 45 § men vilkas delsystem inte har godkänts enligt bestämmelserna i 8 kap. På öppna punkter och på de specialfall som är vederbörligen angivna i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet tillämpas i övrigt vad som i denna eller någon annan lag föreskrivs eller vad som med stöd av lag bestäms eller föreskrivs.

För ett fordon som inte uppfyller alla de vid tidpunkten för ibruktagandet gällande kraven som fastställts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet ska det första tillståndet för ibruktagande beviljas enligt det förfarande som föreskrivs i 8 kap.

52 §

Omprövning av beslut om tillstånd för ibruktagande av fordon

Om Trafiksäkerhetsverket avslår en ansökan om tillstånd för ibruktagande av ett fordon, kan sökanden inom en månad efter att ha mottagit det negativa beslutet skriftligen begära att verket omprövar det. Sökanden ska uppge vilket beslut den vill få omprövat samt i vilka avseenden och på vilka grunder.

Efter att verket har upptagit sitt beslut till omprövning, kan det ändra beslutet, återkalla beslutet eller avslå begäran om omprövning inom två månader efter att ha fått begäran. Om begäran om omprövning inte har gjorts inom den tid som anges i 1 mom. upptas den inte till prövning.

53 §

Godkännande av fordonstyper

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan utfärda godkännanden för fordonstyper. Verket ska utan ytterligare kontroll godkänna ett fordon som fått typgodkännande i Finland enligt den försäkran om typöverensstämmelse som sökanden lämnat in till verket.

Om de föreskrifter som gäller ett fordon har ändrats, ska verket meddela om redan beviljade typgodkännanden ska förbli giltiga. En ny ansökan om typgodkännande måste lämnas in, om Trafiksäkerhetsverket meddelar att ett godkännande inte längre är giltigt. De kriterier som verket kontrollerar vid förnyat typgodkännande får endast avse ändrade bestämmelser.

De typgodkännanden som Trafiksäkerhetsverket beviljar antecknas i ett europeiskt register över godkända fordonstyper. Registret förs av Europeiska järnvägsbyrån.

Typgodkännandena gäller inte sådana i 57 § avsedda fordon i samtrafik som anländer från Ryska federationen, fordon som har godkänts innan denna lag träder i kraft och som byggs om eller moderniseras efter det att lagen trätt i kraft och inte fordon, som har beviljats tillstånd för ibruktagande i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och för vilken ansöks kompletteran-

de tillstånd att ta i bruk fordon i enlighet med 55 eller 56 §

54 §

Kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon

Fordon som det beviljats tillstånd för ibruktagande för i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ha ett kompletterande tillstånd innan de tas i bruk i Finland. Med det kompletterande tillståndet för ibruktagande ska det särskilt säkerställas att fordonet är kompatibelt med bannätet och de fasta installationerna samt med Finlands klimatförhållanden.

Trafiksäkerhetsverket beviljar kompletterande tillstånd för ibruktagande om fordonet har ett i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljat giltigt tillstånd för ibruktagande av de strukturella delsystemen och om de övriga i denna paragraf och i 55 eller 56 § angivna förutsättningar är uppfyllda.

Trafiksäkerhetsverket kan begära att riskanalyser ska genomföras eller att järnvägsnätet ska testas. Verket ska efter samråd med sökanden bestämma tilläggsinformationens, riskanalysernas och testernas räckvidd och innehåll.

Trafikverket ska se till att alla behövliga tester på statens bannät kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. Trafiksäkerhetsverket kan vidta åtgärder för att säkerställa att testerna genomförs.

Om Trafiksäkerhetsverket inte fattar något beslut om kompletterande tillstånd för ibruktagande av ett fordon inom den tid som föreskrivs i 55 eller på motsvarande sätt i 56 §, anses fordonet i fråga vara typgodkänt för användning i Finland tre månader efter tidsfristens utgång.

55 §

Kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon som överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet

Sökanden ska till Trafiksäkerhetsverket för beviljande av ett i 54 § avsett kompletterande

tillstånd att ta i bruk ett fordon som överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet lämna in följande dokumentation om fordonet eller fordonstypen tillsammans med uppgifter om planerad användning på järnvägsnätet:

1) dokumentation som styrker att tillstånd för ibruktagande av fordonet har beviljats i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

2) en kopia av den tekniska dokumentationen av EG-kontrollförfarandet; för fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska sådan information om förfarandet för insamling av uppgifter lämnas som kan avläsas och utvärderas, förutsatt att denna information inte harmoniseras av motsvarande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

3) dokument som visar hur fordonet tidigare har underhållits och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter godkännandet,

4) en redogörelse för tekniska och funktionella egenskaper som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna.

Verket ska besluta om kompletterande tillstånd enligt 1 mom. så snart som möjligt och senast

1) två månader efter det att den tekniska dokumentation som avses i 1 mom. har lämnats in,

2) en månad efter det att de kompletterande upplysningar eller riskanalyser som verket begärt har lämnats in, eller

3) en månad efter det att resultaten av de prover som verket begärt har lämnats in.

56 §

Kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet

Sökanden ska till Trafiksäkerhetsverket för beviljande av ett i 54 § avsett kompletterande tillstånd att ta i bruk ett fordon som inte överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet lämna in följande dokumentation om fordonet eller for-

donstypen tillsammans med uppgifter om planerad användning på järnvägsnätet:

1) dokumentation som styrker att tillstånd för ibruktagande av fordonet har beviljats i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet tillsammans med dokumentation om det förfarande som följts för att visa att fordonet uppfyller gällande säkerhetsbestämmelser,

2) tekniska data, underhållsprogram och funktionella egenskaper; för fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska dokumentationen inbegripa information om förfarandet för insamling av uppgifter lämnas som kan avlösas och utvärderas, förutsatt att denna information inte harmoniseras av motsvarande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

3) dokument över fordonets driftshistoria, underhåll och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som genomförts efter godkännandet,

4) en redogörelse för tekniska och funktionella egenskaper som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna.

Om verket anser att användningen av fordonet inom Finlands järnvägssystem skulle vara förenad med betydande säkerhetsrisker, kan det ifrågasätta information som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten och avslå ansökan om kompletterande tillstånd för ibruktagande.

Verket ska besluta om kompletterande tillstånd enligt 1 mom. så snart som möjligt och senast

1) fyra månader efter det att det dokument med tekniska uppgifter som avses i 1 mom. har lämnats in,

2) två månader efter att de kompletterande upplysningar och riskanalyser som verket begärt har lämnats in, eller

3) två månader efter att resultaten av de tester som verket begärt har lämnats in.

57 §

Ibruktagande av fordon i samtrafik som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland och anländer från Ryska federationen ska ha Trafiksäkerhetsver-

kets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för fordon eller fordonsserier som i Ryska federationen har giltigt tillstånd för ibruktagande eller därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om de krav som gäller för fordon finns i överenskommelsen mellan republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 48/1997) samt i accessoriska avtal och bilagor.

Järnvägsföretag som bedriver samtrafik i Finland ska ansöka om tillstånd hos Trafiksäkerhetsverket innan företaget inleder trafik med fordon på Finlands bannät. Överensstämelsen hos fordon som ska användas i samtrafik mellan Finland och Ryssland ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till verket. Dessutom ska sökanden anmäla att för fordonet eller fordonsserierna har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av det meddelande som sökanden lämnat in. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

I den överenskommelse om järnvägssamtrafik som nämns i 1 mom. samt i accessoriska avtal och bilagor föreskrivs om sådan teknisk gränskontroll på en gränsstation som fordon ska undergå när de anländer till Finland.

10 kap.

Underhåll av fordon

58 §

Enheter som ansvarar för underhåll av fordon

Innan ett fordon tas i bruk eller används på Finlands bannät ska det anvisas en enhet som ansvarar för dess underhåll. Den underhållsansvariga enheten ska registreras i det fordonsregister som avses i 68 §.

Den underhållsansvariga enheten ska med hjälp av underhållssystemet säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara. Detta begränsar dock inte det an-

svar som järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren enligt 39 § har för att fordonet är säkert i drift.

Den underhållsansvariga enheten ska säkerställa att varje fordon hålls i skick i enlighet med dess underhållsbok samt enligt gällande underhållskrav och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Den underhållsansvariga enheten kan vara ett järnvägsföretag, en bannätsförvaltare eller en fordonsinnehavare. Den underhållsansvariga enheten ska utföra underhållsarbeten på fordon. Den kan också upphandla underhållsarbeten hos en underhållsverkstad med vilken den avtalat om materielunderhåll.

59 §

Certifiering av underhållsansvariga enheter

Den enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierade av ett ackrediterat organ i enlighet med artikel 14 a i järnvägssäkerhetsdirektivet. Certifieringen är giltig inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

60 §

Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja undantag från vad som i 58 § föreskrivs om de krav som ställs på anvisande av underhållsansvarig enhet och i 59 § om certifieringskrav som ställs på underhållsansvariga enheter, när det gäller underhåll av fordon som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Undantag ska sökas i samband med ansökan om säkerhetsintyg enligt 5 §. Sökanden ska bifoga till ansökan en motivering till undantaget och beskriva alternativa åtgärder för säkerställande av fordons underhåll. Järnvägssäkerheten får inte äventyras genom att undantag beviljas. Trafiksäkerhetsverket kan, efter att ha gett tillståndshavaren tillfälle att yttra sig, återkalla sitt beslut om undantag om det anses orsaka onödiga risker för järnvägssystemet.

11 kap.

Bedömningsorgan

61 §

Beslut om och återkallande av beslut om att utse anmälda organ

Trafiksäkerhetsverket utser på ansökan ett anmält organ för järnvägssystem för viss tid eller tills vidare. Förutsättningarna för att ett organ ska utses till ett anmält organ är att

1) organet är en myndighet eller en i Finland registrerad juridisk person,

2) organet och dess personal är tillförlitliga samt operativt, kommersiellt och ekonomiskt oberoende av parterna på marknaden för järnvägssystem,

3) organet har en med tanke på verksamhetens omfattning tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang,

4) organet förfogar över tillräckligt med yrkeskunnig personal samt sådana system, anordningar och hjälpmedel som verksamheten förutsätter, och att

5) organet har utfärdats ett intyg av det nationella ackrediteringsorganet, enligt vilket organet uppfyller de krav som gäller bedömningen av överensstämmelse.

Trafiksäkerhetsverket kan förena sitt beslut om att utse ett anmält organ med sådana begränsningar eller villkor för organets verksamhet som säkerställer att organets uppgifter sköts på behörigt sätt.

Det anmälda organet ska omedelbart informera verket om sådana förändringar i sin verksamhet som kan ha betydelse för dess verksamhetsförutsättningar.

Trafiksäkerhetsverket kan helt och hållet eller för viss tid återkalla sitt beslut om att utse ett anmält organ, om organet inte uppfyller fastställda krav eller om organet i något väsentligt avseende handlar i strid med driftskompatibilitetsdirektivet eller denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser eller föreskrifter. Innan verket återkallar sitt beslut ska det ge organet möjlighet att avhjälpa bristen inom skälig tid, som inte får vara kortare än två månader.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på ett anmält organ och dess anställda utfärdas genom förordning av statsrådet.

62 §

Anmälda organs uppgifter

De anmälda organen ansvarar för EG-kontrollförfarandet när det gäller delsystem och för avfattandet av EG-deklarationer som ska fogas till EG-kontrollförklaringar samt för avfattandet av tekniska dokument. Dessutom ansvarar de anmälda organen för bedömningen av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet och för avfattandet av sådana EG-intyg om överensstämmelse och EG-intyg om lämplighet som ska fogas till en EG-försäkran om lämplighet för användning.

När det gäller uppbyggnad, ombyggnad och modernisering av ett delsystem har det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen till uppgift att säkerställa att de väsentliga krav som gäller för delsystemet iakttas. Kontrollen av delsystemet börjar i planeringsskedet och omfattar hela byggtiden ända till den överlåtelse som sker innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ingår också att kontrollera delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras.

Det tekniska underlaget för EG-kontrollförklaringen ska innehålla alla nödvändiga dokument som gäller delsystemets egenskaper och, i tillämpliga fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med kraven. Det bör också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning samt anvisningar om kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

Det anmälda organet kan anlita en underleverantör för en del av de åtgärder som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de villkor för att bli utsedd till anmält organ som avses i 61 § 1 mom., med undantag för villkoren i 1 och 5 punkten, och om underleverantören utför uppdraget i enlighet med de krav som föreskrivs eller bestäms i

denna lag eller med stöd av den. Det anmälda organet ansvarar för den anlitate underleverantörens åtgärder.

Det anmälda organet får utfärda delrapporter om vissa stadier i granskningsförfarandet eller vissa delar av delsystemet. Tillverkaren kan på basis av delrapporten avfatta en EG-försäkran om överensstämmelse för stadiet i fråga.

Närmare bestämmelser om det anmälda organets uppgifter, EG-kontrollförfarandet för delsystem, förfarandet vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt delrapporter och förfarandet för att utfärda sådana utfärdas genom förordning av statsrådet.

63 §

Anmälda organs kontroller

Det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av ett projekt i samband med tillverkningen eller uppbyggnaden av ett delsystem ska under utförandet regelbundet säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser följs. Det anmälda organet får också göra oanmälda kontroller. Organet ska överlämna en kontrollrapport till sökanden. Kontrollrapporten ska också fogas till de tekniska dokument som överlämnas i samband med provningsintyg. Närmare bestämmelser om de kontrollförfaranden som avses i detta moment samt om kontrollrapporter utfärdas genom förordning av statsrådet.

En företrädare för det anmälda organet har vid utförandet av uppgifter enligt denna paragraf rätt att få tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, provningsanläggningar och övriga platser dit tillträde är nödvändigt för genomförande av en kontroll, med undantag för utrymmen som används för permanent boende. Det anmälda organet har vid genomförandet av kontroller trots sekretessbestämmelserna rätt att få arbetsplaner och andra dokument som behövs för kontrollen.

64 §

Kraven på god förvaltning i anmälda organs verksamhet samt tjänsteansvar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag ska ett anmält organ när det utför uppgifter enligt denna lag iakttäta förvaltningslagen (434/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och språklagen (423/2003). Det anmälda organet ska avfatta dokument och korrespondens i samband med EG-kontrollförfaranden på något av de officiella språken i den medlemsstat där sökanden är etablerad. Alternativt kan man använda något annat språk som sökanden godkänner. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov kräva att dokumenten översätts till finska eller svenska.

På det anmälda organets och dettas underleverantörers anställda tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 62 och 63 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

65 §

Bedömning av överensstämmelse vid FI-kontroll

Med FI-kontroll avses bedömning av överensstämmelse när det gäller delsystem eller delar av sådana delsystem för vilka inte gäller krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för FI-kontrollerna. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov utse ett anmält organ för att ansvara för bedömningen av de nationella bestämmelser som gäller ett delsystem vid FI-kontroller. För det anmälda organet gäller då de förutsättningar och villkor som anges i 61 §

Trafiksäkerhetsverket kan anlita en underleverantör för uppgifter som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de villkor för att bli utsedd till anmält organ som föreskrivs i 61 § 1 mom., med undantag för

villkoren i 1 och 5 punkten, och om underleverantören utför uppgiften i enlighet med de krav som föreskrivs eller bestäms i denna lag eller med stöd av den. Trafiksäkerhetsverket ansvarar för underleverantörens åtgärder.

Trafiksäkerhetsverket, ett anmält organ som det utsett eller en underleverantör som verket anlitar kan under ett projekt göra inspektioner i järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra inom järnvägssystemet verksamma aktörers lokaler, med undantag för utrymmen som används för permanent boende, för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter följs. Också oanmälda inspektioner får göras. En inspektionsrapport ska överlämnas till sökanden.

För Trafiksäkerhetsverket, för det organ som verket utsett och för den underleverantör som verket anlitar gäller i samband med FI-kontroller de rättigheter och skyldigheter som enligt 63 och 64 § gäller anmälda organ i samband med EG-kontroller.

66 §

Uppgifter som utförs av organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning samt beslut om och återkallande av beslut om att utse organ

Bestämmelser om sådan oberoende säkerhetsbedömning av järnvägssystemet och dess delsystem som utförs av organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning finns i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning. En oberoende säkerhetsbedömning görs också vid tillämpning av tekniska standarder, om dessa förutsätter en oberoende bedömning som en del av bedömningen av systemets säkerhetsnivå.

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utse ett organ för sådan oberoende säkerhetsbedömning som förutsätts antingen i den 1 mom. avsedda förordningen av kommissionen eller i tekniska standarder. Förutsättningar för att ett organ ska utses till att ansvara för oberoende säkerhetsbedömning är att

1) organet är en i Finland registrerad juridisk person,

2) organet och dess anställda är tillförlitliga och att garanterat oavhängiga,

3) organet har en i förhållande till sin verksamhet tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang, och att

4) organet förfogar över tillräckligt med yrkeskunnig personal samt sådana system, anordningar och hjälpmedel som verksamheten förutsätter.

Om ett för en oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organs uppgifter sköts av en separat, identifierbar del av en juridisk person, anses organet inte enbart på denna grund förlora sitt oberoende vid tillämpning av 2 mom. 2 punkten.

Trafiksäkerhetsverket kan i sitt beslut om att utse ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ta in sådana begränsningar eller villkor för organets verksamhet som säkerställer att dess uppgifter sköts på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket kan helt och hållet eller för viss tid återkalla sitt beslut att utse ett för en oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organ, om organet

1) inte uppfyller fastställda krav,

2) på ett väsentligt sätt bryter mot denna lag eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller

3) bryter mot driftskompatibilitetsdirektivet, mot standarderna som förutsätter en oberoende bedömning eller mot de bestämmelser som utfärdats om riskbedömning av järnvägssystem och delsystem och om bristen måste anses vara väsentlig.

Innan verket återkallar sitt beslut ska det ge organet möjlighet att avhjälpa bristen inom skäligen tid, som inte får vara kortare än två månader.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på ett för en oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organ och dess uppgifter utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 kap.

Register och registrering

67 §

Fordonsnummersystem

Trafiksäkerhetsverket tilldelar fordon ett fordonsnummer i samband med att verket beviljar det första tillståndet för ibruktagande av fordonet enligt 51 §. Den som ansöker om tillstånd för ibruktagande kan ansöka om fordonsnummer hos verket redan före tillståndsansökan.

Den som ansöker om tillstånd för ibruktagande ansvarar för att fordonet i fråga märks med sitt fordonsnummer. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.

På fordon som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland kan det användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.

68 §

Fordonsregister

Trafiksäkerhetsverket för ett fordonsregister för att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera fordon.

I fordonsregistret ska följande uppgifter antecknas:

1) fordonets ägare och innehavare,

2) tilldelade fordonsnummer och ändringar av fordonsnummer,

3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,

4) enheter som ansvarar för underhållet av fordonet,

5) EG-kontrollförklaring och dess utfärdare,

6) hänvisningar till det europeiska register över tillåtna fordonstyper som upprätthålls av Europeiska järnvägsbyrån.

Om andra uppgifter som ska antecknas i registret föreskrivs genom beslut av Trafiksäkerhetsverket.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryss-

land ska i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 57 § ge Trafiksäkerhetsverket följande uppgifter för fordonsregistret om fordon som anländer från Ryska federationen:

- 1) fordonets ägare och innehavare,
- 2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har trots sekretessbestämmelserna tillträde till fordonsregistret för att sköta inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som nämns i fordonsregistret.

69 §

Registrering och avregistrering av fordon

Ansökan om registrering av fordon ska ges in till Trafiksäkerhetsverket. Rullande materiel registreras fordonsvis i det fordonsregister som verket för, om tillstånd för ibruktagande av fordonet har beviljats i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan registrera ett fordon också för viss tid.

Verket ska avregistrera ett fordon, om

- 1) förutsättningarna för registrering inte längre uppfylls, eller om
- 2) fordonet har förstörts, nedskrotats eller annars tagits ur bruk.

Ett registrerat fordons ägare eller innehavare ska göra anmälan till verket; om

- 1) fordonet av någon orsak som anges i 2 mom. ska avföras ur fordonsregistret,

2) fordonet har fått en ny ägare eller innehavare, eller

3) andra i fordonsregistret antecknade uppgifter om fordonet än de som avses i 2 punkten förändras.

Anmälan ska göras utan ogrundat dröjsmål efter det att ägaren eller innehavaren av fordonet har fått kännedom om ändringen. Om någon anmälan inte har gjorts inom 30 dagar efter det att ägaren eller innehavaren har fått kännedom om ändringen, kan verket förbjuda användning av fordonet.

Verket ska vid behov underrätta behöriga myndigheter i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om ändringar som i enlighet med 3 mom. har gjorts i fordonsregistret.

Verket ska hålla kvar uppgifterna i fordonsregistret i tio år efter att fordonet har avregistrerats. Uppgifterna ska i tre år förvaras i elektronisk form.

70 §

Banregister

Trafikverket ska för främjande av järnvägsystemets driftskompatibilitet föra ett banregister. I banregistret förs det in uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i statens bannät och om delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

13 kap.

Regleringsorgan

71 §

Trafiksäkerhetsverket som regleringsorgan

Trafiksäkerhetsverket är regleringsorgan inom järnvägsbranschen och ska i denna egenskap

1) övervaka att järnvägsmarknaden är icke-diskriminerande och opartisk,

2) utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och krav som utfärdats med stöd av den samt verka som besvärsorgan för järnvägsbranschen,

3) särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av rätt att använda bannätet och de avgifter som tas ut för rätten att använda bannätet, de tjänster som tillhandahålls järnvägsoperatörer och prissättningen av tjänst-

terna samt bannätsbeskrivningen är icke-diskriminerande och motsvarar de krav som ställs i lagstiftningen,

4) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare.

I egenskap av regleringsorgan prövar verket ärenden på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare eller andra vars rättigheter ärendet gäller.

Verket har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare få den information och utredning som behövs för behandlingen av ärenden. Verket kan i egenskap av regleringsorgan använda de metoder som det enligt 80 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

72 §

Begäran om omprövning

En part får begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket i dess egenskap av regleringsorgan, om Trafikverkets beslut gäller

- 1) överbelastad bankapacitet enligt 23 §,
- 2) prioritetsordningen i enskilda fall enligt 24 §,
- 3) tilldelning av bankapacitet enligt 26 §,
- 4) tilldelning av brådskanke bankapacitet enligt 27 §,
- 5) utnyttjande eller återkallande av bankapacitet enligt 28 §,
- 6) banavgifter som avses i 37 §.

Omprövning enligt denna paragraf får också begäras av avgifter som tagits ut för användning av en privat spåranläggning samt av avgiftsgrunderna.

Verket ska avgöra en begäran om omprövning enligt denna paragraf inom två månader efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet. I ärenden som gäller prioritetsordningen i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet och beviljande av brådskanke bankapacitet ska beslut med anledning av en begäran om omprövning emellertid ges inom tio dagar efter att verket har fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet. Bestämmelser om behandling av omprövningsärenden finns i övrigt i förvaltningslagen.

73 §

Andra meningsskiljaktigheter

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare kan föra andra ärenden än sådana som avses i 71 § till Trafiksäkerhetsverket för prövning om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller mot kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Verket kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

Ärenden ska i första hand avgöras genom förlikning. Om förlikningen inte leder till resultat, ska verket ge sitt avgörande inom två månader efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

14 kap.

Myndighetsföreskrifter

74 §

Myndighetsföreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar föreskrifter om hur i driftskompatibilitetsdirektiven avsedda tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska genomföras. Verket kan dessutom utfärda föreskrifter som kompletterar de tekniska specifikationerna.

75 §

Myndighetsföreskrifter om järnvägar

Trafiksäkerhetsverket kan i syfte att säkerställa järnvägssystemets säkerhet och tekniska funktion utfärda närmare föreskrifter om

- 1) trafik, trafikledning och banarbete,
- 2) förfarandet för ibruktagande,
- 3) säkerhetsstyrningssystem,
- 4) rullande materiel som används på bannätet och om trafiken på det,
- 5) fordonsunderhåll, underhållsverkstäder och om certifiering av underhållsansvariga enheter,
- 6) spåranläggningar, spårkonstruktioner och anordningar samt om banunderhåll,

- 7) säkerhetsanordningar, signaler, signalsystem och tecken som används på järnvägar,
- 8) uppgifter som ska antecknas i fordonsregistret och banregistret,
- 9) beredskap för olyckor och olyckstillbud,
- 10) upptagningssätt och förvaringstider för dokumentation från inspelningar, och
- 11) bannätsförvaltarnas och järnvägsoperatörernas säkerhetsrapporter.

76 §

Undantag

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilt vägande skäl bevilja undantag från de föreskrifter som det meddelat, förutsatt att järnvägssystemets säkerhet och tekniska funktion inte äventyras. Beslutet kan förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten. Trafiksäkerhetsverket kan kräva att sökanden gör en riskanalys. Undantag måste sökas innan åtgärder vidtas.

Undantag enligt denna paragraf kan inte beviljas från bestämmelserna om iakttagande av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

15 kap.

Tillsyn, beredskap och undersökning av olyckor

77 §

Myndighetstillsyn

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för tillsynen över järnvägssystemet. Tillsynsskyldigheten enligt denna paragraf gäller också spårläggningar som avses i 1 § 3 mom. 3 och 4 punkten samt fordon som trafikerar på dem.

Trafiksäkerhetsverket övervakar

- 1) att järnvägssystemets säkerhetskrav iaktas,
- 2) överensstämmelsen hos järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem,
- 3) att järnvägssystemets driftskompatibilitetskrav iaktas,

4) delsystemens överensstämmelse med kraven samt delsystemens användning och underhåll,

5) driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med kraven samt marknaden för och användningen av driftskompatibilitetskomponenter,

6) de anmälda organens samt de för oberoende säkerhetsbedömning ansvariga organens verksamhet, och

7) registreringen av fordon samt de uppgifter som antecknas i fordonsregistret.

78 §

Utförande av tillsynsuppdraget

Trafiksäkerhetsverket kan utföra sitt tillsynsuppdrag med eller utan förhandsanmälan.

Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och inom järnvägssystemet verksamma företags verksamhetslokaler och andra utrymmen, med undantag för utrymmen som används för permanent boende,

2) övervaka sådana personers verksamhet som är anställda hos aktörer som avses i 1 punkten, och att

3) trots sekretessbestämmelserna få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget.

Trafiksäkerhetsverket kan anlita sakkunnighjälp om det är nödvändigt för tillsynen. På de sakkunniga ska straffrättsliga bestämmelser om tjänsteansvar tillämpas när de sköter sådana uppgifter som avses i detta moment. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen. Bestämmelser om polisens skyldighet att lämna handräckning finns i 40 § i polislagen (493/1995).

79 §

Beredskap för faror och olyckor som hotar järnvägarna

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska ha tillräcklig beredskap för faror och olyckor som hotar järnvägarna.

Trafiksäkerhetsverket kan ålägga järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och aktörer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägstrafiken att delta i räddningsövningar och i järnvägstrafikens räddningstjänst, dock högst fem dygn per kalenderår.

80 §

Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud

Bestämmelser om undersökning av järnvägsrelaterade olyckor och olyckstillbud finns i lagen om undersökning av olyckor (373/1985). En olycka eller ett olyckstillbud som inte undersöks med stöd av den nämnda lagen kan undersökas av Trafiksäkerhetsverket om det är nödvändigt för att främja järnvägssäkerheten.

81 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och andra bannätsförvaltare samt järnvägsoperatörerna ska vidta sådana förberedelser att deras verksamhet kan fortsätta så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1080/1991). Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket ska förutom att säkerställa sin egen verksamhet se till att bannätet hålls i trafikabelt skick också under olika slag av undantagsförhållanden och vid störningar.

Förberedelserna leds och samordnas av ministeriet.

82 §

Anmälan om olyckor och olyckstillbud

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska, utöver vad som föreskrivs i annan lag, utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om.

Närmare bestämmelser om den anmälningsskyldighet som avses i denna paragraf

och om dess innehåll utfärdas genom förordning av statsrådet.

83 §

Säkerhetsrekommendationer

Centralen för undersökning av olyckor kan ge säkerhetsrekommendationer med anledning av olyckor eller olyckstillbud inom järnvägssystemet. Trafiksäkerhetsverket ska se till att rekommendationerna blir vederbörligen beaktade och att bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna på basis av dem vidtar åtgärder för att trygga järnvägssystemets säkerhet. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov använda administrativt tvång enligt 87 § om en aktör inom järnvägssystemet inte vidtar rekommenderade åtgärder.

84 §

Kommunikation och dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafik

Det nät som används för kommunikation inom järnvägstrafiken får användas endast för kommunikation som gäller trafiksäkerheten. Trafikverket ska se till att tele- och radiokommunikationen inom järnvägstrafiken, datan från säkerhetsanordningar samt annan information som behövs för undersökning av olyckstillbud och olyckor upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Om inte annat följer av annan lagstiftning, får Trafiksäkerhetsverket använda upptagningar som avses i denna paragraf vid undersökning av olyckor och olyckstillbud samt för skötsel av sina uppgifter inom myndighetstillsynen.

16 kap.

Påföljder

85 §

Straffbestämmelser

Den som utan giltig koncession uppsåtligt bedriver koncessionspliktig järnvägstrafik

ska för *olovligt bedrivande av järnvägstrafik* dömas till böter.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) bedriver järnvägstrafik utan sådana förutsättningar som avses i 2 kap.,

2) verkar som bannätsförvaltare utan sådana förutsättningar som avses i 3 kap.,

3) utnyttjar bankapacitet i strid med 4 kap. eller

4) obehörigen rör sig eller vistas på bangårdsområde, spår eller järnvägsbro eller i järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till,

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot järnvägslagstiftningen* dömas till böter.

Den som uppsåtligen i strid med 8 och 9 kap. tar i bruk ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent eller använder, släpper ut på marknaden, saluför, säljer eller annars överlåter ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem* dömas till böter.

Den som bryter mot en förpliktelse som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och som förenats med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande behöver inte dömas till straff för samma gärning.

86 §

Anmärkning och varning

Trafiksäkerhetsverket kan ge ett järnvägsföretag eller någon annan järnvägsoperatör eller en bannätsförvaltare som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om denne handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den. En varning kan ges, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som helhet inte kan anses vara tillräcklig.

En anmärkning kan ges muntligt eller skriftligt. En varning ska ges skriftligt.

87 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång

Trafiksäkerhetsverkan kan i egenskap av branschens säkerhetsmyndighet och regleringsorgan, efter att ha gett vederbörande tillfälle att yttra sig, ålägga en järnvägsoperatör eller en bannätsförvaltare att avhjälpa fel och försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne trots en anmärkning eller varning handlar i strid med denna lag eller krav som har utfärdats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

88 §

Ingripande i åtgärd eller händelse

Trafiksäkerhetsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar järnvägen, om det finns grundad anledning att anta att järnvägssystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan verket avbryta en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador. Verket ska höra parterna innan det vidtar åtgärder.

17 kap.

Särskilda bestämmelser

89 §

Finansiering av banhållningen

Statens bannät underhålls och byggs ut i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Den banavgift som avses i 5 kap. ska användas för finansiering av banhållningen. Banavgiften beaktas i statsbudgeten.

90 §

Försäkringsplikt

En järnvägsoperatör ska ha en gällande tillräcklig ansvarsförsäkring eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka skada som orsakas någon annan genom användning av fordon på bannätet och som operatören enligt lag eller avtal ansvarar för. Vid bedömningen av försäkringens eller arrangemangets tillräcklighet ska hänsyn tas till verksamhetens art och omfattning samt till de risker som verksamheten medför. Försäkringen ska vara i kraft under hela den tid som verksamheten bedrivs.

91 §

Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen

Om ett ärende som Trafiksäkerhetsverket behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna i lagen om konkurrensbegränsningar (480/1992), kan Trafiksäkerhetsverket hänskjuta ärendet till behandling i enlighet med nämnda lag till den del som det är fråga om konkurrensbegränsningar.

När järnvägsmarknadens konkurrensbegränsningar och deras skadliga verkningar bedöms ska också denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den beaktas.

92 §

Järnvägsföretags bokföring

Järnvägsföretag ska i sin bokföring iaktta de bestämmelser som gäller inom Europeiska unionen och i Finland. Dessutom ska järnvägsföretagen göra en kalkyl över godstrafikens lönsamhet samt en årlig sammanställning av sina produktionstillgångar och deras värde samt de ekonomiska ansvarsförbindelser som har samband med produktionstill-

gångarna. Sammanställningen ska offentliggöras. Inkomsterna från den persontrafik som upphandlas som offentliga tjänster ska bokföras separat och får inte användas för att täcka kostnaderna för annan affärsverksamhet.

93 §

Överklagande

Beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat med stöd av 87 § får överklagas i enlighet med viteslagen. I övrigt överklagas Trafiksäkerhetsverkets, Trafikverkets och ministeriets beslut genom besvär enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996) om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat för att avgöra meningsskiljaktigheter om tillhandahållande av tjänster eller om tjänster och prissättning av dem enligt 34 och 35 § får överklagas genom besvär till marknadsdomstolen i enlighet med förvaltningsprocesslagen. Ändring i beslut som marknadsdomstolen har fattat får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Om ministeriet inte har avgjort en koncessionsansökan inom den tid som anges i 13 § 1 mom. eller om Trafiksäkerhetsverket inte har avgjort en begäran om omprövning inom den tid som anges i 72 § 2 mom. eller inom den tid som anges i 7 § 2 mom. avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av ett säkerhetsintyg eller inom den tid som anges i 17 § 2 mom. avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av ett säkerhetstillstånd, kan sökanden anföra besvär. Besvären anses då avse ett avslag på ansökan. Sådana besvär får anföras tills med anledning av ansökan har meddelats ett beslut. Ministeriet och Trafiksäkerhetsverket ska underrätta besvärsmyndigheten om att ett beslut har meddelats. På anförande och behandling av besvär enligt detta moment tillämpas i övrigt förvaltningsprocesslagen.

94 §

Myndigheternas rätt att få upplysningar

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska trots affärs- eller yrkeshemlighet ge Trafiksäkerhetsverket och på motsvarande sätt ministeriet de upplysningar som de behöver för att bevilja tillstånd och intyg enligt denna lag.

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska trots affärs- eller yrkeshemlighet ge Trafiksäkerhetsverket de upplysningar som verket behöver för registrering och avregistrering enligt 12 kap., för skötseln av uppgifterna som regleringsorgan enligt 13 kap. samt för tillsynen enligt 15 kap.

Järnvägsoperatörerna ska trots affärs- eller yrkeshemlighet ge Trafikverket de upplysningar som verket behöver för att bestämma banavgifter enligt 37 § samt för statistik och forskning.

95 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs järnvägslagen av den 29 juni 2006 (555/2006), nedan *den gamla lagen*, jämte ändringar.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

96 §

Övergångsbestämmelser

De bestämmelser i statsrådets förordning om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer (1059/2007) som har utfärdats med stöd av den gamla lagen tillämpas som sådana tills annat föreskrivs eller bestäms om deras tillämpning.

Koncession som har beviljats med stöd av 5 § i den gamla lagen är i kraft till den 1 september 2012 som en koncession enligt denna

lag. Efter det ska koncessionshavaren ha koncession enligt denna lag.

Avtal som förvaltare av en privat spåranslaggning med stöd av 56 § i den gamla lagen har ingått med Trafikverket om ibruktagande och underhåll av en anslutning av en privat spåranslaggning samt tillstånd som gäller anslutning av en privat spåranslaggning till statens bannät gäller som sådana.

Säkerhetsintyg beviljade med stöd av 31 § i den gamla lagen och säkerhetstillstånd som Trafikverket beviljats med stöd av 32 § i den gamla lagen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Sådana förvaltare av privata spåranslaggningar som förvaltar över spåranslaggningar som är belägna i en kusthamn som avses i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, ska ansöka om säkerhetstillstånd för dessa spåranslaggningar hos Trafiksäkerhetsverket tidigast den 1 augusti 2011 och senast den 1 juni 2012. Övriga förvaltare av privata spåranslaggningar som hör till lagens tillämpningsområde ska ansöka om säkerhetstillstånd hos Trafiksäkerhetsverket tidigast den 1 januari 2012 och senast den 1 augusti 2013.

När ett i 60 § avsett undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredje länder ansöks för första gången, ska ansökan göras hos Trafiksäkerhetsverket senast den 31 maj 2011 med iakttagande av det förfarande som avses i 8 §.

Fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland och anländer från Ryska federationen ska från och med den 1 januari 2013 ha ett sådant av Trafiksäkerhetsverket utfärdat tillstånd för ibruktagande som avses i 57 §. Om ett fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland och anländer från Ryska federationen har tagits i bruk på det statliga bannätet i Finland före den 19 juli 2008, krävs dock inget tillstånd för ibruktagande.

Föreskrifter utfärdade av Järnvägsverket, Banförvaltningscentralen och Trafiksäkerhetsverket med stöd av den gamla lagen och med stöd av den upphävda järnvägslagen (198/2003) av den 7 mars 2003 och lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeis-

ka järnvägssystemet (561/2002) av den 28 kerhetsverkets föreskrifter, tills något annat
juni 2002 fortsätter att gälla som Trafiksä- om dem bestäms.

Helsingfors den 19 november 2010

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*