

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av järnvägslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att vissa bestämmelser i järnvägslagen ändras med anledning av den formella underrättelse som kommissionen gav Finland i fråga om genomförandet av direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen. Ändringarna består närmast av preciseringar av teknisk natur i gällande bestämmelser. Dessutom föreslås det att den paragraf som gäller kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken preciseras

och att till paragrafen fogas bestämmelser om att Trafikverket, järnvägsoperatörer, förvaltare av privata spåranläggningar och bolag som erbjuder trafikledningstjänster för järnvägstrafik ska få tillgång till inspelningar av tele- och radiokommunikation inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifter.

Lagen avses träda i kraft senast den 1 september 2014.

MOTIVERING

1 Nuläge

Genom järnvägslagen (304/2011), som trädde i kraft den 15 april 2011, genomfördes nationellt bl.a. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen, nedan driftskompatibilitetsdirektivet. I mars 2012 bad Europeiska kommissionen Finland om en utredning i fråga om genomförandet av driftskompatibilitetsdirektivet. I maj 2012 gav kommunikationsministeriet kommissionen svar på begäran om utredning. Utgående från svaret begärde kommissionen i oktober 2012 tilläggsutredning av ministeriet. Ministeriet gav den begärda tilläggsutredningen i november 2012. Kommissionen godkände inte ministeriets utredning till alla delar och gav den 18 oktober 2013 Finland en formell underrättelse (2013/2137) i fråga om genomförandet av driftskompatibilitetsdirektivet. Finland meddelade i sitt svar den 13 december 2013 på den formella underrättelsen att järnvägslagen kommer att ändras så

som nedan framgår. Kommissionen gav den 31 mars 2014 Finland ett motiverat yttrande om de brister i genomförandet av driftskompatibilitetsdirektivet, i fråga om vilka behövliga genomförandebestämmelser ingår i denna proposition.

Innan VR bolagiserades 1995 sköttes järnvägstrafikens radiokommunikation av dåvarande VR, som också hade hand om järnvägstrafikens trafikledning. På den tiden hade VR även tillgång till inspelningar av talkommunikation, som bolaget utnyttjade i syfte att främja säkerheten och för undersökning av olyckor och olyckstillbud inom järnvägstrafiken i samarbete med myndigheterna. År 1995 definierades ansvarsområdena för radiokommunikationen på nytt i samband med inrättandet av Banförvaltningscentralen, som ansvarade för statens bannät. Radiokommunikationens radionät inklusive system för inspelning av talkommunikation överfördes på Banförvaltningscentralens ansvar, men deras användargränssnitt blev kvar hos det bolagiserade VR Aktiebolag. År 2008

fick Banförvaltningscentralen ett användargränssnitt för att användas av den bantrafikcentral som inrättades i samband med Banförvaltningscentralen. Bantrafikcentralen ansvarar för tillsynen över att spårtrafiken fungerar smidigt och för utnyttjandet av statens bannät samt myndighetssamarbete som bl.a. hör därtill. Bantrafikcentralen ansvarade också för låsningen av inspelningarna av talkommunikation tills utrustningen för inspelning av talkommunikation togs ur bruk. Enligt vedertagen praxis överlät Corenet Ab, som förvaltat radiokommunikationsnätet, inspelningarna av talkommunikation och ljudbanden till den myndighet som ansvarar för undersökningarna. Ett nytt system för inspelning av talkommunikation inom radiokommunikationsnätet RAILI togs i bruk i slutet av 2009. År 2010 började man successivt montera ner den gamla utrustningen för inspelning av talkommunikation. Den operativa talkommunikationen för järnvägen flyttades i sin helhet över till radiokommunikationsnätet RAILI i början av 2011. Det är endast Trafiksäkerhetsverket, Olycksutredningscentralen och Corenet Ab, som förvaltar radiokommunikationen, som har användargränssnitt för systemet för inspelning av talkommunikation. Banförvaltningscentralen utfärdade 2009 anvisningar enligt vilka Corenet Ab får överlåta inspelningar av talkommunikation endast till sådana myndigheter som med stöd av lagen har rätt att lyssna på inspelningarna.

Banförvaltningscentralen uppgick senare i Trafikverket, som inledde sin verksamhet 2010 och på vilket även ansvaret för trafikledningstjänsterna för järnvägstrafik och radiokommunikation överfördes. I samband med totalreformen av järnvägslagen 2011 fogades till den nya lagens 84 § bestämmelser om kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken. Enligt paragrafens 2 mom. får endast Trafiksäkerhetsverket använda upptagningar av radiokommunikation inom järnvägstrafiken vid undersökning av olyckor och olyckstillbud samt för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen. Dessutom har Olycksutredningscentralen med stöd av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) rätt att få nöd-

vändiga uppgifter om radiokommunikation inom järnvägstrafiken. För närvarande saknar Trafikverket, som ansvarar för radiokommunikationen, och de järnvägsoperatörer, förvaltare av privata spåranläggningar och bolag som Trafikverket anlitar för anskaffning av trafikledningstjänster rätt att använda upptagningar av radiokommunikation.

2 Föreslagna ändringar

44 §. Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem. Enligt artikel 15.2 i driftskompatibilitetsdirektivet åläggs medlemstaterna att kontrollera att strukturella delsystem i järnvägssystemet innan de tas i bruk, i tillämpliga fall, uppfyller de krav i fråga om drift och underhåll som avses i de tekniska specifikationerna på driftskompatibilitet. Enligt artikel 15.3 ska nämnda kontroll av infrastrukturdelssystem utföras vid beviljande av säkerhetstillstånd till infrastrukturförvaltare och vid övervakning av säkerhetstillstånd i enlighet med artikel 11 i 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, dessutom ska kontroll av fordon utföras vid beviljande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag och vid tillsyn över säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Artikel 15 i driftskompatibilitetsdirektivet har genomförts genom 44 § i järnvägslagen. Paragrafen innehåller emellertid inga bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i artikel 15.3 i direktivet. Därför anser kommissionen i sin formella underrättelse att genomförandet i Finland är bristfälligt i detta avseende. Nödvändiga genomförandebestämmelser föreslås genom denna proposition ingå i lagens 44 § 3 mom. för att säkerställa att direktivet genomförs i tillräcklig omfattning.

51 §. Tillstånd för ibruktagande av fordon. Av artikel 21.14 i driftskompatibilitetsdirektivet framgår att tillstånd för ibruktagande som beviljats i enlighet med artikeln inte ska

påverka tillämpningen av andra villkor som har ålagts järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för drift av fordon inom det relevanta järnvägsnätet i enlighet med artiklarna 9, 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Driftskompatibilitetsdirektivets bestämmelser om ibruktagande av fordon har genomförts genom de bestämmelser om ibruktagande av fordon som ingår i 9 kap. i järnvägslagen. Kapitlet innehåller emellertid inga bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i artikel 21.14 i direktivet. Därför anser kommissionen i sin formella underrättelse att genomförandet i Finland är bristfälligt även i detta avseende. Nödvändiga genomförandebestämmelser föreslås ingå i det nya 2 mom. i 51 § i järnvägslagen för att säkerställa att direktivet genomförs i tillräcklig omfattning. Enligt momentet ska ett tillstånd för ibruktagande som beviljats med stöd av 51 § inte begränsa tillämpningen av de villkor som Trafiksäkerhetsverket ställer för beviljande av säkerhetsintyg med stöd av järnvägslagens 7 § 2 mom. eller för beviljande av säkerhetstillstånd med stöd av 17 § 3 mom. Verket kan med stöd av lagens 7 § 2 mom. förena säkerhetsintyget med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet. På motsvarande sätt kan verket på samma grunder förena säkerhetstillståndet med villkor med stöd av lagens 17 § 3 mom.

53 §. Godkännande av fordonstyper. Kommissionen konstaterar i sin formella underrättelse att Finlands lagstiftning också saknar bestämmelser genom vilka bestämmelserna i artikel 26.5 i driftskompatibilitetsdirektivet, som gäller förfaranden som ska iakttas då en försäkran om typöverensstämmelse för godkännande av fordonstyper fastställs, skulle ha genomförts. Driftskompatibilitetsdirektivets bestämmelser om godkännande av fordonstyper har genomförts genom 53 § i järnvägslagen. Avsikten är att artikel 26.5 i driftskompatibilitetsdirektivet med hänsyn till dess tekniska karaktär ska genomföras genom förordning av statsrådet. Det nödvändiga bemyndigandet föreslås ingå i 53 § 1 mom.

54 §. Kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon. Artikel 23 i driftskompatibilitetsdirektivet gäller kompletterande till-

stånd för ibruktagande av fordon med utgångspunkt i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Bestämmelserna i artikeln har genomförts genom 54 § i järnvägslagen. Enligt artikel 23.6 åläggs infrastrukturförvaltare att höra den som ansöker om godkännande innan infrastrukturförvaltaren vidtar åtgärder för att genomföra de tester på bannätet som avses i punkten. I Finland avses med infrastrukturförvaltare Trafikverket, som enligt lagens 54 § 4 mom. åläggs att i enlighet med direktivet vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att nödvändiga tester kan genomföras inom tre månader från det att sökanden har lagt fram en begäran om att tester ska genomföras på statens bannät. Momentet innehåller inga bestämmelser om Trafikverkets skyldighet att höra sökanden, eftersom det har ansetts att Trafikverket i egenskap av statlig myndighet i varje fall är skyldigt att höra part enligt 34 § i förvaltningslagen (434/2003). Kommissionen anser i sin officiella underrättelse att de administrativa bestämmelserna är för allmänna för att de ska uppfylla syftet med artikel 23.6 i driftskompatibilitetsdirektivet. Det föreslås att gällande 54 § 4 mom. i järnvägslagen upphävs och slås samman med 3 mom., som föreslås bli ändrat så att Trafikverket åläggs att höra sökanden i enlighet med artikel 23.6 i direktivet. Det föreslås att bestämmelsen även preciseras så att Trafiksäkerhetsverket uttryckligen ska be sökanden genomföra tester på bannätet innan Trafikverket åläggs att vidta åtgärder för genomförande av tester.

63 §. Anmälda organs kontroller. Artikel 28 i driftskompatibilitetsdirektivet innehåller bestämmelser om anmälda organ. I bilaga VIII till direktivet bestäms om de minimikriterier som medlemsstaterna ska beakta när de anmäler organ. Direktivets bestämmelser som gäller anmälda organ och personal vid anmälda organ, deras uppgifter och kontroller samt bilaga VIII till direktivet har genomförts genom 61-63 § i järnvägslagen samt 10 § i statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (372/2011). Med genomförandebestämmelserna har man dock inte genomfört bestämmelsen i punkt 7 i bilaga VIII enligt vilken personalen vid anmälda organ har tystnads-

plikt i fråga om allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner. Därför anser kommissionen i sin formella under rättelse att genomförandet är bristfälligt i detta avseende. Med anledning av vad som ovan anförts föreslås det att lagens 63 § 2 mom. ändras så att till momentet fogas en bestämmelse om tystnadsplikt för personalen vid anmälda organ.

84 §. Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken. Bestämmelser om kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken ingår i 84 § i järnvägslagen. Det föreslås att paragrafens 2 mom. ändras så att Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda inspelningar inom järnvägstrafiken även ska omfatta därtill hörande identifieringsuppgifter. Till inspelningar inom järnvägstrafiken hör inspelningar av talkommunikation mellan trafikledningen, lokförare, personer som leder växlingsarbetet och personer som ansvarar för banarbetet samt de uppgifter som tågans externa säkerhetsanordningar registrerar. Identifieringsuppgifter är tidpunkten för samtalet, uppringarens position samt numret till uppringarens anslutning och ett eventuellt nummer för uppgiften i fråga. Identifieringsuppgifterna omfattar även motsvarande uppgifter för samtalsmottagaren, om det finns endast en mottagare. I fråga om gruppsamtal där det finns flera mottagare finns det i regel inga identifieringsuppgifter att tillgå om mottagarna.

I momentet föreskrivs enligt förslaget även att Trafikverket har rätt att använda inspelningar inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifter. Trafikverket ska enligt lagens gällande 84 § 1 mom. se till att inspelningarna förvaras skyddade mot obehörig insyn. Paragrafen har dock bl.a. i förhållande till lagstiftning om konfidentialiteten för kommunikation tolkats så, att Trafikverket självt inte har haft rätt att använda exempelvis inspelningar av talkommunikation eller identifieringsuppgifter. Trafikverkets rätt att använda inspelningar och identifieringsuppgifter begränsas för de syften som anges i punkt 2 i momentet. Verket kan behöva inspelningar och identifieringsuppgifter exempelvis vid undersökning av sådana olyckor, olyckstillbud eller avvikelser i dess verksamhet i fråga

om vilka officiella säkerhetsutredningar inte utförs. Dessutom har Trafikverket i egenskap av ansvarigt verk för trafikledningstjänster och beställare av tjänster för statistiska syften behov av identifieringsuppgifter för samtal för att kunna följa belastningen bl.a. i trafikledarnas arbete. Hittills har Trafikverket inhämtat trafikledarnas samtycke till att använda inspelningar och identifieringsuppgifter. För att trygga Olycksutredningscentralens förutsättningar för en utredning kommer en säkerhetsutredning som inleds av centralen att utesluta självständig rätt för Trafiksäkerhetsverkets och Trafikverkets att använda de inspelningar som gäller den händelse som utreds och identifieringsuppgifter för dem.

Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnvägsfunktionerna innehåller föreskrifter om insamling av säkerhetsuppgifter samt utredning av olyckor och olyckstillbud. Även kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll (nedan *övervakningsförordningen*) ålägger aktörer inom järnvägsbranschen att samla in säkerhetskritisk information och följa upp att säkerhetsarrangemangen tillämpas korrekt. Övervakningsförordningen gäller också Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät. I kommissionens beslut 2012/757/EU om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Drift och trafikledning" i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG (nedan *OPE-TSD*) bestäms att infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom järnvägsbranschen ska ha övervakningsförfaranden som ska vara utformade för analys av data och upptäckt av underliggande trender vid olyckor och olyckstillbud. Även OPE-TSD gäller Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät. I Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om delsystemet Drift och trafikledning, som trädde i kraft den 1 januari 2014, åläggs dessutom Trafikverket och de andra aktörer inom järnvägsbranschen som föreskriften gäller att utföra nödvändiga ändringar i säkerhetsstyrningssystemet och i de anvisningar som gäller dess egen verk-

samhet i övrigt i syfte att genomföra föreskriften. I och med att Trafikverkets ansvar för att utfärda anvisningar ökar är det motiverat att det också finns tillräckliga redskap för övervakning av efterlevnaden av anvisningarna. För att underlätta tillsynen i anslutning till dessa uppgifter föreslås det att Trafikverket får rätt att använda inspelningarna inom järnvägstrafiken, bl.a. upptagningar av radiokommunikation mellan dem som ansvarar för banarbeten och trafikledarna.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. enligt vilket järnvägsoperatörer, förvaltare av privata spåransläggningar och bolag som erbjuder trafikledningstjänster ska ha rätt att få inspelningar av talkommunikation, som hänför sig till säkerheten inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifter som gäller dessa för de syften som anges i momentet, om inte något annat följer av annan lagstiftning. Med annan lagstiftning avses speciellt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, med stöd av vilken Olycksutredningscentralen har företrädesrätt att använda nämnda inspelningar i de utredningar av olyckor som den inleder. Tills vidare använder förvaltare av privata spåransläggningar sådan radiokommunikation som avses i paragrafen endast i mycket begränsad omfattning. Användningen kan emellertid öka i fortsättningen. Den rätt till information som avses i momentet omfattar inte sådana uppgifter som tågens externa säkerhetsanordningar registrerar och som Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket med stöd av 2 mom. har rätt att behandla. Den rätt som avses i 3 mom. omfattar rätt att få inspelningar av talkommunikation i efterhand, inte uppföljning i realtid. Rätten att få inspelningar av talkommunikation föreslås endast gälla radiokommunikation inom aktörens egen personal. En person i aktörens tjänst kan antingen vara den som inleder eller den som tar emot ett samtal. Inspelningar av talkommunikation kan för närvarande tekniskt spåras utgående från identifieringsuppgifter, vilket gör det möjligt att avgränsa rätten till avlyssning av aktörens egna inspelningar.

Inspelningar av talkommunikation och identifieringsuppgifter som avses i 3 mom. får användas för undersökning av olyckstillbud och olyckor i aktörens verksamhet i syfte

att förebygga motsvarande händelser. Aktörer ska ha rätt att vid en sådan undersökning av olyckor och olyckstillbud som sker på eget initiativ i enlighet med säkerhetsstyrningssystemet använda inspelningar av talkommunikation och identifieringsuppgifter. Dessa överläts dock inte till aktörerna i det fall att Olycksutredningscentralen har beslutat att inleda en säkerhetsutredning innan den myndighet som ansvarar för undersökningen har fått de uppgifter som den behöver. Dessutom föreslås det att de får användas inom arbetet med handledning och utbildning inom säkerhetskommunikation. Det är fråga om behandling av uppgifter som är nödvändiga med tanke på säkerhetsarbetet. Däremot ska det inte vara tillåtet att få uppgifter för tillsynen över efterlevnaden av skyldigheter i anknytning till anställningsförhållandet. Bestämmelser om behandling av arbetstagares personuppgifter och arbetsgivares övervakning av arbetstagare ingår i lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004).

Enligt punkt 4.2.3.5. i bilaga I till OPE-TSD ska uppgifter i anknytning till tågtrafiken spelas in inte bara för undersökning av olyckstillbud och olyckor utan även bl.a. som stöd för en systematisk säkerhetsövervakning med syftet att förebygga olyckor och tillbud. Enligt övervakningsförordningen åläggs även de aktörer som avses i momentet en förpliktelse som gäller övervakning av säkerhetsstyrningssystem. I förordningen anges huvudprinciperna och syftet med aktörens övervakningsprocess. Det är upp till aktören själv att ange eventuella behov med anknytning till inspelningar och andra detaljerade redskap. Utgångspunkten för förordningen är att aktören med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet kontinuerligt ska ge akt på de risker som anknyter till verksamheten och utgående från noterade risker definiera vilken typ av information om verksamheten det är nödvändigt att samla in för närmare analys och för utvecklande av aktörens styrningssystem.

För närvarande används radiokommunikationsnätet RAILI enligt järnvägsstandarden GSM-R för säkerhetskommunikation inom järnvägstrafiken. Nätet ägs av Trafikverket och administreras tekniskt av Corenet Ab med stöd av en överenskommelse mellan dem. Trafikverket beslutar om överlämnande

av uppgifter i egenskap av myndighet med ansvar för inspelning av uppgifter. Enligt 14 § 1 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999, nedan *offentlighetslagen*) ska beslut om utlämnande av uppgifter ur en handling som har upprättats i samband med ett uppdrag som getts av en myndighet fattas hos den myndighet som gett uppdraget, om inte något annat följer av uppdraget. Även om Trafikverket fattar beslutet om överlåtelse av inspelningar kan verket delegera överlåtelsen av inspelningarna. Av motiveringen till 14 § i offentlighetslagen framgår att om myndigheten önskar delegera beslutanderätten, bör det framgå av uppdragshandlingarna (RP 30/1998 rd).

96 §. Övergångsbestämmelser. Enligt artikel 21.12 i driftskompatibilitetsdirektivet ska före direktivets ikraftträdande den 19 juli 2008 beviljade godkännanden att ta fordon i bruk, inbegripet godkännanden som beviljats med stöd av internationella avtal, fortsätta att gälla på de villkor de ursprungligen beviljats. Kommissionen anser att genomförandet i Finland är bristfälligt eftersom artikel 21.12 inte har genomförts i Finlands lagstiftning. Därför föreslås det att till övergångsbestämmelserna i 96 § i järnvägslagen fogas ett nytt 9 mom. för att genomföra direktivets bestämmelse.

3 Propositionens konsekvenser

Propositionen har inga direkta konsekvenser för statsfinanserna och inte heller några konsekvenser för myndigheternas personalresurser. Trafikverket får enligt propositionen rätt att använda inspelningar inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifter som gäller dem för övervakning som hänför sig till verkets säkerhetsstyrningssystem, för tillsynen över och utvecklandet av trafiksäkerheten och för undersökning av olyckstillbud och olyckor i sin verksamhet. På motsvarande sätt föreslås det att järnvägsoperatörer, förvaltare av privata spåranläggningar och bolag som erbjuder trafikledningstjänster ska få tillgång till inspelningar av talkommunikation inom järnvägstrafiken för syften som framgår av lagen. Genom de föreslagna ändringarna kan säkerheten inom järnvägssystemet utvecklas utan att det föranleder avse-

värda merkostnader eller administrativt arbete.

4 Beredningen av propositionen

4.1 Beredningsskeden

De förslag som gäller ändring av 84 § har beretts av en arbetsgrupp tillsatt av Kommunikationsministeriet i vilken förutom ministeriet även ingick representanter för Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och VR-Group Ab. Arbetsgruppen har under arbetets gång hört dataombudsmannen och Kommunikationsverket. Till övriga delar har propositionen beretts vid Kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket.

4.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Yttrande om propositionen har begärts hos Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Olycksutredningscentralen, VR-Group Ab, Finrail Oy, Destia Rail Oy, Eltel Networks Oy, Proxion Train Oy samt aktörer som bedriver museitrafik. I fråga om förslaget att ändra 84 § har yttrande separat begärts hos justitieministeriet, dataombudsmannen och Kommunikationsverket. Utlåtandena har i mån av möjlighet beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

5 Ikraftträdande

Lagen avses träda i kraft senast den 1 september 2014.

6 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Det föreslås att 63 § 2 mom. ska innehålla bestämmelser om tystnadsplikt för personalen vid anmälda organ. Personalen vid anmälda organ ska åläggas att hemlighålla alla de uppgifter som den har fått när den utför de uppgifter som föreskrivs för det anmälda organet i järnvägslagen. Anmälda organ sköter dessa uppgifter som offentliga förvaltningsuppgifter med stöd av 124 § i grundlagen. Den föreslagna tystnadsplikten har anknyt-

ning till yttrandefrihet och handlingars offentlighet som garanteras enligt 12 § i grundlagen. Bestämmelsen grundar sig direkt på förpliktande unionslagstiftning. Den uppfyller kraven på noggrann avgränsning och övriga förutsättningar för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna.

Genom de bestämmelser som föreslås i 84 § ändras delvis motsvarande bestämmelser i gällande lag. De ska delvis tas in i lagen som nya bestämmelser. Bestämmelserna gäller skydd för personuppgifter och konfidentiell kommunikation enligt grundlagens 10 §. De föreslagna bestämmelserna bör anses uppfylla de krav som följer av grundlagens 10 § i fråga om reglering i lag och krav i anknytning till detaljerad reglering och exakthet. Enligt förslaget ska på registren utöver särskilda bestämmelser även personuppgiftslagen (523/1999) och offentlighetslagen till-

lämpas. De bestämmelser som ingår i den föreslagna 84 § har beretts i samarbete med dataombudsmannen och Kommunikationsverket så att de inte kränker integritetsskyddet eller konfidentiell kommunikation som garanteras enligt grundlagen. Även justitieministeriets och arbets- och näringsministeriets synpunkter på bestämmelserna har begärts och beaktats vid beredningen.

Propositionen innehåller inga andra bestämmelser som bör beaktas med tanke på grundlagen. Med stöd av vad som anförts ovan har det vid beredningen av propositionen ansetts att lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i järnvägslagen (304/2011) 54 § 4 mom,
ändras 44 § 3 mom., 53 § 1 mom., 54 § 3 mom., 63 § 2 mom. och 84 § 2 mom., av dem 44 § 3 mom. sådant det lyder i lag 323/2013 och 53 § 1 mom. sådant det lyder i lag 939/2013, samt
fogas till 51 §, sådan den lyder i lag 939/2013, ett nytt 2 mom., till 84 § ett nytt 3 mom. och till 96 § ett nytt 9 mom. som följer:

44 §

Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem

Verket ska vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att delsystemet uppfyller de krav i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som gäller drift och underhåll till den del som kraven ska tillämpas. Verket ska efter det att delsystemet infrastruktur har införts alltid utföra en granskning enligt 2 mom. och enligt detta moment när verket beviljar ett säkerhetstillstånd enligt 16 § och på fordon alltid när verket beviljar ett säkerhetsintyg enligt 4 §. Dessutom ska granskning utföras när verket övervakar säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg. Vid granskningen ska de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i de relevanta tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet användas.

51 §

Tillstånd för ibruktagande av fordon

Ett tillstånd för ibruktagande som beviljats med stöd av denna paragraf begränsar inte iakttagandet av de villkor som Trafiksäkerhetsverket har ställt med stöd av 7 § 2 mom. när verket beviljar säkerhetsintyg eller med stöd av 17 § 3 mom. när verket beviljar säkerhetstillstånd.

53 §

Godkännande av fordonstyper

Trafiksäkerhetsverket ska godkänna en fordonstyp när verket beviljar tillstånd för ibruktagande av fordonet. Verket kan också på ansökan bevilja 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. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse och utarbetandet av den.

54 §

Kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon

Trafiksäkerhetsverket kan kräva att riskanalyser ska genomföras eller att olika tester ska genomföras på bannätet. Trafiksäkerhetsverket ska höra sökanden för att bestämma den krävda tilläggsinformationens, riskanalysernas eller testernas räckvidd och innehåll. Om Trafiksäkerhetsverket kräver att tester genomförs på bannätet innan verket meddelar sitt beslut angående en ansökan om beviljande av tillstånd för ibruktagande, ska Trafikverket efter att ha hört sökanden vidta alla behövliga åtgärder för att säkerställa att de tester som behövs kan genomföras inom tre månader från det att sökanden har lagt fram en begäran till Trafikverket om att tester ska genomföras. Trafiksäkerhetsverket ska vid behov vidta åtgärder för att testerna genomförs.

63 §

Anmälda organs kontroller

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 behövs 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. Personalen vid det anmälda organet ska hemlighålla alla de uppgifter som den har fått när den utför de uppgifter som

föreskrivs för det anmälda organet i denna lag.

84 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, får Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket använda i denna paragraf avsedda inspelningar av tele- och radiokommunikation inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifterna för inspelningarna enligt följande:

1) Trafiksäkerhetsverket för undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud samt för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen, och

2) Trafikverket för övervakning som hänför sig till verkets säkerhetsstyrningssystem, för tillsynen över och utvecklandet av trafiksäkerheten samt för undersökning av olyckstillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, har järnvägsoperatörer, förvaltare av privata spåranläggningar och bolag som erbjuder trafikledningstjänster rätt att få inspelningar av talkommunikation inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifter som gäller dem för undersökning av olyckstillbud och olyckor i aktörens verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser samt utveckla säkerhetskommunikationen. Den rätt att få upplysningar som avses i detta moment gäller endast sådana inspelningar av talkommunikation, i vilka aktören själv eller aktörens personal är part.

96 §

Övergångsbestämmelser

Sådana före den 19 juli 2008 beviljade tillstånd för ibruktagande av fordon eller motsvarande tillstånd som berättigar till ibruktagande av fordon, även tillstånd som beviljats med stöd av internationella avtal, är fortfa-

rande i kraft i enlighet med de villkor utifrån
vilka tillstånden har beviljats.

_____ Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 24 april 2014

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Trafik- och kommunminister *Henna Virkkunen*

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i järnvägslagen (304/2011) 54 § 4 mom,
ändras 44 § 3 mom., 53 § 1 mom., 54 § 3 mom., 63 § 2 mom. och 84 § 2 mom., av dem 44 § 3 mom. sådant det lyder i lag 323/2013 och 53 § 1 mom. sådant det lyder i lag 939/2013, samt
fogas till 51 §, sådan den lyder i lag 939/2013, ett nytt 2 mom., till 84 § ett nytt 3 mom. och till 96 § ett nytt 9 mom. som följer:

Gällande lydelse

44 §

Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem

Verket ska vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att delsystemet uppfyller de krav i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som gäller drift och underhåll till den del som kraven ska tillämpas.

51 §

Tillstånd för ibruktagande av fordon

Fogas ett nytt 2 mom.

Föreslagen lydelse

44 §

Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem

Verket ska vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att delsystemet uppfyller de krav i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som gäller drift och underhåll till den del som kraven ska tillämpas. *Verket ska efter det att delsystemet infrastruktur har införts alltid utföra en granskning enligt 2 mom. och i enligt detta moment efter det att delsystemet infrastruktur har införts alltid när verket beviljar ett säkerhetstillstånd enligt 16 § och på fordon alltid när verket beviljar ett säkerhetsintyg enligt 4 §. Dessutom ska granskning utföras när verket övervakar säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg. Vid granskningen ska de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i de relevanta tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet användas.*

51 §

Tillstånd för ibruktagande av fordon

Ett tillstånd för ibruktagande som beviljats

med stöd av denna paragraf begränsar inte iakttagandet av de villkor som Trafiksäkerhetsverket har ställt med stöd av 7 § 2 mom. när verket beviljar säkerhetsintyg eller med stöd av 17 § 3 mom. när verket beviljar säkerhetstillstånd.

53 §

Godkännande av fordonstyper

Trafiksäkerhetsverket ska godkänna en fordonstyp samtidigt som det beviljar tillstånd för ibruktagande av fordonet. Verket kan också på ansökan bevilja 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.

53 §

Godkännande av fordonstyper

Trafiksäkerhetsverket ska godkänna en fordonstyp när verket beviljar tillstånd för ibruktagande av fordonet. Verket kan också på ansökan bevilja 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. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse och utarbetandet av den.

54 §

Kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon

Trafiksäkerhetsverket kan begära att riskanalyser ska genomföras eller att olika tester ska genomföras på bannätet. Verket ska efter att ha hört sökanden bestämma tilläggsinformationens, riskanalysernas och testernas räckvidd och innehåll.

54 §

Kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon

Trafiksäkerhetsverket kan kräva att riskanalyser ska genomföras eller att olika tester ska genomföras på bannätet. Trafiksäkerhetsverket ska höra sökanden för att bestämma den krävda tilläggsinformationens, riskanalysernas eller testernas räckvidd och innehåll. Om Trafiksäkerhetsverket begär att tester genomförs på bannätet innan verket meddelar sitt beslut angående en ansökan om beviljande av tillstånd för ibruktagande, ska Trafikverket efter att ha hört sökanden vidta alla behövliga åtgärder för att säkerställa att de tester som behövs kan genomföras inom tre månader från det att sökanden har lagt fram en begäran om att tester ska genomföras. Trafiksäkerhetsverket ska vid behov vidta åtgärder för att testerna genomförs.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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.

Upphävs 4 mom.

63 §

Anmälda organs kontroller

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 behövs 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.

63 §

Anmälda organs kontroller

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 behövs 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. *Personalen vid det anmälda organet ska hemlighålla alla de uppgifter som den har fått när den utför de uppgifter som föreskrivs för det anmälda organet i denna lag.*

84 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken

Om inte annat följer av annan lagstiftning, får Trafiksäkerhetsverket använda upptagningar som avses i denna paragraf vid undersökning av olyckor och olyckstillbud samt för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen.

84 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, får Trafiksäkerhetsverket och *Trafikverket använda* i denna paragraf avsedda inspelningar av tele- och radiokommunikation inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifterna för inspelningarna *enligt följande:*

- 1) *Trafiksäkerhetsverket för undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud samt för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen, och*
- 2) *Trafikverket för övervakning som hänförs till verkets säkerhetsstyrningssystem, för tillsynen över och utvecklandet av trafiksäkerheten samt för undersökning av olyckstillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att*

Fogas ett nytt 3 mom.

förebygga motsvarande händelser.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, har järnvägsoperatörer, förvaltare av privata spåranläggningar och bolag som erbjuder trafikledningstjänster rätt att få inspelningar av talkommunikation inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifter som gäller dem för undersökning av olyckstillbud och olyckor i aktörens verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser samt utveckla säkerhetskommunikationen. Den rätt att få upplysningar som avses i detta moment gäller endast sådana inspelningar av talkommunikation, i vilka aktören själv eller aktörens personal är part.

96 §

Övergångsbestämmelser

Fogas ett nytt 9 mom.

96 §

Övergångsbestämmelser

Sådana före den 19 juli 2008 beviljade tillstånd för ibruktagande av fordon eller motsvarande tillstånd som berättigar till ibruktagande av fordon, även tillstånd som beviljats med stöd av internationella avtal, är fortfarande i kraft i enlighet med de villkor utifrån vilka tillstånden har beviljats.

Denna lag träder i kraft den 20.
