

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till järnvägslag och till vissa lagar som har samband med den**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny järnvägslag, där den gällande järnvägslagen och lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet slås samman.

Syftet med propositionen är att på nationell nivå genomföra Europeiska unionens s.k. andra järnvägspaket, som består av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, av Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av direktivet om tillstånd för järnvägsföretag och direktivet om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg samt Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets 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. I paketet ingår även Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå, som inte kräver något nationellt genomförande, eftersom den är en gemenskapsförordning.

Genom den nya järnvägslagen öppnas den nationella godstrafiken på järnväg för konkurrens den 1 januari 2007 i enlighet med kraven i det andra järnvägspaketet. Genom lagen fortsätts det skapande av jämlika och

icke-diskriminerande förutsättningar för konkurrens inom järnvägstrafiken som inleddes genom gällande järnvägslag. Den inhemska persontrafiken och järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland sköts även framdeles uteslutande av VR Aktiebolag. I övrigt ligger lagens tyngdpunkt på järnvägssystemets säkerhet och utveckling av järnvägssystemets driftskompatibilitet. Genom lagen skapas en ram för järnvägssystemets säkerhet som omfattar nya element för järnvägssäkerheten i enlighet med gemenskapslagstiftningen i form av gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer. Genom lagen genomförs dessutom det direktiv om ändring av direktiven om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet som hör till andra järnvägspaketet. Samtidigt slås den gällande lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet samman med den nya järnvägslagen. Lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet, lagen om transport av farliga ämnen och lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i fördraget om internationell tågtrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen preciseras på grund av att den behöriga myndigheten ändras. En ny myndighet som svarar för järnvägssäkerheten och driftskompatibiliteten inrättas genom en särskild lag om Järnvägsverket.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 september 2006.

## INNEHÅLL

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLL .....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>	<b>4</b>
<b>1. Inledning.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Nuläge .....</b>	<b>5</b>
2.1. Allmänt .....	5
2.2. Den internationella utvecklingen och utländsk lagstiftning.....	5
Europeiska unionens utgångspunkter.....	5
Lagstiftning och praxis i vissa EU-länder.....	6
2.3. Bedömning av nuläget .....	7
<b>3. Målsättning och de viktigaste förslagen.....</b>	<b>8</b>
3.1. Allmänt .....	8
3.2. Tillträde till bannätet.....	8
Godstrafik.....	8
Persontrafik.....	8
3.3. Regleringen av järnvägssäkerheten .....	8
3.4. Regleringen av järnvägssystemets driftskompatibilitet .....	9
3.5. Andra lagar i samband med propositionen .....	10
Lag om ändring av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet.....	10
Lag om ändring av 6 och 12 § i lagen om transport av farliga ämnen .....	10
Lag om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen .....	10
<b>4. Propositionens konsekvenser .....</b>	<b>10</b>
4.1. Ekonomiska konsekvenser .....	10
4.2. Konsekvenser för företagen .....	10
4.3. Konsekvenser för organisation och personal .....	11
4.4. Konsekvenser för miljön .....	11
<b>5. Beredningen av propositionen .....</b>	<b>11</b>
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>12</b>
<b>1. Motivering till lagförslagen.....</b>	<b>12</b>
1.1. Järnvägslagen.....	12
1 kap. Allmänna bestämmelser .....	12
2 kap. Bedrivande av järnvägstrafik .....	17
3 kap. Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift ....	20
4 kap. Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten .....	22
5 kap. Järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet.....	27
6 kap. Regleringsorgan och dess uppgifter .....	41
7 kap. Särskilda bestämmelser.....	42
1.2. Lag om ändring av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet.....	49
1.3. Lag om ändring av 6 och 12 § i lagen om transport av farliga ämnen.....	52

1.4. Lag om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen.....	52
2. Närmare bestämmelser och föreskrifter.....	52
3. Ikraftträdande.....	53
4. Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning.....	53
<b>LAGFÖRSLAGEN.....</b>	<b>54</b>
Järnvägslag.....	54
I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:.....	54
om ändring av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet .....	78
om ändring av 6 och 12 § i lagen om transport av farliga ämnen .....	81
om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen .....	82
<b>BILAGA.....</b>	<b>83</b>
<b>PARALLELLTEXTER.....</b>	<b>83</b>
om ändring av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet .....	83
om ändring av 6 och 12 § i lagen om transport av farliga ämnen .....	88
om ändring av 3 § 1 mom. i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen.....	90

## ALLMÄN MOTIVERING

## 1. Inledning

Statens betydande roll har varit kännetecknande för järnvägsbranschen. Statsjärnvägarna var ett s.k. budgetkopplat affärsverk ända till år 1990, då Statsjärnvägarna blev ett sådant statligt affärsverk som avses i lagen om statens affärsverk (627/1987). Sin nuvarande utformning fick verksamhetsområdet år 1995, då banhållningen avskiljades till Banförvaltningscentralens (RHK) ansvarsområde och transportverksamheten överfördes till statsägda VR-Group Ab:s dotterbolag VR Aktiebolag. VR Aktiebolag är fortfarande det enda järnvägsföretaget som bedriver järnvägstrafik på statens bannät.

Under de senaste åren har järnvägstrafiken i Europa analyserats och omorganiserats. Orsaken till detta har framför allt varit att man oroat sig för järnvägstransporternas krympande marknadsandel inom Europeiska gemenskapen. Sedan början av 1990-talet har unionens organ genom lagstiftning och andra åtgärder strävat efter att främja järnvägstrafiken inom unionen.

Europaparlamentet och rådet godkände i februari 2001 det så kallade första järnvägspaketet, som omfattar följande direktiv: Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, nedan direktivet *om ändring av utvecklingsdirektivet*, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag, nedan direktivet *om ändring av tillståndsdirektivet*, samt 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*. Utöver dessa utfärdade Europaparlamentet och rådet i mars 2001 direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, nedan kallat *driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg*; motsvarande direktiv om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg utfärdade rådet 1996 (rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, nedan kallat *driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg*).

Genom det första järnvägspaketet öppnades den internationella godtrafiken mellan medlemsstaterna för konkurrens. I övrigt har avsikten med det första järnvägspaketet varit att skapa rättvisa, icke-diskriminerande och öppna förfaranden särskilt när det gäller beviljande av koncessioner och säkerhetsintyg, tilldelning av bankapacitet och fastställande av banavgifter, för att flera än ett järnvägsföretag skall kunna utnyttja medlemsstaternas bannät. Syftet med kompatibilitetsdirektiven är att skapa system med hjälp av vilka de nationella järnvägarnas tekniska och funktionella skillnader avlägsnas för att främja den europeiska järnvägstrafiken.

Det första järnvägspaketet skulle vara nationellt genomfört före den 15 mars 2003. I Finland genomfördes paketet genom järnvägslagen (198/2003), som trädde i kraft samma dag. Kompatibilitetsdirektiven har i Finland genomförts genom lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002, nedan lagen om *järnvägssystemets driftskompatibilitet*), som trädde i kraft den 1 september 2002.

Europeiska unionen har fortsatt att utveckla konkurrensförutsättningarna inom järnvägstrafiken genom lagstiftningsåtgärder. Europaparlamentet och rådet godkände i april 2004 det så kallade andra järnvägspaketet, som omfattar följande föreskrifter: 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*), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibilitete-

ten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (nedan *direktivet om ändring av kompatibilitetsdirektiven*), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG om ändring av *utvecklingsdirektivet*, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (nedan *direktivet* och rådets förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (nedan *EJB-förordningen*).

Dessutom ingick i andra järnvägspaketet en rekommendation till rådets beslut om att bemyndiga kommissionen att föra förhandlingar om villkoren för gemenskapens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999.

Avsikten är att det andra järnvägspaketet skall fortsätta stimuleringen av de europeiska järnvägarna utgående från linjerna i den av kommissionen i september år 2001 godkända vitboken om transportpolitiken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden".

Ett av de viktigaste målen med paketet är att ytterligare öppna konkurrensen inom järnvägstrafiken. Genom direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet öppnas den nationella godstrafiken i unionens medlemsstater för konkurrens vid inledningen av 2007. I övrigt framhäver paketet järnvägstrafikens säkerhet. Dess viktigaste mål är att främja järnvägstrafikens säkerhet samt att harmonisera regleringen av järnvägssäkerheten.

Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet skall medlemsstaterna inrätta oavhängiga organ med ansvar för järnvägssäkerheten, vilka skall vara självständiga i förhållande till förvaltaren av infrastrukturen och järnvägsoperatörerna. Genom EJB-förordningen inrättas ett nytt EU-organ, Europeiska järnvägsbyrån (EJB), som har givits berednings-, utvecklings- och harmoniseringsuppgifter i anslutning till järnvägssäkerheten och järnvägssystemens driftskompatibilitet.

Paketets tredje tyngdpunktsområde är en vidareutveckling av järnvägssystemen och järnvägstrafiken i syfte att skapa ett transeuropeiskt järnvägssystem. I detta syfte har i paketet införts ett direktiv om ändring av

driftskompatibilitetsdirektiven.

Ett ytterligare mål inom ramen för paketet är att harmonisera undersökningen av olyckor och olyckstillbud inom järnvägstrafiken. I järnvägssäkerhetsdirektivet åläggs medlemsstaterna att inrätta fristående och oavhängiga myndigheter som undersöker olyckor.

## 2. Nuläge

### 2.1. Allmänt

Om bedrivande av järnvägstrafik, järnvägsföretags koncession, banavgiftens grundavgift tilldelning av bankapaciteten och järnvägstrafikens säkerhet föreskrivs i järnvägslagen. Driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg har genomförts nationellt genom lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet.

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny järnvägslag, där den gällande järnvägslagen och lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet slås samman. Genom den nya järnvägslagen öppnas den nationella godstrafiken på järnväg för konkurrens den 1 januari 2007. Dessutom förnyas lagens kapitel om trafiksäkerhet på det sätt som järnvägssäkerhetsdirektivet förutsätter. I lagen föreskrivs även om de uppgifter i enlighet med järnvägslagen som Järnvägsverket, som inleder sin verksamhet den 1 september 2006, kommer att ha. Dessutom införs i lagen bestämmelserna i den gällande lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet, som till nödvändiga delar förnyas på det sätt som förutsätts i det direktiv om ändring av driftskompatibilitetsdirektiven som ingår i andra järnvägspaketet. Det förefaller ändamålsenligt att slå ihop de två lagarna, eftersom de är kopplade till varandra i fråga om sakinnehåll. Sammanslagningen av lagarna är även en mera tydlig lösning med tanke på deras målgrupper och tillämpare.

### 2.2. Den internationella utvecklingen och utländsk lagstiftning

Europeiska unionens utgångspunkter

I Europeiska unionens medlemsstater hade

järnvägarna år 2002 en ca 6 procents marknadsandel av persontrafiken och en ca 13 procents marknadsandel av godstrafiken. Under de senaste decennierna har dessa marknadsandelar minskat betydligt. En viktig orsak till att järnvägstrafikens marknadsandel har minskat särskilt i Centraleuropa är att konkurrerande trafikformer har ökat sina marknadsandelar genom att erbjuda flexibla och billigare service. I Finland avviker marknadssituationen i fråga om godstrafik på järnväg betydligt från det genomsnittliga läget i Europeiska unionen. I Finland har järnvägarnas andel av godstrafiken stabiliserats vid ungefär 25 procent.

I Centraleuropa är problemet att det inom järnvägstrafiken inte finns någon fungerande inre marknad. Den gränsöverskridande järnvägstrafiken bromsas eller stoppas fortfarande av legislativa, tekniska och administrativa hinder, särskilt jämfört med landsvägstrafiken.

#### Lagstiftning och praxis i vissa EU-länder

I Finland bedrivs järnvägstrafiken tills vidare av endast ett järnvägsföretag, vilket numera är exceptionellt i Europa. I många länder finns det flera järnvägsföretag som använder samma bannät. Järnvägsföretagen konkurrerar emellertid inte alltid sinsemellan utan de kan ha monopol t.ex. på viss regional trafik.

Omorganiseringen och konkurrensutsättningen av järnvägarna har framskridit i mycket olika takt i olika länder. I flera länder håller man på att utforma regler för konkurrensen. I de länder där man har öppnat konkurrensen inom bannätet har man prioriterat öppen konkurrens inom godstrafiken, dvs. säkrat fritt tillträde till bannätet. I många fall har ett enda företag fått sköta den lönsamma kommersiella persontrafiken på längre linjer. Inom den olönsamma persontrafiken har upphandlaren getts möjlighet att låta järnvägsföretagen konkurrera med varandra.

*Sverige* har varit ett föregångsland när det gäller att modernisera järnvägarna och konkurrensutsetta järnvägstrafiken. Omorganiseringen av järnvägarna inleddes 1988, då banhållningen överfördes till Banverket och järnvägstrafiken till SJ (Statens Järnvägar).

Tilldelningen av bankapacitet och trafikledningen har organiserats som separata funktioner (Tågtrafikledningen) i samband med Banverket.

Sveriges bannät har öppnats för konkurrens till den del som gäller persontrafikens köptjänster och godstrafiken. 14 järnvägsföretag har beviljats koncession. SJ har tills vidare monopol på kommersiell personfjärrtrafik. Staten och länsmyndigheterna konkurransutsetter den lokala trafiken. Konkurrensutsettningen av Stockholms närtrafik slutfördes i december 1998. Anbudsförfarandet vanns av ett privat företag som har ansvarat för skötseln av hela Stockholms närtrafik från och med inledningen av år 2000. Det nya järnvägsföretagets verksamhet stötte under det första året på stora problem bland annat på grund av personalbrist. Konkurrensutsettningen har emellertid lett till kostnadsbesparingar på i genomsnitt 20—30 procent.

I *Danmark* öppnades järnvägarnas godstrafik för fri konkurrens från och med inledningen av 1999. Persontrafiken konkurransutsetts successivt. 16 järnvägsföretag har beviljats koncession. Genomförandet av en jämställd konkurrenssituation övervakas av ett organ som utsetts av ministeriet. Detta organ behandlar beviljandet av koncessioner, tilldelning av kapacitet samt klagomål som gäller konkurrensutsettningen av trafiken.

I *Förenade Kungariket* har järnvägstrafiken privatiserats och funktionerna differentierats. Persontrafiken har delats in i 25 bolag, vars trafik staten konkurransutsetter. Godstrafiken har fritt tillträde till bannätet. Även bannätet privatiserades, men har sedermera överförts tillbaka till staten. Landets järnvägsreform avviker betydligt från reformerna i EU:s övriga medlemsstater och kan därför inte direkt användas som exempel.

I *Tyskland* har det redan länge funnits ett stort antal operatörer inom person- och godstrafiken, över 300. Alla företag som har en koncession kan mot att de betalar banavgift trafikera en bana både i gods- och i persontrafik. De som ordnar regional upphandlad trafik konkurransutsetter järnvägsföretagen om skötseln av trafiken.

*EU:s medlemsstater* har förhållit sig på olika sätt när det gällt att öppna bannätet för konkurrens. Vissa länder har gått in för att

kraftigt främja konkurrensen medan andra förhåller sig reserverat till konkurrensutsättningen. I synnerhet Frankrike, Belgien och Luxemburg förhåller sig skeptiskt till konkurrensen på bannätet. I dessa länder har man ansett att järnvägstrafiken fungerar effektivt då den är organiserad inom ramen för ett statsägt företag. Man befärar att konkurrens uppkommer endast på de mest lönsamma linjerna, medan trafiken på övriga linjer blir lidande. Dessutom är man av den åsikten att konkurrensutsättningen leder till nya organisationer och byråkrati och därmed till ökade kostnader.

Det är svårt att överblicka verkningarna av att järnvägarna omorganiseras och öppnas för konkurrens. Genom att de drivs som företag ökar effektiviteten och förlusterna minskar. Konkurrensutsättning av persontrafiktjänster har ofta lett till kostnadsbesparingar. Omsorgsfulla förberedelser och ett successivt framskridande förefaller ha varit förutsättningar för en smidig utveckling.

### 2.3. Bedömning av nuläget

I Finland infördes järnvägarnas nuvarande organisation år 1995. I och med att banhållningen har avskilts från transportverksamheten har de olika aktörernas ansvarsområden preciserats samtidigt som banhållningen och transportverksamheten har effektiviserats. Godstrafiken på järnväg har klarat sig bra i konkurrensen med andra trafikformer och dess marknadsandel har under de senaste åren hållit sig i stort sett oförändrad. VR Group har också lyckats förbättra sin effektivitet som aktiebolag.

Genom genomförandet av det första järnvägspaketet fortsattes och förstärktes den utveckling som inleddes år 1995. Med järnvägslagen, genom vilken det första järnvägspaketet genomfördes, skapades förutsättningar för flera än ett järnvägsföretag att bedriva verksamhet på bannätet. Genom lagen tog man i bruk ett nytt rättvist och icke-diskriminerande system med banavgifter, till vilket ansluter en banskatt som fastställs i en särskild lag, banskattelagen (605/2003). Genom järnvägslagen reviderades dessutom regleringen av koncessionerna för bedrivande av järnvägstrafik och föreskrevs om tilldel-

ningen av bankapacitet, vilket anvisades banhållningsmyndigheten, dvs. Banförvaltningscentralen. Genom lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet skapades nationella förutsättningar för införande av de tekniska kraven i anslutning till det transeuropeiska järnvägssystemet.

Konkurrensen inom järnvägstrafiken öppnades genom järnvägslagen endast i begränsad utsträckning. Konkurrensen öppnades i den internationella godstrafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Endast ca 3 procent av godstrafikmarknaden på järnväg öppnades för konkurrens genom järnvägslagen. Mellan Finland och de övriga medlemsstaterna förekommer ingen persontrafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Skötseln av den inhemska persontrafiken och järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland förblev i järnvägslagen utslutande VR Aktiebolags ansvar. Inget nytt järnvägsföretag har kommit in på Finlands järnvägsmarknad efter järnvägslagens ikraftträdande. Av denna anledning har de ekonomiska verkningarna av EU:s första järnvägspaket förblivit relativt begränsade. Inte heller i förvaltningen av järnvägstrafiken orsakade ikraftträdandet av järnvägslagen och lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet några förändringar.

Genomförandet av det andra järnvägspaketet har både ekonomiska som administrativa verkningar. I samband med att paketet genomförs öppnas den inhemska godstrafiken för konkurrens i början av 2007. I samband med genomförandet inrättas Järnvägsverket som ny myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten. Järnvägsverket inleder sin verksamhet den 1 september 2006. De järnvägssäkerhetsuppgifter som för närvarande sköts av Banförvaltningscentralen överförs därvid till Järnvägsverket, som är en fristående och oberoende myndighet. Till verket överförs dessutom vissa andra myndighetsuppgifter, som för närvarande sköts av kommunikationsministeriet och Banförvaltningscentralen.

I järnvägssäkerhetsdirektivet, som ingår i det andra järnvägspaketet, förutsätts att EU:s medlemsstater utöver en myndighet som ansvarar för järnvägssäkerheten även skall in-

rätta en myndighet som ansvarar för undersökningen av olyckor i järnvägstrafiken. I Finland ansvarar Centralen för undersökning av olyckor för undersökningen av olyckor i järnvägstrafiken. Centralen lyder under justitieministeriet.

### **3. Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1. Allmänt**

Syftet med denna proposition är att på nationell nivå genomföra de direktiv som ingår i Europeiska unionens andra järnvägspaket samt att modernisera lagstiftningen om järnvägstrafiken. Ett av de viktigaste målen med propositionen är att införa en reglering gällande järnvägssäkerheten som uppfyller gemenskapslagstiftningens krav och att förnya förfarandena beträffande järnvägssäkerheten. På sikt skall propositionen stärka förutsättningarna för järnvägstrafik i Finland.

Genom den nya järnvägslagen förenhetligas lagstiftningen om järnvägstrafiken och järnvägssystemet genom att man slår ihop järnvägslagen, som gäller järnvägstrafiken och bedrivandet av den samt dess säkerhet, och lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet, som gäller järnvägssystemets tekniska krav, till en ny järnvägslag.

#### **3.2. Tillträde till bannätet**

##### **Godstrafik**

I direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet åläggs medlemsstaterna att öppna den nationella godstrafiken för konkurrens från inledningen av 2007. Enligt förslaget öppnas den inhemska godstrafiken i Finland för konkurrens i enlighet med direktivets krav från den 1 januari 2007.

Kommunikationsministeriet lät våren 2002 göra en utredning om verkningarna av en avreglering av godstrafiken på de finländska järnvägarna (kommunikationsministeriets publikationer 21/2002). Enligt utredningen skulle verkningarna av att trafiken öppnas för konkurrens sannolikt vara relativt begränsade. I utredningen görs bedömningen att kon-

kurrensen inte orsakar några betydande ändringar på järnvägstransportmarknaden. De företag som skulle komma in på branschen skulle sannolikt vara närmast små järnvägsföretag som bedriver olika former av matartrafik.

Järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland skall även framdeles skötas av VR Aktiebolag i enlighet med överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland.

##### **Persontrafik**

Den gemenskapslagstiftning som ingår i andra järnvägspaketet förutsätter inga ändringar i rätten att utnyttja järnvägsnätet för persontrafik. I propositionen förutsätts inga ändringar i nuvarande praxis. Enligt förslaget skall VR Aktiebolag fortfarande ha ensamrätt att bedriva persontrafik i Finland.

#### **3.3. Regleringen av järnvägssäkerheten**

Ett annat av järnvägspaketets viktiga tyngdpunktsområden är främjandet av järnvägssäkerheten och harmoniseringen av regleringen av den. Arrangemangen och regleringen beträffande järnvägssäkerheten i de olika medlemsstaterna avviker betydligt från varandra. Gemenskapens utgångspunkt är att järnvägstransportmarknaden inte skall öppnas för konkurrens på bekostnad av säkerheten. Å andra sidan kan den nuvarande säkerhetsregleringen och järnvägarnas nuvarande säkerhetsarrangemang inte anses utgöra ett skäl till att nuvarande situation på järnvägstransportmarknaden skall bibehållas.

Målsättningen för gemenskapens reglering av järnvägssäkerheten är att förtydliga de enskilda aktörernas ansvar i säkerhetsfrågor i samband med öppnandet av marknaden för järnvägstrafik och omorganiseringarna av järnvägstrafiken. Järnvägstrafiken har traditionellt bedrivits av ett statligt järnvägsföretag som innehaft monopolställning och som även ansvarat för järnvägstrafikens säkerhet och utvecklingen av den. Avsikten är att tydligt avskilja bannätsförvaltarens och järnvägsföretagets operativa ansvar inom järnvägssäkerheten och å andra sidan reglerings- och tillsynsuppgifterna för medlemsstaternas



säkerhetsmyndigheter.

Bannätets förvaltare skall erbjuda järnvägsoperatörerna en säker infrastruktur och ordna tågtrafiken med hjälp av ett styrnings- och förvaltningssystem. Bannätets förvaltare skall för att trygga säkerheten ta i bruk ett säkerhetsstyrningssystem. Järnvägsföretagen skall bedriva järnvägstrafik på ett säkert sätt i enlighet med sitt säkerhetsstyrningssystem och de krav som ställs i regleringen av järnvägssäkerheten.

Säkerhetsföreskrifterna och säkerhetsbestämmelserna har tidigare utarbetats närmast på nationell basis. De nationella säkerhetsföreskrifterna och tekniska kraven har i praktiken begränsat avregleringen av järnvägs-transportmarknaden. Avsikten är att harmonisera säkerhetsföreskrifterna och de tekniska kraven som gäller järnvägssäkerhet. Harmoniseringen av de tekniska kraven har inletts genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i enlighet med driftskompatibilitetsdirektiven.

För skapandet av en gemensam marknad för järnvägstrafik i Europa har det ansetts vara viktigt att öka förtroendet mellan marknadens aktörer och mellan medlemsstaterna. I detta syfte införs i den nya gemenskapslagstiftningen en ordning för antagande av gemensamma minimisäkerhetsmål som uttrycks i form av kriterier för riskaccepterande för enskilda och samhället. Utöver dessa nya säkerhetsmål tas i den nya säkerhetsregleringen som nya element i bruk gemensamma säkerhetsmetoder, med hjälp av vilka uppnåendet av de gemensamma säkerhetsmålen utvärderas, och gemensamma säkerhetsindikatorer, som beskriver järnvägssäkerheten.

Järnvägsverket skall vara den myndighet som ansvarar för regleringen och tillsynen av järnvägssäkerheten och som beviljar säkerhetsintyg för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för Banförvaltningscentralen. Järnvägsverket fungerar även som den myndighet som ansvarar för driftskompatibilitetsärenden och beviljar tillstånd för ibruktagande av ny rullande materiel. På Järnvägsverket ankommer även tillsynen över övriga aktörer i säkerhetsärenden. Banförvaltningscentralen skall ansvara för säkerheten på statens bannät och järnvägsföretagen för säkerhetsfrågorna i

anslutning till bedrivandet av järnvägstrafik. Banförvaltningscentralen skall ta i bruk ett säkerhetsstyrningssystem, som i gällande lag redan krävs av järnvägsföretagen.

En ny viktig aktör vid utvecklingen av det transeuropeiska järnvägssystemet och järnvägssäkerheten är Europeiska järnvägsbyrån, som inrättas genom Europaparlamentets och rådets förordning som ingår i det andra järnvägspaketet. Byrån har bland annat i uppgift att utarbeta förslag till gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder samt förslag till ändringar av de gemensamma säkerhetsindikatorerna. Dessutom ansvarar byrån för organiseringen och främjandet av samarbetet mellan nationella säkerhetsmyndigheter och organ för utredning av olyckor, granskningen av nya nationella säkerhetsbestämmelser och uppföljningen av järnvägssäkerhetens utveckling.

#### **3.4. Regleringen av järnvägssystemets driftskompatibilitet**

För att verkställa direktivet om ändring av driftskompatibilitetsdirektiven, som ingår i EU:s andra järnvägspaket, bör lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet ändras. Tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg utvidgas gradvis till att gälla hela järnvägssystemet för konventionella tåg, med undantag för det bannät som används för lokalt eller historiskt bruk eller för turism och den rullande materielen på denna. Direktivet kommer sålunda att utöver statens bannät även omfatta huvudparten av de privata spåranläggningarna, inklusive så kallade hamnspår. Motsvarande ändring av tillämpningsområdet bör även göras i den nationella lagstiftningen.

I driftskompatibilitetsärenden skulle Banförvaltningscentralen ersättas av Järnvägsverket som behörig myndighet. Dessutom föreslås att uppgiften att utse och övervaka ett anmält organ överförs från kommunikationsministeriet till Järnvägsverket. I direktivet om ändring av driftskompatibilitetsdirektiven förpliktas medlemsstaterna att ta i bruk ett register över rullande materiel, som uppfyller de krav som ställs i direktivet. Järnvägsverket fungerar som registeransvarig.

Målgruppen för järnvägslagen och lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet är begränsad. I den ingår närmast järnvägsoperatörerna och övriga verksamhetsutövare och myndigheter inom branschen samt tillverkarna av materiel och anordningar. Med tanke på målgruppen och dem som tillämpar lagstiftningen anses det vara nödvändigt att lagstiftningen i samband med genomförandet av EU:s andra järnvägspaket revideras i sin helhet och att järnvägslagen och lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet slås samman.

### 3.5. Andra lagar i samband med propositionen

Lag om ändring av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet

Som sådan behörig myndighet som avses i lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004), nedan *behörighetslagen*, fungerar Järnvägsverket i stället för Banförvaltningscentralen. Ändringen av den behöriga myndigheten förutsätter att behörighetslagen ändras.

Lag om ändring av 6 och 12 § i lagen om transport av farliga ämnen

Tillsyn över efterlevnaden av lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och av bestämmelser som utfärdats med stöd av den skall utövas av Järnvägsverket i stället för av Banförvaltningscentralen. Ändringen av den behöriga myndigheten förutsätter att lagen om transport av farliga ämnen ändras.

Lag om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen

Avsikten är att Järnvägsverket skall ersätta Banförvaltningscentralen som den behöriga myndighet som avses i artikel 5 i bihang G (ATMF) till COTIF. Ändringen av den behöriga myndigheten förutsätter att lagen om ikraftsättande av COTIF-konventionen (526/2004) ändras.

## 4. Propositionens konsekvenser

### 4.1. Ekonomiska konsekvenser

Genom propositionen öppnas den inhemska godstrafikmarknaden på ca 350 miljoner euro för konkurrens från inledningen av 2007. Enligt kommunikationsministeriets utredning om avregleringen av godstrafiken på de finländska järnvägarna skulle verkningarna av avregleringen sannolikt bli relativt små. Inom transportmarknaden skulle även i fortsättningen den största konkurrensen förekomma framför allt mellan järnvägs- och landsvägstransporter snarare än mellan järnvägsföretag. Enligt utredningen skulle närmast små järnvägsföretag som närmast bedriver matartrafik sannolikt komma in på marknaden, på samma sätt som i Sverige efter det att konkurrensen öppnades. Det uppskattas att den totala järnvägstransportmarknaden knappast kommer att växa så mycket på grund av den ökande konkurrensen. Någon egentlig ny trafik kommer enligt utredningen inte att uppstå till följd av konkurrensen, eftersom de produkter som lämpar sig för järnvägstransport även för närvarande kan transporteras på järnväg. Däremot uppskattas järnvägstransporternas priser sjunka om det uppstår verklig konkurrens inom järnvägstransporterna.

De totala ekonomiska kostnaderna av konkurrensen är enligt utredningen svåra att bedöma. Järnvägstransporternas regionala balans torde enligt utredningen emellertid inte försvagas. Bannätet skulle användas för godstransporter i samma utsträckning som för närvarande.

### 4.2. Konsekvenser för företagen

Propositionen uppskattas inte ha några omedelbara, omfattande konsekvenser för VR-koncernens företagsekonomiska ställning. Tröskeln för att ta sig in på branschen är hög. En stor betydelse i detta avseende har utöver Finlands geografiska läge och en spårvidd som till stor del avviker från EU:s övriga medlemsstater även bl.a. de stora investeringskostnaderna, svårigheterna att rekrytera yrkeskunnig personal, transportmark-

nadens obetydliga storlek och den smala basen av storkunder. Uppkomsten av konkurrens på järnvägarnas godstrafikmarknad anses vara en långvarig process där de olika parterna har tid att anpassa sig till den nya situation som uppkommer. De företag som skulle komma in på marknaden skulle sannolikt vara närmast små järnvägsföretag som bedriver matartrafik, vilkas verksamhet snarast skulle stöda den verksamhet som VR Aktiebolag bedriver.

Det uppskattas att öppnandet av konkurrensen åtminstone i någon mån kommer att ha positiva följder för de företag som behöver järnvägstransporttjänster. De kan eventuellt konkurrensutsätta de transporttjänster de behöver, vilkas priser uppskattas sjunka något om det uppstår verklig konkurrens på marknaden.

#### **4.3. Konsekvenser för organisation och personal**

Förvaltningen av järnvägstrafiken föreslås bli ändrad så att den motsvarar kraven i andra järnvägspaketet. Som myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten inrättas Järnvägsverket genom lag 1094/2005. Järnvägsverket inleder sin verksamhet den 1 september 2006. Järnvägsverkets centrala uppgiftsområde är järnvägssäkerhetsuppgifterna. Dessutom fungerar myndigheten som det regleringsorgan som avses i järnvägslagen och ansvarar för biljettkontrollen. Järnvägsverkets totala personalstyrka uppgår till 70 personer, varav 35 personer sköter biljettkontrollen.

I samband med att Järnvägsverket inrättas flyttas 15 tjänster från Banförvaltningscentralen till Järnvägsverket. Banförvaltningscentralen koncentrerar sig tydligare än för närvarande på banhållningen. Dessutom ansvarar Banförvaltningscentralen för järnvägstrafikens trafikledning och tilldelningen av bankapacitet.

Efter det att godstrafiken öppnas för konkurrens blir Järnvägsverket i egenskap av regleringsorgan sannolikt tvungen att som rättelseärenden som avses i järnvägslagen behandla tvister mellan konkurrerande järnvägsföretag. Dessutom får verket sannolikt

behandla tvister mellan Banförvaltningscentralen och järnvägsföretag om tilldelningen av bankapacitet eller fastställande av banavgift. Av denna anledning är det viktigt att verket har tillgång till sakkunnig personal även för behandling av rättelseärenden.

Avregleringen av godstrafiken kan i viss mån även få konsekvenser för VR Aktiebolags personal. Om konkurrerande järnvägsföretag kommer in på marknaden måste de anställa personal som uppfyller vederbörande behörighetsvillkor. Med tanke på de strikta behörighetsvillkoren kan det vara mycket svårt att rekrytera yrkeskunnig personal. I detta skede är det svårt att dra mera exakta slutsatser om personalverkningarna.

#### **4.4. Konsekvenser för miljön**

Järnvägstrafik är ett miljövänligare alternativ än landsvägstrafik. Propositionens eventuella positiva miljöverkningar är beroende av hur järnvägstrafikens transportvolym utvecklas efter det att godstrafiken öppnas för konkurrens. Propositionen har inga direkta konsekvenser för utvecklingen av järnvägstransporternas volym, även om man genom att öppna godstrafiken för konkurrens försöker främja marknaden för järnvägstransporter. Om järnvägstrafikens transportandelar ökar bör propositionens miljöverkningar anses vara positiva. Sammantaget blir miljöverkningarna emellertid sannolikt små.

#### **5. Beredningen av propositionen**

Omedelbart efter det att EU:s andra järnvägspaket godkändes i april 2004 inledde kommunikationsministeriet förberedelserna för genomförande av de direktiv som hör till paketet. Över utkastet till regeringsproposition, som beretts genom tjänstemannaberedning, begärdes i juli 2005 utlåtanden av finansministeriet, handels- och industriministeriet, Banförvaltningscentralen, VR-Group Ab, arbetstagarorganisationer inom branschen samt Finlands Näringsliv. Kommunikationsministeriet hörde i oktober 2005 branschens viktigaste aktörer.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Motivering till lagförslagen

#### 1.1. Järnvägslagen

##### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §. Lagens syfte och tillämpningsområde.** Lagens syfte och tillämpningsområde motsvarar i huvudsak 1 § i gällande järnvägslag. Den ändras framför allt på grund av att lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet slås samman med järnvägslagen. Å andra sidan ändras tyngdpunkterna i fråga om lagens syfte genom att järnvägssystemets säkerhet betonas. Syftet med lagen skall vid sidan av att främja järnvägstrafiken, järnvägssystemets driftskompatibilitet och användningen av bannätet vara att förbättra och utveckla järnvägssäkerheten. En av de centrala utgångspunkterna för bestämmelsen är järnvägssäkerhetsdirektivets krav, enligt vilket alla aktörer inom järnvägssystemet ansvarar för säkerheten inom sin egen verksamhet.

I 2 mom. föreskrivs om lagens tillämpningsområde, som utvidgas till att motsvara tillämpningsområdet för direktivet om ändring av driftskompatibilitetsdirektiven. Lagens tillämpningsområde omfattar utöver statens bannät även till vissa delar privata spår- anläggningar. Utanför tillämpningsområdet lämnas sådana banor och sådan rullande materiel som enbart används för lokalt eller historiskt bruk eller för turism. Utanför tillämpningsområdet lämnas dessutom sådana banor och spår som är funktionellt åtskilda från det övriga järnvägssystemet.

Privata spår- anläggningar skulle lagen i praktiken gälla stegvis först om flera år. Lagen börjar tillämpas på privata spår- anläggningar i det skede då de tekniska specifikationerna för driftskompatibiliteten hos privata spår- anläggningar, som utfärdas i form av Europeiska kommissionens beslut, genomförs nationellt genom Järnvägsverkets beslut. Några tekniska specifikationer för driftskom-

patibiliteten hos privata spår- anläggningar är inte under beredning. Enligt arbetsprogrammet för Europeiska järnvägsbyrån, som ansvarar för beredningen av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet kommer specifikationerna för privata spår- anläggningar att beredas 2006—2009. Specifikationerna gäller nya privata spår- anläggningar som byggs efter att specifikationerna trätt i kraft och ny rullande materiel på dessa anläggningar. Specifikationerna genomförs nationellt uppskattningsvis år 2010.

De nationella säkerhetsföreskrifter som Järnvägsverket meddelar med stöd av 28 § 2 mom. kan enligt 3 mom. även gälla privata spår- anläggningar och trafikering på privata spår- anläggningar. Järnvägsverket kan för att säkerställa järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet med stöd av bestämmelsen meddela närmare föreskrifter om trafik, bananläggningar och bankonstruktioner samt den rullande materiel som används.

Närmare föreskrifter om trafiken på bannätet ingår huvudsakligen i tågsäkerhetsstadgan, som utfärdats av Banförvaltningscentralen. Bestämmelserna i denna stadga iaktas i tillämpliga delar även på privata spår- anläggningar. Detta är nödvändigt för att säkerställa att trafiken på privata spår- anläggningar sker enligt samma trafikregler som på statens bannät. På privata spår- anläggningar tillämpas i tillämpliga delar även de föreskrifter som gäller bannätet och dess konstruktioner och anordningar, som bland annat meddelas i bantekniska föreskrifter, elbane- föreskrifter samt järnvägsföreskrifter på elområdet. Föreskrifter om den rullande materielen meddelas i tekniska föreskrifter om rullande materiel. Föreskrifterna om bannätets konstruktioner och anordningar och om den rullande materielen skall även iaktas på privata bananläggningar, så att det kan säkerställas att trafiken med den rullande materielen på dessa banor är säker. Vid nästan alla godstransporten används i något ske-

de av transportkedjan även privata spåranläggningar.

Lagen tillämpas på privata spåranläggningar även så som i 35 § om tillstånd för ibruktagande av delsystem föreskrivs. Järnvägsverkets tillstånd för ibruktagande krävs för en privat spåranläggnings delsystem, om det omfattas av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet. De tekniska specifikationerna för driftskompatibiliteten tillämpas på privata spåranläggningar från den dag då specifikationen träder i kraft, om privata spåranläggningar omfattas av specifikationens tillämpningsområde. Specifikationen tillämpas på nya, ombyggda eller moderniserade bankonstruktioner eller bananordningar samt på rullande materiel.

Även lagens 37 § om registret över rullande materiel tillämpas på privata spåranläggningar. Bestämmelserna i denna paragraf tillämpas på sådan rullande materiel som används på privata spåranläggningar som även används på det bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen.

Enligt 46 § skall Järnvägsverket även tillse säkerheten och driftskompatibiliteten på privata spåranläggningar. Järnvägsverket har när den utövar denna tillsyn i huvudsak tillgång till samma metoder och förfaranden som vid övrig tillsyn.

**2 §. Definitioner.** Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 § i den gällande järnvägslagen och 2 § i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Paragrafens 1—7 punkt motsvarar 2 § 1, 2, 4, 6, 7, 10 och 11 punkten i järnvägslagen och paragrafens 11—14 punkt motsvarar 2 § 4—7 punkten i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Vissa definitioner i de gällande lagarna preciseras utan några ändringar av innehållet. Dessutom definieras i paragrafen vissa nya centrala begrepp för lagen och järnvägssystemet.

I paragrafens 1 punkt definieras begreppet järnvägsföretag. Ett järnvägsföretag förutsätts ha ett i Finland eller i någon annan EES-stat beviljad koncession att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som det förfogar över. Också ett bolag eller en annan sammanslutning som endast tillhandahåller dragkraft skall anses vara ett sådant järnvägsföretag som avses i lagen. Däremot kan ett bolag el-

ler en annan sammanslutning som enbart förfogar över vagnmateriel inte anses vara ett sådant järnvägsföretag som avses i lagen. Med huvudsaklig verksamhet avses att järnvägstransporter skall utgöra den klart största delen av bolagets eller företagets affärsverksamhet.

Definitionen av begreppet bannät är central för lagens tillämpningsområde. Enligt 2 punkten i den föreslagna paragrafen avses med bannät statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Bannätet består av banan inklusive bananordningar och bankonstruktioner.

Enligt paragrafens 3 punkt avses med bedrivande av järnvägstrafik sådan trafik som järnvägsföretag och museitrafikoperatörer bedriver på bannätet. Definitionen avser all sådan egentlig järnvägstrafik som kan bedrivas på bannät.

I paragrafens 4 punkt definieras begreppet bankapacitet som en järnvägslinjes av bannätets egenskaper beroende förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period. Med tågtrafik avses sådant utnyttjande av bankapacitet enligt lagens 4 kap., som är baserat på järnvägstrafik enligt tågplanen. Till bankapaciteten skall emellertid inte höra tågtrafik som har direkt samband med banhållningen.

Bankapaciteten korrelerar med bannätets egenskaper, t.ex. antalet spår, den trafiktäthet som säkerhetsanordningarna tillåter samt banhållningsarbeten. I bankapaciteten ingår utöver järnvägslinjerna också bangårdarnas spår för tågtrafik. I den definierade och i 4 kap. reglerade bankapaciteten ingår inte användning av rangeringsbangårdar och spår för s.k. växlingstrafik. Om sådan trafik avtalar särskilt med Banförvaltningscentralen. Med växlingstrafik avses närmast rangering av vagnar och lokomotiv samt sammansättning av tåg i enlighet med definitionen på denna trafikeringstyp inom järnvägsbranschen.

Inte heller banarbetstrafik kan hänföras till den bankapacitet som avses i definitionen, eftersom den verksamhet som banhållningen förutsätter och det därtill anslutna arbetet på bannätet minskar den bankapacitet som är disponibel för tågtrafik. Det samma gäller för växlingstrafik, som i praktiken kan bedrivas endast till den del som bankapaciteten inte

utnyttjas för tågtrafik.

I paragrafen 5 punkt definieras begreppet ”den som ansöker om bankapacitet”. Utöver ett sådant järnvägsföretag som avses i lagen kan sökanden vara en internationell sammanslutning av järnvägsföretag.

I paragrafens 6 punkt definieras museitrafik som trafik som på bannätet bedrivs med museimateriel eller med därmed jämförbar materiel. Som museitrafik kan överhuvudtaget betraktas endast sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning bedriver utan vinstsyfte.

Med museimateriel avses i definitionen rullande järnvägsmateriel som är i slutet av sin livscykel eller som annars till sina egenskaper, på grund av att sitt samband med tekniska experiment eller på grund av sin speciella historia, skiljer sig sådan rullande materiel som är i allmän användning.

Vad gäller museitrafikens omfattning är det av betydelse om den kan utnyttjas för sedvanlig kollektivtrafik eller godstrafik. Avsikten är att museitrafiken inte är ansluten till sedvanlig kollektivtrafik och att kommersiell godstrafik inte bedrivs inom ramen för den. T.ex. sommartid kan trafiken emellertid vara regelbunden, men dess huvudsyfte skall vara själva användningen av museimaterielen eller den därmed jämförbara materielen eller också att trafiken bedrivs på ett lågtrafikerat banavsnitt eller spårssystem där det inte förekommer regelbunden persontrafik. Eventuell godstrafik inom ramen för museitrafiken skall inskränka sig till användning av godsvagnar som en del av museitrafiken.

Definitionen på en privat spåranläggning i paragrafens 7 punkt ändras så att den är mera täckande än för närvarande. Med en privat spåranläggning avses en anläggning som inte är statsägd och som är ansluten till statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. En privat spåranläggning är ett hävdvunnet begrepp för ett spår som inte ingår i det statsägda bannätet som förvaltas av Banförvaltningscentralen. En privat spåranläggning kan innehåsa av en privaträttslig eller offentligrättslig sammanslutning. Ordet ”privat” i detta lagrum hänvisar inte till den privat- eller offentligrättsliga naturen hos den som innehar banan i fråga. Till exempel en kommun kan vara förvaltare av en privat

spåranläggning. Till definitionen på privata spåranläggningar fogas på finska ordet anslutning, eftersom en begränsning av privata spåranläggningar endast till sådana spår som har en direkt anslutning till statens bannät är alltför snäv. En privat spåranläggning med en anslutning till statens bannät kan ha en anslutning till andra privata spåranläggningar. Det är nödvändigt att även dessa spår omfattas av definitionen på en privat spåranläggning.

Järnvägssystemet omfattar enligt 8 punkten både bannätet och privata spåranläggningar samt de spårfordon som används i trafik längs dem. Dessa består av lok, vagnar för passagerar- och godstrafik samt spårfordon som används vid byggande och underhåll av banor. Till järnvägssystemet hör emellertid inte sådana banor och spår som är funktionellt åtskilda från det övriga järnvägssystemet.

I 9 punkten definieras det järnvägssystem som består av järnvägssystemet för konventionella tåg som avses i driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg, och järnvägssystemet för höghastighetståg, som avses i driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Det transeuropeiska järnvägssystemet omfattar alla de EU:s medlemsstater som har ett järnvägssystem för konventionella tåg eller höghastighetståg eller båda dessa system. Finlands järnvägssystem är i sin helhet ett järnvägssystem för konventionella tåg.

I 10 punkten införs som ett för lagen centralt begrepp definitionen på driftskompatibilitet, som motsvarar artikel 2 b i driftskompatibilitetsdirektiven. Med driftskompatibiliteten strävar man efter att utveckla och förbättra det transeuropeiska järnvägssystemet.

Den gällande lagens definitioner på väsentliga krav, tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och delsystem har visat sig vara svårtydliga. Av denna orsak föreslås att de preciseras och förtydligas i paragrafens 11—13 punkt. Definitionen på en driftskompatibilitetskomponent i 14 punkten ändras inte jämfört med tidigare.

De allmänna kraven på de väsentliga krav som avses i punkt 11 är säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsoskydd, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. I de all-

männa väsentliga kraven ingår i allmänhet även särskilda väsentliga krav för varje delsystem.

För varje delsystem krävs åtminstone en sådan teknisk specifikation för driftskompatibilitet som avses i 12 punkten. Vid behov kan man utarbeta flera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för ett delsystem. En teknisk specifikation kan även omfatta flera delsystem. I en teknisk specifikation kan ingå tillfälliga eller permanenta särskilda fall som grundar sig på de begränsningar som det befintliga järnvägssystemet innebär.

Med ett delsystem avses enligt paragrafens 13 punkt en uppdelning av det transeuropeiska järnvägssystemet på strukturella eller funktionella grunder. Det transeuropeiska järnvägssystemet uppdelas på strukturella grunder i följande delsystem:

- infrastruktur,
- energiförsörjning,
- kontrollstyrning och signalering,
- rullande materiel,
- drift och trafikledning,

På funktionella grunder uppdelas järnvägssystemet i delsystemet underhåll och delsystemet telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

Med driftskompatibilitetskomponenter avses enligt paragrafens 14 punkt alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet är beroende av. I varje teknisk specifikation definieras de driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet. Delkomponenter för delsystemet "rullande materiel" är till exempel konstruktioner och mekaniska komponenter, såsom buffertar och draganordningar. Övriga delkomponenter för rullande materiel är faktorer som ansluter till växelverkan mellan vagnen och banan, såsom boggier och hjul.

I paragrafens 15—17 punkt definieras de för järnvägssystemet centrala begreppen ombyggnad, modernisering och ibruktagande. Definitionerna grundar sig på artikel 2 l), m) och n) i direktiven om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Med ombyggnad avses

enligt 15 punkten sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller av en del av ett delsystem som förbättrar den allmänna prestandan för ett delsystem. Med modernisering avses enligt 16 punkten sådant större arbete för att byta ett delsystem eller av en del av ett delsystem som inte förändrar den allmänna prestandan för ett delsystem. Med ibruktagande avses enligt 17 punkten alla åtgärder genom vilka ett delsystem försätts i planerat, funktionsdugligt skick. Varje medlemsstat skall besluta om tillstånd för att ta i bruk strukturella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet och som är belägna på dess territorium eller drivs där.

Gemensamma säkerhetsindikatorer definieras i 18 punkten. Trots att olycksstatistik publiceras i EU:s medlemsstater finns det endast få säkerhetsindikatorer att tillgå, eftersom de definitioner och beräkningsmetoder som medlemsstaterna för närvarande använder inte är enhetliga. Avsikten är därför att på gemenskapsnivå utveckla och harmonisera definitionerna och beräkningsmetoderna, samt att utveckla gemensamma säkerhetsindikatorer. Beredningen sker under Europeiska järnvägsbyråns ledning. I bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet uppräknas de gemensamma säkerhetsindikatorer som godkänts i samband med beredningen av direktivet och som avses tas i bruk för bedömning av om järnvägssystemet överensstämmer med de allmänna säkerhetsmålen. Medlemsstaterna är skyldiga att samla information om de gemensamma säkerhetsindikatorerna på basis av säkerhetsmyndigheternas årsrapporter. De gemensamma säkerhetsindikatorernas första referensår är 2006 och om dem rapporteras i årsrapporterna år 2007.

Gemensamma säkerhetsindikatorer skulle vara indikatorer som hänger samman med olyckor, såsom tågkollisioner, tåg som spårar ut och olyckor i plankorsningar. Det totala antalet olyckor relateras till antalet tågstämplat. Indikatorer som hänger samman med olyckstillbud är till exempel olovligt passerande av stoppsignaler. Indikatorer som hänger samman med uppföljning av olyckor skulle vara antal döda och skadade i olyckor. Med indikatorer som ansluter till administration av säkerheten avses interna kontroller som utförs av förvaltaren av bannätet och

järnvägsföretagen i anslutning till säkerhetsstyrningssystemet. Den totala kontrollmängden och antalet kontroller jämförs med den totala mängden kontroller som krävs.

De gemensamma säkerhetsmålen definieras i 19 punkten. Med gemensamma säkerhetsmål avses järnvägssystemets minimisäkerhetsnivå. Medlemsstaterna har tidigare inte lyckats komma överens om den säkerhetsnivå som skall förutsättas inom det transeuropeiska järnvägssystemet. Detta har väckt misstankar om att kraven gällande säkerhetsnivån kunde användas som motivering för att inte godkänna anordningar som används av en annan medlemsstats järnvägsföretag eller inom detta lands järnvägssystem. I de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet definieras den säkerhetsnivå som krävs av ett visst delsystem, men i driftkompatibilitetsprocessen definieras inte säkerhetsnivån för hela systemet. På gemenskapsnivå har det beslutats att den nuvarande säkerhetsnivån är tillräcklig.

Med gemensamma säkerhetsmetoder avses enligt paragrafens 20 punkt de metoder som utvecklats för angivande av hur uppnåendet av säkerhetsnivån och säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav bedöms. De gemensamma säkerhetsmetoderna sammanhänger på gemenskapsnivå med behovet av att åstadkomma ett gemensamt tillvägagångssätt i fråga om säkerhet. I de gemensamma säkerhetsmetoderna skall beskrivas hur säkerhetsnivån och uppnåendet och iakttagandet av säkerhetsmålen och säkerhetskraven bedöms. I de gemensamma säkerhetsmetoderna skall bland annat ingå riskbedömningsmetoder och metoder för övervakning av att det transeuropeiska järnvägssystemets delsystem används och upprätthålls i enlighet med de väsentliga kraven för dem.

Gemensamma säkerhetsmetoder införs stegvis. Den första uppsättningen borde bli klar år 2008. Beredningsarbetet sker under Europeiska järnvägsbyråns (EJB) ledning. EJB ger en rekommendation med förslag till gemensamma säkerhetsmetoder till kommissionen. De behandlas inom ramen för kommittéförfarandet och riktas till medlemsstaterna i form av kommissionens beslut. De gemensamma säkerhetsmetoderna justeras regelbundet inom ramen för kommittéförfar-

andet. Medlemsstaterna skall i de nationella säkerhetsbestämmelserna införa alla de ändringar som de gemensamma säkerhetsmetoderna förutsätter.

Inom gemenskapen eftersträvas ett gemensamt tillvägagångssätt och en gemensam reglering av järnvägssäkerheten. Utgångspunkten är att nuvarande säkerhetsnivå bibehålls och gradvis utvecklas. Gemensamma säkerhetsmål tas i bruk stegvis. Med hjälp av dem utvärderas säkerhetsnivån och operatörernas prestationsnivå såväl på gemenskapsnivå som inom medlemsstaterna.

**3 §. Finansiering av banhållningen.** I denna paragraf föreskrivs om den finansiella ramen för banhållningen. Paragrafen motsvarar 3 § i den gällande järnvägslagen. Avsikten är att bannätet också i fortsättningen huvudsakligen skall finansieras genom statsbudgeten. Bannätet skall enligt paragrafen underhållas och byggas ut i den utsträckning som de i statsbudgeten anvisade anslagen och den övriga finansieringen tillåter. Den övriga finansieringen är emellertid endast marginell och utgör ett komplement till budgetfinansieringen. Det kunde vara t.ex. kommunens eller industrianläggningars finansiering av banhållningen. Den i lagen avsedda grunddelen av banavgiften som tas ut av järnvägsoperatörerna skall anvisas för banhållning och beaktas i statsbudgeten.

**4 §. Beskrivning av bannätet.** I denna paragraf föreskrivs om Banförvaltningscentralens beskrivning av bannätet. Den föreslagna paragrafen motsvarar 4 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafen görs vissa preciseringar på grund av lagens struktur och ändrade paragrafhänvisningar.

Beskrivningen av bannätet är en av de viktigaste handlingarna gällande järnvägstrafiken och bannätet som grundar sig på kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Banförvaltningscentralen har offentliggjort beskrivningen sedan 2004. I den beskrivs de centrala bestämmelser och föreskrifter som gäller förutsättningarna för inledande och bedrivande av järnvägstrafik.

I kapacitets- och banavgiftsdirektivet ställs inga formkrav på beskrivningen av bannätet, men avsikten är att bannätsförvaltarna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall samordna sina bannätsbeskrivningar.



En gemensam mall främjar syftet med att offentliggöra bannätsbeskrivningarna, genom att säkra tillgången på standardiserad information om järnvägstrafiken i olika länder.

I paragrafens 1 mom. åläggs Banförvaltningscentralen att i beskrivningen av bannätet offentliggöra järnvägslagens centrala bestämmelser om bedrivande av järnvägstrafik samt de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen. Enligt paragrafens 2 mom. skall av beskrivningen av bannätet framgå uppgifter om bannätets art och omfattning och närmare uppgifter om de tjänster som avses i 13 § samt om tillgången på dem. Dessutom skall i beskrivningen av bannätet offentliggöras de i detta moment nämnda föreskrifter som Banförvaltningscentralen utfärdar med stöd av i lagen särskilt fastställda bemyndiganden.

Beskrivningen av bannätet har visat sig vara en viktig källa till information inom branschen. Den skall revideras varje tågplanperiod. Järnvägsoperatörerna bör kunna lita på att uppgifterna i beskrivningen inte förändras under tågplanperioden.

Banförvaltningscentralen förpliktas i paragrafens 3 mom. att när den upprättar beskrivningen av bannätet höra dem som ansöker om bankapacitet och är etablerade i Finland samt andra sådana som ansöker om bankapacitet och som vill ha tillträde till Finlands bannät. Nätbeskrivningen skall publiceras varje tågplanperiod senast fyra månader före utgången av den tid då kapacitetsansökningarna skall lämnas in, för att sökandena i tid skall få för sin affärsverksamhet behövlig information om omständigheter som är relevanta för kapacitetsansökan samt om grunderna för fastställande av banavgiften. I momentet åläggs Banförvaltningscentralen också att publicera sådana uppgifter i nätbeskrivningen som har ändrats under dess giltighetstid.

## 2 kap. **Bedrivande av järnvägstrafik**

Bestämmelserna om bedrivande av järnvägstrafik i lagens 2 kap. motsvarar till sitt innehåll i huvudsak bestämmelserna i 2 kap. i den gällande järnvägslagen. Kommunikationsministeriet skall fortsättningsvis fungera

som koncessionsmyndighet. Villkoren för beviljande och återkallande av koncession liksom även bestämmelserna om sökande och beviljande av koncession motsvarar bestämmelserna i gällande lag. I Finland är VR Aktiebolag fortfarande det enda järnvägsföretaget som bedriver järnvägstrafik med stöd av en koncession.

**5 §. Koncession.** Paragrafen motsvarar 5 § i den gällande lagen. Enligt paragrafens 1 mom. krävs för bedrivande av järnvägstrafik en koncession som beviljas av kommunikationsministeriet. Enligt 2 mom. kan koncessionen på ansökan begränsas så att den gäller endast person- eller godstrafik. En förutsättning för en sådan begränsning är sökandens uttryckliga viljeyttring. Ministeriet har inte som koncessionsmyndighet rätt att begränsa koncessionen utan att sökanden har bitt om det. Detta är nödvändigt för sökandens rätts-säkerhet, med beaktande av att koncessionen enligt förslaget skall gälla i alla länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Avsikten med förslaget är att det skall bli lättare för små företag som bedriver regional person- eller godstrafik att få tillträde till marknaden.

Enligt paragrafens 3 mom. kan ministeriet emellertid i enlighet med tillståndsdirektivets krav ompröva koncessionen och dess villkor vart femte år efter att koncessionen har beviljats. Dessutom berättigas ministeriet att kontrollera om järnvägsföretaget iakttar de förpliktelser som det t.ex. i koncessionen har ålagts enligt järnvägslagen eller någon annan lag, om det föreligger allvarliga tvivel om saken. Den övervakningsrätt som koncessionsmyndigheten har enligt direktivet är motiverad i synnerhet i sådana fall då trafikoperatörer med små resurser bedriver järnvägstrafik som förutsätter solvens och särskild tillförlitlighet.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs i överensstämmelse med tillståndsdirektivet att en koncession som har beviljats i en EES-stat är i kraft inom hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Ministeriet skall enligt förslaget informera den behöriga koncessionsmyndigheten i det fall att ett järnvägsföretag som har beviljats koncession i någon annan EES-stat inte längre uppfyller villkoren för koncessionen, för att den behöriga

myndigheten skall kunna vidta åtgärder i ärendet.

**6 §. Förutsättningarna för beviljande av koncession.** Paragrafen motsvarar 6 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om de förutsättningar för beviljande av koncession som motsvarar kraven i tillståndsdirektivet. Sökanden skall vara etablerad i Finland. Sökandens avsikt skall vara att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik eller tillhandahålla dragkraft. Sökanden skall ha ett sådant av Banförvaltningscentralen utfärdat eller godkänt säkerhetsintyg som avses i lagens 30 § eller också skall sökanden ge motsvarande utredning om sin verksamhet.

På grund av det särskilda tillförlitlighetskrav som ställs på järnvägstrafiken och för att säkerheten i järnvägstrafiken skall kunna tryggas förutsätts att sökanden är tillförlitlig samt att de som ingår i den operativa ledningen är väl ansedda och yrkesmässigt kompetenta. Eftersom järnvägstrafik kräver stora ekonomiska insatser förutsätts sökanden enligt paragrafens 1 mom. 4 punkt dessutom vara solvent. Dessutom skall sökanden i enlighet med 5 punkten ha en i 11 § avsedd tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs i enlighet med artikel 6 i direktivet om i vilka fall en person som har förordnats sköta uppgifter i företagsledningen inte uppfyller kravet på gott anseende. I 3 mom. föreskrivs på motsvarande sätt i överensstämmelse med artikel 8 i direktivet om kravet på yrkesmässig kompetens.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs i enlighet med direktivet och dess bilagor om i vilka fall det i 1 mom. 4 punkten angivna solvenskravet inte uppfylls. Ministeriet berättigas i 5 mom. emellertid att av särskilda skäl avvika från detta krav. En avvikelse kan komma i fråga t.ex. om en person som har förordnats att sköta operativa ledningsuppgifter i företaget har ansökt om skuldsanering som inte har någon större betydelse för företagets affärsverksamhet och då en annan person som uppfyller kraven förordnas sköta ledningsuppgifterna.

**7 §. Ansökan om och beviljande av koncession.** Paragrafen motsvarar 7 § i den gällande

lagen. I paragrafens 1 mom. åläggs den som ansöker om koncession att tillställa ministeriet de i bestämmelsen nämnda uppgifterna för att ministeriet på ett tillförlitligt sätt skall kunna bedöma förutsättningarna för beviljande av koncession. Bestämmelsen motsvarar de krav som ställs i artikel 5 i tillståndsdirektivet samt i bilagan till direktivet. Informationen kan innehålla också uppgifter som omfattas av affärshemligheten eller sådant som annars skall hållas hemligt. Ministeriet är i egenskap av offentlig myndighet bundet av de i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) ingående bestämmelserna om tystnadsplikt i fråga om uppgifter av detta slag.

Enligt paragrafens 2 mom. får ministeriet vid behov avkräva sökanden en auktoriserad revisors eller en revisionsammanslutnings analys av sökandens ekonomiska tillstånd. Denna bestämmelse måste anses behövlig för att ministeriet i egenskap av koncessionsmyndighet under alla förhållanden skall kunna få tillräckligt tillförlitlig information om sökandens ekonomiska tillstånd.

Enligt paragrafens 3 mom. skall ministeriet besluta om en koncessionsansökan i enlighet med tillståndsdirektivet, dvs. inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänts in till ministeriet.

**8 §. Ansökningsavgift.** I denna paragraf föreslås att det skall tas i bruk en ansökningsavgift på 1 000 euro som betalas av dem som söker koncession för järnvägstrafik. Avgiften skall täcka de kostnader som koncessionsmyndigheten orsakas av behandlingen av koncessionsansökan. Genom ansökningsavgiften kan även ogrundade koncessionsansökningar undvikas.

**9 §. Återkallande av koncession.** Paragrafen motsvarar 8 § i den gällande lagen. Ministeriet skall återkalla koncessionen i de situationer som anges i tillståndsdirektivet. Situationerna preciseras i paragrafens 1 mom. För det första skall ministeriet alltid återkalla koncessionen om koncessionshavaren inte längre uppfyller villkoren för erhållande av koncession. Koncessionshavarens konkurs leder till att koncessionen återkallas, om koncessionshavarens ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå

som den koncessionsenliga trafiken förutsätter. I det sistnämnda fallet skall ministeriet göra en objektiv bedömning av koncessionshavarens ekonomiska tillstånd, med beaktande av den koncessionsenliga trafikens art och omfattning. Samma kriterier skall beaktas vid bedömningen av den rimliga tid som avses i bestämmelsen.

Med stöd av paragrafens 2 mom. berättigas ministeriet att tillåta fortsatt trafik enligt koncessionen eller begränsad för högst sex månader. Beslutet om fortsatt trafik skall fattas samtidigt som ministeriet konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet. Koncessionshavaren får emellertid inte fortsätta bedriva trafik om detta skulle äventyra järnvägstrafikens säkerhet. Den föreslagna bestämmelsen överensstämmer med artikel 11 i tillståndsdirektivet.

Enligt paragrafens 2 mom. berättigas ministeriet att återkalla koncessionen helt eller för viss tid i sådana fall då koncessionshavaren allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot föreskrifterna eller bestämmelserna om järnvägstrafik. När det är fråga om obetydliga överträdelser kan ministeriet enligt momentet ge koncessionshavaren en varning. Med tanke på järnvägsoperatörernas rättssäkerhet kan en sådan lindrigare påföljd för smärre överträdelser anses vara motiverad.

**10 §. Förändringar i järnvägsföretags verksamhet som påverkar järnvägstrafiken.** Paragrafen motsvarar 9 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om sådana ändringar av bedrivandet av trafik som innebär att en ny ansökan eller en sådan utredning som ministeriet begär skall lämnas in till ministeriet. Ministeriet kan enligt momentet på grundval av ansökan bevilja en ny koncession eller på basis av tilläggsutredningen samtycka till att verksamheten fortsätter.

Enligt paragrafens 2 mom. bemyndigas ministeriet att utan hinder av sekretessbestämmelserna kräva en utredning ifall koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. I en situation av det nämnda slaget finns det eventuellt inte längre några förutsättningar för att koncessionen skall vara i kraft. Också när det gäller

sekretessbelagda uppgifter som ministeriet har fått kännedom om med stöd av denna bestämmelse har ministeriet tystnadsplikt. Oavsett järnvägsföretagets förändrade rättsliga ställning kan företaget enligt bestämmelsen fortsätta sin verksamhet om ministeriet inte anser att järnvägstrafiken äventyras. I syfte att trygga järnvägsföretagets rättssäkerhet åläggs ministeriet att bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått den behövliga utredningen av koncessionshavaren.

I paragrafens 3 mom. förpliktas ministeriet att återkalla koncessionen eller vidta andra åtgärder som avses i 9 § 1 mom. om ministeriet anser att järnvägssäkerheten äventyras i sådana ändringssituationer som avses i 1 eller 2 mom.

**11 §. Försäkringsplikt.** Det föreslås att paragrafen om järnvägsföretags försäkringar skall förnyas, liksom även paragrafens rubrik. För att en järnvägsoperatör skall beviljas koncession krävs att operatören har tecknat en tillräcklig ansvarsförsäkring eller har vidtagit motsvarande arrangemang. Försäkringen skall täcka genom användning av spårfordon på bannätet orsakade person- och saksador för såväl passagerare som utomstående, om den som bedriver verksamheten enligt lag eller avtal ansvarar för dessa. Med tanke på den risk för skador som järnvägstrafiken innebär anses det vara nödvändigt med försäkringsplikt. Den begränsar inte det stränga ansvar för järnvägsoperatörer som avses i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). Med spårfordon avses i lagen om ansvar i spårtrafik bland annat tåg och andra motsvarande fordon, vagnar och anordningar som är avsedda att löpa på spår.

Försäkringsplikten gäller även museitrafikoperatörer och i 53 § i denna lag avsett bolag eller annat företag som utövar banhållning då dessa vid utförandet av sina uppgifter använder spårfordon på bannätet. För försäkringsplikten fastställs i denna lag inget minimi- eller maximibelopp. Vid bedömningen av försäkringens tillräcklighet skall hänsyn tas till karaktären och omfattningen av den verksamhet som bedrivs samt de risker som verksamheten medför. I järnvägstrafik är riskerna stora även i enskilda fall, även om verksamhetens omfattning är obetydlig. Av denna an-

ledning bör behovet av försäkringsskydd och försäkringens täckning bedömas som en helhet. Försäkringsplikten bör efter det att järnvägstrafiken öppnats för konkurrens dock inte utgöra ett hinder för marknadstillträde. I fråga om järnvägstrafik som utövas med stöd av koncession bedöms försäkringen av koncessionsmyndigheten i samband med att beslutet om koncessionen fattas. Järnvägsverket bedömer försäkringen för museitrafikoperatörer och banhållningsentreprenörer i samband med att beslutet om beviljande av säkerhetsintyg fattas, på samma grunder som koncessionsmyndigheten.

Försäkringen skall vara i kraft under hela den tid som verksamheten bedrivs.

**12 §. Inledande och avbrytande av järnvägstrafik.** Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak 12 § i den gällande lagen. I paragrafens 1 mom. sammanställs alla de förutsättningar som skall vara uppfyllda för att koncessionshavaren skall ha rätt att bedriva järnvägstrafik.

Paragrafen ändras på grund av att den behöriga myndigheten och vissa paragrafhänvisningar ändras. I stället för Banförvaltningscentralen skall Järnvägsverket vara den i 1 mom. 1 punkten avsedda myndighet som beviljar säkerhetsintyg. Paragrafens struktur ändras så att om det avtal om användning av bannätet som avses i 12 § 1 mom. 2 punkten i den gällande lagen föreskrivs i en särskild artikel till vilken det hänvisas i 1 mom. 3 punkten. Dessutom tas i 1 mom. in en ny 2 punkt, enligt vilken en förutsättning för inledande av järnvägstrafik är att koncessionshavaren har beviljats den bankapacitet som behövs för den planerade trafiken.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 12 § 3 mom. i den gällande lagen. Enligt detta moment skall koncessionshavaren inleda den i koncessionen angivna verksamheten inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Ministeriet kan emellertid på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som skall tillhandahållas, besluta att järnvägsföretaget får inleda verksamheten senare. Avsikten med bestämmelsen är att trygga behövlig flexibilitet vid inledandet av trafiken.

Om verksamheten inte har inletts inom sex månader och om koncessionshavaren inte har

ansökt om uppskov, kan ministeriet av koncessionshavaren begära en tilläggsutredning om förutsättningarna för koncessionens giltighet. Om koncessionshavaren inte inleder verksamheten inom utsatt tid finns det anledning att misstänka att koncessionshavaren har ekonomiska eller andra svårigheter som är relevanta för trafiken. Svårigheterna kan ha samband med t.ex. de personer som ansvarar för affärsverksamheten eller med bolagets ekonomiska situation. I ett sådant läge är det motiverat att ministeriet kan ompröva villkoren för beviljande av koncession.

### 3 kap. **Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift**

Bestämmelserna om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift i lagens 3 kap. motsvarar till sitt innehåll bestämmelserna i 3 kap. i den gällande järnvägslagen.

**13 §. Tjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller järnvägsoperatörer.** Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörerna minimipaket av tillträdestjänster, bantillträdestjänster och spårförbindelser.

Närmare bestämmelser om de tjänster som avses i 1 mom. utfärdas genom statsrådets förordning, som skall vara baserad på vad som i 1 punkten i kapacitets- och banavgiftsdirektivets bilaga II föreskrivs om minimipaket av tillträdestjänster samt i 2 punkten om bantillträdestjänster och spårförbindelser. I nätbeskrivningen skall uppgifterna om detaljerna i och tillgången på de tjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller enligt denna bestämmelse preciseras.

I minimipaketet av tillträdestjänster ingår trafikledning, rätt att utnyttja den bankapacitet som beviljats samt till allmänheten riktad information om passagerartrafiken på bannätet. Genom ett sådant avtal som avses i 25 § kan, beroende på trafiksituationen, avtalas närmare om trafikledningstjänsterna.

Den passagerarinformation som ingår i minimipaketet av tillträdestjänster skall täcka

järnvägsstationernas fasta och programmerbara informationssystem för passagerare. Denna tjänst omfattar inte passagerarinformation på tåg. Vid behandlingen av kapacitetsansökningar i samband med sådana minimipaket av tillträdestjänster som avses i kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall iaktas det förvaltningsförfarande som avses i 4 kap.

Till bantillträdestjänsterna hör spår som lämpar sig för växlingsarbete samt trafikledningstjänster och på elektrifierade järnvägslinjer användning av Banförvaltningscentralens elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg och för annan elanvändning. Elenergi ingår emellertid inte i den tjänst som skall tillhandahållas, utan avtal om elenergi skall ingås antingen med Banförvaltningscentralen eller direkt med en elleverantör på den fria marknaden.

I fråga om växlingsarbete inbegriper den tjänst som Banförvaltningscentralen tillhandahåller endast de spår som används samt trafikledningen. Järnvägsoperatören och Banförvaltningscentralen kan avtala om trafikledningen i samband med växlingsarbete med ett sådant avtal som avses i 25 §.

Till bantillträdestjänsterna hör också spårförbindelser till bränstledpårer, till godsterminaler och till andra privata spårplanläggningar för godstrafik, till uppställningsspår samt till service- och underhållsfunktioner för rullande järnvägsmateriel. Till de tjänster som avses i denna punkt hör enbart spårförbindelsen mellan statens bannät och den privata spårplanläggningen, men inte användningen av den privata spårplanläggningen. På de tjänster som spårförbindelsen leder till kan emellertid eventuellt tillämpas vad som i 57 § föreskrivs om skyldigheten att tillhandahålla järnvägsoperatörer tjänster.

Enligt paragrafens 2 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning bestämma vilka tilläggstjänster och extra tjänster som kan tillhandahållas järnvägsoperatörer. Med sådana tjänster avses i första hand de tjänster som nämns i 3 och 4 punkten i kapacitets- och banavgiftsdirektivets bilaga II, samt övriga nyttigheter. Banförvaltningscentralen kan med järnvägsoperatörerna avtala om tillhandahållandet av sådana tjänster och nyttigheter.

Det är frivilligt för Banförvaltningscentralen att tillhandahålla ifrågakommande tjänster och övriga nyttigheter, men om den tillhandahåller sådana tjänster skall alla som bedriver järnvägstrafiken på en viss järnvägslinje tillhandahållas nyttigheterna på lika och rättvisa villkor. Banförvaltningscentralen skall i nätbeskrivningen informera om de tjänster och nyttigheter som tillhandahålls samt om detaljer i utbudet och om tillgängligheten. I fråga om prissättningen tillämpas de affärsekonomiska principerna i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). De tjänster som avses i detta moment omfattas sålunda inte av banavgiften.

**14 §. Banavgift.** Paragrafen motsvarar 14 § i den gällande lagen. I denna paragraf föreskrivs om banavgiftens grunddel, som är en obligatorisk avgift som tas ut tågplanepreterad av järnvägsoperatörerna. Grunddelen tas ut för det minimipaket av tillträdestjänster, bantillträdestjänster och för spårförbindelser för tillträde till tjänsterna som Banförvaltningscentralen tillhandahåller i enlighet med 13 § 1 mom. Banförvaltningscentralen skall ta ut avgiften på rättvisa och icke-diskriminerande grunder. Det avgiftsuttag som avses i paragrafen tillämpas inte på de övriga tjänster och nyttigheter som Banförvaltningscentralen tillhandahåller och inte heller på tjänster i samband med bannät som förvaltas av andra parter.

Enligt artikel 7.3 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall banavgiftens grunddel fastställas på basis av de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken. Med kostnadsrelaterat avgiftsuttag enligt direktivet avses att avgiften fastställs enligt marginalkostnaden, vilket i praktiken innebär att avgiften täcker närmast de kostnader som direkt orsakas av bannätets användning och slitage. I Finland innebär ett avgiftsuttag enligt marginalkostnaden att banavgiftsinkomsterna motsvarar ca 15 procent av Banförvaltningscentralens årliga underhålls- och investeringskostnader för bannätet.

**15 §. Uttag av banavgifter.** Enligt paragrafen skall Banförvaltningscentralen i egenskap av bannätets förvaltare besluta om uttag av banavgiftens grunddel och ta ut avgifterna kalendermånadsvis hos järnvägsoperatörerna, som i sin tur skall tillställa Banförvaltnings-

centralen uppgifter om den trafik som de bedriver. Banavgiftens grunddel som Banförvaltningscentralen debiterar är offentligrättslig och kan sålunda utmätas utan dom eller beslut.

#### 4 kap. **Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten**

**16 §.** *Järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som har tillträdesrätt till bannätet.* I denna paragraf föreskrivs om den rätt som järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag har att utnyttja bannätskapacitet samt att utnyttja bannätets trafikplatser för sin järnvägstrafik. Med undantag för 1 mom. 2 punkten motsvarar denna paragraf 16 § i den gällande järnvägslagen.

Paragrafens 1 mom. ändras så att det i 1 punkten föreskrivs om användningen av bankapacitet i internationell järnvägstrafik mellan stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, i 2 punkten om användningen av bankapacitet i inhemsk godstrafik och i 3 punkten om användningen av bankapacitet i inhemsk persontrafik samt i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Den enda ändringen av 16 § 1 mom. i den gällande järnvägslagen finns i momentets 2 punkt, med stöd av vilken bankapacitet i inhemsk godstrafik får användas av alla järnvägsföretag eller internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som avses i 2 § 1 punkten. Konkurrensen inom inhemsk godstrafik skall i enlighet med kraven i direktivet om ändring av direktivet om utvecklingen av gemenskapens järnvägar öppnas den 1 januari 2007. Konkurrensen skall från nämnda dag vara öppen för alla de järnvägsföretag som med stöd av koncession som beviljats i Finland eller någon annanstans inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över den rullande materiel som behövs för bedrivandet av trafiken.

I den gällande järnvägslagen har den interna internationella järnvägstrafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet redan öppnats för konkurrens enligt vad som

bestäms 1 mom. 1 punkten. På marknaden har dock inte etablerats ett enda järnvägsföretag som bedriver nämnd trafik.

Enligt 1 mom. 3 punkten har endast det aktiebolag som är bildat för att fortsätta Statsjärnvägarnas transportverksamhet tillträdesrätt till bannätet i den inhemska persontrafiken och i järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland. I praktiken avses VR Aktiebolag.

Med järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland avses i denna lag alla sådana transporter som lyder under bestämmelserna om järnvägssamtrafik mellan dessa länder. Vid dessa transporter används rullande materiel enligt OSS-standarderna även på den finländska delen av transportsträckan. Momentets 3 punkt tillämpas på alla transportandelar på det bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Vid dessa transporter används i godstrafik samtrafikfraktsedlar och i persontrafik biljetter och platsbiljetter i enlighet med samtrafiken. Rullande materiel enligt OSS-standarderna får i Finland endast användas i järnvägssamtrafik med Ryssland och endast för transporter som hör till området för samtrafiken i enlighet med vad som överenskommit om järnvägssamtrafiken. Bedrivandet av järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland skulle således till inga delar omfattas av begreppet inhemsk godstrafik som avses i momentets 2 punkt.

Enligt paragrafens 2 mom. har i 1 mom. avsedda järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag rätt att utnyttja bannätets trafikplatser för sin järnvägstrafik. Om sådan användning av bannätet skall dock avtalas genom ett sådant avtal som avses i 25 §. Också ett annat företag eller en annan sammanslutning får enligt 2 mom. använda en trafikplats, om trafiken betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen. Om sådan trafik skall avtalas med Banförvaltningscentralen. Bestämmelsen motsvarar den praxis som tillämpas på bannätet.

På sådan trafik av ett annat företag eller en annan sammanslutning tillämpas alla de bestämmelser och föreskrifter som gäller trafik på bannät. På den rullande järnvägsmateriel som används för trafiken samt på trafiksäkerhetspersonalen ställs samma krav som när

det gäller ett järnvägsföretags motsvarande funktioner. Regleringen motsvarar också till denna del nuvarande praxis.

**17 §. Ramavtal.** Paragrafen motsvarar 24 § i den gällande järnvägslagen. Banförvaltningscentralen och en sökande som ansöker om bankapacitet kan genom ett ramavtal komma överens om användning av bankapacitet för en tid som överskrider en tågplanperiod. I ramavtalet skall fastställas vilken typ av bankapacitet sökanden behöver.

Syftet med ramavtalet är att tillgodose sökandens behov av att planera sin affärsverksamhet för en längre tid än en tågplanperiod, eftersom livslängden för rullande järnvägsmateriel normalt är över 20 år. Inom den kapitalintensiva järnvägsbranschen är det viktigt att ingå ramavtal om de principer enligt vilka ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag kan utnyttja sina investeringar.

Oavsett ett eventuellt ramavtal skall sökanden alltid ansöka om bankapacitet med iakttagande av de övriga bestämmelserna i detta kapitel. Banförvaltningscentralen behöver inte tilldela bankapacitet i enlighet med ramavtalet. Den skall oavsett avtalet tillämpa de övriga bestämmelserna i detta kapitel utan begränsning av ramavtalet. Banförvaltningscentralen skall sålunda trygga övriga sökandes rätt att i förvaltningsförfarande bli tilldelade bankapacitet på de grunder som föreskrivs i lagen. Banförvaltningscentralen skall också trygga reservkapaciteten utan hinder av eventuella ramavtal. Med reservkapacitet avses sådan bankapacitet som Banförvaltningscentralen reserverar för senare utdelning i samband med brådsökande bankapacitetsansökningar.

Den maximitid för ett ramavtal som avses i paragrafens 2 mom. ändras från tio till fem år i enlighet med kapacitets- och banavgiftsdirrektivet. Ett ramavtal kan av särskilda skäl ingås för en längre tid än detta. I paragrafen föreskrivs om de grunder enligt vilka ett ramavtal kan ingås för en längre tid än fem år.

Enligt paragrafens 3 mom. skall kapacitetstilldelningen vara offentlig också när det gäller ramavtal. Uppgifterna om ramavtal och avtalad bankapacitet är till väsentliga delar alltid offentliga, vilket är ägnat att öka

förtroendet för att besluten om kapacitetstilldelning tillkommer i behörig ordning. Järnvägsverket skall i egenskap av regleringsorgan emellertid alltid utan hinder av sekretessbestämmelserna ha rätt att få alla uppgifter om ramavtal.

Banförvaltningscentralen har tills vidare inte ingått några ramavtal.

**18 §. Ansökan om bankapacitet.** Den föreslagna paragrafen motsvarar 17 § i gällande järnvägslag.

Enligt paragrafens 1 mom. skall ansökningarna om bankapacitet för varje tågplanperiod riktas till Banförvaltningscentralen. Av definitionen av begreppet bankapacitet följer att bankapacitet kan sökas endast för trafik som bedrivs enligt en tågplan. Med Banförvaltningscentralen kan särskilt avtalas om annan trafik på bannätet.

Avsikten är att i ansökan om bankapacitet skall anges åtminstone den grafiska tågplanen för varje tåg, trafiktypen, järnvägslinjen jämte avgångs- och ankomststationer samt den högsta tillåtna hastigheten. Av den grafiska tågplanen skall framgå hela den i ansökan avsedda trafiken på varje järnvägslinje, dygnsvis och med erforderliga uppgifter om tågen.

Det kan också under tågplanperioden uppkomma behov att ändra beslut om tilldelning av bankapacitet. Momentet preciseras så att också under tågplanperioden efter det att ett beslut om fördelning av bankapaciteten har utfärdats kan ansökas om ny bankapacitet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik. Med detta avses sådan bankapacitet som är fri att sökas. Bankapacitet som beviljats en tredje part för en tågplanperiod kan inte ändras vid tidpunkterna för ändring av bankapacitet om bankapaciteten inte under de förutsättningar som anges i lagen har återtagits eller den sökande inte har gett upp sin bankapacitet. En sökande kan dock ge upp tidigare tilldelad bankapacitet även genom att ansöka om ändrad bankapacitet vid en sådan ändringstidpunkt som avses i momentet.

I paragrafens 2 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om ansökningar om bankapacitet och om ansökningstider samt om järnvägstrafikens tågplanperioder. Be-

myndigandet att genom statsrådets förordning utfärda närmare bestämmelser om de frågor som nämns i bilagan till direktivet anses vara ändamålsenligt, eftersom avsikten är att alltid vid behov ändra bilagan genom kommittéförfarande. Med järnvägstrafikens tågplanepperiod avses en period på ett år som inleds samtidigt i det transeuropeiska järnvägssystemet. Tågtidtabellerna kan ändras även under tågplanepperioden. Tidsfristen för ansökning och beviljande av bankkapacitet bestäms enligt datumet för tågplanepperiodens början. Enligt bilagan måste bankkapacitet ansökas senast 12 månader innan den nya tågplanepperioden börjar gälla. Bannätets förvaltare skall göra upp ett förslag till tidtabell för trafiken senast fyra månader efter att fristen för bankkapacitetsansökningarna löpt ut.

Beslut om bankkapacitet för regelbunden trafik kan ändras även under tågplanepperioden om ansökan i enlighet med 1 mom. gäller ny bankkapacitet eller ändring av bankkapacitet. Kapacitets- och banavgiftsdirektivet har tolkats så att bankkapacitet för regelbunden trafik även kan tilldelas vid andra tidpunkter, om vilka enligt momentet kan föreskrivas genom förordning av statsrådet. I momentet bemyndigas dessutom Banförvaltningscentralen i egenskap av tilldelare av bankkapaciteten att meddela närmare föreskrifter om ansökan om bankkapacitet.

Enligt paragrafens 3 mom. kan järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag ansöka om bankkapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Banförvaltningscentralen skall i fråga om en sådan ansökan fungera som sökandens ombud i förhållande till övriga bannätsförvaltare.

**19 §. Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar.** Paragrafen motsvarar 18 § i den gällande järnvägslagen. Med stöd av paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen bestämma om reservering av järnvägslinjer eller delar av järnvägslinjer för särskild bankkapacitet på det sätt som avses i artikel 24 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. På en järnvägslinje eller en del av en järnvägslinje som har avsatts för särskild bankkapacitet skall företrädesrätt enligt 2 mom. ges den typ av trafik för vilken bankkapaciteten särskilt är

avsedd.

Banförvaltningscentralen kan med stöd av bemyndigandet t.ex. bestämma att sådana delar av en järnvägslinje som är byggda för närtrafik av tunnelbanetyp skall utnyttjas för urban trafik, eller på motsvarande sätt att järnvägslinjer som är ombyggda för höghastighetstrafik skall användas för sådan trafik. En förutsättning för att en järnvägslinje skall reserveras för särskild bankkapacitet är enligt 1 mom. emellertid att det finns tillräckligt med alternativa järnvägslinjer för övrig trafik. Enligt paragrafens 2 mom. kan för en järnvägslinje som är reserverad för särskild bankkapacitet eller för en del av en sådan linje beviljas bankkapacitet för annan trafik, om sådan är disponibel. Banförvaltningscentralen har tills vidare inte reserverat någon del av en järnvägslinje för särskild bankkapacitet.

Enligt paragrafens 2 mom. bemyndigas Banförvaltningscentralen att utfärda bestämmelser om sådana prioritetsarrangemang som kan tillämpas när en järnvägslinje är överbelastad. Prioritetsordningen skall bestämmas utgående från trafiktypen, såsom prioritering av person- eller godstrafik. Enligt momentet skall Banförvaltningscentralen innan den tillämpar prioritetsordningen först konstatera att en järnvägslinje är överbelastad. Det är fråga om överbelastning av en järnvägslinje då ansökningarna om bankkapacitet inte kan samordnas med stöd av 20 § 1 mom. eller då det är sannolikt att järnvägslinjen överbelastas under tågplanepperioden. Fastställandet av att en järnvägslinje är överbelastad skulle för Banförvaltningscentralens del leda till en bedömning av bankkapaciteten i enlighet med 59 §. Banförvaltningscentralen har den 19 mars 2003 utfärdat en föreskrift om prioritering av överbelastad bankkapacitet, enligt vilken överlappande bankkapacitetsansökningar då Banförvaltningscentralen konstaterat att en järnvägslinje är överbelastad indelas enligt prioriteringsordning.

**20 §. Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall.** Bestämmelsen motsvarar 19 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen samordna tilldelningen av bankkapacitet mellan sökandena i det fall att ansökningarna gäller samma bankkapacitet. Banförvaltningscentralen kan i sådana fall erbjuda sökandena



bankapacitet som inte väsentligt avviker från ansökan.

Enligt paragrafens 2 mom. kan Banförvaltningscentralen i enskilda fall avgöra prioritetsordningen mellan dem som har ansökt om bankapacitet före inlämnandet av tågplaneförslaget. Beslutet om prioritetsordningen är på så sätt relaterat till de förhandlingar om samordning av kapaciteten som avses i 1 mom., att det skall fattas inom tio dagar efter avslutandet av en samordningsförhandling som varit resultatlös.

Till Järnvägsverket, som fungerar som det regleringsorgan som avses i 65 §, kan framföras ett yrkande på rättelse av ett beslut om prioritetsordningen. Avsikten är att Banförvaltningscentralen redan under tilldelningsförfarandet skall kunna avgöra ett enskilt ärende om prioritetsordningen. Förfarandet är ägnat att minska behovet av rättelseyrkanden när det gäller egentliga beslut om tilldelning av bankapacitet.

I 3 mom. föreskrivs om de grunder på vilka prioritetsordningen i enskilda fall kan avgöras med avvikelse från de allmänna principerna i detta kapitel. Med tanke på järnvägstransportsystemets funktion kan det i enskilda fall vara nödvändigt att avvika från den i lagen avgivna prioritetsordningen, eftersom ett beslut om kapacitetstilldelning kan ha vittgående följder vilkas negativa konsekvenser kan begränsas genom särskilda avgöranden som gäller enskilda fall.

Som sådana exceptionella grunder som avses momentet anses följdverkningar som upprätthåller eller förbättrar den internationella trafiken eller järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion samt situationer i vilka prioritetsordningen skulle orsaka sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller deras kunders affärsverksamhet oskälig stora olägenheter. Det kan i praktiken vara fråga om t.ex. en transportkunds logistiska specialbehov eller om den rullande materielens effektiva användning eller också om faktorer som tryggar symmetrin i kollektivtrafikens tågplaner och anslutningsförbindelser.

**21 §. Upprättande av tågplaneförslag samt hörande av parter.** Paragrafen motsvarar 20 § i den gällande järnvägslagen. Enligt pa-

ragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen upprätta tågplaneförslaget senast fyra månader efter att den genom statsrådets förordning bestämda ansökningstiden för bankapacitet gått ut. Banförvaltningscentralen har således fyra månader tid att utreda den bankapacitet som sökts och upprätta ett tågplaneförslag enligt momentet.

I Banförvaltningscentralens tågplaneförslag tas ställning till den kapacitet som föreslås bli beviljad med den exakthet som användningen av bankapaciteten i enlighet med tågplanen förutsätter. Järnvägsföretagen skall också i fortsättningen ansvara för upprättandet av tågvisa tågplaner för dem som svarar för trafiksäkerheten vid järnvägsföretag, eftersom sådana tågplaner inte utarbetas vid tilldelningen av bankapacitet. Banförvaltningscentralen och järnvägsföretagen kan komma överens om användningen av de tågplaner som Banförvaltningscentralen behöver för trafikledningen genom ett sådant avtal om användning av bannätet som avses i 25 §. På utarbetandet av tågplanerna skall tillämpas respektive föreskrifter och bestämmelser.

Enligt paragrafens 2 mom. är utgångspunkten den att tågplaneförslaget i första hand skall baseras på att bankapacitet beviljas enligt ansökan. Banförvaltningscentralen kan emellertid avvika från ansökan, om avvikelsen inte är väsentlig och om den innebär att tilldelningen av bankapacitet kan förbättras. Banförvaltningscentralen kan lämna bankapacitet outdelad om avsikten är att hålla kapacitet i reserv för trafik enligt en bättre prioritetsordning.

Tågplaneförslaget utarbetas i form av en s.k. grafisk tågplan, som visar den bankapacitet som föreslås bli beviljad för varje järnvägslinje. Den grafiska tågplanen görs mycket noggrann, men den tilldelade bankapaciteten skall kunna användas flexibelt, dock så att den inte får påverka användningen av sådan bankapacitet som tilldelats andra sökande eller banhållningsarbete.

Banförvaltningscentralen skall enligt paragrafens 3 mom. sända sökandena tågplaneförslaget för kännedom inom den tid som är utsatt för utarbetandet av förslaget. Sökandena, de kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken samt de sammanslutningar som representerar dem skall

beredas tillfälle att bli hörda om tågplaneförslaget. Hörandet skall ske inom 30 dagar.

**22 §. Tilldelning av bankapacitet.** Paragrafen motsvarar 21 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen besluta om tilldelning av bankapacitet på basis av tågplaneförslaget. Tilldelningen av bankapacitet skall baseras på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder och vid den skall beaktas person- och godstrafikens behov, banhållningen samt de krav som ett effektivt utnyttjande av bannätet ställer. I beslutet om kapacitetstilldelningen skall tillämpas en prioritetsordning som är förenlig med den särskilda och överbelastade bankapaciteten.

Banförvaltningscentralen kan enligt 2 mom. besluta om ändringar i kapacitetstilldelningen under tågplaneperioden, i enlighet med tidsfristerna i statsrådets förordning som utfärdas med stöd av 18 §.

**23 §. Brådskande bankapacitet.** Paragrafen motsvarar 22 § i den gällande järnvägslagen. Med stöd av paragrafens 1 mom. kan företag som ansöker om bankapacitet och operatörer som bedriver museitrafik ansöka om bankapacitet oberoende av den till tågplaneperioder bundna tilldelningen av bankapacitet. Avsikten är att trygga tillgången på bankapacitet för tåg som tillfälligt sätts in i trafik. Paragrafens 1 mom. preciseras så att bankapacitet enligt det kan ansökas hos Banförvaltningscentralen inom en viss tid som bestäms genom statsrådets förordning och att Banförvaltningscentralen skall ge ett beslut på ansökan inom fem arbetsdagar från det att ansökan lämnades in. I den gällande paragrafen har inte fastställts någon tidsfrist för sökande av bankapacitet. Å andra sidan åläggs Banförvaltningscentralen i paragrafen att fatta sitt beslut inom fem dygn efter det att ansökan inlämnats, vilket kan orsaka problem i fråga om tidtabellen vid veckoslut eller helgdagar.

Enligt paragrafens 2 mom. skall Banförvaltningscentralen i första hand bevilja den sökta bankapaciteten. Om flera sökande ansöker om samma bankapacitet skall kapaciteten beviljas i den ordning som ansökningarna har kommit in, om inte annat följer av prioritetsordningen.

Enligt paragrafens 3 mom. är ansöknings-

förfarandet i första hand skriftligt. Sökanden kan anhängiggöra ärendet hos Banförvaltningscentralen elektroniskt, så som föreskrivs i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003). Möjligheten till elektronisk kommunikation måste anses vara motiverad på grund av sakens brådskande karaktär. I praktiken kan Banförvaltningscentralen avgöra ansökan snabbare än genom skriftligt förfarande och sålunda bättre tillgodose sökandens kommersiella behov att ordna brådskande transport. Beslutet kan i så fall delges antingen per telefax eller elektronisk post och beslutet anses ha delgivits då faxet eller den elektroniska posten har sänts till sökanden.

**24 §. Utnyttjande och återkallande av bankapacitet.** Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 23 § i den gällande järnvägslagen. I dess 3 mom. görs preciseringar beroende på ändrade paragrafhänvisningar.

Enligt paragrafens 1 mom. får ett järnvägsföretag utnyttja endast den kapacitet som har beviljats det. Om ett järnvägsföretag använder bankapacitet som tilldelats en annan sökande skall Banförvaltningscentralen återkalla bankapaciteten till denna del.

Banförvaltningscentralen bemyndigas med stöd av paragrafens 2 mom. att utfärda närmare bestämmelser om tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankapaciteten. Banförvaltningscentralen har med stöd av 2 mom. rätt att återkalla kapacitet som har beviljats en sökande, i det fall att järnvägsföretaget under 30 dagar utnyttjar den i nätbeskrivningen angivna kapaciteten mindre än den tröskelkvot som skall tillämpas som minimikrav.

Enligt paragrafens 3 mom. kan återkallande av bankapacitet emellertid inte tillämpas då kapaciteten har blivit utnyttjad av orsaker som inte är beroende av järnvägsföretaget. Om kapaciteten emellertid har blivit utnyttjad av ekonomiska skäl som är oberoende av järnvägsföretaget, kan bankapaciteten återkallas med stöd av 3 mom. Som sådana ekonomiska skäl anses att det inte har funnits tillräcklig efterfrågan på järnvägsföretagets transporter eller att järnvägsföretaget annars av ekonomiska skäl inte har kunnat upprätthålla trafik i den omfattning som den beviljade kapaciteten förutsatt.

Banförvaltningscentralen har med stöd av den föreslagna paragrafens 4 mom. rätt att tillfälligt, helt eller delvis ta ur bruk sådan bankapacitet som är oanvändbar på grund av ett tekniskt fel, en olyckshändelse eller ett skadefall inom bannätet. Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda järnvägsföretagen alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är dock endast om så överenskommits skyldig att betala ersättning till järnvägsföretaget för eventuella skador till följd av att kapacitet har tagits ur bruk av någon anledning som beror på bannätet.

**25 §. Avtal om användning av bannätet.** I paragrafen föreskrivs om avtal om användning av bannätet som avses i 12 § 2 mom. i den gällande järnvägslagen. På grund av ärendets betydelse är det nödvändigt att införa en egen bestämmelse om användningsavtalet i 4 kap.

Enligt paragrafens 1 mom. skall järnvägsoperatören ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om användningen av de för bedrivande av järnvägstrafik viktigaste tjänsterna precis som för närvarande. De frågor som man kommer överens om i avtalet uppräknas dock inte i denna paragraf, utan för deras del hänvisas till de i 13 § avsedda tjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller. Dessutom kan parterna i användningsavtalet även avtala om eventuella övriga nödvändiga praktiska arrangemang för bedrivande av järnvägstrafik.

Enligt paragrafens 2 mom. åläggs Banförvaltningscentralen att ingå användningsavtal med varje järnvägsoperatör på lika och skäliga villkor med beaktande av naturen och omfattningen av den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören. I användningsavtalet får inte uppställas krav som är striktare än de lagenliga kraven. Användningsavtalet ingås särskilt för varje tågplanepериод och det kan ändras om de beslut om tilldelning av bankapacitet eller andra faktorer, som till exempel bannätets skick och användbarhet, det förutsätter.

Banförvaltningscentralen får enligt 3 mom. inte ingå ett användningsavtal om inte alla villkor för bedrivande av järnvägstrafik som avses i denna lag uppfylls. Ett syfte med användningsavtalet är att påvisa att alla förutsättningar för inledande av järnvägstrafik är

uppfyllda och att bedrivandet av trafiken kan inledas.

**26 §. Trafikledning.** Paragrafen motsvarar 27 § i den gällande järnvägslagen som flyttas från lagens 5 kap. till dess 4 kap., då den i fråga om sakinnehåll passar bättre i detta kapitel.

Enligt paragrafen skall Banförvaltningscentralen, liksom för närvarande, svara för trafikledningen. Banförvaltningscentralen kan ordna trafikledningen själv eller också upphandla trafikledningstjänster av offentliga eller privata serviceproducenter. Hittills har Banförvaltningscentralen köpt trafikledningstjänsterna av VR Aktiebolag, eftersom ämbetsverket inte själv har de personalresurser som förutsätts för uppgiften. Denna praxis kan fortsätta tills vidare.

Banförvaltningscentralen berättigas också att med förvaltare av privata spåranläggningar avtala om hur trafikledningen skall ordnas inom en privat spåranläggning eller en del av en sådan. För förvaltarens vidkommande är arrangemanget frivilligt och dess syfte är att förena förvaltningen av samma trafik mellan bannätet och den privata spåranläggningen samt vid behov också inom den privata spåranläggningen. I praktiken kan sålunda ett enskilt lokomotiv stå under övervakning av Banförvaltningscentralens trafikledning också inom en privat spåranläggning, om förvaltaren så önskar.

## 5 kap. **Järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet**

**27 §. Grunderna för säkerhet och driftskompatibilitet.** I paragrafens 1 mom. förutsätts att järnvägssystemet skall vara så säkert och driftskompatibelt som möjligt. Dessutom förpliktar momentet till att säkerhetsnivån och driftskompatibiliteten skall utvecklas i takt med branschens tekniska utveckling och övrig utveckling som inverkar på järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Allmänt taget är järnvägstrafikens säkerhetsnivå i Europa god, särskilt i jämförelse med vägtrafiken. Den tekniska utvecklingen och modern säkerhetsstyrning har minskat antalet järnvägsolyckor med dödlig utgång betydligt under de senaste 30 åren. Ärligen dör i ge-

nomsnitt 100 passagerare i järnvägsolyckor i EU:s medlemsstater. I vägtrafiken dör på motsvarande sätt årligen över 40 000 personer i EU:s medlemsstater.

I 2 mom. föreskrivs om det ansvar i anslutning till järnvägssäkerheten som ligger på aktörerna inom branschen. Enligt momentet ansvarar Banförvaltningscentralen, järnvägsoperatören och företag som utför banhållningsarbete var och en i sin verksamhet för ett säkert utnyttjande av järnvägssystemet och riskhanteringen i samband med det. Banförvaltningscentralen och järnvägsföretag skall ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem. Av ett företag som utför banhållningsarbete förutsätts inget säkerhetsstyrningssystem, men det ansvarar dock för säkerheten i sin egen verksamhet och för riskhanteringen i anknytning till den.

I 3 mom. hänvisas till artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet, där järnvägssystemets minimisäkerhetsnivå på gemenskapsnivå definieras i de gemensamma säkerhetsmålen. I de gemensamma säkerhetsmålen definieras järnvägssystemets minimisäkerhetsnivå. Den definieras som motiveringar som gäller en acceptabel risknivå beträffande passagerare, personal och plankorsningstrafikanter, och å andra sidan de risker som riktas mot samhället. De första gemensamma säkerhetsmålen är under beredning under ledning av Europeiska järnvägsbyrån och de baserar sig på den nuvarande säkerhetsnivån i medlemsstaterna.

I momentet åläggs Järnvägsverket att vid behov ändra sina föreskrifter om järnvägssäkerhet så att de gemensamma säkerhetsmålen kan uppnås.

I fråga om uppnåendet av de gemensamma säkerhetsmålen och utvärderingen av iakttagandet av övriga säkerhetskrav hänvisas i 4 mom. till de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i 6 artikel i järnvägssäkerhetsdirektivet. I de gemensamma säkerhetsmetoderna beskrivs hur säkerhetsnivån och uppnåendet av säkerhetsmålen och säkerhetskraven bedöms. I de gemensamma säkerhetsmetoderna skall ingå bland annat metoder för riskvärdering och riskbedömning samt metoder för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och metoder för kontroll av att delsystemen i

de transeuropeiska järnvägssystemen drivs och underhålls i enlighet med de väsentliga kraven på detta område. Medlemsstaterna åläggs att ändra sina nationella säkerhetsbestämmelser i överensstämmelse med ändringarna av de gemensamma säkerhetsmetoderna.

I 5 mom. förutsätts att de delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som hör till järnvägssystemet skall överensstämma med kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibiliteten. Dessa krav skall iakttagas vid driften av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter och vid alla i momentet nämnda skeden som föregår ibruktagandet.

**28 §** *Krav som gäller järnvägssystemet.* Paragrafen motsvarar 3 § i den gällande lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om de väsentliga krav som skall iakttagas inom järnvägssystemet.

Grunderna för de väsentliga kraven anges i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och på motsvarande sätt i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Kraven gäller säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. I momentet bemyndigas statsrådet att genom förordning meddela närmare bestämmelser om de väsentliga kraven. Statsrådet har den 29 augusti 2002 utfärdat en förordning om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (765/2002), som även innehåller bestämmelser om de väsentliga kraven.

Det föreslås att i 2 mom. införs ett bemyndigande, med stöd av vilket Järnvägsverket kan meddela närmare föreskrifter för säkerställande av järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet, dvs. nationella säkerhetsföreskrifter på de områden som preciseras i momentet. Motsvarande bestämmelse som bemyndigar Banförvaltningscentralen att meddela närmare föreskrifter i dessa frågor ingår i 3 § 3 mom. i den gällande lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Föreskrifterna är av teknisk natur och deras målgrupp är begränsad. Till målgruppen hör närmast sakkunniga på järnvägsområdet som tjänstgör hos Banförvaltningscentralen och järnvägsoperatörerna.

Föremål för denna reglering är trafiken på bannätet, bannätet inklusive anläggningar och konstruktioner och den rullande materiel som används på bannätet. Närmare föreskrifter om trafiken på bannätet ingår huvudsakligen i tågsäkerhetsstadgan, som trädde i kraft den 5 juni 2005 som Banförvaltningscentralens beslut. Närmare föreskrifter om bannätet och dess konstruktioner och anordningar meddelas i bantekniska föreskrifter, elbane-föreskrifter samt järnvägsföreskrifter på elområdet. Föreskrifter om den rullande materielen meddelas i tekniska föreskrifter om rullande materiel. Föreskrifter om bannätet och dess konstruktioner och anordningar och om den rullande materielen kan även meddelas i tågsäkerhetsstadgans tekniska föreskrifter.

Föreskrifternas geografiska och verksamhetsmässiga tillämpningsområde skulle i huvudsak vara statens bannät och trafiken på det. Föreskrifterna skall vid behov även gälla privata spåranläggningar, vilkas tillsynsansvar enligt lagens 46 § vilar på Järnvägsverket. I 3 mom. införs därför en bestämmelse enligt vilken föreskrifterna även kan gälla privata spåranläggningar, rullande materiel som används på privata spåranläggningar samt trafik på privata spåranläggningar.

Paragrafens 4 mom. motsvarar 3 § 2 mom. i den gällande lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Bestämmelsen preciseras på grund av att den behöriga myndigheten ändras. I bestämmelsen bemyndigas Järnvägsverket att tillse det nationella genomförandet av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Bestämmelsen preciseras så att i den angående genomförandet av de tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten som gäller behörighetsvillkoren för dem som sköter trafiksäkerhetsuppgifter på bannätet hänvisas till lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004).

Järnvägsverket genomför inte i alla fall kommissionens tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som sådana, utan kan beakta de grunder för avvikelser som fastställs i artikel 7 i de båda driftskompatibilitetsdirektiven. I direktivens artikel 7 ges medlemsstaterna rätt att på de grunder som anges i artiklarna avvika från kraven i de tekniska speci-

fikationerna. Avvikelsegrunderna skiljer sig från varandra i fråga om järnvägssystemet för konventionella tåg och järnvägssystemet för höghastighetståg. För Finland är det primära målet att inkludera alla avvikelsegrunder i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, varvid avvikelsegrunderna enligt direktivet inte behöver tillämpas. Avvikelsegrunderna är sekundära för Finland, men de garanterar en möjlighet att bibehålla de särdrag hos bannätet som gör att det skiljer sig från gemenskapens bannät i fråga om huvudsaklig spårvidd och lastprofil. När det gäller bannätet för konventionella tåg kan också de tekniska kraven på de vagnar som för närvarande används i samtrafiken med Ryssland tillämpas som sådana.

**29 §. Uppföljning av uppnåendet av säkerhetsmålen.** I paragrafen föreskrivs om Järnvägsverkets skyldighet att följa uppnåendet av de gemensamma säkerhetsmålen och järnvägssäkerhetens utveckling. För uppföljning av järnvägssäkerhetens utveckling utvecklas ovan i 2 och 25 § avsedda gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål. Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder tas i bruk stegvis för att bibehålla säkerhetsnivån. Med hjälp av gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder bedöms säkerhetsnivån och järnvägsoperatörernas prestationsnivå både på gemenskapsnivå och i medlemsstaterna. Med hjälp av gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder försöker man förutom att upprätthålla säkerhetsnivån även förbättra den, om detta skäligen kan göras.

I paragrafens 1 mom. åläggs Järnvägsverket att i sin årsberättelse redogöra för de säkerhetsindikatorer som uppräknas i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet. Järnvägsverket skall varje år publicera en årsberättelse över föregående års verksamhet och sända den till kommunikationsministeriet och Europeiska järnvägsbyrån. Avsikten är att gemensamma säkerhetsindikatorer skall utarbetas på gemenskapsnivå. Gemensamma säkerhetsindikatorer kommer att tas i bruk för att bedöma om systemet överensstämmer med de allmänna säkerhetsmålen. Medlemsstaterna är skyldiga att samla information om de

gemensamma säkerhetsindikatorerna på basis av säkerhetsmyndigheternas årsberättelser. De gemensamma säkerhetsindikatorernas första referensår är 2006 och om dem rapporteras i de nationella säkerhetsmyndigheternas årsberättelser år 2007.

Gemensamma säkerhetsindikatorer skulle vara indikatorer som hänger samman med olyckor, såsom tågkollisioner, tåg som spårar ut och olyckor i plankorsningar. Det totala antalet olyckor relateras till antalet tågakilometer. Indikatorer som hänger samman med olyckstillbud är till exempel olovligt passerande av stoppsignaler. Indikatorer som hänger samman med uppföljning av olyckor skulle vara antal döda och skadade i olyckor. Ytterligare indikatorer är sådana som ansluter till administrering av säkerheten, med vilket avses interna kontroller som utförs av förvaltaren av bannätet och järnvägsföretagen i anslutning till säkerhetsstyrningssystemet.

Enligt paragrafens 2 mom. skall Banförvaltningscentralen och järnvägsföretagen varje år utarbeta en säkerhetsrapport som innehåller uppgifter om uppnåendet av det föregående årets säkerhetsmål och säkerhetsplanens utfall. Rapporten skall tillställas Järnvägsverket. På gemenskapsnivå följs med hjälp av säkerhetsindikatorerna järnvägssäkerhetens utveckling såväl i medlemsstaterna som på hela gemenskapens bannät. Med hjälp av dem bedöms också säkerhetsnivån i enlighet med de gemensamma säkerhetsmålen.

I paragrafens 3 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om gemensamma säkerhetsindikatorer, Järnvägsverkets årsberättelse och Banförvaltningscentralens och järnvägsföretagens säkerhetsrapport.

**30 §. Säkerhetsstyrningssystem.** Paragrafen är ny. I den gällande järnvägslagen finns inga bestämmelser om säkerhetsstyrningssystemet, som inte tidigare har krävts av Banförvaltningscentralen, som fungerar som bannätmyndighet.

I paragrafens 1 mom. åläggs järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen att ta i bruk ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller de krav på säkerhetsstyrningssystem som uppställs i bilaga III till järnvägssäkerhetsdi-

rektivet. Med säkerhetsstyrningssystemet säkerställs säkerheten för organisationens verksamhet. I systemet skall organisationens säkerhetsrisker påvisas. Då ett järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen söker säkerhetsintyg skall de kunna visa att de kan iaktta säkerhetsföreskrifterna och säkerhetsbestämmelserna. Genom sitt säkerhetsstyrningssystem kan ett järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen visa sin förmåga att uppnå säkerhetsmålen och uppfylla de krav som bestämmelserna förutsätter.

Vid utarbetandet av ett järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem skall enligt paragrafens 2 mom. hänsyn tas till arten och omfattningen av den verksamhet som företaget bedriver. För säkerhetssystemet för ett järnvägsföretag som bedriver nationell järnvägstrafik uppställs andra krav än till exempel för säkerhetssystemet för ett järnvägsföretag som bedriver matartrafik inom ett begränsat geografiskt område.

I Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem skall enligt 2 mom. dessutom hänsyn tas till den inverkan järnvägsföretagens verksamhet har på bannätet samt tillses att alla järnvägsföretag kan verka i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och nationella säkerhetsbestämmelser samt i enlighet med villkor som fastställs i säkerhetsintyget.

Järnvägsföretagets verkställande direktör eller en annan person som ansvarar för den operativa ledningen och Banförvaltningscentralens överdirektör skall enligt paragrafens 3 mom. ansvara för införandet och upprätthållandet av säkerhetsstyrningssystemet inom den organisation de leder. Syftet med att ansvaret påförs organisationens högsta ledning är att visa att säkerheten inte är en helhet som är skild från organisationens verksamhet, och å andra sidan att binda den högsta ledningen vid säkerhetsstyrningssystemet. I 2 mom. åläggs järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen att omedelbart underrätta Järnvägsverket om väsentliga ändringar i säkerhetsstyrningssystemet, så att Järnvägsverket som den myndighet som ansvarar för övervakning av säkerheten är ständigt medveten om situationen vid de organisationer som övervakas.

I paragrafens 4 mom. bemyndigas statsrå-

det att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om de villkor som uppställs för säkerhetsstyrningssystemet i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet.

**31 §. Järnvägsföretags säkerhetsintyg.** Enligt 11 § 1 mom. i den gällande lagen skall Banförvaltningscentralen bevilja ett järnvägsföretag säkerhetsintyg eller godkänna ett i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljat säkerhetsintyg för en tid av högst fem år.

Det föreslås att paragrafen förnyas på grund av att den behöriga myndigheten ändras. Enligt förslaget beviljas eller godkänns säkerhetsintyget av Järnvägsverket i stället för av Banförvaltningscentralen. Säkerhetsintyget beviljas fortfarande för högst fem år i sänder.

Förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg skall enligt förslaget till största delen kvarstå i nuvarande form. I 2 mom. 1 punkten ersätts säkerhetssystemet med ett säkerhetsstyrningssystem. I momentets 4 punkt krävs att sökanden har en sådan tillräcklig försäkring eller motsvarande arrangemang som avses i 11 §. En sökande som innehar koncession som berättigar till att bedriva järnvägstrafik skall enligt 6 § 1 mom. 5 punkten i lagen för koncessionsmyndigheten lägga fram en utredning bland annat om sin ansvarsförsäkring. Enligt förslaget bör järnvägsföretaget lägga fram en utredning över ansvarsförsäkring för Järnvägsverket redan då det ansöker om säkerhetsintyg, så att ansvarsförsäkringens eller motsvarande arrangemangs tillräcklighet kan bedömas redan i detta behandlingsskede.

I paragrafens 3 mom. åläggs den sökande att tillstålla Järnvägsverket nödvändiga uppgifter för att avgöra ärendet.

Enligt paragrafens 4 mom. godkänner Järnvägsverket genom det säkerhetsintyg det beviljar järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och de järnvägsföretagets interna anvisningar som gäller tryggande av säkerheten för järnvägsföretagets trafik och övriga verksamhet. Det är således inte nödvändigt att särskilt låta godkänna järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem.

Enligt paragrafens 5 mom. kan Järnvägsverket godkänna ett järnvägsföretags säkerhetsintyg så att det gäller statens bannät i

dess helhet eller enskilda järnvägslinjer. Järnvägsverket kan för att trygga järnvägstrafikens säkerhet i säkerhetsintyget ta in villkor som gäller järnvägstrafikens säkerhet. Härvid skall Järnvägsverket ta hänsyn till karaktären och omfattningen av den verksamhet som järnvägsföretaget bedriver. Järnvägsverket kan enligt momentet justera säkerhetsintyget eller en del av det om bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägssystemets säkerhet väsentligt ändras.

Innehållet i 6 mom. motsvarar till sitt innehåll 11 § 4 mom. i den gällande lagen. Järnvägsföretaget åläggs i bestämmelsen att ansöka om ett nytt säkerhetsintyg eller lämna in en begäran om att Järnvägsverket skall godkänna säkerhetsintyget på nytt om arten eller omfattningen av den järnvägstrafik som bedrivs av ett järnvägsföretag förändras i något väsentligt avseende.

**32 §. Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd.** Banförvaltningscentralens ställning förändras väsentligt i järnvägssystemets nya säkerhetsmiljö. Banförvaltningscentralen skulle inte längre vara den myndighet som övervakar järnvägssäkerheten och den skulle inte bevilja säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Den skulle emellertid fortsättningsvis innehå en central ställning i fråga om järnvägssäkerheten. Den skall ansvara för säkerheten på statens bannät och säkerheten för trafiken på bannätet.

Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen ha av Järnvägsverket beviljat säkerhetstillstånd för projektering, byggande och underhåll av statens bannät. Även Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd beviljas för fem år i sänder, så att villkoren för beviljande av tillståndet med regelbundna intervaller kan kontrolleras. Tidigare har Banförvaltningscentralen inte behövt något säkerhetstillstånd.

I momentet föreskrivs om villkoren för beviljande av Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd, som enligt 1 punkten är Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem och övriga arrangemang, genom vilka Banförvaltningscentralen kan visa att den kan trygga en säker projektering och ett säkert byggande och underhåll av bannätet. Dessutom förutsätts att Banförvaltningscentralen har en sakkunnig och kompetent sä-

kerhetsansvarig ledning och personal.

I paragrafens 2 mom. åläggs Banförvaltningscentralen att tillstå Järnvägsverket de i momentet preciserade uppgifterna som behövs för beviljande av säkerhetstillstånd.

Inte heller Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem behöver godkännas skilt för sig. Enligt paragrafens 3 mom. godkänner Järnvägsverket med sitt säkerhetstillstånd Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem på motsvarande sätt som det med säkerhetsintyget för ett järnvägsföretag godkänner järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och dessutom de övriga anvisningar som gäller nödvändiga särskilda förutsättningar för säker projektering och säkert underhåll samt säker användning av bannätet.

I paragrafens 4 mom. berättigas Järnvägsverket på motsvarande sätt som i 31 § 5 mom. att justera Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd om bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägssystemets säkerhet väsentligt ändras.

**33 §. *Behandling av ärenden angående säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och ändring eller återkallande av dessa.*** I paragrafens 1 mom. åläggs Järnvägsverket att fatta beslut om en ansökan om beviljande eller godkännande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd inom fyra månader efter det att sökanden har tillställt verket alla de uppgifter som behövs för behandlingen av ansökan. Beslutet skall dock alltid fattas inom tolv månader efter det att ansökan mottagits. Motsvarande bestämmelse med en tidsfrist på fyra månader ingår i 11 § i den gällande lagen. Avsikten är att säkerställa att tillståndsärenden behandlas utan dröjsmål vid myndigheten. Bestämmelsen i den gällande lagen omfattar emellertid inte det säkerhetstillstånd som beviljas Banförvaltningscentralen. Av denna orsak och på grund av att den behöriga myndigheten ändras föreslås att bestämmelsen skall ändras.

I paragrafens 2 mom. åläggs ett järnvägsföretag att omedelbart underrätta Järnvägsverket om ändringar som inverkar på säkerhetsintyget och då det anställer nya personalgrupper som sköter säkerhetsuppgifter eller tar i bruk ny rullande materiel. Ett järnvägsföretag kunde anställa nya personalgrupper som sköter säkerhetsuppgifter till exempel i

sådana situationer där det utöver godstrafik även inleder persontrafik och anställer personal i vars arbetsuppgifter trafiksäkerhet ingår. Säkerhetsuppgifter är inte till exempel uppgifterna för personalen i en restaurangvagn, om dessa endast består av kundserviceuppgifter.

I momentet åläggs även Banförvaltningscentralen att omedelbart underrätta Järnvägsverket om väsentliga ändringar av bannätet eller dess anläggningar eller underhållet eller förfaranden gällande det samt om övriga betydande förändringar som inverkar på säkerhetstillståndet, för att Järnvägsverket skall kunna bedöma deras inverkan på säkerhetstillståndet eller dess villkor.

Enligt paragrafens 3 mom. kan Järnvägsverket ändra järnvägsföretagets säkerhetsintyg och Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd, om förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet har förändrats. Järnvägsverket skall dock innan beslutet fattas höra innehavaren av säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet.

Paragrafens 4 mom. motsvarar 11 § 4 mom. i den gällande lagen. Järnvägsverket kan med stöd av detta moment efter att det har hört innehavaren av säkerhetsintyget återkalla järnvägsföretagets säkerhetsintyg eller ett sådant godkännande av ett säkerhetsintyg som har beviljats i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om innehavaren av säkerhetsintyget inte längre uppfyller villkoren för erhållande av säkerhetsintyg eller allvarligt bryter mot de skyldigheter som föreskrivits den. Under samma förutsättningar kan Järnvägsverket även återkalla Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd.

**34 §. *Behörighetsvillkor för trafiksäkerhetspersonal.*** Paragrafen motsvarar 26 § i den gällande järnvägslagen.

Det grundläggande kravet beträffande behörigheten för dem som framför rullande järnvägsmateriel, dem som deltar i trafikledningen samt övriga som direkt sköter järnvägstrafikens trafiksäkerhetsuppgifter införs i paragrafens 1 mom. Av dem förutsätts att de till sitt hälsotillstånd, sin utbildning och sin övriga kompetens är lämpliga att sköta uppgifterna i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i lagen om trafiksäkerhetsuppgifter



inom järnvägssystemet. Paragrafens 2—4 mom. innehåller bestämmelser om behörighetsvillkoren för övriga personer som sköter sådana uppgifter inom järnvägssystemet som påverkar trafiksäkerheten. Andra uppgifter som påverkar trafiksäkerheten inom järnvägssystemet är bl.a. uppgifter som ställverksmontör.

**35 §. Tillstånd för ibruktagande av ett strukturellt delsystem.** Paragrafen motsvarar 5 § i den gällande lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. För att ta i bruk ett strukturellt delsystem krävs enligt paragrafen ett tillstånd för ibruktagande som beviljats av Järnvägsverket. Delsystemen är bland annat infrastruktur, kontrollstyrning och rullande materiel.

Det geografiska tillämpningsområdet för paragrafens 1 mom. skall i princip vara hela järnvägsbannätet, som utöver det bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen även omfattar de privata spåranläggningarna. Den tekniska specifikationen tillämpas på nya, ombyggda eller moderniserade bankonstruktioner eller bananordningar samt på rullande materiel.

Järnvägsverkets tillstånd för ibruktagande krävs enligt 1 mom. inte om något annat följer av internationella förpliktelser som gäller Finland. Med en internationell förpliktelse avses med mera överenskommelsen av den 16 april 1996 mellan republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Vid godkännandet av den rullande materiel som används i samtrafiken mellan Finland och Ryssland tillämpas bestämmelserna i samtrafiköverenskommelsen och dess bilagor.

Med en internationell förpliktelse avses även konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF-konventionen), som reviderades 1999. Finland ratificerade konventionen år 2004. Bihangen till den reviderade COTIF-konventionen ”Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (APTU)” och ”Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (ATMF)” innehåller be-

stämmelser som gäller godkännande av vagnar som används i internationell trafik.

I paragrafens 2 mom. åläggs Järnvägsverket att bevilja tillstånd för ibruktagande av ett sådant strukturellt delsystem som uppfyller den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet. Vid godkännandet av ett delsystem iaktas principen om ömsesidigt erkännande, om den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet för delsystemet i fråga har godkänts. Ömsesidigt erkännande förutsätter dock alltid att den medlemsstat där delsystemet används har beviljat tillstånd för ibruktagande för det.

Det strukturella delsystemet kan enligt momentet även godkännas i samband med att säkerhetsstyrningssystemet godkänns. Förfarandet gäller delsystemet drift och trafikledning, där vid ibruktagandet utöver järnvägssystemets driftskompatibilitetsdirektiv även tillämpas järnvägssäkerhetsdirektivets bestämmelser.

Järnvägsverket kan enligt 3 mom. bevilja tillstånd för ibruktagande för viss tid och i tillståndet inkludera begränsningar och villkor som säkerställer iakttagandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet eller de krav som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den. Bestämmelsen är nödvändig bland annat när den rullande materielen uppfyller de uppställda kraven, men till exempel vintertesterna på grund av väderleksförhållanden eller motsvarande skäl inte har utförts innan det slutliga tillståndet för ibruktagande beviljats.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs om skyldigheten för den som äger eller innehar delsystemet att underrätta Järnvägsverket om delsystemet byggs om eller moderniseras efter det att tillstånd för ibruktagande har beviljats. Om ombyggnaden eller moderniseringen av delsystemet är väsentlig skall ägaren eller innehavaren av det hos Järnvägsverket söka ett nytt tillstånd för ibruktagande av det. Delsystemet kan inte tas i bruk innan Järnvägsverket har beviljat ett nytt tillstånd för ibruktagande för det. Med modernisering och ombyggnad avses ett större arbete för att ändra ett delsystem eller av en del av ett delsystem. Ett nytt tillstånd för ibruktagande behövs alltid när de arbeten som planeras kan inverka på det berörda delsystemets allmänna

säkerhetsnivå. Om ett nytt tillstånd krävs beslutar Järnvägsverket i vilken utsträckning tekniska specifikationer för driftskompatibilitet skall tillämpas på projektet.

**36 §.** *Vissa bestämmelser om tillstånd för ibruktagande av ett strukturellt delsystem och om godkännande av en driftskompatibilitetskomponent.* Om ett strukturellt delsystem inte omfattas av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet skall det enligt paragrafens 1 mom. uppfylla de krav som uppställs för det i Järnvägsverkets bestämmelser. Sådana strukturella delsystem är till exempel de som har tagits i bruk innan vederbörande tekniska specifikation har trätt i kraft. De transeuropeiska driftskompatibilitetsbestämmelserna ersätter under en flera år lång övergångstid stegvis de nationella säkerhetsbestämmelserna. Till alla delar kommer driftskompatibilitetsbestämmelserna inte i fortsättningen heller att åsidosätta de nationella bestämmelserna.

Varje medlemsstat i Europeiska unionen beviljar tillstånd för ibruktagande av delsystem som är belägna eller som används inom dess territorium. Ett tillstånd för ibruktagande som beviljats i någon annan medlemsstat i Europeiska unionen berättigar inte automatiskt till ett tillstånd för ibruktagande från Järnvägsverket. I Finland krävs enligt 2 mom. av Järnvägsverket beviljat tillstånd för ibruktagande även för sådan rullande materiel som skall användas i Finland och för vilken redan beviljats tillstånd för ibruktagande i ett annat land inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Sådan rullande materiel som inte omfattas av tillämpningsområdet för en teknisk specifikation för driftskompatibilitet skall uppfylla kraven i Järnvägsverkets bestämmelser. Sådan materiel är bland annat den som används i samtrafiken mellan Finland och Ryssland. Beviljande av tillstånd för ibruktagande i dessa fall skulle grunda sig på nationell reglering, och vid beviljande av tillstånd för ibruktagande förutsätts inte ömsesidigt erkännande.

Utgångspunkten för paragrafens 2 mom. är att man i Finland vill bibehålla nuvarande säkerhetsnivå och säkerhetskrav i fråga om de delsystem som inte omfattas av tillämpningsområdet för de tekniska specifikatio-

nerna för driftskompatibilitet. Finland har bland annat beroende på väderleks- och jordmånsförhållandena traditionellt strikta krav såväl på rullande materiel som på bannätets konstruktioner och anordningar. Av detta skäl vill man säkerställa att rullande materiel samt bannätets konstruktioner och anordningar som eventuellt godkänts i enlighet med lindrigare krav inte används på Finlands bannät.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om de förutsättningar enligt vilka rullande materiel som används i järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland kan användas på Finlands bannät. Användningen av sådan materiel på Finlands bannät förutsätter att de registreringsuppgifter som anges i 37 § 4 mom. över materielen har sänts till Järnvägsverkets register över rullande materiel. För meddelandet av denna information ansvarar det järnvägsföretag som bedriver samtrafik på Finlands bannät. Användningen av materiel som används i samtrafiken på Finlands bannät förutsätter enligt momentet i fråga dessutom att de kontroller som avses i överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland och dess bilagor har genomförts. När de meddelanden och kontroller som krävs i momentet har utförts kan materielen användas på Finlands bannät utan något särskilt ansökningsförfarande.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs om ett typspecifikt godkännande av driftskompatibilitetskomponenter. Godkännandet kan beaktas vid beviljandet av tillstånd för ibruktagandet av ett delsystem. Godkännandet av komponenterna är typs specifikt och det beviljas på basis av ansökan som lämnas in till Järnvägsverket. Ansökan kan lämnas in av den som tillverkar eller använder komponenten eller deras representant. Enligt förslaget skall komponenten uppfylla de krav som bestäms eller föreskrivs med stöd av 28 §, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som gäller Finland.

**37 §.** *Register över rullande materiel.* I paragrafens 1 mom. åläggs Järnvägsverket att i syfte att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera den rullande materielen föra ett register för övervakning av den rullande materielens trafikvärdighet och trafiksäkerhet. Rullande materiel registreras i det regis-

ter som Järnvägsverket upprätthåller om för materielen ansöks om tillstånd för ibruktagande i Finland. Registreringen sker redan innan tillståndet för ibruktagande beviljats. I registret antecknas även sådan rullande materiel som används på Finlands bannät som har tilldelats tillstånd för ibruktagande i ett annat land i inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Skyldigheten att upprätthålla ett register över rullande materiel grundar sig på kraven i direktivet om ändring av driftskompatibilitetsdirektiven.

Järnvägsverket kan enligt 2 mom. även registrera rullande materiel för en viss tid. Även sådan rullande materiel som har beviljats tillstånd för ibruktagande i ett annat land kan registreras för en viss tid om den har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland och den endast tillfälligt används på Finlands bannät.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om de uppgifter som skall införas i registret. I registret över rullande materiel skall antecknas uppgifter om den rullande materielens ägare, innehavare och leasingtagare. Närmare bestämmelser om övriga uppgifter som skall antecknas i registret över rullande materiel kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

Över rullande materiel som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland skall i registret i enlighet med artikel 2.9 c i direktivet om ändring av driftskompatibilitetsdirektiven antecknas uppgifter om fordonets ägare eller leasingtagare, eventuella begränsningar i anslutning till fordonets användning samt för säkerheten väsentliga uppgifter i anslutning till fordonets underhållsplan.

För uppföljningen av den rullande järnvägsmaterielen använder Järnvägsverket ett datasystem, som överförs från Banförvaltningscentralen till Järnvägsverket.

**38 §. Registrering och avregistrering av rullande materiel.** I 1 mom. bestäms om ansökan om registrering hos Järnvägsverket. Enligt bestämmelsen skall till ansökan bifogas en redogörelse över att de förutsättningarna för registrering som anges i denna lag uppfylls och övriga utredningar som behövs för registreringen och om vilka Järnvägsverket kan utfärda närmare föreskrifter. Vid ansökan om registrering skall med ansökan

sändas de uppgifter som krävs för tillståndet för ibruktagande med den noggrannhet som man kände till dem vid tidpunkten då anskaffningen definierades.

I paragrafens 2 mom. åläggs järnvägsföretaget eller det bolag eller den sammanslutning som ansvarar för den rullande materielen att underrätta Järnvägsverket om rullande materiel byter ägare, innehavare eller leasingtagare eller om övriga uppgifter som antecknats i registret eller förutsättningar för registrering ändras. Om eventuella ändringar skall underrättas inom 14 dagar från det att den instans som ansvarar för den rullande materielen tagit del av ändringen. Om anmälan inte har gjorts inom den tidsfrist som anges i detta moment kan Järnvägsverket förbjuda användningen av den rullande materielen på statens bannät.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om grunderna för avförande ur registret. Järnvägsverket skall enligt momentet avföra rullande materiel ur registret om förutsättningarna för registrering inte längre uppfylls, om den rullande materielen har förstörts, nedskrotats eller annars tagits ur bruk eller om besiktningen för den rullande materiel som antecknats i registret inte har varit i kraft på två år och den rullande materielen inte därefter inom en av Järnvägsverket fastställd tid på nytt har konstaterats vara trafikvärdig.

**39 §. Besiktningssystemet för rullande materiel.** Paragrafen motsvarar 28 § i den gällande lagen. I denna paragraf föreskrivs om besiktningssystemet för rullande materiel. Rullande materiel som används i nationell trafik på bannätet skall omfattas av Järnvägsverkets besiktningssystem. Syftet med besiktningens verksamhet är att säkerställa den rullande materielens skick under hela dess livscykel. Besiktningssystemet är således ett instrument för myndighetstillsyn. För uppföljning av besiktningssuppgifterna använder Järnvägsverket samma datasystem som för registreringen av materielen. Järnvägsverket ordnar besiktningen eller skaffar besiktningstjänsterna av offentliga eller privata tjänstleverantörer. Av dem som sköter besiktningssuppgifter förutsätts utöver yrkesmässig behörighet och kompetens även lämplighet för uppgifterna.

När det gäller besiktningssuppgifterna är det

fråga om en överföring av en förvaltningsuppgift utanför myndighetsmaskineriet. Av detta skäl är det nödvändigt att nödvändiga bestämmelser införs i lagen. En ändamålsenlig skötsel av besiktningens verksamhet skulle förutsätta att den kan överföras och hållas utanför myndighetsmaskineriet. För att säkerställa de grundläggande rättigheterna och rättsskyddet skall de egentliga förvaltningsbesluten fortfarande fattas av myndigheten, dvs. Järnvägsverket. Dessutom skall en instans som inte hör till myndighetsmaskineriet och som bedriver besiktningens verksamhet uppfylla kraven på god förvaltning.

**40 §. Banregister.** I paragrafen åläggs Banförvaltningscentralen att för främjande av järnvägssystemets driftskompatibilitet upprätthålla ett banregister. Anvisandet av uppgiften att upprätthålla banregistret till Banförvaltningscentralen är ändamålsenligt med beaktande av ämbetsverkets ställning som förvaltare av statens bannät.

I banregistret skall införas uppgifter om nödvändiga delsystem och deras egenskaper. Vid upprätthållandet av banregistret bör beaktas de krav som förutsätts i vederbörande tekniska specifikation för driftskompatibiliteten.

Banförvaltningscentralen skaffar för närvarande registeruppgifter gällande banhållningen av OY VR-Rata Ab. Vid införandet och upprätthållandet av register beaktas säkerställandet av förutsättningarna för de företag som verkar inom branschen att få information. Banförvaltningscentralen upprätthåller de register som ansluter till driftskompatibilitet som behövs inom banhållningen och trafiken så att alla aktörer på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt har tillgång till de uppgifter som fås ur dem.

**41 §. Utseende av anmälda organ och återkallande av beslut att utse ett anmält organ.** Paragrafen motsvarar 7 § och 10 § 3 mom. i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Det föreslås att paragrafen ändras utan några innehållsmässiga ändringar på grund av att den behöriga myndigheten ändras. Utseendet av ett anmält organ hör för närvarande till kommunikationsministeriets uppgifter. I fortsättningen överförs denna uppgift till Järnvägsverket.

Enligt 1 mom. utser Järnvägsverket på an-

sökan de anmälda organ i Finland som avses i artikel 20 i vartdera driftskompatibilitetsdirektivet för en viss tid eller tills vidare. Den sökande förutsätts uppfylla kraven i 1 mom. Den sökande kan vara en finländsk offentlig-rättslig sammanslutning eller privaträttslig sammanslutning. För att organets verksamhet skall kunna övervakas effektivt måste organet vara en finländsk juridisk person. Organet förutsätts vidare vara oberoende av marknaden för järnvägssystem i de förhållanden som preciseras i momentet. Organet skall ha en ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang. Ett annat motsvarande arrangemang kan visas t.ex. genom motsvarande tillgångar i förhållande till verksamhetens omfattning som dem som ansvarsförsäkringen bör täcka. I momentet bestäms också vilka krav i fråga om verksamheten en sökande måste uppfylla för att kunna sköta organets uppgifter.

Det faktum att ett organ utgör en del av en sammanslutning som verkar på järnvägssystemmarknaden skall enligt paragrafens 2 mom. i sig inte innebära att den sökande inte kan anses vara oberoende, om enheten i fråga faktiskt utgör en egen separat, identifierbar del av den juridiska personen.

De anmälda organen utses separat för järnvägssystemet för konventionella tåg och för höghastighetståg. Å andra sidan kan samma anmälda organ också sköta uppgifter enligt båda direktiven, förutsatt att det uppfyller kraven i bilagorna VII till båda driftskompatibilitetsdirektiven. Ett anmält organ kan också sköta bara en del av de uppgifter som ingår i tillämpningsområdet för ett driftskompatibilitetsdirektiv och på så sätt t.ex. specialisera sig bara på vissa bedömningsuppgifter.

Kommunikationsministeriet har tills vidare endast utsett bolaget Oy DNV Ab till anmält organ för järnvägssystemet för konventionella tåg. För järnvägssystemet för höghastighetståg har i Finland inte utsetts några anmälda organ.

Järnvägsverket kan enligt paragrafens 3 mom. för utseendet av ett organ uppställa krav, begränsningar och villkor som gäller organets verksamhet och som säkerställer att organets uppgifter utförs på behörigt sätt.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs om återkallande av ett beslut att utse ett anmält or-

gan. Järnvägsverket kan återkalla sitt beslut att utse ett anmält organ om organet inte uppfyller fastställda krav eller på ett väsentligt sätt handlar i strid med järnvägslagen eller driftkompatibilitetsdirektiven. Beslutet kan återkallas helt och hållet eller för en viss tid.

Enligt paragrafens 5 mom. utfärdas närmare bestämmelser om de krav som skall ställas på anmälda organ genom förordning av statsrådet. I den preciseras de krav som ställs på anmälda organ i bilaga VII till vartdera driftkompatibilitetsdirektivet.

**42 §. Anmälda organs uppgifter och övervakning.** Paragrafen motsvarar 8 § och 10 § 1 och 2 mom. i lagen om järnvägssystemets driftkompatibilitet. Det föreslås att bestämmelserna ändras utan några innehållsmässiga ändringar på grund av att den behöriga myndigheten ändras. Samtidigt fogas till paragrafen ett nytt moment, enligt vilket en företrädare för ett anmält organ vid utförandet av uppgifter skall beredas tillträde till bygplatser och övriga i momentet nämnda platser dit tillträde är nödvändigt för genomförande av en kontroll. Dessutom skall det anmälda organet ha rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna vid genomförandet av kontroller få för kontrollen nödvändiga handlingar. De i momentet avsedda befogenheterna för anmälda organ är nödvändiga för att kontroller skall kunna genomföras på ändamålsenligt sätt. Momentet införs som 3 mom. i paragrafen.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs om de EG-kontroller av delsystem som anmälda organ skall utföra och om bedömningen av driftkompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet. Om förfarandet vid kontrollerna och om utfärdandet av intyg om överensstämmelse och provningsintyg bestäms genom förordning av statsrådet på det sätt som föreskrivs i bilagorna IV, V och VI till driftkompatibilitetsdirektiven. I praktiken bestäms bedömningen av ett delsystem och en driftkompatibilitetskomponent enligt de väsentliga kraven och de tekniska specifikationerna för driftkompatibilitet. Genom statsrådets förordning har utfärdats i paragrafens 1 och 2 mom. avsedda närmare bestämmelser om driftkompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet.

Enligt 2 mom. kan ett anmält organ lägga

ut en del av sina uppgifter på en underleverantör. Organets rätt att anlita underleverantörer gäller i enskilda fall bara delåtgärder inom bedömningen. Organet kunde med stöd av bestämmelsen komplettera sitt kunnande på vissa delområden inom bedömningen, men organet får inte på denna grund lägga ut helhetsbedömningen på en underleverantör. Det anmälda organet ansvarar alltid för åtgärder som det lägger ut på en underleverantör. Det går inte att förbigå lagens krav genom att anlita underleverantörer, utan underleverantören måste uppfylla alla de krav som ställs på organet.

Järnvägsverket kunde med stöd av 4 mom. enligt egen prövning använda ett anmält organ för bedömning och kontroll av kompatibiliteten hos rullande materiel och en banas anläggningar och konstruktion även då dessa inte omfattas av tillämpningsområdet för en teknisk specifikation av driftkompatibiliteten.

Ett förfarande i enlighet med momentet anses vara nödvändigt med tanke på det anmälda organets sakkännedom och övriga förutsättningar i fråga om de uppgifter som avses i momentet, även om de i enlighet med kraven i den tekniska specifikationen inte ankommer på det.

Järnvägsverkets uppgift är enligt 5 mom. att övervaka de anmälda organens verksamhet. För detta ändamål har Järnvägsverket rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter om organets förvaltning och ekonomi, personalens tekniska kompetens samt utförda bedömningar. I momentet åläggs ett anmält organ att underätta Järnvägsverket om sådana förändringar i verksamheten som kan påverka förutsättningarna för att vara anmält organ.

**43 §. Kraven på god förvaltning i de anmälda organens verksamhet.** Paragrafen motsvarar 9 § i lagen om järnvägssystemets driftkompatibilitet. I paragrafen anges vilka lagar om förvaltningsförfarande som skall tillämpas på anmälda organ. Paragrafens laghänvisningar uppdateras så att i paragrafen i stället för till de upphävda lagarna om allmän förvaltning hänvisas till de gällande lagar som ersätter de upphävda. Till anmält organ kan utses en sammanslutning som står utanför statsförvaltningen. För att garantierna för

en god förvaltning skall kunna tryggas och 124 § i grundlagen skall beaktas måste lagen därför innehålla en bestämmelse om anmälda organs skyldighet att iakta de lagar som nämns i momentet. Kraven i språklagen skall kunna frångås i fråga om språket i intyg om överensstämmelse och i provningsintyg, eftersom språket i dessa dokument enligt driftskompatibilitetsdirektiven är det språk på vilket det tekniska underlaget för bedömningen har avfattats.

Med tanke på att också privaträttsliga anmälda organ har hand om uppgifter som avses i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet när de utför offentliga förvaltningsuppdrag, är det skäl att de som i de nämnda organen utför bedömningar och ansvarar för dem ställs under straffrättsligt tjänsteansvar. Därför föreslås i paragrafen en bestämmelse om detta.

**44 §. Kontroll och bedömning av delsystemens och driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse.** Paragrafen motsvarar 4 § i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet.

I 1 mom. bestäms om grunderna för bedömning av delsystem och driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse. Bedömningen görs på basis av de väsentliga kraven och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet enligt det som bestäms eller föreskrivs med stöd av 28 §. När det gäller driftskompatibilitetskomponenterna skall också de övriga tekniska krav som har fastställts med stöd av gemenskapsrätten tillämpas vid bedömningen. Med tekniska krav enligt gemenskapsrätten avses europeiska specifikationer. Sådana är de gemensamma tekniska specifikationer, europeiska typgodkännanden eller nationella standarder som motsvarar de europeiska standarderna som avses i artikel 1.8—1.13 i direktiv 93/38/EEG. Om de nämnda tekniska kraven inte har genomförts i Finland, är det inte heller meningen att dessa krav gällande driftskompatibilitetskomponenter skall genomföras i Finland med stöd av 1 mom.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om påvisande av delsystem och driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse, där det anmälda organet har en central ställning i egenskap av tekniskt sakkunnigorgan på om-

rådet. Överensstämmelsen hos ett delsystem kan påvisas med en EG-kontrollförklaring om ett anmält organ har utfärdat ett delsystemspecifikt intyg om överensstämmelse. På motsvarande sätt kan överensstämmelsen hos en driftskompatibilitetskomponent påvisas med en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet, om ett anmält organ har utfärdat ett för komponenten specifikt provningsintyg. Det anmälda organet utför EG-kontroller av delsystem och bedömningar av driftskompatibilitetskomponenter på uppdrag av tillverkaren, importören, förvaltaren av bannätet eller järnvägsföretaget. EG-kontrollförklaringen skall uppfylla kraven i bilaga V till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilaga V till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. På motsvarande sätt skall EG-försäkran uppfylla kraven i bilaga IV till de ovan nämnda driftskompatibilitetsdirektiven.

I paragrafens 3 mom. bemyndigas statsrådet att utfärda närmare bestämmelser om EG-kontrollförklaringen samt om EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet samt om villkoren för och procedurerna i fråga om en sådan förklaring eller försäkran.

**45 §. Marknadsduglighet och överensstämmelsepresumtion för ett delsystem och en driftskompatibilitetskomponent.** Paragrafen motsvarar 6 § i lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet.

I 1 mom. bestäms om utsläppandet på marknaden av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter. Om ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller de väsentliga kraven får delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten inte släppas ut på marknaden för järnvägssystemet eller användas inom detta järnvägssystem. Förbudet gäller inte delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som marknadsförs för något annat järnvägssystem än ett sådant som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag.

Syftet med förbudet mot en begränsning av marknaden är att säkerställa att delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som uppfyller de väsentliga kraven kan släppas ut

på marknaden utan begränsningar som är konkurrensrättsligt ogrundade. Förbudet mot en begränsning av marknaden gäller bara de grunder som hänför sig till driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Eventuella begränsningar i andra lagar, t.ex. i fråga om säkerheten, bör således tillämpas som sådana. Även nationella tekniska krav kunde tillämpas som sådana. Med dem kan man komplettera och tillämpa de väsentliga krav om vilka inga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet har utfärdats.

I 2 mom. ingår också bestämmelser om den överensstämmelsepresumtion som en EG-kontrollförklaring, en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet medför. Om ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent har försetts med en sådan förklaring eller försäkran, skall delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten anses uppfylla de väsentliga kraven, om de beslut som Järnvägsverket utfärdat med stöd av 28 § i järnvägslagen eller andra villkor som föreskrivs i 28 § har beaktats i bedömningen.

I Järnvägsverkets beslut beaktas var avsikten är att använda delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten. För Finlands del kan kraven t.ex. till vissa delar avvika från de särskilda krav som tillämpas i andra länder. Om de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som tillämpas i Finland jämte avvikelserna i artikel 7 i vartdera driftskompatibilitetsdirektivet har beaktats vid bedömningen av ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent, begränsar 2 mom. inte ett ömsesidigt godkännande i Finland av en bedömning som har gjorts i en annan stat.

Järnvägsverkets beslut skall också innehålla föreskrifter om de delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som är avsedda att släppas ut på marknaden någon annanstans än i Finland. De beslut av Järnvägsverket som avses i momentet kunde således användas vid bedömningen av överensstämmelse också när de särskilda tekniska krav som tillämpas i andra EES-länder bedöms av ett anmält organ som verkar i Finland.

Den överensstämmelsepresumtion som föreskrivs i 2 mom. kan upphävas om det kan påvisas att delsystemet eller driftskompatibi-

litetskomponenten strider mot de väsentliga kraven. I praktiken är det den myndighet som ansvarar för marknadstillsynen som är skyldig att påvisa att ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller de väsentliga kraven.

**46 §. Tillsyn över säkerhet och driftskompatibilitet.** Paragrafen motsvarar 30 § i den gällande lagen, enligt vilken Banförvaltningscentralen övervakar järnvägstrafikens säkerhet. Tillsynsansvaret överförs till Järnvägsverket och samtidigt utvidgas det till att utöver säkerhetstillsyn även omfatta driftskompatibilitetstillsyn.

Övervakningen av säkerheten och driftskompatibiliteten hör till ämbetsverkets centralaste uppgifter. Tillsynsplikten gäller enligt lagens tillämpningsområde i princip statens bannät och trafiken som idkas på den. Dessutom övervakar ämbetsverket järnvägstrafikens säkerhet även på privata spåranläggningar för att säkra trafikens säkerhet även annanstans än på statens bannät. Ämbetsverket kan således vid behov även ingripa i trafik på privata spåranläggningar.

Som tillsynsmyndighet övervakar Järnvägsverket med stöd av 2 mom. att järnvägsföretagens och Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav på säkerhetsstyrningssystem som föreskrivs i lagen och i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. I momentet berättigas Centralen för undersökning av olyckor att vid undersökningen av en olycka granska ett järnvägsföretags och Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om de metoder och förfaranden som Järnvägsverket förfogar över för skötseln av sin tillsynsuppgift. Järnvägsverket har med stöd av momentet rätt att få tillträde till lokaler som innehas av Banförvaltningscentralen, en järnvägsoperatör, innehavaren av en privat spåranläggning, ett företag som utför banhållningsarbete, ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och företag som tillhandahåller besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel besitter, granska säkerhetsstyrningssystem och få del av de register, förteckningar och övriga handlingar som är nödvändiga för tillsynen. Järnvägsverket kan dessutom vid tillsynen utnyttja sakkunnighjälp, om detta är

nödvändigt för tillsynen. Denna sakkunnig-hjälp kan till exempel bestå av en person eller en sammanslutning som är specialiserad på företags bokföring. I momentet åläggs polisen att vid behov ge handräckning i ärenden som gäller övervakning med stöd av denna lag eller med stöd av den utfärdade föreskrifter och bestämmelser.

Med stöd av momentet har Järnvägsverket rätt att använda upptagningar av järnvägstrafikens telekommunikationsnät. Upptagningen av telefon- och radiotelefontrafik sker i allmänhet för att övervaka trafiksäkerheten samt för undersökningen av olyckor. Inom järnvägssystemet används i allmänhet ett eget separat telekommunikationsnät. Åsidosättande av kommunikationshemligheten i ett sådant separat nät är tillåtligt, eftersom de som deltar i kommunikationen på förhand är medvetna både om upptagningen och om behandlingen av innehållet i upptagningarna.

Järnvägsoperatörer, företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och företag som tillhandahåller besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel skall enligt 4 mom. i denna paragraf utan hinder av sekretessbestämmelserna ge Järnvägsverket sådana upplysningar som det behöver för sin tillsynsuppgift. Meddelandeskyldigheten i enlighet med momentet bör anses vara nödvändig för tryggande av Järnvägsverkets tillsynsuppgift.

**47 §. Marknadstillsyn angående delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.** Paragrafen motsvarar 11 § i lagen om järnvägssystemens driftskompatibilitet. Det föreslås att paragrafen preciseras utan några innehållsmässiga ändringar på grund av att den behöriga myndigheten ändras. I stället för Banförvaltningscentralen blir Järnvägsverket den marknadstillsynsmyndighet som avses i paragrafen.

I paragrafens 1 mom. åläggs Järnvägsverket att övervaka att kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystemet efterföljs. Tillsynsplikten gäller bedömningen av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som skall släppas ut på marknaden för järnvägssystem i de situationer som preciseras i momentet.

Utän hinder av sekretessbestämmelserna har Järnvägsverket enligt 1 mom. rätt att av dem som nämns i momentet få de uppgifter

som den behöver för sina tillsynsuppgifter. Järnvägsverket kunde ingripa i marknaden för järnvägssystemet som omfattas av lagens tillämpningsområde, om det upptäcker i 2 mom. nämnda oegentligheter på marknaden. Järnvägsverket skall i de situationer som föreskrivs i momentet kräva att vederbörande instans vidtar åtgärder för att se till att delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten uppfyller lagens krav. Ämbetsverket skall vidta åtgärder om bristen på överensstämmelse äventyrar järnvägstrafikens säkerhet eller annars är allvarlig. Verket kan begränsa eller förbjuda användningen av delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten eller dra tillbaka delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten från marknaden. Det skall i enlighet med kraven i driftskompatibilitetsdirektiven underrätta kommissionen om tillämpningen av 2 mom. Utifrån denna under rättelse kan kommissionen bedöma om åtgärderna är adekvata och inleda det förfarande som anges i driftskompatibilitetsdirektiven.

**48 §. Förhindrande av olyckor eller andra hotande situationer.** I den gällande lagen finns ingen bestämmelse som skulle ålägga den säkerhetsansvariga myndigheten att ingripa i och å andra sidan ge rätt att förhindra en händelse där det finns välgrundade skäl att anta att järnvägssäkerheten är allvarligt hotad. Enligt denna paragraf skall Järnvägsverket ha rätt att för att hindra en farlig händelse avbryta trafik, arbete eller en åtgärd i anslutning till byggande och underhåll av banor eller en annan händelse om det finns välgrundade skäl att anta att en händelse som hotar människors liv eller hälsa eller orsakar betydande skador för egendom eller omgivningen pågår eller hotar att inträffa.

En sådan situation som avses i paragrafen är till exempel en plötslig fara. Även i samband med en olycka kan uppstå en plötslig fara, där det kan vara nödvändigt att som en säkerhetsåtgärd avbryta verksamheten. En förutsättning för att vidta en sådan åtgärd som avses i paragrafen är att avbrottet är nödvändigt för att förhindra den farliga händelsen.

**49 §. Beredskap för faror och olyckor som hotar järnvägarna.** Paragrafen motsvarar 31 § i den gällande järnvägslagen. Paragrafen



preciseras på grund av att den behöriga myndigheten ändras. Avsikten är att Järnvägsverket skall ersätta Banförvaltningscentralen som behörig myndighet i de ärenden som avses i denna paragraf.

Jämfört med gällande 31 § 1 mom. ändras paragrafen dessutom genom att orden ”i enskilda fall” slopas, eftersom avsikten är att Järnvägsverket som behörig myndighet mera allmänt än enbart i enskilda fall skall kunna fatta beslut om vilka åtgärder en järnvägsoperatör skall vidta på förhand för att vara förberedd på en eventuell olycka i järnvägstrafiken eller faror som hotar järnvägstrafiken. En sådan olyckshändelse eller fara som avses i momentet gäller inte enbart egentliga järnvägsolyckor utan också t.ex. plankorsningsolyckor som orsakas av vägtrafik. De skyldigheter som avses i Järnvägsverkets beslut skall anpassas till verksamhetens art och omfattning, utgående från de disponibla resurserna.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om den skyldighet som en järnvägsoperatör och den som utför trafiksäkerhetsuppgifter i samband med järnvägstrafik har när det gäller deltagande i räddningsövningar samt i järnvägstrafikens räddningstjänst i samband med olycksfall eller skadesituationer. Skyldigheten att delta begränsas till högst fem dygn per år.

**50 §. Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud.** Paragrafen motsvarar 32 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. hänvisas till lagen om undersökning av olyckor (373/1985) enligt vilken Centralen för undersökning av olyckor skall undersöka olyckor och vissa olyckstillbud.

I paragrafen tas in ett nytt 2 mom., där järnvägsoperatörer och Banförvaltningscentralen av utredningstekniska skäl utan dröjsmål skall underrätta Centralen för undersökning av olyckor och Järnvägsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om.

I paragrafens 3 mom. nämns Järnvägsverket som den behöriga myndigheten.

## 6 kap. **Regleringsorgan och dess uppgifter**

**51 §. Regleringsorgan.** Paragrafen motsva-

rar 42 § i den gällande lagen. Det föreslås att paragrafen preciseras på grund av att den behöriga myndigheten ändras. I stället för kommunikationsministeriet fungerar Järnvägsverket som det regleringsorgan som avses i denna paragraf.

I kapacitets- och banavgiftsdirektivet förpliktas medlemsstaterna att upprätta ett regleringsorgan vars uppgift det är att övervaka att de krav som ställs i direktivet tillämpas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt. Dessutom skall regleringsorganet fungera som det rättelseorgan som avses i direktivet, hos vilket kan sökas rättelse i beslut som bannätsförvaltaren utfärdar enligt artikel 30.2 i direktivet.

Regleringsorganet skall i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, juridisk struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till bannätsförvaltaren och de sökande. I Finland har kommunikationsministeriet fungerat som regleringsorgan i enlighet med den gällande järnvägslagen. Ministeriet har i egenskap av regleringsorgan har i uppgift att övervaka att lagens krav iaktas.

Regleringsorganets uppgifter överförs från ministeriet till Järnvägsverket, vars övervakning inriktas dels på Banförvaltningscentralen i egenskap av bannätsförvaltare, dels på järnvägsföretag och sökande. Järnvägsverket skall med stöd av paragrafens 1 mom. framför allt säkerställa att banavgifterna inte är diskriminerande eller i något annat avseende strider mot lagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den samt att kapacitetstilldelningen sköts i överensstämmelse med de lagstadgade kraven.

Enligt paragrafens 2 mom. berättigas Järnvägsverket att utan hinder av sekretessbestämmelserna för sin tillsynsuppgift få behövliga uppgifter av Banförvaltningscentralen och av järnvägsföretag om bedriver järnvägstrafik i Finland.

**52 §. Avgörande av meningsskiljaktigheter vid Järnvägsverket.** I 1 mom. föreskrivs om järnvägsföretags eller andra aktörers rätt att föra ett förfarande som riktas mot denne och som strider mot denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den till Järnvägsverket för prövning. Järnvägsverket kan också på eget initiativ ta saken till prövning. Ett järnvägsföretags förfarande kan inverka på

ett annat järnvägsföretags ställning på marknaden, och det sistnämnda järnvägsföretaget bör därför ha rätt att få förfarandets laglighet prövad av Järnvägsverket. Även kunder som anskaffar järnvägstransporttjänster bör ha rätt att föra ett ärende till Järnvägsverket för prövning, om det gäller dess rätt eller fördel.

Järnvägsverket skall enligt 2 mom. avgöra ett sådant ärende som avses i 1 mom. utan onödigt dröjsmål. Kravet på behandling utan dröjsmål innebär att Järnvägsverket skall behandla ärendet inom skälig tid med beaktande av ärendets art och rådande förhållanden. Behandlingen av ärenden vid Järnvägsverket påskyndas genom bestämmelsen i 3 mom., enligt vilken järnvägsföretaget vid behandlingen av en meningsskiljaktighet om prisättning skall framlägga en redogörelse för att det pris företaget tar ut är rättvist och med hänsyn till kostnaderna skäligt på det sätt som avses i 57 och 58 § i denna lag. I 2 mom. konstateras vidare att de skyldigheter som i samband med avgörandet av ärendet åläggs parterna skall stämma överens med bestämmelserna i denna lag.

Järnvägsverket skall enligt 4 mom. främja samarbete mellan järnvägsföretag samt i första hand försöka lösa eventuella meningsskiljaktigheter mellan järnvägsföretag genom förlikning. Järnvägsverket kunde om parterna så vill fungera som inofficiell medlare även vid avtalstvister mellan företag. I huvudsak skulle Järnvägsverkets roll som medlare dock inriktas på tvister gällande iakttagandet av järnvägslagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Förvaltningsmyndighetens roll som medlare skulle även överensstämja med förvaltningens serviceprincip. Järnvägsverkets medlarroll skulle i praktiken emellertid begränsas av det faktum att det genom ställningstaganden under förlikningen inte kan begränsa sin behörighet i officiella ärenden som det eventuellt kommer att behandla. Vid det förlikningsförfarande som avses i 4 mom. hjälper man parterna att finna ett slutresultat som är tillfredsställande för båda parter utan myndighetsingripande och överklagbart beslut. Genom möjligheten att behandla ärenden inom förlikningsförfarandet kan antalet ärenden som förs till Järnvägsverket för prövning minskas. Om förlikningen inte leder till re-

sultat skall Järnvägsverket inom skälig tid efter det att förlikningen avslutats på uppmaning av parterna utfärda ett beslut i ärendet.

## 7 kap. Särskilda bestämmelser

**53 §. Banhållningsrelaterad trafik.** Paragrafen motsvarar 37 § i den gällande järnvägslagen. I denna paragraf föreskrivs om trafik som har direkt samband med banhållningen. Ett banhållningsföretag kan beviljas rätt att utnyttja bannätet utan hinder av 17 §. Sådan rätt kan beviljas ett företag som på uppdrag av Banförvaltningscentralen är verksam inom bannätet direkt i anslutning till banhållningen. Ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag får inte bedriva trafik i anslutning till banhållningen, eftersom det då är frågan om kommersiell godstrafik. Ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag får emellertid inom ramen för bankapaciteten bedriva motsvarande järnvägstrafik, om det är frågan om kommersiell trafik. På den som bedriver banhållningsrelaterad trafik skall tillämpas denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om trafik och trafiksäkerhet.

Det föreslås att paragrafens 1 mom. ändras jämfört med gällande lag så att det även för banhållningsrelaterad trafik dessutom krävs en ansvarsförsäkring eller ett motsvarande arrangemang. Koncession krävs inte heller i fortsättningen för banhållningsrelaterad trafik. Däremot krävs även för banhållningsrelaterad trafik av Järnvägsverket beviljat trafik-tillstånd, om vilket föreskrivs i 55 §.

Bankapacitet beviljas inte för banhållningsrelaterad trafik, trots att trafiken eventuellt bedrivs i enlighet med gällande tågplaner. Den banhållningsrelaterade trafiken får inte påverka utnyttjandet av beviljad bankapacitet, utan den skall i enlighet med 2 mom. under överinseende av Banförvaltningscentralens trafikledning organiseras med beaktande av den övriga trafiken.

**54 §. Museitrafik.** Paragrafen motsvarar 36 § i den gällande järnvägslagen. I denna paragraf avsedd museitrafik kan bedrivas

inom hela bannätet. På den som bedriver museitrafik tillämpas denna lags bestämmelser om trafik, bedrivande av järnvägstrafik och trafiksäkerhet.

Det föreslås att paragrafen ändras jämfört med gällande lag så att det även museitrafikoperatörer krävs en ansvarsförsäkring eller ett motsvarande arrangemang. Koncession krävs inte heller i fortsättningen för museitrafik. Däremot krävs för museitrafik, precis som för banhållningsrelaterad trafik, av Järnvägsverket beviljat trafikillstånd.

Avsikten är att museitrafikoperatörer skall hålla en hög säkerhetsstandard, särskilt när det gäller den rullande materielens tekniska egenskaper samt trafiksäkerhetspersonalens erfarenhet av sådana uppgifter. Tolkningen av lagens bestämmelser kan i fråga om den som bedriver museitrafik lindras endast i det fall att trafikens faktiska art och omfattning ger anledning därtill. Museitrafikens säkerhetskrav skall emellertid alltid dimensioneras för den järnvägslinje på vilken trafiken bedrivs. Av denna anledning skall museitrafik bedrivas med iakttagande av samma säkerhetskrav som ställs på järnvägslinjens övriga trafik.

För museitrafik skall enligt förslaget beviljas bankapacitet endast som brådsökande bankapacitet. Detta beror på att den museitrafik som tillåts inte får vara så omfattande att trafikoperatören behöver delta i något egentligt kapacitetstilldelningsförfarande.

**55 §. Trafikillstånd.** I paragrafen föreslås att ett nytt trafikillstånd för museitrafik och banhållningsrelaterad trafik skall tas i bruk. Järnvägsverket kan bevilja tillståndet för högst fem år i sänder på de villkor som föreskrivs i denna paragraf. Avsikten är att trafikillståndet skall vara ett lättare förfarande än koncessionen, där Järnvägsverket i samband med beviljandet emellertid kan säkerställa att den planerade trafiken inte orsakar skada för järnvägssystemet eller äventyrar järnvägstrafikens säkerhet.

Om villkoren för beviljande av trafikillstånd föreskrivs i 2 mom. Den sökande skall enligt detta moment ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller ett annat motsvarande arrangemang, de personer som sköter den sökandes trafik skall ha den kompetens som krävs för dessa uppgifter och den materiel som sö-

kanden använder för trafiken skall uppfylla de krav som uppställts för den. Dessutom skall sökanden ha ett system för säkerställande av hanteringen av de risker som är fast förknippade med organisationens verksamhet. Systemet motsvarar i snäv bemärkelse ett säkerhetsstyrningssystem och det förknippas till tillämpliga delar med samma villkor som för grunderna för ett säkerhetsstyrningssystem.

**56 §. Anslutning av privata spåraneläggningar till statens bannät.** Paragrafen motsvarar 38 § i den gällande lagen. Industriföretag och kommuner har spår och spårssystem som är anslutna till statens bannät. Avsikten är att företag och kommuner även i fortsättningen skall ha samma rätt till anslutning till statens bannät. Också vissa statliga myndigheter har anslutningar till det bannät som förvalts av Banförvaltningscentralen.

**57 §. Skyldighet att tillhandahålla tjänster.** Paragrafen motsvarar 34 § i den gällande järnvägslagen. I denna paragraf föreskrivs om skyldigheten att i enlighet med artikel 5 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II, på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt mot ersättning, om tjänsterna tillhandahålls av endast ett bolag eller en annan sammanslutning och om tjänsterna inte rimligen kan ordnas på något annat sätt. Denna skyldighet gäller järnvägsföretag samt bolag eller andra sammanslutningar som tillhandahåller tjänster för järnvägstrafik. Skyldigheten måste anses vara nödvändig för att alla järnvägsoperatörer på lika villkor skall kunna garanteras rättvisa och icke-diskriminerande verksamhetsförutsättningar. Skyldigheten att tillhandahålla tjänster skall dock inte få begränsa det tjänstetillhandahållande järnvägsföretagets eller andra sammanslutningars rätt att använda sina egna tjänster. Enligt förslaget skall järnvägsföretaget fortfarande ha rätt till att i första hand för eget bruk använda bl.a. bränsletankningsställen, serviceanordningar och godsterminaler.

Paragrafens 2 mom. föreslås bli ändrad till vissa delar jämfört med gällande lag. Det pris som tas ut för tjänsterna skall vara rättvist för alla järnvägsföretag och skäligt med hänsyn till kostnaderna och verksamhetens effektivitet.

tet. Vid bedömningen av skäligheten skall även beaktas en skäligen avkastning på kapitalet, vilket påverkas av de investeringar som det järnvägsföretag som erbjuder tjänsterna gör och riskerna i anslutning till dem. Med rättvisa och icke-diskriminerande villkor avses villkor som berör järnvägsföretag som är i samma situation på samma sätt. Om järnvägsföretaget använder en viss tjänst själv eller tillhandahåller den för sitt dotterbolag eller någon annan sådan aktör, skall det tillhandahålla motsvarande tjänst till motsvarande villkor även för konkurrerande järnvägsföretag.

Det föreslås att i paragrafen tas in ett nytt 3 mom. jämfört med gällande lag, enligt vilket järnvägsföretag har rätt att använda privata spåranläggningar som leder till terminaler och hamnar som tjänar flera än en slutanvändare och rätt att tillhandahålla service för sina kunder i sådana terminaler och hamnar. Bestämmelsen är nödvändig för att skapa rättvisa och icke-diskriminerande verksamhetsbetingelser i en situation där flera än ett järnvägsföretag som erbjuder godstrafiktjänster på järnväg fungerar på järnvägstransportmarknaden.

Innehållet i 4 mom. motsvarar 34 § 2 mom. i den gällande järnvägslagen. I momentet bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om de tjänster och spårförbindelser som avses i paragrafen.

Bemyndigandet att genom statsrådets förordning utfärda närmare bestämmelser om de frågor som nämns ovan anses vara ändamålsenligt då man tar i beaktande att bilagan till direktivet och de tjänster som avses i den vid behov kan ändras genom kommittéförfarande.

**58 §. Skyldigheten att tillhandahålla utbildningstjänster.** Det föreslås att i lagen tas in en paragraf om tillhandahållandet av utbildningstjänster. I paragrafen förpliktas ett bolag eller en annan sammanslutning som erbjuder sådana utbildningstjänster som anknyter till trafiksäkerhet som avses i 7 § i lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004) att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till andra verksamhetsutövare, om utbildningen är nödvändig för uppfyllande av kraven för er-

hållande av säkerhetsintyg. Ersättningen skall vara rättvis och skäligen och grunda sig på de faktiska kostnaderna för anordnandet av utbildningen.

Skyldigheten att tillhandahålla utbildningstjänster anses vara viktig, eftersom en av de viktigaste förutsättningarna för etablering inom branschen och erhållande av säkerhetsintyg är att järnvägsföretaget har tillgång till en yrkeskunnig personal med lämplig utbildning. Om ett järnvägsföretag som ansöker om säkerhetsintyg inte förmår anställa utbildad och certifierad personal i den medlemsstat där det ämnar bedriva trafik skall det kunna lita på att det finns en möjlighet att utbilda den befintliga personalen. Eftersom utbildningen omfattar regler för användning, trafikledningssystemet, uppgifter om rutter och förfaranden i nödsituationer tillhandahålls den tills vidare endast nationellt för varje medlemsstats eget bannät. I järnvägssäkerhetsdirektivet förutsätts att medlemsstaterna skall säkerställa att resurser för utbildning och certifiering finns tillgängliga för alla järnvägsföretag som ansöker om säkerhetsintyg.

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

**59 §. Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.** Paragrafen motsvarar 35 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om Banförvaltningscentralens skyldighet att göra en bedömning av bankapaciteten, om det i samband med tilldelningen av bankapacitet konstateras att en järnvägslinje är överbelastad. Syftet med bedömningen är att identifiera orsakerna till överbelastningen samt de åtgärder som Banförvaltningscentralen i första hand kan vidta för att minska dessa. Bedömningen baseras på artikel 25 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om Banförvaltningscentralens skyldighet att lägga fram en kapacitetsförstärkningsplan efter att den analys som avses i 1 mom. har gjorts. Syftet med kapacitetsförstärkningsplanen är att utreda på vilket sätt Banförvaltningscentralen skall kunna eliminera överbelastningen genom investeringar i bannätet. I förstärk-

ningsplanen skall olika alternativ vägas mot varandra, men enligt förslaget finns det ingen rättslig förpliktelse att upprätta en sådan plan.

**60 §.** *Krav som ställs på trafiklednings-tjänster och på besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel.* Paragrafen motsvarar 29 § i den gällande järnvägslagen. Trafikledningstjänsterna och besiktningstjänsterna för den rullande materielen skall anses som en sådan utanför myndighetsorganisationen överförd offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen. Det är emellertid inte fråga om delegering av någon betydande offentlig makt utanför myndighetsorganisationen.

I paragrafen föreskrivs om de krav som ställs på uppgifterna. Enligt paragrafens 1 mom. skall företag som tillhandahåller tjänster ha en organisation som garanterar säkerheten och ett system för säkerställande av hanteringen av de risker som är fast förknippade med organisationens verksamhet. Systemet motsvarar i snäv bemärkelse ett säkerhetsstyrningssystem och det förknippas till tillämpliga delar med samma villkor som för grunderna för ett säkerhetsstyrningssystem. Järnvägsverket godkänner den organisation och det system som garanterar säkerheten som avses i detta moment. Vid utarbetandet av systemet skall hänsyn tas till arten och omfattningen av organisationens verksamhet. Företagets verkställande direktör eller en annan person som ansvarar för den operativa ledningen ansvarar för införandet och upprätthållandet av systemet. Tjänsteleverantörerna åläggs att omedelbart underrätta Järnvägsverket om väsentliga ändringar i systemet.

De tjänster som avses i momentet skall på lika villkor tillhandahållas samtliga järnvägsföretag. Ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster skall enligt 1 mom. i sin verksamhet iaktta principerna för god förvaltning.

Enligt paragrafens 2 mom. förutsätts de personer som sköter uppgifter i samband med besiktningen av rullande materiel vara lämpliga för dessa uppgifter samt yrkesmässigt kompetenta. Ett företag som tillhandahåller besiktningstjänster skall i tillämpliga delar iaktta de i momentet nämnda lagarna om för-

valtningsförfarande. På grund av uppgifternas operativa karaktär kommer det inte i fråga att ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster skall tillämpa de i momentet nämnda lagarna som sådana.

Enligt paragrafens 3 mom. handlar de som är anställda hos företag som avses i paragrafen under straffrättsligt tjänsteansvar när de utför sina uppgifter.

**61 §.** *Förberedelser för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden.* Paragrafen motsvarar 33 § i den gällande järnvägslagen. Den beredskapsskyldighet som avses i 1 mom. utvidgas till att även omfatta Järnvägsverket. I momentet föreskrivs vilka åtgärder Järnvägsverket, Banförvaltningscentralen och järnvägsföretag skall vidta med tanke på sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1080/1991) samt vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden, dvs. specialsituationer. Avsikten med att upprätthålla beredskap under normala förhållanden är att säkerställa att tågtrafiken så störningsfritt som möjligt skall kunna fortsätta också i specialsituationer under normala förhållanden samt under undantagsförhållanden. I egenskap av statliga ämbetsverk är Banförvaltningscentralen och Järnvägsverket skyldiga att inneha en beredskap att sköta sina uppgifter också under undantagsförhållanden. Denna skyldighet preciseras i paragrafen så att beredskapsskyldigheten gäller också skyldigheten att hålla bannätet i trafikabelt skick under undantagsförhållande och i specialsituationer. Som specialsituationer betraktas eventuella allvarliga störningar under normala förhållanden som kan jämföras med undantagsförhållanden, såsom omfattande funktionsstörningar i fråga om banor och trafikledningssystem, naturkatastrofer av olika slag, lokala och riksomfattande storolyckor samt kriminalitet, ofog och terrorism. Beredskapen skall byggas upp genom planering och särskilda förberedelser.

Beredskapsåtgärderna leds och koordineras av kommunikationsministeriet, som i paragrafens 2 mom. bemyndigas att ge nödvändiga anvisningar om detaljerna i förberedelserna och beredskapsplaneringen.

**62 §.** *Myndigheters rätt att få upplysningar för bestämmande av banavgifter samt för sta-*

*tistik och forskning.* Paragrafen motsvarar 39 § i den gällande järnvägslagen. Till de myndigheter som enligt denna paragraf har rätt att få upplysningar av järnvägsföretagen för forskning fogas utöver Banförvaltningscentralen även Järnvägsverket som har rätt att få nödvändiga uppgifter för statistik och forskning.

Järnvägsföretag skall på begäran ge Banförvaltningscentralen de uppgifter som denna behöver för att fastställa banavgifter samt för statistik och forskning. Banförvaltningscentralens rätt att få upplysningar måste anses nödvändig dels för att banavgiften skall kunna fastställas i enlighet med föreskrifterna och beskrivningen av bannätet, dels för att ämbetsverket skall kunna sköta sina uppgifter som järnvägsmyndighet.

**63 §. Järnvägsföretags bokföring.** Paragrafen motsvarar 40 § i den gällande järnvägslagen. Enligt denna paragraf skall järnvägsföretag i sin bokföring iaktta de bestämmelser och föreskrifter som gäller inom Europeiska gemenskapen och i Finland. Dessutom skall järnvägsföretag göra upp en kalkyl över godstrafikens lönsamhet samt en årlig sammanställning av sina produktionstillgångar, värdet av dem samt av ekonomiska ansvarsförbindelser som har samband med dem. Sammanställningen skall offentliggöras. Vidare skall järnvägsföretaget på separata konton bokföra inkomster av persontrafik som upphandlas som offentliga tjänster. Dessa inkomster får inte användas för annan affärsverksamhet. Denna skyldighet måste anses nödvändig för att trafik som upphandlas som offentliga tjänster skall kunna övervakas.

Avsikten med paragrafen är att järnvägsföretagens bokföring skall göras så öppen som möjligt.

**64 §. Vite samt hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.** Paragrafen motsvarar 41 § i den gällande järnvägslagen. Det föreslås att paragrafen ändras jämfört med gällande lag så att utöver Banförvaltningscentralen även Järnvägsverket berättigas att förena förelägganden eller förbud som det har meddelat med stöd av lagen med vite eller med hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande.

**65 §. Rättelseyrkande.** Paragrafen motsvarar i huvudsak 43 § 1—3 mom. i den gällan-

de järnvägslagen och 13 § 1 mom. i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Paragrafen preciseras på grund av att den behöriga myndigheten och vissa paragrafhänvisningar ändras, utan några ändringar i själva innehållet.

Enligt paragrafens 1 mom. får en part som är missnöjd med Banförvaltningscentralens beslut söka rättelse hos regleringsorganet, dvs. Järnvägsverket, i de i momentet avsedda beslut som Banförvaltningscentralen utfärdar i egenskap av bannätets förvaltare, som avses i artikel 30 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. I 2 mom. föreskrivs om rättelseförfarandet i fråga om intyg om överensstämmelse och provningsintyg som utfärdats av det anmälda organet. Även i dessa fall skall rättelse sökas hos Järnvägsverket.

Rättelseyrkandet skall enligt 3 mom. framställas inom 30 dagar efter det att parten har fått del av beslutet.

I 4 mom. förpliktas Järnvägsverket att avgöra ett rättelseyrkande som avses i denna paragraf inom två månader från det att sökanden har tillställt verket alla behövliga uppgifter. Med tanke på flexibiliteten på transportmarknaden och transportkundernas behov skall Järnvägsverket avgöra ett rättelseyrkande så snabbt som möjligt. När ett rättelseyrkande gäller Banförvaltningscentralens beslut i ett brådskande kapacitetsansökningsärende skall ärendet, med beaktande av dess natur, avgöras till och med snabbare än normalt, dvs. inom tio dagar.

**66 §. Ändringssökande.** Paragrafen motsvarar i huvudsak 43 § 4—5 mom. i den gällande järnvägslagen och 13 § 2—3 mom. i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Ändring i beslut som Järnvägsverket fattat med anledning av ett rättelseyrkande får enligt 1 mom. sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen. Ändring i beslut som Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av 64 § skall enligt förslaget sökas i enlighet med viteslagen. Ändring i beslut som Järnvägsverket har fattat med stöd av 52 § om meningsskiljaktigheter vid tillhandahållande av tjänster som avses i 57 och 58 § får sökas genom besvär hos marknadsdomstolen. Den föreslagna besvärsvägen för dessa beslut anses vara ändamålsenlig på grund av beslutens natur. I öv-

rigt skall ändring i beslut som ministeriet, Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen har givit med stöd av denna lag sökas genom besvär i enlighet med förvaltningsprocesslagen.

I lagen förpliktas ministeriet att ge beslut om en ansökan om koncession inom den tid som anges i 7 § 3 mom. och å andra sidan Järnvägsverket att avgöra begäran om rättelse inom den tid som anges i 3 mom. Dessutom förpliktas Järnvägsverket att avgöra ett ärende om beviljande eller godkännande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd inom den tid som anges i 33 §.

I paragrafens 2 mom. ges sökanden rätt att anföra besvär om den behöriga myndigheten inte har avgjort det ärende som avses ovan inom den utsatta tiden. Sådana besvär anses då gälla ett avslagsbeslut med anledning av ansökan. Besvär kan anföras tills den behöriga myndigheten har avgjort ärendet. Myndigheten skall underrätta besvärsmyndigheten om att beslutet har fattats.

**67 §. Lagens förhållande till konkurrens-  
lagstiftningen.** I denna paragraf föreskrivs om lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen. Ett järnvägsföretag kan inom sitt verksamhetsområde vara i dominerande ställning på marknaden eller på det kan tillämpas bestämmelserna om konkurrensbegränsningar i lagen om konkurrensbegränsningar (480/1992). Till dessa delar kan tillämpningsområdena för järnvägslagen och lagen om konkurrensbegränsningar överlappa varandra. Sådana frågor är till exempel ett järnvägsföretags vägran att tillhandahålla sådana tjänster som avses i 57 § i denna lag eller en oskälig prissättning av dessa tjänster. Det är ändamålsenligt att endast ett avgörande görs i ett och samma ärende. Därför föreslås i paragrafens 1 mom. att Järnvägsverket kan hänskjuta ärenden som gäller konkurrensbegränsningar som bryter mot lagen om konkurrensbegränsningar för behandling i enlighet med nämnda lag.

I järnvägslagen och i statsrådets förordning som utfärdas med stöd av den ingår bland annat bestämmelser om tillhandahållande av tjänster och prissättningen av dem. Det föreslås att till paragrafen fogas ett 2 mom., där det uttryckligen konstateras att när järnvägs-  
marknadens konkurrensbegränsningar och

deras verkningar bedöms, skall också järnvägs-  
lagen och de föreskrifter som utfärdats med stöd av den beaktas.

**68 §. Straffbestämmelser.** Paragrafen motsvarar i 44 § i den gällande järnvägs-  
lagen och 12 § 1 mom. i lagen om järnvägssystems driftskompatibilitet. Paragraferna preciseras på grund av att vissa paragrafhänvisningar ändras, utan några ändringar i själva innehållet.

I syfte att trygga en störningsfri marknad för järnvägstransporter föreslås i paragrafens 1 mom. en bestämmelse enligt vilken det är straffbart att bedriva koncessionspliktig järnvägstrafik utan vederbörlig koncession. Motsvarande straffsanktion föreskrivs också för tryggande av andra tillståndsberoende trafikformer. I paragrafens 2 mom. 1 punkt föreslås att det skall vara straffbart att bedriva järnvägstrafik om de förutsättningar som avses i 12 § saknas. På motsvarande sätt skall det enligt 2 punkten vara straffbart att använda bankapacitet i strid med Banförvaltningscentralens beslut om tilldelning av bankapacitet.

Enligt momentets 3 punkt är det straffbart att handla på ett sätt som strider mot de i 53 § angivna förutsättningar och krav som gäller trafik i anslutning till banhållningen. På motsvarande sätt är det enligt 4 punkten straffbart att bedriva museitrafik i strid med de förutsättningar och krav som anges i 54 §.

Det föreslås att i momentets 5 punkt föreskrivs om straffbarheten för en gärning vars rekvisit uppfylls av den som obehörigen rör sig eller vistas på ett bangårdsområde, på ett spår eller på en järnvägsbro eller i en järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till. Enligt 5 punkten i detta moment kan den som uppsåtligen har gjort sig skyldig till sådana handlingar som avses i momentet dömas till böter för brott mot järnvägs-  
lagstiftningen, om gärningen inte är ringa. Påföljden föreslås emellertid vara subsidiär. En gärning skall inte vara straffbar enligt detta moment om strängare straff för den föreskrivs i någon annan lag.

Avsikten med kriminaliseringen av sådana gärningar som beskrivs i momentet är framför allt att trygga järnvägstrafikens säkerhet samt att å andra sidan garantera rättvisa och icke-diskriminerande verksamhetsförutsätt-

ningar för järnvägsoperatörer.

Även straffbestämmelserna i 12 § i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet anses fortfarande vara nödvändiga för säkerställande av att kraven på driftskompatibilitet iakttas. Om dem föreskrivs i 3 mom. De närmare motiveringarna till momentet framläggs i regeringens proposition med förslag till lag om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (RP 15/2002 rd).

Paragrafens 4 mom. motsvarar 12 §:n 2 mom. i i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet.

**69 §. Ikraftträdande.** Lagen föreslås träda i kraft den 1 september 2006, då Järnvägsverket inleder sin verksamhet. Genom lagen upphävs den gällande järnvägslagen och lagen om driftskompatibiliteten hos det europeiska järnvägssystemet jämte ändringar.

Den inhemska godstrafiken öppnas för konkurrens i början av 2007 i enlighet med kraven i Europeiska unionens andra järnvägspaket. Av denna anledning tillämpas 16 § 1 mom. 2 punkten i lagen först från den 1 januari 2007.

Järnvägsföretag och övriga aktörer som avses i 34 § 3 mom. skall utfärda i momentet avsedda kompetensbevis och upprätthålla ett kompetensregister över de personer som har fått ett kompetensbevis från den 1 januari 2007. Av denna anledning tillämpas även 34 § 3 mom. först från den 1 januari 2007.

**70 §. Övergångsbestämmelser.** Genom den nya järnvägslagen revideras lagstiftningen om järnvägstrafiken grundligt. I lagens 70 § har sammanställts de övergångsbestämmelser som har samband med lagens ikraftträdande.

Med stöd av 5 § i den gällande järnvägslagen har koncession för bedrivande av järnvägstrafik beviljats endast VR Aktiebolag. Koncessionen ger bolaget rätt att bedriva person- och godstrafik inom statens hela bannät. Enligt 5 § 1 mom. i denna lag åläggs VR Aktiebolag att söka en koncession enligt den nya järnvägslagen när denna har trätt ikraft. Den nuvarande koncessionen skall emellertid vara i kraft under en övergångsperiod på ett år efter att lagen har trätt i kraft. Då godstrafiken öppnas för konkurrens kan även andra järnvägsföretag komma in på den finländska järnvägsmarknaden, och dessa

skall då söka koncession i enlighet med den nya järnvägslagens bestämmelser.

Enligt paragrafens 2 mom. gäller säkerhetsintyg som beviljats med stöd av 11 § i den gällande järnvägslagen som sådana till den 1 maj 2007, varefter järnvägsföretag skall inneha ett säkerhetsintyg som avses i 31 § i föreliggande järnvägslag.

Banförvaltningscentralen har beviljat ett säkerhetsintyg enligt 11 § i den gällande järnvägslagen även till vissa museitrafikoperatörer och banhållningsföretag. I paragrafens 3 mom. krävs att dessa skall ha ett sådant trafikillstånd som avses i 55 § senast den 1 maj 2007. Det krävs även att Banförvaltningscentralen har ett sådant säkerhetsillstånd som avses i lagens 32 § från och med detta datum.

Enligt paragrafens 4 mom. skall föreskrifter som Banförvaltningscentralen har utfärdat med stöd av 6 § i lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995), nedan *bannätslagen*, och 3 § 2 och 3 mom. i lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet tillämpas som sådana tills annat bestäms eller föreskrivs om deras tillämpning. Detta gäller såväl normer av teknisk karaktär som utfärdats av Banförvaltningscentralen, som behörighets- och hälsokrav för personer inom trafiksäkerhetsverksamheten. De tekniska normerna ersätts framdeles av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, som verkställs genom Järnvägsverkets beslut. Enligt momentet förblir även tillstånd för privata bananslutningar som är baserade på 12 § i bannätslagen eller som beviljats av Banförvaltningscentralen som sådana i kraft, tills de ersätts med nya bestämmelser eller tillstånd.

Eftersom godstrafiken öppnas för konkurrens först från den 1 januari 2007 införs i lagens övergångsbestämmelser en bestämmelse, enligt vilken bankapacitet som tilldelats enligt kap. 4 i den gällande järnvägslagen till den 31 december 2006 får användas i inhemsk godstrafik endast av ett sådant dotterbolag som bedriver järnvägstrafik till det aktiebolag som avses i 1 § i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag, dvs. VR Aktiebolag.

Banförvaltningscentralen har med stöd av 26 § 5 mom. i den gällande järnvägslagen



meddelat närmare föreskrifter om behörighetsvillkoren för de personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter enligt paragrafens 2 mom. Även dessa föreskrifter skall enligt förslaget tillämpas i enlighet med 6 mom. tills något annat om tillämpningen av dem bestäms eller föreskrivs.

## 1.2. Lag om ändring av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet

Lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet, nedan *behörighetslagen för järnvägssystemet*, preciseras på grund av att den behöriga myndigheten ändras. Avsikten är att de myndighetsuppgifter som avses i lagen skall överföras från Banförvaltningscentralen till Järnvägsverket, då verket inleder sin verksamhet den 1 september 2006. De tjänstemän som sköter de uppgifter som avses i lagen överförs från Banförvaltningscentralen till Järnvägsverket.

**6 §. Godkännande av läroanstalt.** I stället för Banförvaltningscentralen skall Järnvägsverket godkänna de läroanstalter som avses i behörighetslagen, varför paragrafen bör ändras.

Järnvägsverket skall som anordnare av i lagen avsedd utbildning godkänna ett sådant bolag eller annat samfund (läroanstalt) som ger trafiksäkerhetsutbildning och vars utbildare har den goda yrkeskunskap om järnvägssystemet som förutsätts för utbildningsuppgiften. Endast de utbildare som både pedagogiskt och yrkesmässigt behärskar det som de lär ut får arbeta som utbildare vid läroanstalten. I utbildarnas yrkeskunskap bör ingå färdigheter att ge teoriundervisning som krävs för trafiksäkerhetsuppgiften och förmåga att ha hand om den arbetsledning och arbetspraktik som förutsätts för uppgiften. VR Utbildningscentralen är för närvarande den enda av Banförvaltningscentralen godkända läroanstalten som ger trafiksäkerhetsutbildning i Finland. Utbildningscentralen hör till VR-koncernen.

**7 §. Utbildningsprogram och kompetens som motsvarar utbildningen.** Avsikten är att Järnvägsverket i stället för Banförvaltningscentralen skall godkänna trafiksäkerhetsprogrammets utbildningsprogram, liksom även

utbildningsprogram för trafik på privata spåranläggningar. I utbildningsprogrammet skall ingå åtminstone järnvägssystemets grunder, de bestämmelser och föreskrifter som skall tillämpas i uppgifterna samt introduktion i uppgifterna enligt utbildningsprogrammet. Avsikten är att trafiksäkerhetsprogrammets utbildningsprogram som enligt nuvarande praxis har godkänts av Banförvaltningscentralen efter den nya lagens ikraftträdande skall bibehållas som sådana.

Järnvägsverket kan också för trafik på privata spåranläggningar godkänna utbildningsprogram som anpassats till kvaliteten och omfattningen av trafiken på de privata spåranläggningarna. När trafiksäkerhetsuppgifter sköts på industriföretags, hamnars eller andra privata spåranläggningsförvaltares rangerbangårdar för privata spåranläggningar eller statens bannät eller på andra motsvarande spåranläggningar skall det inte förutsättas att de som sköter uppgifterna har genomgått ett utbildningsprogram som avses i lagen. I utbildningen skall dock alltid beaktas att trafiksäkerheten i järnvägstrafiken inte äventyras.

**8 §. Giltigheten för kompetens.** I stället för Banförvaltningscentralen skall Järnvägsverket godkänna en person som är insatt i trafiksäkerhetsfrågor för givande av sådan repetitionsutbildning som avses i paragrafen.

**10 §. Särskilda krav på hälsotillståndet.** I stället för Banförvaltningscentralen skall Järnvägsverket meddela i 2 mom. avsedda närmare föreskrifter om de krav på sinnesfunktionerna som krävs och om övriga i momentet avsedda nedsättningar av funktionsförmågan som påverkar skötseln av trafiksäkerhetsuppgifter samt om bedömningen av dessa samt om grunderna och metoderna för medicinsk bedömning av hälsotillståndet som avses i 3 mom.

Med stöd av 2 mom. kan Järnvägsverket meddela närmare föreskrifter om de krav på sinnesfunktionerna som gäller för trafiksäkerhetsuppgifter samt om sjukdomar, defekter, skador, andra nedsättningar av funktionsförmågan eller andra motsvarande egenskaper hos personen som kan äventyra trafiksäkerheten eller utgöra ett hinder för skötseln av trafiksäkerhetsuppgifterna samt om bedömningen av dessa. Genom föreskrifter om uppgiftsbaserade hälsotillståndskrav kan

Järnvägsverket för varje uppgift precisera de allmänna kraven på hälsotillståndet enligt 9 §. Verket kan också ange närmare när en persons förmåga att arbeta med en trafiksäkerhetsuppgift har försämrats av ovan nämnda orsaker.

Med stöd av 2 mom. kan ämbetsverket dessutom meddela närmare föreskrifter om de medicinska grunderna och metoderna för bedömning av hälsotillståndet som avses i 1 mom.. Järnvägsverket preciserar genom sina föreskrifter grunderna för bedömning av hälsotillståndet och definierar närmare hur hälsotillståndet hos dem som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall bedömas i olika situationer.

**11 §. Godkännande av sakkunnigläkare och andra sakkunniga.** Järnvägsverket skall i stället för Banförvaltningscentralen godkänna de sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen som avses i 1 mom. och de yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som arbetar på en företagshälsovårdsstation som avses i 2 mom. En sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen skall vara särskilt insatt i trafikmedicin och arbetsförhållandena inom järnvägstrafiken och dessutom ha goda insikter i och praktisk erfarenhet av hälsotillstånd som krävs av dem som arbetar i järnvägstrafik och av bedömning av funktionsförmågan. Järnvägsverket skall definiera hur många sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen det behövs vid respektive tidpunkt med beaktande av antalet personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter. Vid godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen skall det särskilt ses till att de är verksamma i olika delar av landet.

I Finland finns det för närvarande 13 sakkunnigläkare som godkänts av Banförvaltningscentralen och som är verksamma på järnvägstrafikens viktigaste trafikplatser eller i närheten av dem. En del av sakkunnigläkarna är anställda hos VR-Group Ab. De läkare som är anställda hos VR-Group Ab har gett lämplighetsutlåtanden om bolagets trafiksäkerhetspersonal. Merparten av dem som arbetar med trafiksäkerhetsuppgifter är anställda hos VR-Group Ab eller något av dess dotterbolag. Bolagets sakkunnigläkare har dessutom i allmänhet gett utlåtande om lämpligheten för trafiksäkerhetsuppgifter i fråga om

anställda hos industrianläggningar som är verksamma på privata spåranläggningar. De övriga sakkunnigläkarna har gett lämplighetsutlåtanden för anställda vid andra bolag och sammanslutningar.

Med stöd av 2 mom. skall Järnvägsverket på ansökan, för hälsoundersökningar av dem som sköter trafiksäkerhetsuppgifter, godkänna yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som är anställda vid en företagshälsovårdsstation eller hos någon annan motsvarande serviceproducent. Med yrkesutbildade personer inom företagshälsovården avses personer enligt 3 § 1 mom. 4 punkten i lagen om företagshälsovård (1383/2001). Sådana personer är läkare och hälsovårdare som arbetar inom företagshälsovården. De skall ha i 3 § i lagen om företagshälsovård avsedd kompetens och kunskaper och färdigheter som i enlighet med lagens 5 § upprätthålls med tillräcklig kompletterande utbildning. I enlighet med 2 mom. skall de dessutom ha goda insikter i de särskilda krav som ställs i trafiksäkerhetspersonalens arbete.

Utöver företag som allmänt tillhandahåller företagshälsovårdstjänster kan Järnvägsverket godkänna t.ex. yrkesutbildade personer inom företagshälsovården vid ett sådant industriföretag med egen företagshälsovårdsstation som är verksamt på en privat spåranläggning, om personerna uppfyller kraven enligt 2 mom. Banförvaltningscentralen har redan nu ett system som omfattar vissa producenter av företagshälsovårdstjänster i olika delar av landet. Ämbetsverket har dessutom godkänt företagshälsovårdsstationerna vid vissa större industrianläggningar, vilka har anställda som uppfyller kraven enligt momentet.

Hälsoundersökningar av trafiksäkerhetspersonal enligt denna lag skall få utföras bara av sådana yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som godkänts av Järnvägsverket. Kravet har ansetts vara nödvändigt, eftersom den som utför hälsoundersökningar måste känna till arbetsförhållandena inom järnvägstrafiken och de hälsomässiga faktorer och sjukdomar som kan påverka trafiksäkerheten.

Sakkunnigläkaren inom järnvägsbranschen skall bedöma personens hälsomässiga lämplighet för trafiksäkerhetsuppgifter. I de fall

som avses i 12 § skall yrkesutbildade personer inom företagshälsovården få utföra hälsoundersökningar enligt lagen om företagshälsovård.

Ett tvåstegssystem enligt paragrafen har ansetts vara nödvändigt, eftersom det då kan garanteras att läkarens opartiskhet och lämplighetsutlåtandenas objektivitet och jämna kvalitet bevaras. Den läkare inom företagshälsovården som vårdar personen i fråga och den sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen som ger lämplighetsutlåtande skall alltid vara två olika personer. Sakkunnigläkaren inom järnvägsbranschen får inte vara behandlande läkare, och psykologiska faktorer i anslutning till vårdrelationen får inte påverka den för trafiksäkerheten väsentliga lämplighetsbedömningen. Ett eventuellt utlåtande av en sakkunnigläkare om olämplighet för en trafiksäkerhetsuppgift får å andra sidan inte inverka negativt på behandlingen av en sjukdom som påverkar trafiksäkerheten eller vårdrelationen.

**14 §. Beviljande av dispens.** Järnvägsverket skall i stället för Banförvaltningscentralen även bevilja sådan dispens som avses i denna paragraf, vilket även förutsätter att 16 § 3 mom. 4 punkten ändras.

Järnvägsverket kan av särskilda skäl bevilja dispens i fråga om behörighetsvillkoren för trafiksäkerhetsuppgifter tills vidare eller för viss tid. Dispens kan beviljas i fråga om kraven på uppgiftsbaserad kompetens och hälsotillstånd. Dispens kan inte beviljas från de allmänna behörighetsvillkoren. Beviljandet av dispens får aldrig äventyra säkerheten i järnvägstrafiken. Banförvaltningscentralen har på motsvarande villkor i viss mån beviljat dispens i fråga om hälsotillståndskraven för dem som arbetar med uppgifter inom trafikskötsel och i fråga om uppgiftsbaserade behörighetsvillkor.

Dispens i fråga om uppgiftsbaserade krav på kompetens skall kunna beviljas i sådana fall då personen kan påvisa att han eller hon har annan lämplig utbildning eller arbetserfarenhet som kan ersätta utbildning enligt lagen. Utbildningsprogram enligt paragrafen skall i princip inte kunna ersättas med annan utbildning eller arbetserfarenhet. Dispens skall i regel inte heller beviljas i fråga om repetitionsutbildningskravet i lagen.

Dispens i fråga om hälsotillståndskraven skall kunna beviljas bara i sådana fall där det har säkerställts att en brist i personens hälsotillstånd inte påverkar hans eller hennes förmåga att sköta en trafiksäkerhetsuppgift. Detta säkerställs alltid från fall till fall med hänsyn till den uppgift personen sköter. Vid behov skall personens arbetsuppgifter omdefinieras eller personens arbetsförhållanden och personliga arbetsredskap förbättras i övrigt. Dessutom gäller det också alltid att från fall till fall klarlägga hur saken kan påverkas med medicinska medel.

Banförvaltningscentralen har definierat de sjukdomar och tillstånd som förhindrar arbete i trafiksäkerhetsuppgifter. Dispens kan i sådana fall beviljas för en viss tid, om det med hjälp av övervakning av personen, arbetsarrangemang och befintlig teknik har kunnat säkerställas att personen kan fortsätta med trafiksäkerhetsarbetet utan att säkerheten i järnvägstrafiken äventyras.

**16 §. Kompetensregister.** 3 mom. 4 punkten i denna paragraf som hänvisar till dispens som beviljas av myndigheter ändras på grund av att den behöriga myndigheten ändras. Med stöd av lagens 14 § beviljas dispens av Järnvägsverket i stället för av Banförvaltningscentralen.

**20 §. Tillsyn.** I stället för Banförvaltningscentralen skall Järnvägsverket ansvara för den tillsyn som avses i 1 och 2 mom., varför bestämmelserna bör ändras.

Enligt 1 mom. skall Järnvägsverket övervaka att behörighetsvillkoren för trafiksäkerhetsuppgifter uppfylls. De som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall alltid uppfylla behörighetsvillkoren enligt denna lag. För tillsynen kan Järnvägsverket begära behövliga uppgifter om dem som sköter trafiksäkerhetsuppgifter. Dessa uppgifter kan bl.a. gälla personens hälsotillstånd, studieprestationer och allmänna kompetens för uppgiften.

Järnvägsverket övervakar enligt 2 mom. den verksamhet som läroanstalter, repetitionsutbildare, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården samt sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen utövar när de sköter uppgifter enligt denna lag. Läroanstalterna och repetitionsutbildarna övervakas till den del det gäller att se till att den utbildning de ger följer Järnvägsverkets utbildningspro-

gram. Den verksamhet som utövas av yrkesutbildade personer inom företagshälsovården och av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen övervakas till den del det gäller att se till att hälsoundersökningar utförs och lämplighetsutlåtanden ges i enlighet med lagen och Järnvägsverkets föreskrifter.

I 3 mom. förpliktas registeransvariga, verksamhetsutövare, läroanstalter, repetitionsutbildare, de som sköter trafiksäkerhetsuppgifter, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården samt sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen att utan hinder av sekretessbestämmelserna lämna Järnvägsverket sådana uppgifter som behövs för att det skall kunna utföra sitt tillsynsuppdrag enligt paragrafen.

**23 §. Ändringssökande.** Den myndighet som avses i paragrafen i vars beslut ändring får sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996) skall i stället för Banförvaltningscentralen vara Järnvägsverket. På grund av ärendenas natur skall beslutet iakttas trots besvär, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

**25 §. Övergångsbestämmelser.** Enligt paragrafens 5 mom. tillämpas de utbildningsprogram som Banförvaltningscentralen godkänt med stöd av 7 § 1—3 mom. i behörighetslagen för järnvägssystemet liksom också de föreskrifter som Banförvaltningscentralen meddelat med stöd av lagens 10 § 2 och 3 mom. tills Järnvägsverket meddelar ersättande utbildningsprogram och föreskrifter.

Ett av Banförvaltningscentralen med stöd av lagens 6 § givet godkännande av läroanstalt och ett godkännande av en person för givande av repetitionsutbildning med stöd av 8 § 3 mom. skall enligt paragrafens 6 mom. gälla ett år från lagens ikraftträdande. Därefter krävs av läroanstalten och repetitionsutbildaren ett av Järnvägsverket givet godkännande för uppgiften.

Ett av Banförvaltningscentralen med stöd av lagens 11 § 1 mom. givet godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och ett med stöd av 2 mom. i samma paragraf givet godkännande av yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som arbetar på en företagshälsovårdsstation skall enligt paragrafens 7 mom. gälla till den 31 maj 2007, varefter det av sakkunnigläkare inom järn-

vägsbranschen och av yrkesutbildade personer inom företagshälsovården krävs ett av Järnvägsverket givet godkännande.

En dispens i fråga om hälsotillståndskraven som Banförvaltningscentralen med stöd av 14 § har beviljat den person som sköter trafiksäkerhetsuppgifter föreslås med stöd av paragrafens 8 mom. gälla till nästa periodiska hälsoundersökning eller till en hälsoundersökning som en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen föreskrivit särskilt, varefter personen i fråga skall ha en dispens som beviljats av Järnvägsverket.

### **1.3. Lag om ändring av 6 och 12 § i lagen om transport av farliga ämnen**

**6 §. Övriga myndigheter.** Det föreslås att paragrafens 1 mom. preciseras på grund av att den behöriga myndigheten ändras. I stället för Banförvaltningscentralen skall Järnvägsverket övervaka järnvägstransporterna av farliga ämnen. På motsvarande sätt har övervakningen av flygtransporter av farliga ämnen flyttats från Luftfartsverket till Luftfartsförvaltningen som inledde sin verksamhet i början av år 2006.

**12 §. Transport och tillfällig förvaring i transportkedjan.** Den säkerhetsutredning för en bangård som avses i paragrafens 3 mom. skall enligt förslaget i egenskap av tillsynsmyndighet för järnvägstransporter av farliga ämnen godkännas av Järnvägsverket i stället för Banförvaltningscentralen.

### **1.4. Lag om ändring av 3 § i lagen om sätande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen**

**3 §. Behörig myndighet.** Avsikten är att Järnvägsverket skall ersätta Banförvaltningscentralen som den nationella behöriga myndighet som avses i 1 mom.

## **2. Närmare bestämmelser och föreskrifter**

Avsikten är att genom statsrådets förordning utfärda närmare bestämmelser om an-

sökningen om bankapacitet och tidsfristerna för ansöknings samt tågplaneprioriteringar för järnvägstrafiken, gemensamma säkerhetsindikatorer, Järnvägsverkets årsberättelse och Banförvaltningscentralens och järnvägsföretagens säkerhetsrapport, de villkor som uppställs för säkerhetsstyrningssystem, tillsynen över järnvägssystemets säkerhet samt tillhandahållande av tjänster. Dessutom bemyndigas Järnvägsverket att för att tillse säkerheten utfärda närmare bestämmelser om trafiken på bannätet, om banhållningen, om bananordningarna och bankonstruktionerna samt om användningen av rullande materiel för trafik.

De bestämmelser om säkerhetsintyg som utfärdas på lägre nivå är till största delen av teknisk karaktär och innehåller inga föreskrifter som generellt berör individens rättigheter eller skyldigheter och inte heller några andra bestämmelser som måste utfärdas genom lag. De bilagor till direktiven som ligger till grund för regleringen är tekniska till sin karaktär. Avsikten är att de i takt med den tekniska utvecklingen och järnvägssäkerhetens utveckling skall ändras inom ramen för kommittéförfarandet.

Järnvägsverket bemyndigas att utfärda närmare föreskrifter om trafiken på bannätet, om banhållningen, om bananordningarna och bankonstruktionerna samt om användningen av rullande materiel. Föreskrifterna skulle till största delen vara mycket tekniska. De riktar sig till en snäv målgrupp, närmast järnvägsföretagen och personer som arbetar vid dessa.

### 3. Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 september 2006, då Järnvägsverket, som inrättas genom en särskild lag (1094/2005), inleder sin verksamhet. Lagens 16 § 1 mom. 2 punkt, som gäller öppnandet av den inhemska godstrafiken för konkurrens, liksom även lagens 34 § 3 mom. om kompetensbevis för dem som sköter trafiksäkerhetsuppgifter och kompetensregistret, tillämpas emellertid först från och med den 1 januari 2007.

### 4. Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

I propositionen ingår vissa konstitutionellt sett beaktansvärda bestämmelser. Sådana bestämmelser är framför allt bestämmelserna om normgivning på lägre nivå och bestämmelserna om näringsfrihet. De bestämmelser som med stöd av den föreslagna lagen skall utfärdas på lägre nivå är huvudsakligen tekniska och detaljerade, så som konstateras ovan under rubriken "Närmare föreskrifter och bestämmelser". Genom bestämmelserna på lägre nivå genomförs bland annat vissa bilagor till järnvägssäkerhetsdirektivet där eventuella ändringar görs inom ramen för kommittéförfarandet. Normerna på lägre nivå har ytterst snäva målgrupper och berör inte individens rättigheter eller skyldigheter. Enligt förslaget skall de grundläggande förutsättningarna i dessa avseenden regleras genom lag.

Om de begränsningar i friheten att bedriva järnvägstrafik som anknyter till näringsfriheten föreskrivs genom lag. Dessa skall överensstämma med gemenskapslagstiftningen och får inte begränsa näringsutövande i strid med de grundläggande fri- och rättigheterna.

Enligt förslaget skall Järnvägsverket för att sköta sina uppgifter i anslutning till järnvägssystemets säkerhetstillsyn ha rätt att få tillträde till lokaler som en järnvägsoperatör och andra branschaktörer besitter och att få tillgång till de register, förteckningar och övriga handlingar som är nödvändiga för tillsynen. Dessutom skall sagda näringsidkare och Banförvaltningscentralen utan hinder av sekretessskyldigheten vara skyldiga att ge Järnvägsverket de upplysningar som det behöver för sitt tillsynsuppdrag. Den rättighet som föreslås för Järnvägsverket skall anses vara motiverad för skötseln av tillsynsuppdraget.

Vid beredningen av förslaget har det på de grunder som anförts ovan ansetts att lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

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

## 1.

**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 driftskompatibilitet och användningen av bannätet. Syftet med lagen är dessutom att utveckla järnvägs-säkerheten.

Lagen tillämpas på rätten att utfärda föreskrifter om privata spåranläggningar så som anges i 28 § 3 mom., tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem så som anges i 35 och 36 §, registrering av rullande materiel så som anges i 37 §, tillsynen över privata spåranläggningars säkerhet och driftskompatibilitet så som anges i 46 § samt rätten att använda privata spåranläggningar så som föreskrivs i 57 § 3 mom. Lagen tillämpas inte på de banor och privata spåranläggningar som enbart används för lokalt eller historiskt bruk eller för turism eller på banor som är åtskilda från det övriga bannätet och den rullande materielen på dessa.

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

1) *järnvägsföretag* ett bolag eller någon annan sammanslutning av privaträttslig art som med stöd av koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över

den rullande materiel som behövs för bedrivandet av trafiken; som järnvägsföretag betraktas också sammanslutningar som endast tillhandahåller dragkraft,

2) *bannät* statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen,

3) *bedrivande av järnvägstrafik* den trafik som järnvägsföretag och museitrafikoperatörer bedriver på bannätet,

4) *bankapacitet* den förmåga att förmedla tågtrafik som en järnvägslinje har och som följer av bannätets egenskaper samt som avser en viss tidsperiod, dock inte tågtrafik som har direkt samband med banhållningen,

5) *den som ansöker om bankapacitet* ett järnvägsföretag och en internationell sammanslutning av järnvägsföretag,

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

7) *privat spåranläggning* en till bannätet ansluten spåranläggning som inte är statsägd och inte förvaltas av Banförvaltningscentralen.

8) *järnvägssystem* bannätet och privata spåranläggningar samt de spårfordon som används i trafik längs dem,

9) *det transeuropeiska järnvägssystemet* den helhet som bildas av järnvägssystemet för konventionella tåg som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, nedan driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg, och järnvägssystemet för höghastighetståg som avses i rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, nedan driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg,

10) *driftskompatibilitet* egenskapen hos det transeuropeiska järnvägssystemet att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls,

11) *väsentliga krav* de allmänna och särskilda tekniska krav som avses i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg och som det transeuropeiska järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och gränssnitten skall uppfylla,

12) *teknisk specifikation för driftskompatibilitet* de krav som varje delsystem och varje beståndsdel i ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven skall kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet säkerställas,

13) *delsystem* en uppdelning av det transeuropeiska järnvägssystemet på strukturella eller funktionella grunder,

14) *driftskompatibilitetskomponenter* alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet är beroende av,

15) *ombyggnad* sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller av en del av ett delsystem som förbättrar den allmänna prestandan för ett delsystem,

16) *modernisering* sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte förändrar den allmänna prestandan för ett delsystem,

17) *ibruktagande* alla åtgärder genom vilka ett delsystem försätts i planerat, funktionsdugligt skick,

18) *gemensamma säkerhetsindikatorer* de uppgifter som skall insamlas för underlättande av bedömningen av hur säkerhetsmålen har uppnåtts och för uppföljning av den allmänna utvecklingen när det gäller säkerheten, och som uppräknas 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 sä-

kerhetsintyg, nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*,

19) *gemensamma säkerhetsmål den minisäkerhetsnivå* för järnvägssystemet som avses i artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet,

20) *gemensamma säkerhetsmetoder* de metoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet och som utvecklats för angivande av hur uppnåendet av säkerhetsnivån och säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav bedöms.

### 3 §

#### *Finansiering av banhållningen*

Bannätet underhålls och byggs ut i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Den banavgift som avses i 3 kap. skall användas för finansiering av banhållningen. Banavgiften beaktas i statsbudgeten.

### 4 §

#### *Beskrivning av bannätet*

Banförvaltningscentralen offentliggör för dem som ansöker om bankapacitet separat för varje tågplanepå period i beskrivningen av bannätet uppgifter om de bestämmelser i denna lag samt om sådana med stöd av denna lag utfärdade bestämmelser och föreskrifter som gäller

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

Banförvaltningscentralen offentliggör 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 tillträdes-tjänster som avses i 13 § samt möjligheterna att utnyttja bannätet och spårförbindelser. I

beskrivningen skall också offentliggöras de föreskrifter som Banförvaltningscentralen

1) med stöd av 19 § 1 mom. utfärdar om särskild bankkapacitet,

2) med stöd av 19 § 2 mom. utfärdar om prioritetsordningen när bankkapaciteten är överbelastad, samt

3) med stöd av 24 § 2 mom. utfärdar om de separat för varje järnvägslinje fastställda tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankkapaciteten.

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

## 2 kap.

### Bedrivande av järnvägstrafik

#### 5 §

##### *Koncession*

För bedrivande av järnvägstrafik krävs en koncession som beviljas av kommunikationsministeriet (*ministeriet*), i vilken kan tas in sådana 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 enbart gäller person- eller godstrafik.

Ministeriet omprövar koncessionen och villkoren för den vart femte år efter 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 järn-

vägstrafik, om det finns skäl att allvarligt misstänka att förpliktelserna inte uppfylls.

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

#### 6 §

##### *Förutsättningarna för beviljande av koncession*

Ministeriet beviljar en i Finland etablerad sökande koncession för att bedriva 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 av Järnvägsverket utfärdat eller godkänt säkerhetsintyg som avses i 31 § eller ger motsvarande utredning om sin verksamhet,

3) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts till dess operativa ledning är väl ansedda och yrkesmässigt kompetenta,

4) sökanden är tillräckligt solvent så att sökanden enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att i minst ett års tid fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och förpliktelser, samt att

5) sökanden har en sådan tillräcklig ansvarsförsäkring som avses i 11 § eller något annat motsvarande arrangemang.

En person som har utsetts till 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 han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelserna i det fall att sö-



kanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Det i 1 mom. 3 punkten angivna kravet på yrkesmässig kompetens uppfylls av en sökande

1) som har sådana kunskaper och sådan erfarenhet som behövs för att bedriva järnvägstrafik under säkra former samt för att övervaka järnvägstrafiken i den utsträckning som ansökan förutsätter,

2) vars säkerhetsansvariga personal har den kompetens som uppgifterna förutsätter, samt

3) vars personal, rullande materiel och organisation utgör en garanti för att sökanden kan tillhandahålla tjänster som håller en hög säkerhetsnivå.

Sökanden uppfyller inte det solvenskrav som avses i 1 mom. 4 punkten, om

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

2) en person som har utsetts till 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 har förfallit till betalning.

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

## 7 §

### *Ansökan om och beviljande av koncession*

För bedömningen av anseendet, den yrkesmässiga kompetensen samt solvensen skall sökanden tillstålla ministeriet uppgifter om

1) de till sökandens operativa ledning utsedda personernas anseende,

2) den rullande materielens särdrag 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, samt

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

Ministeriet kan av sökanden kräva en analys av dennes ekonomiska tillstånd. Analysen skall vara gjord av en revisor eller revisionsmanslutning som en handelskammare eller Centralhandelskammaren har godkänt.

En ansökan om koncession skall avgöras inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänts in till ministeriet.

## 8 §

### *Ansökningsavgift*

Sökanden skall i samband med ansökan om koncession betala en ansökningsavgift på 1 000 euro till staten.

## 9 §

### *Återkallande av koncession*

Om koncessionshavaren inte längre uppfyller villkoren för erhållande av koncession skall ministeriet bereda koncessionshavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader räknat från det att ministeriet fick kännedom om bristen. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden 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, skall 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 begränsad i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas om järnvägstrafikens säkerhet skulle äventyras av att verksamheten fortsätter.

Ministeriet kan återkalla koncessionen helt eller för viss tid, om koncessionshavaren trots den behöriga myndighetens 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.

## 10 §

*Förändringar i järnvägsföretags verksamhet som påverkar järnvägstrafiken*

Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sin verksamhet på ett betydande sätt, skall det till ministeriet lämna in en ny ansökan eller sådan tilläggsutredning som ministeriet begärt. Ministeriet kan på grundval av ansökan bevilja en ny koncession eller på basis av tilläggsutredningen samtycka till att verksamheten fortsätter.

Ministeriet kan utan hinder av sekretessbestämmelserna kräva en utredning ifall koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Ministeriet skall 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. skall ministeriet återkalla koncessionen med iakttagande av vad som bestäms i 9 §.

## 11 §

*Försäkringsplikt*

En järnvägsoperatör och ett i 53 § i denna lag avsett bolag eller annat företag som utför banhållningsarbete skall ha en gällande tillräcklig ansvarsförsäkring eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka sådan genom användning av spårfordon på bannätet orsakad skada som orsakas någon annan och som den som bedriver verksamheten enligt lag eller avtal ansvarar för. Vid bedömningen av försäkringens eller arrangemangets tillräcklighet skall hänsyn tas till arten och omfattningen av den verksamhet som bedrivs samt de risker som verksamheten medför. Försäkringen skall vara i kraft under hela den tid som verksamhet bedrivs.

## 12 §

*Inledande och avbrytande av järnvägstrafik*

En koncessionshavare har rätt att inleda järnvägstrafik förutsatt att

1) koncessionshavaren har ett sådant av Järnvägsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som avses i 30 § och som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas,

2) koncessionshavaren har beviljats den bankapacitet som behövs för den planerade trafiken,

3) koncessionshavaren har ingått ett avtal om användning av bannätet som avses i 25 § med Banförvaltningscentralen, samt

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

Koncessionshavaren skall 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 skall tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader från det att koncessionen beviljades. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades eller har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan ministeriet av koncessionshavaren begära tilläggsutredning om förutsättningarna för koncessionens giltighet.

## 3 kap.

**Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift**

## 13 §

*Tjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller järnvägsoperatörer*

Banförvaltningscentralen skall på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörerna minimipaket av tillträdestjänster, bantillträdestjänster och spårförbindelser med iakttagande av vad som bestäms i bilaga II 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*. Dessa tjänster regleras närmare genom förordning av statsrådet. I beskrivningen av bannätet skall tas in uppgifter om detaljer i fråga om tjänsterna och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser.

Banförvaltningscentralen kan tillhandahålla järnvägsoperatörerna bantillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster vid utnyttjandet av bannätet samt avtala om dessa tjänster och om andra nyttigheter. Tilläggstjänsterna och de extra tjänsterna regleras närmare genom förordning av statsrådet. I beskrivningen av bannätet skall tas in uppgifter om de tjänster och övriga nyttigheter som tillhandahålls samt detaljer i fråga om dem och tillgången på dem. Banförvaltningscentralen skall i enlighet med de uppgifter som har offentliggjorts i beskrivningen av bannätet på enhetliga och likvärdiga villkor tillhandahålla samtliga järnvägsoperatörer sådana tjänster och övriga nyttigheter för de enskilda järnvägslinjerna som avses i detta moment.

#### 14 §

##### *Banavgift*

Som banavgift uttas banavgiftens grunddel och andra särskilt föreskrivna avgifter med anknytning till banavgiften (*banavgift*).

Banförvaltningscentralen skall med iakttagande av kapitel II i kapacitets- och banavgiftsdirektivet på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor hos järnvägsoperatörerna ta ut banavgiftens grunddel för sådana tjänster och övriga nyttigheter som avses i 13 § 1 mom., med beaktande av hur mycket de utnyttjas. Banavgiftens grunddel som tas ut för sådana i 13 § 1 mom. nämnda tjänster och andra nyttigheter som tillhandahålls järnvägsoperatörerna skall alltid baseras på de kostnader för banhållningen som järnvägstrafiken direkt medför för bannätet och banhållningen.

Genom förordning av kommunikationsmi-

nisteriet utfärdas närmare bestämmelser om beloppet av banavgiftens grunddel.

#### 15 §

##### *Uttag av banavgifter*

Banförvaltningscentralen beslutar om debitering av banavgiftens grunddel och tar ut avgifterna kalendermånadsvis hos järnvägsoperatörerna. De banavgifter som Banförvaltningscentralen har debiterat kan utmätas utan dom eller beslut.

#### 4 kap.

##### **Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten**

#### 16 §

##### *Järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som har tillträdesrätt till bannätet*

Bankapacitet som har beviljats i enlighet med detta kapitel får användas för järnvägs trafik av följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag:

1) i internationell järnvägstrafik mellan stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet av ett i 2 § 1 punkten avsett järnvägsföretag med en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av en internationell sammanslutning av sådana järnvägsföretag,

2) i inhemsk godstrafik av ett i 1 punkten avsett järnvägsföretag eller av en internationell sammanslutning av sådana järnvägsföretag, samt

3) i inhemsk persontrafik samt i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland på bannätet av ett sådant dotterbolag som bedriver järnvägstrafik till det aktiebolag som avses i 1 § i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995).

Sådana järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som

avses i 1 mom. får utnyttja bannätets trafikplatser för sin trafik på de villkor som anges i ett sådant avtal om användning av bannätet som avses i 25 §. Också andra företag eller sammanslutningar får utnyttja en enskild trafikplats inom bannätet för järnvägstrafik, förutsatt att trafiken betjänar en privat spåransläggning med anslutning till trafikplatsen och att avtal om trafiken har ingåtts med Banförvaltningscentralen.

## 17 §

*Ramavtal*

Banförvaltningscentralen kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjandet av bankapacitet i vilket anges särdragen i fråga om den bankapacitet som sökanden behöver. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden att få i avtalet angiven bankapacitet. Banförvaltningscentralen skall på ansökan bevilja också i ramavtalet angiven bankapacitet genom ett sådant förfarande och på sådana grunder som anges i detta kapitel. Ramavtalet begränsar inte heller i övrigt tillämpningen av de andra bestämmelserna i detta kapitel på andra som ansöker om bankapacitet.

Ramavtal skall ingås för högst fem år. Banförvaltningscentralen 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.

Uppgifter om ett ramavtal samt huvuddragen i den bankapacitet som ramavtalet gäller är offentliga. På avtalets offentlighet skall i övrigt tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Järnvägsverket har emellertid utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om förhandlingar som gäller ramavtal, om ingående av avtal och grunderna för dessa samt om villkoren i ramavtal.

## 18 §

*Ansökan om bankapacitet*

Bankapacitet skall ansökas hos Banförvaltningscentralen för varje tågplaneperiod inom en tid som anges närmare genom förordning av statsrådet. Också efter det att ett beslut om tilldelning av bankapacitet har fattats kan under tågplaneperioden ansökas om ny bankapacitet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik.

Närmare bestämmelser om ansökningar om bankapacitet och om ansökningstider samt om tågplaneperioden, ändringstidpunkter under tågplaneperioden och om tidsfristerna i anslutning till dem utfärdas genom förordning av statsrådet med iakttagande av bilaga III till kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Banförvaltningscentralen kan meddela närmare föreskrifter om ansökan om bankapacitet.

Ett järnvägsföretag och en internationell sammanslutning av järnvägsföretag kan hos Banförvaltningscentralen ansöka om bankapacitet också för en sådan internationell järnvägslinje inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet av vilken endast en del hör till ett sådant bannät som avses i denna lag.

## 19 §

*Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar*

Om tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reserveras för den övriga trafiken kan en viss järnvägslinje eller en del av den reserveras för särskild bankapacitet i en föreskrift av Banförvaltningscentralen med iakttagande av artikel 24 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. På en järnvägslinje som reserverats för särskild bankapacitet eller på en del av linjen har den trafik prioritet vid utnyttjandet av bankapaciteten för vilken särskild bankapacitet har reserverats.

Om det inte är möjligt att samordna den sökta bankapaciteten på det sätt som avses i 20 § 1 mom., skall Banförvaltningscentralen i sitt beslut konstatera att järnvägslinjen eller en del av den till denna del är överbelastad bankapacitet. Bankapaciteten kan betecknas

som överbelastad även när det är uppenbart att den kommer att överbelastas under tågplaneperioden. Banförvaltningscentralen kan utfärda närmare föreskrifter om den prioritetsordning som gäller för en järnvägslinje, vilket innebär att en bestämd trafiktyp kan prioriteras vid tilldelningen av överbelastad bankapacitet.

## 20 §

*Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall*

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan, skall Banförvaltningscentralen i första hand sträva efter att samordna ansökningarna om bankapacitet. Banförvaltningscentralen kan i så fall erbjuda en sökande sådan bankapacitet 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 Banförvaltningscentralen för upprättande av tågplaneförslaget i ett enskilt fall avgöra prioritetsordningen på de grunder som föreskrivs i detta kapitel. Banförvaltningscentralen skall avgöra prioritetsordningen inom tio dagar från det att den samordning som avses i 1 mom. har avslutats.

När det gäller överbelastad bankapacitet kan Banförvaltningscentralen genom ett beslut om prioritetsordningen avvika från den prioritetsordning som avses i detta kapitel till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som i övrigt upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktionsduglighet. Det samma gäller en sökande om avslag av den ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden eller för affärsverksamhet som bedrivs av kunder hos dem.

## 21 §

*Upprättande av tågplaneförslag samt hörande av parter*

Banförvaltningscentralen skall på basis av

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

Tågplaneförslaget skall i första hand grundas 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. Banförvaltningscentralen kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan 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.

Banförvaltningscentralen skall sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet inom den tid som avses i 1 mom. samt bereda sökandena tillfälle att bli hörda inom 30 dagar från det att tågplaneförslaget har sänts för kännedom. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tågplaneförslaget under den ovan nämnda tiden på 30 dagar, som för dessa parter del börjar löpa när det i Banförvaltningscentralens föreskriftssamling publiceras ett meddelande om att tågplaneförslaget har färdigställt.

## 22 §

*Tilldelning av bankapacitet*

Banförvaltningscentralen skall på basis av tågplaneförslaget och hörandet enligt 21 § 3 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder. Banförvaltningscentralen skall då sär-

skilt beakta persontrafikens, godstrafikens samt banhållningens behov liksom även ett effektivt utnyttjande av bannätet. Beslutet skall, om inte annat följer av detta kapitel, fattas med beaktande också av prioriteringsordningen för särskild och överbelastad bankapacitet.

Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden skall fattas på de grunder som anges i 1 mom. med iakttagande av bestämmelserna om förfarandet i 18 § 1 och 2 mom. och i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av nämnda lagrum.

### 23 §

#### *Brådskande bankapacitet*

Om en sökande som ansöker om bankapacitet eller en sammanslutning som bedriver museitrafik behöver tillfällig bankapacitet utan dröjsmål för en eller flera järnvägslinjer, kan den hos Banförvaltningscentralen ansöka om brådskande bankapacitet. Bankapacitet som avses i denna paragraf kan sökas hos Banförvaltningscentralen inom en viss tid som bestäms genom förordning av statsrådet. Banförvaltningscentralen skall härvid ge ett beslut på ansökan om bankapacitet inom fem arbetsdagar från det att ansökan lämnades in.

Banförvaltningscentralen skall bevilja den sökta bankapaciteten om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte annat följer av 22 § 1 mom. skall bankapaciteten beviljas den som först har ansökt om den.

En brådskande ansökan om bankapacitet skall göras skriftligen. Ansökan kan emellertid anhängiggöras också på elektronisk väg så som föreskrivs i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003). Med avvikelse från vad som föreskrivs i lagen kan ett avgörande i ett ärende som har anhängiggjorts på elektronisk väg delges sökanden också per telefax eller elektronisk post. Beslutet anses i så fall delgivet då telefaxet eller den elektroniska posten har sänts till sökanden.

### 24 §

#### *Utnyttjande och återkallande av bankapacitet*

Den som ansökt om bankapacitet får inte överlåta beviljad bankapacitet till någon annan. Om ett järnvägsföretag utnyttjar beviljad bankapacitet i strid med detta moment, skall Banförvaltningscentralen till denna del återkalla den bankapacitet som har beviljats sökanden.

Banförvaltningscentralen ger närmare föreskrifter om tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankapaciteten separat för varje järnvägslinje. Banförvaltningscentralen kan återkalla beviljad bankapacitet eller en del av den, om sökanden under en tid av minst 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del därav förutsätter.

Bankapacitet får emellertid inte återkallas om den har blivit outnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av sökanden eller av det järnvägsföretag som utnyttjar bankapaciteten. Banförvaltningscentralen kan alltid återkalla bankapacitet för sådan tid då järnvägsföretaget inte har något säkerhetsintyg för järnvägstrafik.

Banförvaltningscentralen kan helt eller delvis ta ur bruk bankapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk. Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är emellertid inte skyldig att betala ersättning för eventuell skada till den som innehar bankapacitet, om inte annat avtalats med stöd av 25 §.

### 25 §

#### *Avtal om användning av bannätet*

Banförvaltningscentralen skall ingå ett avtal om användning av bannätet med järnvägsoperatören. I avtalet skall överenskommas om användningen av de i 13 § avsedda tjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller och övriga nödvändiga praktiska arrangemang.

Banförvaltningscentralen skall ingå användningsavtal med varje järnvägsoperatör på lika och skäligena villkor. Användningsavtalet ingår för varje tågplanepå period med beaktande av den bankapacitet som beviljats för tågplanepå perioden. Användningsavtalet kan ändras om de beslut om tilldelning av bankapacitet eller andra faktorer som inverkar på avtalet förutsätter det.

Banförvaltningscentralen får inte ingå ett användningsavtal innan järnvägsoperatören uppfyller de förutsättningar för inledande av järnvägstrafik som anges i 12 §.

## 26 §

### *Trafikledning*

Banförvaltningscentralen svarar för trafikledningen på bannätet. Banförvaltningscentralen ordnar trafikledningen eller skaffar trafikledningstjänsterna av offentliga eller privata serviceproducenter. Banförvaltningscentralen kan också med innehavaren av en privat spåranläggning avtala om ordnande av trafikledning på anläggningen eller på en del av denna.

## 5 kap.

### **Järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet**

## 27 §

### *Grunderna för järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet*

Järnvägssystemet skall vara så säkert och driftskompatibelt som möjligt. Järnvägssystemets säkerhetsnivå och driftskompatibilitet skall utvecklas i takt med branschens tekniska utveckling och övrig utveckling som inverkar på järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet.

Banförvaltningscentralen, en järnvägsoperatör och ett företag som utför banhållningsarbete ansvarar i sin verksamhet för ett säkert utnyttjande av järnvägssystemet och riskhanteringen i samband med det. Banförvalt-

ningscentralen och järnvägsföretag skall ha en organisation som garanterar säkerheten och ett sådant säkerhetsstyrningssystem som avses i 30 §.

Järnvägssystemets minimisäkerhetsnivå definieras i de gemensamma säkerhetsmål som avses i artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Järnvägsverket skall vid behov ändra sina föreskrifter om järnvägssäkerhet så att de gemensamma säkerhetsmålen kan uppnås.

Uppnåendet av de gemensamma säkerhetsmålen och iakttagandet av övriga säkerhetskrav bedöms i de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet. De gemensamma säkerhetsmetoderna används vid bedömningen av uppnåendet av säkerhetsnivån och säkerhetsmålen och uppfyllandet av övriga säkerhetskrav.

De delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som används inom järnvägssystemet skall överensstämma med de väsentliga kraven och de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som kompletterar dem eller med Järnvägsverkets föreskrifter. Dessa krav skall iaktas vid utformning, tillverkning, utsläppande på marknaden, ibruktagande, ombyggnad, modernisering och drift av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

## 28 §

### *Krav som gäller järnvägssystemet*

Inom järnvägssystemet skall iaktas de väsentliga krav i fråga om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet om vilka föreskrivs i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Närmare bestämmelser om de väsentliga kraven gällande järnvägssystemet utfärdas genom förordning av statsrådet.

Järnvägsverket kan för säkerställande av järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet meddela närmare föreskrifter om

- 1) trafiken på bannätet,
- 2) banhållningen, bananordningar och bankonstruktioner,

3) användningen av rullande materiel i trafik.

De föreskrifter som avses i 2 mom. kan även gälla konstruktioner och anordningar på privata spåranläggningar, rullande materiel som används på privata spåranläggningar samt trafik på privata spåranläggningar.

Järnvägsverket utfärdar närmare föreskrifter om hur de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet skall genomföras i Finland. Angående genomförandet av de tekniska specifikationerna för driftskompatibiliteten som gäller behörighetsvillkoren för dem som sköter trafiksäkerhetsuppgifter på bannätet gäller dock vad som i övrigt föreskrivs om dem.

### 29 §

#### *Uppföljning av säkerhetsmålen*

Järnvägsverket följer hur de gemensamma säkerhetsmålen nås samt järnvägssäkerhetens utveckling. Det redogör i sin årsberättelse för de säkerhetsindikatorer som uppräknas i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet. Verket publicerar en årsberättelse över sin verksamhet under det föregående året och sänder den före den 30 september till ministeriet och Europeiska järnvägsbyrån.

Banförvaltningscentralen och järnvägsföretagen skall varje år utarbeta en säkerhetsrapport som innehåller uppgifter om hur det föregående årets säkerhetsmål har nåtts. Rapporten skall tillställas Järnvägsverket senast den 30 juni.

Närmare föreskrifter om gemensamma säkerhetsindikatorer, Järnvägsverkets årsberättelse och Banförvaltningscentralens och järnvägsföretagens säkerhetsrapporter kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

### 30 §

#### *Säkerhetsstyrningssystem*

Järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen skall ha ett säkerhetsstyrningssystem som överensstämmer med bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägssäkerhet och upp-

fyller de krav på säkerhetsstyrningssystem som uppställs i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. Genom säkerhetsstyrningssystemet skall säkerställas hanteringen av de risker som är fast förknippade med organisationens verksamhet.

Vid utarbetandet av ett järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem skall hänsyn tas till arten och omfattningen av den verksamhet som företaget bedriver. I Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem skall hänsyn tas till den inverkan järnvägsföretagens verksamhet har på bannätet samt tillses att alla järnvägsföretag kan verka i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och nationella säkerhetsbestämmelser samt i enlighet med de villkor som fastställs i säkerhetsintyget. Ett järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen skall omedelbart underrätta Järnvägsverket om väsentliga ändringar i säkerhetsstyrningssystemet.

Järnvägsföretagets verkställande direktör eller en annan person som ansvarar för den operativa ledningen och Banförvaltningscentralens överdirektör ansvarar för ibruktagandet och upprätthållandet av säkerhetsstyrningssystemet inom den organisation de leder.

Närmare bestämmelser om de villkor som uppställs för säkerhetsstyrningssystemet i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet utfärdas genom förordning av statsrådet.

### 31 §

#### *Järnvägsföretagens säkerhetsintyg*

Ett järnvägsföretag skall för bedrivande av järnvägstrafik ha ett säkerhetsintyg som kan omfatta bannätet i sin helhet eller en del av det. På de villkor som föreskrivs i denna paragraf skall Järnvägsverket på ansökan bevilja ett säkerhetsintyg eller godkänna ett i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljat säkerhetsintyg för högst fem år i sänder. När det gäller ett säkerhetsintyg som har beviljats i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan Järnvägsverket av sökanden kräva tilläggsutredning om den trafik eller



övriga verksamhet som sökanden har för avsikt att bedriva i Finland.

Järnvägsverket skall bevilja sökanden ett säkerhetsintyg, om

1) sökanden har ett säkerhetsstyrningssystem och ett annat motsvarande system för sina övriga interna arrangemang för att säkerställa att bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägstrafik iakttas,

2) sökandens för trafiksäkerheten ansvariga ledning och personal är kompetent och har nödvändig yrkesutbildning för denna uppgift,

3) sökandens rullande materiel uppfyller de krav som uppställts för den och dess service och underhåll har ordnats på behörigt sätt,

4) sökanden har en sådan tillräcklig försäkring eller motsvarande arrangemang som avses i 11 §.

Sökanden skall för beviljande eller godkännande av ett säkerhetsintyg tillställa Järnvägsverket utredningar om att de förutsättningar som anges i 2 mom. uppfylls samt vid behov de förklaringar som avses i bilaga IV till järnvägssäkerhetsdirektivet för erhållande av den nätspecifika delen av säkerhetsintyget.

Järnvägsverket godkänner genom säkerhetsintyget eller ett särskilt beslut järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och järnvägsföretagets interna anvisningar om trygghet och säkerheten för järnvägsföretagets trafik och övriga verksamhet.

Järnvägsverket kan bevilja eller godkänna ett järnvägsföretags säkerhetsintyg att gälla statens bannät i dess helhet eller enskilda järnvägslinjer. I säkerhetsintyget kan också i övrigt tas in villkor som gäller järnvägstrafikens säkerhet, som utgår från att järnvägstrafikens säkerhet skall tryggas, med beaktande av arten och omfattningen av den verksamhet som sökanden bedriver. Järnvägsverket kan justera säkerhetsintyget eller en del av det om bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägssystemets säkerhet väsentligt ändras.

Om arten eller omfattningen av den järnvägstrafik som bedrivs av ett järnvägsföretag förändras i något väsentligt avseende, skall järnvägsföretaget ansöka om ett nytt säkerhetsintyg eller lämna in en begäran om att Järnvägsverket skall godkänna säkerhetsintyget på nytt.

## 32 §

*Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd*

Banförvaltningscentralen skall ha ett av Järnvägsverket beviljat säkerhetstillstånd för projektering, byggande och underhåll av statens bannät. På de villkor som föreskrivs i denna paragraf skall Järnvägsverket bevilja Banförvaltningscentralen ett säkerhetstillstånd för högst fem år i sänder. Järnvägsverket beviljar säkerhetstillståndet, om Banförvaltningscentralen med sitt säkerhetsstyrningssystem och övriga arrangemang visar att den kan trygga en säker projektering och ett säkert byggande och underhåll av bannätet. Dessutom skall Banförvaltningscentralen ha en sakkunnig och kompetent säkerhetsansvarig ledning och personal.

För beviljande av säkerhetstillstånd skall Banförvaltningscentralen tillställa Järnvägsverket uppgifter om

1) säkerhetsstyrningssystemet och övriga interna säkerhetsarrangemang för trygghet av en säker projektering och ett säkert byggande och underhåll av statens bannät samt säkerställande av att bestämmelserna och föreskrifterna om förvaltningen av bannätet iakttas.

2) den säkerhetsansvariga ledningens och personalens kompetens och yrkesutbildning.

Järnvägsverket godkänner med sitt säkerhetstillstånd eller ett särskilt beslut Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem och Banförvaltningscentralens interna och andra anvisningar om nödvändiga särskilda förutsättningar för säker projektering och säkert underhåll samt säker användning av bannätet.

Järnvägsverket kan justera Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd, om bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägssystemets säkerhet väsentligt ändras.

## 33 §

*Behandling av ärenden angående säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt ändringar*

Järnvägsverket skall fatta beslut om en ansökan som gäller beviljande eller godkän-

nande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd inom fyra månader efter det att sökanden har tillställt verket alla de uppgifter som behövs för behandlingen av ansökan. Beslutet om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd skall dock alltid fattas inom tolv månader efter det att ansökan mottagits.

Ett järnvägsföretag skall omedelbart underrätta Järnvägsverket om ändringar som inverkar på säkerhetsintyget och då det anställer nya personalgrupper som sköter säkerhetsuppgifter eller tar i bruk ny rullande materiel. Banförvaltningscentralen skall omedelbart underrätta Järnvägsverket om väsentliga ändringar av bannätet, dess anläggningar eller underhållet eller förfaranden gällande det samt om övriga betydande förändringar som inverkar på säkerhetstillståndet.

Järnvägsverket kan efter att det har hört innehavaren av säkerhetsintyget ändra ett järnvägsföretags säkerhetsintyg och efter att det har hört Banförvaltningscentralen ändra Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd, om förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet har förändrats.

Järnvägsverket kan efter att det har hört innehavaren av säkerhetsintyget tills vidare eller för viss tid återkalla ett järnvägsföretags säkerhetsintyg och efter att det har hört Banförvaltningscentralen tills vidare eller för viss tid återkalla Banförvaltningscentralens säkerhetstillstånd eller ett godkännande av ett säkerhetsintyg som har beviljats i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om innehavaren av säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet inte längre uppfyller villkoren för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd eller allvarligt bryter mot de skyldigheter som bestäms eller föreskrivs för den.

### 34 §

#### *Behörighetsvillkor för trafiksäkerhetspersonal*

De som framför rullande järnvägsmateriel, de som deltar i trafikledningen samt övriga som direkt sköter trafiksäkerhetsuppgifter i järnvägssystemet skall till sitt hälsotillstånd, sin utbildning och sin övriga kompetens vara

lämpliga att sköta uppgifterna i enlighet med vad som särskilt bestäms eller föreskrivs.

Andra som sköter uppgifter som påverkar trafiksäkerheten i järnvägssystemet skall till sitt hälsotillstånd, sin utbildning och sin övriga kompetens vara lämpliga att sköta uppgifterna på behörigt sätt. De skall ha fyllt minst 18 och högst 65 år och också i övrigt vara lämpliga för sin uppgift.

Järnvägsföretag, internationella sammanslutningar av järnvägsföretag och företag som utövar banhållning skall utfärda ett kompetensbevis till en anställd hos dem som uppfyller de behörighetsvillkor som anges i 2 mom. Den som utfärdar kompetensbevis är skyldig att föra ett kompetensregister över de anställda som har fått ett kompetensbevis. På förande av registret tillämpas 16—20 § i lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004).

Järnvägsverket kan meddela närmare föreskrifter om behörighetsvillkor för personer som avses i 2 mom., om inte något annat bestäms eller föreskrivs om villkoren. Järnvägsverket kan av särskilda skäl bevilja dispens i fråga om de föreskrifter som verket utfärdat med stöd av detta moment. Beviljandet av dispens får inte äventyra säkerheten i järnvägstrafiken.

### 35 §

#### *Tillstånd för ibruktagande av ett strukturellt delsystem*

Innan ett strukturellt delsystem i järnvägssystemet kan tas i bruk skall Järnvägsverket ha beviljat ett tillstånd för ibruktagande av delsystemet, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som gäller Finland. Bestämmelserna om tillstånd för ibruktagande av ett strukturellt delsystem i denna paragraf gäller även strukturella delsystem som används på privata spåranläggningar.

Järnvägsverket skall bevilja tillstånd för ibruktagande av ett sådant strukturellt delsystem som uppfyller den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet. Dessutom skall delsystemet uppfylla kraven i de föreskrifter som Järnvägsverket utfärdat med stöd av 28 §, om de gäller delsystemet i fråga. Järnvägsverket får även godkänna ibruk-

tagandet av ett strukturellt delsystem i samband med att säkerhetsstyrningssystemet godkänns.

Järnvägsverket kan bevilja tillståndet för ibruktagande för en viss tid och i tillståndet inkludera begränsningar och villkor som säkerställer iakttagandet av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de krav som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den. Villkoren i ett tillstånd för ibruktagande får inte strida mot de väsentliga kraven.

Om det strukturella delsystemet byggs om eller moderniseras efter det att tillståndet för ibruktagande har beviljats, skall Järnvägsverket underrättas om detta. Om ombyggnaden eller moderniseringen av det strukturella delsystemet är väsentlig får det inte tas i bruk innan ett nytt tillstånd för ibruktagande har beviljats för det.

### 36 §

#### *Vissa bestämmelser om tillstånd för ibruktagande av ett strukturellt delsystem och om godkännande av en driftskompatibilitetskomponent*

Om ett strukturellt delsystem inte omfattas av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet skall det uppfylla de krav som bestämts eller föreskrivits med stöd av 28 §, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som gäller Finland. Bestämmelserna i denna paragraf om tillstånd för ibruktagandet av ett strukturellt delsystem gäller även strukturella delsystem som används på privata spåranläggningar.

Ett strukturellt delsystem som har beviljats tillstånd för ibruktagande i ett annat land inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall ha Järnvägsverkets tillstånd för ibruktagande innan det tas i bruk.

För rullande materiel som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland krävs inte i 35 § avsett tillstånd för ibruktagande. Angående rullande materiel som används i samtrafiken skall till det register över rullande materiel som avses i 37 § meddelas de registreringsuppgifter som krävs i denna lag innan materielen kan tas i bruk på Fin-

lands bannät. Dessutom skall materielen ha kontrollerats så som om järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland överenskomits innan den tas i bruk på Finlands bannät.

Järnvägsverket kan på ansökan bevilja ett typspecifikt godkännande för en driftskompatibilitetskomponent, om komponenten uppfyller de krav som bestämts eller föreskrivits med stöd av 28 §, och om inte något annat följer av internationella förpliktelser som gäller Finland.

### 37 §

#### *Register över rullande materiel*

Järnvägsverket för i syfte att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera den rullande materielen ett register för övervakning av den rullande materielens trafikvärdighet och trafiksäkerhet. Rullande materiel införs i Järnvägsverkets register om den rullande materielen har fått tillstånd för ibruktagande i Finland. I registret antecknas även sådan rullande materiel som används på statens bannät som har fått tillstånd för ibruktagande i ett annat land inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt rullande materiel som används på privata spåranläggningar.

Järnvägsverket kan på ansökan även registrera rullande materiel för en viss tid. Även sådan rullande materiel som har fått tillstånd för ibruktagande i ett annat land kan registreras för en viss tid om den har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland och den endast tillfälligt används på statens bannät.

I registret över rullande materiel skall antecknas uppgifter om den rullande materielens ägare, innehavare och leasingtagare. Närmare bestämmelser om övriga uppgifter som skall antecknas i registret över rullande materiel utfärdas genom förordning av statsrådet.

Över rullande materiel som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland skall i registret antecknas uppgifter om fordonets ägare eller leasingtagare, eventuella begränsningar i anslutning till fordonets användning samt för säkerheten väsentliga uppgifter i anslutning till fordonets underhållsplan.

## 38 §

*Registrering och avregistrering av rullande materiel*

Registrering av rullande materiel söks hos Järnvägsverket. Till ansökan skall bifogas en redogörelse över att de förutsättningar för registrering som anges i 37 § uppfylls och övriga utredningar som behövs för registreringen och om vilka Järnvägsverket utfärdar närmare föreskrifter.

Om rullande materiel byter ägare, innehavare eller leasingtagare eller övriga uppgifter som antecknats i registret eller förutsättningarna för registrering ändras, skall järnvägsföretaget eller det bolag eller den sammanslutning som ansvarar för den rullande materielen underrätta Järnvägsverket om detta. Järnvägsverket skall underrättas om eventuella ändringar inom 14 dagar från det att järnvägsföretaget eller det bolag eller den sammanslutning som ansvarar för den rullande materielen tagit del av ändringen. Om anmälan inte har gjorts inom den tidsfrist som anges i detta moment kan Järnvägsverket förbjuda användningen av den rullande materielen på statens bannät.

Järnvägsverket skall avföra rullande materiel ur registret, om

- 1) förutsättningarna för registrering inte längre uppfylls,
- 2) den rullande materielen har förstörts, nedskrotats eller annars tagits ur bruk, eller
- 3) besiktningen för den rullande materiel som antecknats i registret inte har varit i kraft på två år och den rullande materielen inte därefter inom den tid som Järnvägsverket bestämmer på nytt har konstaterats vara trafikvärdig.

## 39 §

*Besiktningssystemet för rullande materiel*

Rullande materiel som används i nationell trafik på bannätet omfattas av Järnvägsverkets besiktningssystem, om den inte har beviljats tillstånd för ibruktagande av delsystem enligt 35 §. Järnvägsverket ordnar besiktningen eller skaffar besiktningstjänsterna av offentliga eller privata tjänsteleverantörer.

Järnvägsverket fattar emellertid förvaltningsbesluten om och i anslutning till besiktningen.

## 40 §

*Banregister*

Banförvaltningscentralen skall för främjande av driftskompatibiliteten föra ett banregister över uppgifterna om delsystemen och deras egenskaper samt övriga uppgifter som förutsätts i den tillämpliga tekniska specifikationen för driftskompatibiliteten.

## 41 §

*Utseende av anmälda organ och återkallande av beslut att utse ett anmält organ*

Järnvägsverket utser på ansökan ett anmält organ för järnvägssystem för konventionella tåg och järnvägssystem för höghastighetståg för en viss tid eller tills vidare. Förutsättningar för att ett organ skall utses är att

- 1) organet är en myndighet eller en finländsk juridisk person,
- 2) organet är tillförlitligt samt funktionellt, 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 de system, anordningar och hjälpmedel som verksamheten förutsätter.

Om det anmälda organets uppgifter sköts av en separat, identifierbar del av en juridisk person, anses organet inte vid tillämpning av 1 mom. 2 punkten på denna grund förlora sitt oberoende.

Järnvägsverket kan i sitt beslut om att utse ett anmält organ ta in sådana begränsningar eller villkor för organets verksamhet som säkerställer att organets uppgifter sköts på behörigt sätt.

Järnvägsverket kan helt och hållet eller för

viss tid återkalla sitt beslut att utse ett anmält organ, om organet inte uppfyller fastställda krav eller om organet på ett väsentligt sätt handlar i strid med denna lag eller med driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg eller driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg.

Närmare bestämmelser om de krav som skall ställas på anmälda organ utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 42 §

##### *Anmälda organs uppgifter och övervakning*

De anmälda organen kontrollerar delsystemens överensstämmelse och utfärdar intyg om överensstämmelse över dessa kontroller samt bedömer driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet och utfärdar intyg om överensstämmelse och provningsintyg över dessa bedömningar. Närmare bestämmelser om de förfaranden som tillämpas vid de bedömningar som avses i detta moment samt om utfärdande av intyg om överensstämmelse och provningsintyg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Ett anmält organ kan lägga ut delåtgärder inom utförandet av uppgifter som avses i denna paragraf på en underleverantör, om underleverantören uppfyller villkoren enligt 41 § 1 mom. för utseende av anmälda organ, med undantag för kravet i 1 punkten, och utför uppgiften enligt de krav som anges i denna lag eller som bestäms eller föreskrivs med stöd av den. Det anmälda organet ansvarar för åtgärder som det lägger ut på en underleverantör.

En företrädare för ett anmält organ skall vid utförandet av de uppgifter som avses i denna paragraf beredas tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, provningsanläggningar och övriga platser dit tillträde är nödvändigt för genomförande av en kontroll. Ett anmält organ har vid genomförandet av kontroller utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att få för kontrollen nödvändiga arbetsplaner och övriga nödvändiga handlingar.

Ett anmält organ kan användas för bedömning och kontroll av överensstämmelsen hos rullande materiel och en banas anläggningar

och konstruktioner även då den rullande materielen samt anläggningen och konstruktionen inte omfattas av tillämpningsområdet för en teknisk specifikation av driftskompatibiliteten.

Järnvägsverket övervakar de anmälda organens verksamhet. Järnvägsverket har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få för utförandet av tillsynsuppgifterna nödvändiga uppgifter om organets förvaltning och ekonomi, personalens tekniska kompetens och av organet utförda bedömningar samt om bedömningsförfaranden enligt denna lag och om de intyg om överensstämmelse och de provningsintyg som organet har utfärdat. Ett anmält organ skall underrätta Järnvägsverket om sådana förändringar i verksamheten som kan påverka förutsättningarna för att vara anmält organ.

#### 43 §

##### *Kraven på god förvaltning i de anmälda organens verksamhet*

När anmälda organ utför uppgifter som avses i denna lag skall de iakttäta förvaltningslagen (434/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet och språklagen (423/2003). I intyg om överensstämmelse och i provningsintyg kan likväl användas det språk på vilket det tekniska underlaget för bedömningen har avfattats. På den som är anställd hos ett anmält organ eller hos dennes underleverantör tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförandet av uppgifter som avses i 42 §.

#### 44 §

##### *Kontroll och bedömning av delsystemens och driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse*

Överensstämmelsen hos järnvägssystemets delsystem och driftskompatibilitetskompo-

nenter bedöms utifrån de krav som utfärdats med stöd av 28 §. Om det med stöd av gemenskapsrätten i övrigt har fastställts tekniska krav som skall tillämpas på driftskompatibilitetskomponenterna, beaktas också dessa krav när överensstämelsen bedöms.

Överensstämelsen hos delsystem kan påvisas med en EG-kontrollförklaring, förutsatt att ett anmält organ har utfärdat ett delsystemspecifikt intyg om överensstämelse. Överensstämelsen hos driftskompatibilitetskomponenter kan påvisas genom en EG-försäkran om överensstämelse eller en EG-försäkran om lämplighet, förutsatt att ett anmält organ har utfärdat ett för komponenten specifikt provningsintyg.

Bestämmelser om EG-kontrollförklaringen för delsystem och EG-försäkran om överensstämelse och EG-försäkran om lämplighet för driftskompatibilitetskomponenter samt om villkoren för och procedurerna i fråga om en sådan förklaring eller försäkran utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 45 §

##### *Marknadsduglighet och överensstämmelsepresumtion för ett delsystem och en driftskompatibilitetskomponent*

Om ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller de väsentliga kraven, får delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten inte släppas ut på marknaden, saluföras, säljas eller i övrigt överlåtas till någon annan för användning i det transeuropeiska järnvägssystemet eller användas i detta system. Det får inte på några andra grunder än de som gäller iakttagandet av de väsentliga kraven och som anges i denna lag eller föreskrivs med stöd av den eller grunder som anges i någon annan lag förbjudas, begränsas eller förhindras att ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent som uppfyller de väsentliga kraven släpps ut på marknaden, saluförs, säljs eller i övrigt överlåts eller används.

Om ett delsystem har försetts med en EG-kontrollförklaring eller med en motsvarande

annan förklaring inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller om en driftskompatibilitetskomponent har försetts med en EG-försäkran om överensstämelse eller en EG-försäkran om lämplighet eller med en motsvarande annan försäkran inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och de krav som bestäms eller föreskrivs med stöd av 28 § har beaktats när delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten har försetts med förklaringen eller försäkran, skall delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten anses uppfylla de väsentliga kraven. Denna överensstämmelsepresumtion gäller om det inte visas att delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten strider mot de väsentliga kraven.

#### 46 §

##### *Tillsyn över säkerhet och driftskompatibilitet*

Järnvägsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag och verket ansvarar för tillsynen över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Verket övervakar säkerheten och driftskompatibiliteten även på privata spåranläggningar.

Järnvägsverket övervakar att järnvägsföretagens och Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav på säkerhetsstyrningssystem som föreskrivs i denna lag och i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. Centralen för undersökning av olyckor kan vid undersökningen av en olycka granska ett järnvägsföretags och Banförvaltningscentralens säkerhetsstyrningssystem.

Järnvägsverket har för skötseln av sin tillsynsuppgift rätt att få tillträde till lokaler som innehas av Banförvaltningscentralen, en järnvägsoperatör, innehavaren av en privat spåranläggning, ett företag som utför banhållningsarbete, ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och ett företag som tillhandahåller besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel, att granska det säkerhetsstyrningssystem som avses i 30 § och att utan hinder av sekretessbestämmelserna få del av de register, förteckningar och övriga handlingar som är nödvändiga för tillsynen.

Järnvägsverket kan vid tillsynen utnyttja sakkunnighjälp, om detta är nödvändigt för tillsynen. Polisen skall vid behov ge handräckning i ärenden som gäller tillsynen enligt denna lag eller bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

De företag och sammanslutningar som avses ovan i 3 mom. skall utan hinder av sekretessbestämmelserna ge Järnvägsverket sådana upplysningar som det behöver för sin tillsynsuppgift.

## 47 §

*Marknadstillsyn angående delsystem och driftskompatibilitetskomponenter*

Järnvägsverket övervakar att kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystemet iakttas. Utan hinder av sekretessbestämmelserna har verket rätt att av anmälda organ, tillverkare av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter, ombud för sådana tillverkare, dem som på marknaden släpper ut, saluför, säljer eller i övrigt överlåter delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter samt av dem som tar i bruk eller använder sådana få de uppgifter myndigheten behöver för att kunna utföra sina tillsynsuppgifter.

Om en förklaring eller försäkran enligt 44 § inte är korrekt eller om ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent i övrigt inte motsvarar kraven enligt denna lag eller krav som bestäms och föreskrivs med stöd av den, skall Järnvägsverket kräva att den sammanslutning eller aktör som avses i 1 mom. vidtar åtgärder för att se till att delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten uppfyller kraven. Om bristen på överensstämmelse i ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent äventyrar järnvägssystemets säkerhet eller bristen på överensstämmelse annars är väsentlig, skall verket vidta åtgärder för att begränsa eller förbjuda användningen av delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten eller för att dra bort delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten från marknaden. Verket skall underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om en sådan åtgärd som avses i detta moment.

## 48 §

*Förhindrande av olyckor eller andra hotande situationer*

Järnvägsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar järnvägstrafiken eller järnvägarna, om det finns välgrundade skäl att anta att järnvägstrafikens eller järnvägarnas säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan Järnvägsverket avbryta en åtgärd eller händelse som orsakar betydande skador för egendom eller i miljön.

## 49 §

*Beredskap för faror och olyckor som hotar järnvägarna*

Järnvägsoperatörer, Banförvaltningscentralen och företag som bedriver banhållningsrelaterad trafik skall ha tillräcklig beredskap för faror och olyckor som hotar järnvägarna. Järnvägsverket kan meddela närmare föreskrifter om beredskapen för olyckor och olyckstillbud.

Järnvägsverket kan ålägga ett järnvägsföretag och den som sköter trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägstrafiken att delta i räddningsövningar och i järnvägstrafikens räddningstjänst, dock i högst fem dygn om året.

## 50 §

*Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud*

Bestämmelser om undersökning av olyckor och olyckstillbud i spårtrafik finns i lagen om undersökning av olyckor (373/1985).

Järnvägsoperatörer och Banförvaltningscentralen skall utan dröjsmål underrätta centralen för undersökning av olyckor och Järnvägsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om.

Järnvägsverket kan undersöka andra olyckstillbud och händelser än sådana som skall undersökas enligt 1 mom., om det är nödvändigt för att främja järnvägssäkerheten.

## 6 kap.

**Regleringsorgan och dess uppgifter**

## 51 §

*Regleringsorgan*

Järnvägsverket skall i egenskap av regleringsorgan, utöver vad som annars med stöd av denna lag föreskrivs om dess uppgifter, övervaka att de i lagen angivna kraven iakttas. Verket skall särskilt säkerställa att den banavgift som avses i 14 § inte är diskriminerande eller annars strider mot denna lag eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den samt att tilldelningen av bankapacitet sköts enligt de i denna lag angivna kraven.

Järnvägsverket har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna och utan onödigt dröjsmål få de upplysningar som det behöver för skötseln av sina uppgifter enligt denna lag från järnvägsoperatörerna och Banförvaltningscentralen.

## 52 §

*Avgörande av meningsskiljaktigheter vid Järnvägsverket*

Anser ett järnvägsföretag eller en annan aktör, vars rätt eller fördel saken gäller, att någon handlar i strid med denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den, kan företaget eller aktören föra saken till Järnvägsverket för prövning. Järnvägsverket kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

Järnvägsverket skall avgöra ett sådant ärende som avses i 1 mom. utan onödigt dröjsmål. De skyldigheter som i samband med beslutet åläggs parterna skall stämma överens med bestämmelserna i denna lag.

När Järnvägsverket behandlar en meningsskiljaktighet om prissättning av de tjänster som avses i 57 och 58 § skall det järnvägsföretag som tillhandahåller tjänsten och den sammanslutning som tillhandahåller utbildningstjänster på begäran av Järnvägsverket framlägga en utredning som visar att det pris

företaget tar ut för tjänsten är skäligt och rättvist.

Järnvägsverket skall främja samarbetet mellan järnvägsföretag. Verket skall i första hand försöka lösa meningsskiljaktigheter mellan järnvägsföretag genom förlikning. Om förlikningen inte leder till resultat skall verket inom skälig tid efter det att förlikningen avslutats på uppmaning av parterna meddela ett beslut i ärendet.

## 7 kap.

**Särskilda bestämmelser**

## 53 §

*Banhållningsrelaterad trafik*

På förutsättningarna för och bedrivandet av banhållningsrelaterad trafik tillämpas vad som i denna eller någon annan lag eller med stöd av dem bestäms eller föreskrivs om trafik, bedrivande av järnvägstrafik, järnvägsoperatörers försäkringar och trafiksäkerhetsuppgifter. För banhållningsrelaterad trafik behövs inte sådan koncession som avses i 5 §.

Banhållningsrelaterad trafik kan ordnas under överinseende av Banförvaltningscentralens trafikledning på så sätt att banhållningstrafiken inte inverkar på rätten för dem som ansöker om bankapacitet att utnyttja beviljad bankapacitet.

## 54 §

*Museitrafik*

På förutsättningarna för och bedrivandet av museitrafik tillämpas vad som i denna eller någon annan lag eller med stöd av dem bestäms eller föreskrivs om trafik, bedrivande av järnvägstrafik, järnvägsoperatörers försäkringar och trafiksäkerhetsuppgifter. En museitrafikoperatör behöver emellertid inte sådan koncession som avses i 5 §. På en museitrafikoperatör tillämpas dessutom vad som föreskrivs i 12 § 2—4 punkten om koncessionshavares rätt att inleda järnvägstrafik samt i 24 § om den som ansöker om bankapacitet. En ansökan om bankapacitet som



lämnas in av en museitrafikoperatör behandlas alltid som brådsökande i enlighet med bestämmelserna i 23 §.

## 55 §

*Trafiktillstånd*

För banhållningsrelaterad trafik i enlighet med 53 § i denna lag och för museitrafik i enlighet med 54 § krävs Järnvägsverkets trafikstillstånd.

Trafiktillstånd beviljas på ansökan för högst fem år i sänder, om

1) sökanden har en sådan ansvarsförsäkring som avses i 11 § eller något annat motsvarande arrangemang,

2) de personer som sköter den sökandes trafik har den kompetens som krävs för dessa uppgifter,

3) den materiel som sökanden använder för trafiken uppfyller de krav som ställts på den, samt

4) sökanden har ett system för säkerställande av hanteringen av de risker som är fast förknippade med organisationens verksamhet.

## 56 §

*Anslutning av privata spåranläggningar till statens bannät*

Järnvägsföretag samt andra privaträttsliga bolag och sammanslutningar samt kommuner och statliga myndigheter kan ansluta sina spår till statens bannät, om Banförvaltningscentralen för anslutningen beviljar ett tillstånd för anslutning av privat spåranläggning. Banförvaltningscentralen och tillståndshavaren skall sinsemellan avtala om ibruktagande och underhåll av anslutningen.

## 57 §

*Skyldighet att tillhandahålla tjänster*

Järnvägsföretag, internationella sammanslutningar av järnvägsföretag samt bolag och andra sammanslutningar som tillhandahåller tjänster för järnvägstrafik är skyldiga

att på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana bantillträdestjänster och spårförbindelser som avses i punkt 2 i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet, om tjänsterna tillhandahålls av endast ett bolag eller en annan sammanslutning och om tjänsterna inte rimligen kan ordnas på något annat sätt. Skyldigheten att tillhandahålla tjänster gäller dock inte om tjänsten i fråga är i företagets eller en annan sammanslutnings eget bruk eller om tjänsten behövs för företagets eller en annan sammanslutnings eget rimliga framtida behov.

Ersättningen skall vara likvärdig för samtliga järnvägsföretag och rimlig i förhållande till kostnaderna för tjänsterna och en skälig vinst. I prissättningen av tjänster får inte finnas ogrundade villkor eller begränsningar eller sådana villkor eller begränsningar som uppenbart begränsar konkurrensen.

Ett järnvägsföretag har rätt att använda privata spåranläggningar som leder till terminaler och hamnar som tjänar flera än en slutanvändare och rätt att tillhandahålla tjänster för sina kunder i sådana terminaler och hamnar.

Närmare bestämmelser om sådana tjänster och spårförbindelser som avses i denna paragraf utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 58 §

*Skyldighet att tillhandahålla utbildningstjänster*

Bolag och andra sammanslutningar som tillhandahåller utbildningstjänster med anknytning till trafiksäkerhet enligt 7 § i lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet eller andra utbildningstjänster inom järnvägstrafiken skall på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till andra sådana bolag och andra sådana sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen är nödvändig för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg. Ersättningen skall vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig vinst.

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

## 59 §

*Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan*

Om Banförvaltningscentralen med stöd av 19 § 2 mom. konstaterar att en järnvägslinje är överbelastad, skall den inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra upp en kapacitetsanalys. I analysen skall utredas orsakerna till överbelastningen samt de åtgärder som Banförvaltningscentralen kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje som är föremål för analysen.

Om Banförvaltningscentralen har gjort en sådan kapacitetsanalys som avses i 1 mom., skall den inom sex månader från det att analysen blivit klar göra upp en kapacitetsförstärkningsplan. I kapacitetsförstärkningsplanen skall specificerat anges orsakerna till överbelastningen, den sannolika järnvägstrafikutvecklingen, hinder för utveckling av bannätet samt alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, med beaktande av bedömningar som baserar sig på en kostnadsnyttoanalys av de alternativ som har lagts fram samt förutsättningarna för ändring av avgifter som ansluter sig till banavgiften.

## 60 §

*Krav som ställs på trafikledningstjänster och på besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel*

Företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel skall ha en av Järnvägsverket godkänd organisation som garanterar säkerheten och ett system för säkerställande av hanteringen av de risker som är fast förknippade med organisationens verksamhet. Järnvägsverket skall omedelbart underrättas om väsentliga ändringar i systemet. Tjänsterna skall på lika villkor tillhandahållas alla järn-

vägsföretag. Företag som tillhandahåller trafikledningstjänster skall i sin verksamhet iaktta kraven på god förvaltning.

Personer som besiktigar rullande järnvägsmateriel skall vara lämpliga för sådana uppgifter och yrkesmässigt kompetenta. Ett företag som sköter besiktning av rullande materiel skall i sin verksamhet i tillämpliga delar iaktta vad som föreskrivs i förvaltningslagen, i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet samt i språklagen.

På den som är anställd hos ett sådant företag som avses i 1 mom. skall bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas när han eller hon utför sådana uppgifter som avses i 26 eller 39 §.

## 61 §

*Förberedelser för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden*

Järnvägsverket, Banförvaltningscentralen och järnvägsföretagen skall vidta sådana förberedelser att deras verksamhet så störningsfritt som möjligt kan fortsätta också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1080/1991) samt vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen skall förutom att de säkerställer 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, som ger nödvändiga anvisningar om detaljerna i förberedelserna och beredskapsplaneringen.

## 62 §

*Myndigheters rätt att få upplysningar för bestämmande av banavgifter samt för statistik och forskning*

Järnvägsoperatörerna skall på begäran lämna Banförvaltningscentralen de uppgifter

om sin ekonomi och trafik som Banförvaltningscentralen behöver för att bestämma banavgifter samt för statistik och forskning. Även Järnvägsverket har samma rätt att få uppgifter för statistik och forskning.

## 63 §

*Järnvägsföretags bokföring*

Järnvägsföretagen skall i sin bokföring iaktta de bestämmelser som gäller inom Europeiska gemenskapen och i Finland. Dessutom skall järnvägsföretagen göra upp en kalkyl över godstrafikens lönsamhet samt en årlig sammanställning av sina produktions-tillgångar, värdet av dem samt av ekonomiska ansvarsförbindelser som har samband med dem. Sammanställningen skall offentliggöras. Inkomster av persontrafik som upphandlas som offentliga tjänster skall bokföras separat och får inte användas för att täcka kostnaderna för annan affärsverksamhet.

## 64 §

*Vite samt hot om tvångsutförande och hot om avbrytande*

Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen kan förena förelägganden eller förbud som de har meddelat med stöd av denna lag med vite eller med hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

## 65 §

*Rättelseyrkande*

En part som är missnöjd med Banförvaltningscentralens beslut får söka rättelse hos Järnvägsverket, om beslutet gäller

- 1) prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet,
- 2) banavgift,
- 3) tilldelning av bankapacitet, eller
- 4) beviljande av brådskande bankapacitet.

En part som är missnöjd med ett beslut som gäller ett intyg om överensstämmelse eller ett

provningsintyg som utfärdats av ett anmält organ enligt 42 § 1 mom. ovan får söka rättelse hos Järnvägsverket. Till ett intyg om överensstämmelse eller ett provningsintyg skall fogas en anvisning om rättelseyrkande.

Ett i denna paragraf avsett rättelseyrkande skall framställas hos Järnvägsverket inom 30 dagar från delfäendet av ett beslut av Banförvaltningscentralen eller ett intyg om överensstämmelse eller ett provningsintyg som utfärdats av ett anmält organ.

Järnvägsverket skall avgöra ett i denna paragraf avsett rättelseyrkande inom två månader från det att den som yrkat på rättelse har tillställt verket alla de uppgifter som behövs för avgörandet. Beslut med anledning av ett rättelseyrkande skall emellertid i ärenden som gäller prioritetsordningen i enskilda fall, tilldelningen av bankapacitet och beviljande av brådskande bankapacitet ges inom tio dagar från det att alla nödvändiga uppgifter har inkommit.

## 66 §

*Ändringssökande*

I beslut som Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av 64 § söks ändring i enlighet med viteslagen. Ändring i beslut som Järnvägsverket har fattat med stöd av 57 och 58 § får sökas genom besvär hos marknadsdomstolen. I beslut som ministeriet, Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av denna lag får i övrigt ändring sökas genom besvär så som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall trots besvär iaktas, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

Om ministeriet inte har givit ett beslut på en ansökan om koncession inom den tid som anges i 7 § 3 mom. eller om Järnvägsverket inte inom den tid som anges i 65 § 4 mom. har avgjort ett rättelseyrkande eller inom den tid som anges i 33 § avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av ett säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd kan sökanden anföra besvär. Besvären anses då avse ett avslagsbeslut med anledning av ansökan. Sådana besvär kan anföras tills ett beslut med anledning av ansökan har givits. Ministeriet

och Järnvägsverket skall underrätta besvärsmyndigheten om att beslut har givits. I fråga om anförande och behandling av besvär som avses i detta moment gäller i övrigt i tillämpliga delar förvaltningsprocesslagen.

## 67 §

*Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen*

Om ett ärende som Järnvägsverket behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna om konkurrensbegränsningar i lagen om konkurrensbegränsningar (480/1992), kan Järnvägsverket hänskjuta ärendet för behandling i enlighet med nämnda lag till den del det är fråga om konkurrensbegränsningar.

När järnvägsmarknadens konkurrensbegränsningar och deras skadliga verkningar bedöms, skall också denna lag och de föreskrifter och bestämmelser som utfärdats med stöd av den beaktas.

## 68 §

*Straffbestämmelser*

Den som utan giltig koncession bedriver koncessionspliktig järnvägstrafik skall för *olovligt bedrivande av järnvägstrafik* dömas till böter.

Den som uppsåtligen

1) bedriver järnvägstrafik utan sådana förutsättningar som avses i 12 §,

2) utnyttjar bankapacitet i strid med 22 §,

3) handlar i strid med de i 53 § angivna förutsättningar och krav som gäller banhållningsrelaterad trafik,

4) bedriver museitrafik i strid med de förutsättningar och krav som anges i 54 §, eller

5) obehörigen rör sig eller vistas på bangårdsområde, spår eller järnvägsbro eller i järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till,

skall för *brott mot järnvägslagstiftningen* dömas till böter, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff bestäms i någon annan lag.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 35 § 1 mom. eller 45 § 1 mom. el-

ler i strid med föreskrifter som utfärdats med stöd av 28 § 2 mom. tar i bruk, bygger om eller moderniserar ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent eller använder, släpper ut på marknaden, saluför, säljer eller annars överlåter ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent skall, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen 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 förstärkts med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande kan inte med stöd av 3 mom. dömas till straff för samma gärning.

## 69 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs järnvägslagen (198/2003) av den 7 mars 2003 och lagen av den 28 juni 2002 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002) jämte ändringar.

Lagens 16 § 1 mom. 2 punkt och 34 § 3 mom. tillämpas från och med den 1 januari 2007.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

## 70 §

*Övergångsbestämmelser*

En koncession som har beviljats med stöd av 5 § i den järnvägslag som upphävs genom denna lag, nedan den *gamla lagen*, är i kraft ett år efter att denna lag har trätt i kraft, som en sådan koncession som avses i denna lag. Koncessionshavaren skall därefter inneha en sådan koncession för bedrivande av järnvägstrafik som avses i denna lag.

De säkerhetsintyg som beviljats med stöd av 11 § i den gamla lagen gäller som sådana till den 1 maj 2007, varefter järnvägsföretag skall inneha ett säkerhetsintyg enligt 31 § i denna lag.

Banförvaltningscentralen skall ha ett säkerhetstillstånd enligt 32 § och bolag och andra sammanslutningar som bedriver banhållningsrelaterad trafik och museitrafikoperatörer ett trafikstillstånd enligt 55 § före den 1 maj 2007.

Föreskrifter som Banförvaltningscentralen har utfärdat med stöd av 6 § i lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995) och 3 § 2 och 3 mom. i lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet tillämpas som sådana tills annat bestäms eller föreskrivs om deras tillämpning. Privata anslutningar som grundar sig på 12 § i lagen om statens bannät, banhållningen och använd-

ningen av bannätet eller som har beviljats av Banförvaltningscentralen förblir i kraft som sådana.

Bankapacitet som tilldelats i enlighet med 4 kap. i den gamla lagen får till och med den 31 december 2006 i inhemsk godstrafik användas endast av ett sådant bolag som bedriver järnvägstrafik och som är dotterbolag till det aktiebolag som avses i 1 § i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag.

De föreskrifter som Banförvaltningscentralen meddelat med stöd av 26 § 5 mom. i den gamla lagen tillämpas som sådana tills något annat om tillämpningen av dem med bestäms eller föreskrivs stöd av 34 § 4 mom.

---

## 2.

**Lag****om ändring av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 21 december 2004 om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004) 6 §, 7 § 1 och 3 mom., 8 § 3 mom., 10 § 2 och 3 mom., 11 och 14 §, 16 § 3 mom. 4 punkten samt 20 och 23 § som följer:  
*fogas* till 25 § 5—8 mom. som följer:

## 6 §

*Godkännande av läroanstalt*

Järnvägsverket godkänner som anordnare av utbildning enligt denna lag ett sådant bolag eller annat samfund (*läroanstalt*) som ger trafiksäkerhetsutbildning och vars anställda har sådan god yrkeskunskap om järnvägssystemet som förutsätts för utbildningsuppgiften.

## 7 §

*Utbildningsprogram samt kompetens som motsvarar utbildningen*

Järnvägsverket godkänner utbildningsprogrammen för trafiksäkerhetsuppgifter. Ett utbildningsprogram skall omfatta åtminstone järnvägssystemets grunder, de bestämmelser och föreskrifter som skall tillämpas i uppgifterna samt introduktion i de uppgifter som avses i utbildningsprogrammet.

-----  
 Ett utbildningsprogram kan begränsas till endast en del av de uppgiftshelheter som nämns i 2 mom. För trafiken på privata spår-  
 anläggningar kan Järnvägsverket godkänna ett utbildningsprogram som är anpassat till

trafikens art och omfattning på de privata spår-  
 anläggningarna.

## 8 §

*Giltigheten för kompetens*

-----  
 Repetitionsutbildning får ges av en läroanstalt som avses i 6 § eller av en sådan i trafiksäkerhetsfrågor insatt person som Järnvägsverket har godkänt för uppgiften.

## 10 §

*Särskilda krav på hälsotillståndet*

-----  
 Järnvägsverket kan meddela närmare föreskrifter om de krav på sinnesfunktionerna som ställs för respektive uppgift samt om sjukdomar, lyten, skador, andra nedsättningar av funktionsförmågan som påverkar skötseln av trafiksäkerhetsuppgifter eller om andra motsvarande egenskaper som försämrar skötseln av en trafiksäkerhetsuppgift samt om bedömningen av dessa.

Järnvägsverket kan dessutom meddela närmare föreskrifter om grunderna och me-

oderna för medicinsk bedömning av hälsotillståndet enligt 1 mom.

## 11 §

*Godkännande av sakkunnigläkare och andra sakkunniga*

Järnvägsverket godkänner på ansökan legitimerade läkare för bedömning av hälsotillståndet hos trafiksäkerhetspersonal och för bedömningsförfarandet (*sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen*). Läkarna skall vara särskilt insatta i trafikmedicin och ha goda insikter i och praktisk erfarenhet av hälsotillstånd som krävs i järnvägstrafik.

För hälsoundersökningar av trafiksäkerhetspersonal godkänner Järnvägsverket på ansökan yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som arbetar på en företagshälsovårdsstation. De som godkänns skall ha tillräckliga insikter i de särskilda krav som arbetet ställer på dem som arbetar med trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägsbranschen.

## 14 §

*Beviljande av dispens*

Järnvägsverket kan av särskilda skäl bevilja dispens i fråga om den uppgiftsbaserade kompetensen och hälsotillståndskraven för trafiksäkerhetsuppgifter. Dispens kan beviljas tills vidare eller för viss tid. Beviljandet av dispens får inte äventyra säkerheten i järnvägstrafiken.

## 16 §

*Kompetensregister*

I registret införs uppgifter om utfärdande av kompetensbevis, övervakning av kompetensen samt följande uppgifter som behövs för annan behandling av kompetensärenden:

4) uppgifter om dispens som beviljats av Järnvägsverket.

## 20 §

*Tillsyn*

Järnvägsverket övervakar att behörighetsvillkoren för trafiksäkerhetsuppgifter uppfylls.

Järnvägsverket övervakar också den verksamhet som läroanstalter, repetitionsutbildare, sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen samt yrkesutbildade personer inom företagshälsovården utövar när de sköter uppgifter enligt denna lag.

Registeransvariga, verksamhetsutövare, läroanstalter, repetitionsutbildare, de som sköter trafiksäkerhetsuppgifter, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården och sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen skall utan hinder av sekretessbestämmelserna lämna Järnvägsverket sådana uppgifter som behövs för att det skall kunna utföra sitt tillsynsuppdrag enligt denna paragraf.

## 23 §

*Ändringssökande*

Ändring i beslut som Järnvägsverket har meddelat med stöd av denna lag får sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall iaktas trots besvär, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

## 25 §

*Övergångsbestämmelser*

Utbildningsprogram som Banförvaltningscentralen har godkänt med stöd av 7 § 1—3 mom. och föreskrifter som Banförvaltningscentralen har meddelat med stöd av 10 § 2 och 3 mom. tillämpas som sådana tills Järnvägsverket meddelar ersättande utbildningsprogram och föreskrifter.

Ett godkännande av läroanstalt som Banförvaltningscentralen givit med stöd av 6 § och ett godkännande av en person för givande av repetitionsutbildning som Banförvaltningscentralen givit med stöd 8 § 3 mom.

gäller ett år från lagens ikraftträdande, varefter läroanstalten och repetitionsutbildaren skall ha ett av Järnvägsverket givet godkännande för uppgiften.

Ett godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen som Banförvaltningscentralen givit med stöd av 11 § 1 mom. och ett godkännande av yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som arbetar på en företagshälsovårdsstation som Banförvaltningscentralen givit med stöd av 2 mom. gäller som sådana till den 31 maj 2007, varefter sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och yrkesutbildade personer inom fö-

retagshälsovården skall ha ett av Järnvägsverket givet godkännande för uppgiften.

En dispens i fråga om hälsotillståndskraven som Banförvaltningscentralen har beviljat med stöd av 14 § gäller som sådan till nästa periodiska hälsoundersökning som avses i 12 § 4 mom. eller till en hälsoundersökning som en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen föreskrivit särskilt, varefter den som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall ha en av Järnvägsverket beviljad dispens för uppgiften.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .



## 3.

**Lag****om ändring av 6 och 12 § i lagen om transport av farliga ämnen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen av den 2 augusti 1994 om transport av farliga ämnen (719/1994) 6 § 1 mom.,  
och 12 § 3 mom., sådana de lyder i lag 215/2005, som följer:

## 6 §

*Övriga myndigheter*

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av bestämmelser som utfärdats med stöd av den utövas av Sjöfartsverket, Luftfartsförvaltningen, tullverket, polismyndigheterna, Järnvägsverket, gränsbevakningsväsendet, hamnmyndigheterna, säkerhetsteknikcentralen, Fordonsförvaltningscentralen, strålsäkerhetscentralen och arbetarskyddsmyndigheterna, var och en inom sitt verksamhetsområde, enligt vad som bestäms i denna lag och närmare genom förordning av statsrådet. I fråga om dessa myndigheters övriga uppgifter inom sitt verksamhetsområde i anslutning till transport eller tillfällig förvaring av farliga ämnen samt om inhemska och utländska myndigheters samarbete bestäms genom denna lag och vid behov genom förordning

av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan bestämmas om uppgifter som ankommer även på andra myndigheter inom deras verksamhetsområden och som avser att garantera säker transport av farliga ämnen.

## 12 §

*Transport och tillfällig förvaring i transportkedjan*

Ett järnvägsföretag skall ha en uppdaterad säkerhetsutredning för en bangård genom vilken betydande mängder farliga ämnen transporteras. Järnvägsverket godkänner bangårdarnas säkerhetsutredningar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 4.

**Lag****om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 16 juni 2004 om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen (525/2004) 3 § 1 mom. som följer:

3 §

som avses i artikel 5 i bihang G (ATMF) till COTIF-konventionen.

*Behörig myndighet*

Järnvägsverket är den behöriga myndighet \_\_\_\_\_ Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .

Helsingfors den 17 mars 2006

**Republikens President****TARJA HALONEN**Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

## 1.

**Lag****om ändring av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 21 december 2004 om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004) 6 §, 7 § 1 och 3 mom., 8 § 3 mom., 10 § 2 och 3 mom., 11 och 14 §, 16 § 3 mom. 4 punkten samt, 20 och 23 § som följer:  
*fogas* till 25 § 5—8 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

## 6 §

*Godkännande av läroanstalt*

Banförvaltningscentralen godkänner som anordnare av utbildning enligt denna lag ett sådant bolag eller annat samfund (*läroanstalt*) som ger trafiksäkerhetsutbildning och vars anställda har sådan god yrkeskunskap om järnvägssystemet som förutsätts för utbildningsuppgiften

## 7 §

*Utbildningsprogram samt kompetens som motsvarar utbildningen*

Banförvaltningscentralen godkänner utbildningsprogrammen för trafiksäkerhetsuppgifter. Ett utbildningsprogram skall omfatta åtminstone järnvägssystemets grunder, de bestämmelser och föreskrifter som skall tillämpas i uppgifterna samt introduktion i de uppgifter som avses i utbildningsprogrammet.

Ett utbildningsprogram kan begränsas till endast en del av de uppgiftshelheter som

*Föreslagen lydelse*

## 6 §

*Godkännande av läroanstalt*

*Järnvägsverket* godkänner som anordnare av utbildning enligt denna lag ett sådant bolag eller annat samfund (*läroanstalt*) som ger trafiksäkerhetsutbildning och vars anställda har sådan god yrkeskunskap om järnvägssystemet som förutsätts för utbildningsuppgiften.

## 7 §

*Utbildningsprogram samt kompetens som motsvarar utbildningen*

*Järnvägsverket* godkänner utbildningsprogrammen för trafiksäkerhetsuppgifter. Ett utbildningsprogram skall omfatta åtminstone järnvägssystemets grunder, de bestämmelser och föreskrifter som skall tillämpas i uppgifterna samt introduktion i de uppgifter som avses i utbildningsprogrammet.

Ett utbildningsprogram kan begränsas till endast en del av de uppgiftshelheter som

*Gällande lydelse*

nämns i 2 mom. För trafiken på privata spåranläggningar kan Banförvaltningscentralen godkänna ett utbildningsprogram som är anpassat till trafikens art och omfattning på de privata spåranläggningarna

## 8 §

*Giltigheten för kompetens*

Repetitionsutbildning får ges av en läroanstalt som avses i 6 § eller av en sådan i trafiksäkerhetsfrågor insatt person som Banförvaltningscentralen har godkänt för uppgiften

## 10 §

*Särskilda krav på hälsotillståndet*

Banförvaltningscentralen kan meddela närmare föreskrifter om de krav på sinnesfunktionerna som krävs för respektive uppgift samt om sjukdomar, lyten, skador och andra nedsättningar av funktionsförmågan som påverkar skötseln av trafiksäkerhetsuppgifter eller om andra motsvarande egenskaper som försämrar skötseln av en trafiksäkerhetsuppgift samt om bedömningen av dessa.

Banförvaltningscentralen kan dessutom meddela närmare föreskrifter om grunderna och metoderna för medicinsk bedömning av hälsotillståndet enligt 1 mom.

## 11 §

*Godkännande av sakkunnigläkare och andra sakkunniga*

Banförvaltningscentralen godkänner på ansökan legitimerade läkare för bedömning av hälsotillståndet hos trafiksäkerhetspersonal och för bedömningsförfarandet (*sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen*).

*Föreslagen lydelse*

nämns i 2 mom. För trafiken på privata spåranläggningar kan *Järnvägsverket* godkänna ett utbildningsprogram som är anpassat till trafikens art och omfattning på de privata spåranläggningarna.

## 8 §

*Giltigheten för kompetens*

Repetitionsutbildning får ges av en läroanstalt som avses i 6 § eller av en sådan i trafiksäkerhetsfrågor insatt person som *Järnvägsverket* har godkänt för uppgiften.

## 10 §

*Särskilda krav på hälsotillståndet*

*Järnvägsverket* kan meddela närmare föreskrifter om de krav på sinnesfunktionerna som ställs för respektive uppgift samt om sjukdomar, lyten, skador, andra nedsättningar av funktionsförmågan som påverkar skötseln av trafiksäkerhetsuppgifter eller om andra motsvarande egenskaper som försämrar skötseln av en trafiksäkerhetsuppgift samt om bedömningen av dessa.

*Järnvägsverket* kan dessutom meddela närmare föreskrifter om grunderna och metoderna för medicinsk bedömning av hälsotillståndet enligt 1 mom.

## 11 §

*Godkännande av sakkunnigläkare och andra sakkunniga*

*Järnvägsverket* godkänner på ansökan legitimerade läkare för bedömning av hälsotillståndet hos trafiksäkerhetspersonal och för bedömningsförfarandet (*sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen*). Läkarna skall

*Gällande lydelse*

Läkarna skall vara särskilt insatta i trafikmedicin och ha goda insikter i och praktisk erfarenhet av hälsotillstånd som krävs i järnvägstrafik.

För hälsoundersökningar av trafiksäkerhetspersonal godkänner Banförvaltningscentralen på ansökan yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som arbetar på en företagshälsovårdsstation. De som godkänns skall ha tillräckliga insikter i de särskilda krav som arbetet ställer på dem som arbetar med trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägsbranschen.

## 14 §

*Beviljande av dispens*

Banförvaltningscentralen kan av särskilda skäl bevilja dispens i fråga om den uppgiftsbaserade kompetensen och hälsotillståndskraven för trafiksäkerhetsuppgifter. Dispens kan beviljas tills vidare eller för viss tid. Beviljandet av dispens får inte äventyra säkerheten i järnvägstrafiken.

## 16 §

*Kompetensregister*

I registret införs uppgifter om utfärdande av kompetensbevis, övervakning av kompetensen samt följande uppgifter som behövs för annan behandling av kompetensärenden:

4) uppgifter om dispens som beviljats av Banförvaltningscentralen.

## 20 §

*Tillsyn*

Banförvaltningscentralen övervakar att behörighetsvillkoren för trafiksäkerhetsuppgifter uppfylls.

Banförvaltningscentralen övervakar också

*Föreslagen lydelse*

vara särskilt insatta i trafikmedicin och ha goda insikter i och praktisk erfarenhet av hälsotillstånd som krävs i järnvägstrafik.

För hälsoundersökningar av trafiksäkerhetspersonal godkänner *Järnvägsverket* på ansökan yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som arbetar på en företagshälsovårdsstation. De som godkänns skall ha tillräckliga insikter i de särskilda krav som arbetet ställer på dem som arbetar med trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägsbranschen.

## 14 §

*Beviljande av dispens*

*Järnvägsverket* kan av särskilda skäl bevilja dispens i fråga om den uppgiftsbaserade kompetensen och hälsotillståndskraven för trafiksäkerhetsuppgifter. Dispens kan beviljas tills vidare eller för viss tid. Beviljandet av dispens får inte äventyra säkerheten i järnvägstrafiken.

## 16 §

*Kompetensregister*

I registret införs uppgifter om utfärdande av kompetensbevis, övervakning av kompetensen samt följande uppgifter som behövs för annan behandling av kompetensärenden:

4) uppgifter om dispens som beviljats av *Järnvägsverket*.

## 20 §

*Tillsyn*

*Järnvägsverket* övervakar att behörighetsvillkoren för trafiksäkerhetsuppgifter uppfylls.

*Järnvägsverket* övervakar också den verk-

*Gällande lydelse*

den verksamhet som läroanstalter, repetitionsutbildare, sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen samt yrkesutbildade personer inom företagshälsovården utövar när de sköter uppgifter enligt denna lag.

Registeransvariga, verksamhetsutövare, läroanstalter, repetitionsutbildare, de som sköter trafiksäkerhetsuppgifter, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården och sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen skall utan hinder av sekretessbestämmelserna lämna Banförvaltningscentralen sådana uppgifter som behövs för att centralen kunna utföra sitt tillsynsuppdrag enligt denna paragraf.

## 23 §

*Ändringssökande*

Ändring i ett beslut som Banförvaltningscentralen har meddelat med stöd av denna lag får sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall iaktas trots besvär, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

## 25 §

*Övergångsbestämmelser**Föreslagen lydelse*

samhet som läroanstalter, repetitionsutbildare, sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen samt yrkesutbildade personer inom företagshälsovården utövar när de sköter uppgifter enligt denna lag.

Registeransvariga, verksamhetsutövare, läroanstalter, repetitionsutbildare, de som sköter trafiksäkerhetsuppgifter, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården och sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen skall utan hinder av sekretessbestämmelserna lämna *Järnvägsverket* sådana uppgifter som behövs för att det skall kunna utföra sitt tillsynsuppdrag enligt denna paragraf.

## 23 §

*Ändringssökande*

Ändring i beslut som *Järnvägsverket* har meddelat med stöd av denna lag får sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall iaktas trots besvär, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

## 25 §

*Övergångsbestämmelser*

*Utbildningsprogram som Banförvaltningscentralen har godkänt med stöd av 7 § 1—3 mom. och föreskrifter som Banförvaltningscentralen har meddelat med stöd av 10 § 2 och 3 mom. tillämpas som sådana tills Järnvägsverket meddelar ersättande utbildningsprogram och föreskrifter.*

*Ett godkännande av läroanstalt som Banförvaltningscentralen givit med stöd av 6 § och ett godkännande av en person för givande av repetitionsutbildning som Banförvaltningscentralen givit med stöd 8 § 3 mom. gäller ett år från lagens ikraftträdande, varefter läroanstalten och repetitionsutbildaren skall ha ett av Järnvägsverket gi-*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

vet godkännande för uppgiften.

Ett godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen som Banförvaltningscentralen givit med stöd av 11 § 1 mom. och ett godkännande av yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som arbetar på en företagshälsovårdsstation som Banförvaltningscentralen givit med stöd av 2 mom. gäller som sådana till den 31 maj 2007, varefter sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och yrkesutbildade personer inom företagshälsovården skall ha ett av Järnvägsverket givet godkännande för uppgiften.

En dispens i fråga om hälsotillståndskraven som Banförvaltningscentralen har beviljat med stöd av 14 § gäller som sådan till nästa periodiska hälsoundersökning som avses i 12 § 4 mom. eller till en hälsoundersökning som en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen föreskrivit särskilt, varefter den som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall ha en av Järnvägsverket beviljad dispens för uppgiften.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .

## 2.

**Lag****om ändring av 6 och 12 § i lagen om transport av farliga ämnen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 2 augusti 1994 om transport av farliga ämnen (719/1994) 6 § 1 mom.,  
 och 12 § 3 mom., sådana de lyder i lag 215/2005, som följer:

*Gällande lydelse*

## 6 §

*Övriga myndigheter*

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av bestämmelser som utfärdats med stöd av den utövas av Sjöfartsverket, Luftfartsverket, tullverket, polismyndigheterna, Banförvaltningscentralen, gränsbevakningsväsendet, hamnmyndigheterna, säkerhetsteknikcentralen, Fordonsförvaltningscentralen, strålsäkerhetscentralen och arbetarskyddsmyndigheterna, var och en inom sitt verksamhetsområde, enligt vad som bestäms i denna lag och närmare genom förordning av statsrådet. I fråga om dessa myndigheters övriga uppgifter inom sitt verksamhetsområde i anslutning till transport eller tillfällig förvaring av farliga ämnen samt om inhemska och utländska myndigheters samarbete bestäms genom denna lag och vid behov genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan bestämmas om uppgifter som ankommer även på andra myndigheter inom deras verksamhetsområden och som avser att garantera säker transport av farliga ämnen.

## 12 §

*Transport och tillfällig förvaring i transportkedjan*

Ett järnvägsföretag skall ha en uppdaterad

*Föreslagen lydelse*

## 6 §

*Övriga myndigheter*

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av bestämmelser som utfärdats med stöd av den utövas av Sjöfartsverket, *Luftfartsförvaltningen*, tullverket, polismyndigheterna, *Järnvägsverket*, gränsbevakningsväsendet, hamnmyndigheterna, säkerhetsteknikcentralen, Fordonsförvaltningscentralen, strålsäkerhetscentralen och arbetarskyddsmyndigheterna, var och en inom sitt verksamhetsområde, enligt vad som bestäms i denna lag och närmare genom förordning av statsrådet. I fråga om dessa myndigheters övriga uppgifter inom sitt verksamhetsområde i anslutning till transport eller tillfällig förvaring av farliga ämnen samt om inhemska och utländska myndigheters samarbete bestäms genom denna lag och vid behov genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan bestämmas om uppgifter som ankommer även på andra myndigheter inom deras verksamhetsområden och som avser att garantera säker transport av farliga ämnen.

## 12 §

*Transport och tillfällig förvaring i transportkedjan*

Ett järnvägsföretag skall ha en uppdaterad



*Gällande lydelse*

säkerhetsutredning för en bangård genom vilken betydande mängder farliga ämnen transporteras. Banförvaltningscentralen godkänner bangårdarnas säkerhetsutredningar.

-----

*Föreslagen lydelse*

säkerhetsutredning för en bangård genom vilken betydande mängder farliga ämnen transporteras. *Järnvägsverket* godkänner bangårdarnas säkerhetsutredningar.

-----

Denna lag träder i kraft den            20   .

## 3.

**Lag****om ändring av 3 § 1 mom. i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 16 juni 2004 om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen (525/2004) 3 § 1 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

3 §

*Behörig myndighet*

Banförvaltningscentralen är den behöriga myndighet som avses i artikel 5 i bihang G (ATMF) till COTIF-konventionen.

-----

*Föreslagen lydelse*

3 §

*Behörig myndighet*

Järnvägsverket är den behöriga myndighet som avses i artikel 5 i bihang G (ATMF) till COTIF-konventionen.

-----

*Denna lag träder i kraft den* \_\_\_\_\_ *20* .