

## RP 31/2009 rd

### Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av järnvägslagen

#### PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att järnvägslagens bestämmelser om banavgift, avtal om användning av bannätet och besiktningsystemet för rullande materiel ska ändras. Dessutom föreslås att bestämmelser om användningstillstånd för byggtiden fogas till lagen. Bestämmelserna om banavgifter ska kompletteras genom att till lagen fogas de bestämmelser som gäller verksamhetsstyrning

genom kvalitetskrav på utförande i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. Dessutom föreslås vissa preciserande bestämmelser.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 oktober 2009.

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge och föreslagna ändringar

I Finland uttar man av järnvägsoperatörer för användning av bannätet banavgiftens grunddel enligt 14 § i järnvägslagen (555/2006) och banskatt enligt banskattelagen (605/2003). I Finland har man tillsvidare inte tagit i användning vare sig några andra infrastrukturavgifter eller verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som avses i kapitel II i 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*) Banförvaltningscentralen och VR Aktiebolag har emellertid i det avtal om användning av bannätet som de ingår varje tågplanepå period kommit överens om ett ersättningssystem som motsvarar verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, men systemet har inte grundat sig på lag.

Järnvägsverket beviljar strukturella delsystem tillstånd för ibruktagande enligt järnvägslagen innan delsystemen kan tas i bruk. Sådana strukturella delsystem är bl.a. den rullande materiel som används i järnvägssystemet och infrastrukturen eller någon del därav. Järnvägsverket kan numera bevilja tillståndet för ibruktagande också tillsvidare eller för en viss tid. Däremot kan verket inte med stöd av gällande bestämmelser återkalla ett tillstånd för ibruktagande som verket beviljat även om det t.ex. av säkerhetsskäl skulle finnas behov för det. Verket kan inte heller bevilja delsystem tillstånd för byggtiden. Detta har visat sig vara problematiskt särskilt i fråga om infrastrukturen, eftersom det i praktiken har varit nödvändigt att ta bandelarna i användning fas för fas innan tillstånd för ibruktagande har beviljats av verket för hela bandelen. I propositionen föreslås att det till lagen fogas bestämmelser om återkallande av tillstånd för ibruktagande och om användningstillstånd för byggtiden för delsystem.

Till Järnvägsverkets besiktningssystem hör för närvarande inte de lokomotiv och vagnar som används i bannätet och som Järnvägsverket har beviljat tillstånd till ibruktagande enligt 35 § i järnvägslagen. I praktiken gäller besiktningsskyldigheten inte den nyaste materiel som senast tagits i bruk. Det är emellertid inte ändamålsenligt att avgränsa den från besiktningsskyldigheten. Därför föreslås att besiktningsskyldigheten även ska omfatta den nyaste materielen.

En järnvägsoperatör och Banförvaltningscentralen är enligt järnvägslagen skyldiga att underrätta centralen för undersökning av olyckor och Järnvägsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om. Det har förekommit vissa brister i fråga om anmälningarna. Av denna orsak föreslås att till lagen fogas ett bemyndigande med stöd av vilket statsrådet bemyndigas att meddela närmare bestämmelser om anmälningsskyldigheten och dess innehåll.

### 2 Propositionens konsekvenser

#### 2.1 Ekonomiska konsekvenser

Den verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som avses i propositionen uppskattas i någon mån öka dels järnvägsoperatörens och dels Banförvaltningscentralens kostnader. Avsikten är att dimensionera maximibeloppet för ersättningarna i systemet så att eventuella tilläggskostnader ska vara skäliga. Kostnadseffekterna beräknas vara från några hundratusen euro till högst två miljoner euro på årsnivå.

Handläggningen av användningstillstånd för byggtiden för delsystem beräknas uppgå till en arbetsinsats på ett årsverke. Oavsett tillståndet för byggtiden ska Järnvägsverket behandla moderniserings- och ombyggnadsplanerna. Med andra ord skulle man i varje fall bli tvungen att anvisa motsvarande mängd årsverken för behandling av moderniserings- och ombyggnadsplanerna. Den föreslagna regleringen skulle därmed inte i sig

öka verkets behov av resurser. I någon mån skulle ibruktagandet av tillstånd för byggtiden öka Banförvaltningscentralens uppgifter, men förutsätter dock inte ökade resurser heller för Banförvaltningscentralens del.

En utvidgning av besiktningssystemet att omfatta även den nya rullande materielen föranleder inte tilläggskostnader för Järnvägsverket, eftersom verket i praktiken redan tagit den nya rullande materielen med i sitt besiktningssystem.

Propositionen har inte några direkta konsekvenser för statsfinanserna.

## 2.2 Konsekvenser för myndigheternas och branschens andra aktörers uppgifter

Banförvaltningscentralen och VR Aktiebolag har redan kommit överens om ett system som motsvarar den föreslagna verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande för tågplanepreioden, varför den föreslagna lagstadgade verksamhetsstyrningen inte skulle öka deras uppgifter.

Järnvägsverket beviljar för närvarande tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem först när byggandet, moderniseringen eller ombyggnaden avslutas. Utgångspunkten

för den gemenskapslagstiftning som gäller järnvägssystemets driftskompatibilitet är emellertid att den myndighet som ansvarar för järnvägssäkerheten ska ha inflytande på projektet och hanteringen av säkerhetsaspekterna redan innan byggandet, moderniseringen eller ombyggnaden av delsystemet inleds. Av denna orsak föreslås att verket ska behandla de nya slagen av tillståndsärenden som kompletterar tillståndet för ibruktagande. Dessa skulle dock inte öka verkets uppgifter i någon högre grad. Inte heller Banförvaltningscentralens uppgifter skulle öka i någon högre grad genom att det nya tillståndet tas i bruk.

## 3 Beredningen av propositionen

Propositionen har i samarbete med Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen beretts vid kommunikationsministeriet. I fråga om bestämmelserna om verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande har diskussioner förts med justitieministeriet.

Utlåtanden om propositionen har begärts av Banförvaltningscentralen, Järnvägsverket, centralen för undersökning av olyckor och VR-Group Ab.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

**14 a §.** *Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande.* Europeiska gemenskapernas kommission sände Finland den 27 juni 2008 en formell underrättelse gällande det i vissa delar bristfälliga genomförandet av det s.k. första järnvägspaketets direktiv. Kommissionen påpekade i sin underrättelse på att Finland delvis försummat att fullgöra sina skyldigheter enligt artikel 11 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet 2001/14/EG, eftersom det inte i järnvägslagen finns bestämmelser om sådan verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som avses i artikeln. Finland har i sitt svar på den formella underrättelsen meddelat att järnvägslagen

kommer att ändras så att bestämmelser om verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande fogas till lagen. Bestämmelserna ska tas in i lagens 3 kap. som gäller tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift.

Enligt artikel 11.1 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet ska avgiftssystemet i fråga om infrastrukturen med hjälp av en verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftavbrotten till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda. Enligt artikeln får systemet inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet och ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och

bonus till verksamhet som går bättre än planerat. I artikeln bestäms ytterligare att grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning ska tillämpas för hela järnvägsnätet.

Den verksamhetsstyrning som avses i artikeln ska tas i bruk i medlemsstaterna. Därför föreslås att de bestämmelser som gäller systemet fogas till lagen som en särskild paragraf. Enligt paragrafens 1 mom. ska järnvägsoperatörer och Banförvaltningscentralen motiveras att effektivisera användningen av bannätet och främja punktlighet i järnvägstrafiken genom att minimera störningar som beror på deras verksamhet. Med järnvägsoperatörer ska utöver järnvägsföretag även avses museitrafikoperatörer. Villkoret är att systemet ska vara likvärdigt och icke-diskriminerande, och följa proportionalitetsprincipen i fråga om alla aktörer som ingår i systemets krets.

I 2 mom. åläggs järnvägsoperatörerna att betala ersättning till Banförvaltningscentralen, om den trafik som järnvägsoperatören bedriver, av skäl som beror av järnvägsoperatören avviker väsentligt från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören. På motsvarande sätt ska Banförvaltningscentralen åläggas att betala ersättningar till en järnvägsoperatör om bannätets användbarhet av driftavbrott som beror på Banförvaltningscentralen i väsentlig grad avviker från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören. Ersättning enligt systemet för verksamhetsstyrning ska inte åläggas att betala om trafiken är avvikande av annat skäl som inte beror av järnvägsoperatören eller om bannätets användbarhet avviker av annat skäl som inte beror av Banförvaltningscentralen. Sådant skäl är t.ex. naturförhållanden. Där emot föreslås att avvikelser ska vara väsentliga och att den ska orsaka olägenhet för järnvägssystemets funktionsduglighet. Enligt förslaget kan t.ex. en tågtur som inställts, en minst 15 minuters försening eller en tur som går för tidigt anses vara en väsentlig avvikelse. När avvikelsernas väsentlighet bedöms kunde man dessutom beakta de olägenheter en inställd, försenad eller för tidig tågtur eller någon annan störning i järnvägstrafiken utgör för järnvägstrafiken, banhållningen och hela järnvägssystemets funktion. På grund av järnvägssystemets tekniska karaktär leder

olika störningar i järnvägstrafiken i de flesta fall till olägenhet med tanke på järnvägssystemets funktion. Dessa olägenheter märks ofta som förseningar eller andra följdverkningar för den övriga trafiken. Följderna av olika störningssituationer kan vara annorlunda för den tättrafikerade närtrafiken i Helsingfors än för den övriga järnvägstrafiken.

Verksamhetsstyrningen ska enligt förslaget i detta skede begränsas till avtalsförhållandet mellan Banförvaltningscentralen som förvaltare av bannätet och järnvägsoperatören. Systemet gäller således inte tredje parter rätt till ersättning på grund av en eventuell skada som föranletts av en driftsstörning i järnvägstrafiken. Sådana tredje parter kunde t.ex. vara andra järnvägsoperatörer som lidit skada på grund av ett försenat tåg. Systemet omfattar inte enligt förslaget den bonus för verksamhet som går bättre än planerat som avses i artikel 11 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. I praktiken är det mycket svårt att objektivt bedöma hurdan prestation som ska anses vara bättre än vad som planerats. I det finska systemet skulle det inte heller finnas någon sådan instans som kunde betala bonus för en aktör som presterat bättre än planerat. För en god prestation skulle sannolikt å ena sidan följa en bättre förmåga att förmedla trafik och å andra sidan som en följd av bättre verksamhet en ökning av passagerar- och godstrafiken.

Enligt förslaget ska Banförvaltningscentralen och järnvägsoperatören i det användningsavtal som avses i lagens 25 § och som ingås för varje tågplaneperiod komma närmare överens om vardera partens ersättningskyldighet och grunderna för ersättningarna. Det är uttryckligen fråga om en ersättning som avtalsparterna i avtalet om användning av bannätet kommit överens om och inte någon sådan avgift som tas ut av statliga myndigheter enligt 81 § 2 mom. i grundlagen.

Enligt förslaget kan avtalsparterna vid dimensioneringen av ersättningen beakta de faktiska följderna av förseningar eller andra störningar för järnvägstrafiken. Ersättningen ska inte utesluta det strikta ansvar för ersättning av person- och sakskador i järnvägstrafiken enligt lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). Enligt förslaget är ersättningen en sanktion för ett privaträttsligt avtalsbrott

som betalas utöver och oavsett den ersättning som följer av det avtalsgrundade ersättningsansvaret och som betalas för en faktisk skada som orsakats den andra avtalsparten. Avtalsparterna kan dock komma överens att skadestånd eller annan ersättning inte kommer att krävas utöver den avtalsenliga ersättningen. Ersättningsavgifterna för verksamhetsstyrningen ska till beloppet vara tillräckligt stora så att systemet har den verksamhetsstyrande effekt som eftersträvas.

Enligt förslaget ska man med hjälp av det system som avses i momentet motivera aktörerna i branschen till en så effektiv användning av bannätet som möjligt och till punktlighet i järnvägstrafiken. I syfte att säkra järnvägstrafikens punktlighet bör järnvägssystemets prestanda hållas så god som möjligt. På grund av järnvägstrafikens karaktär spelar tidtabellerna en central roll i sammanhanget. Med tanke på järnvägssystemets funktion är det viktigt att tågtrafiken går enligt tidtabellen och att banarbetena utförs under arbetsintervaller som överenskommit på förhand.

Enligt förslaget ska Banförvaltningscentralen beskriva verksamhetsstyrningen och dess ersättningssystem i den beskrivning av bannätet som avses i 4 § och som publiceras av centralen för varje tågplanepperiod. Beskrivningen av bannätet har visat sig vara en viktig informationskälla för branschen. Genom beskrivningen får bl.a. sådana nya aktörer som eventuellt vill komma in i branschen tillförlig information om centrala fakta som gäller bedrivande av järnvägstrafik.

**25 §. Avtal om användning av bannätet.** I paragrafen finns bestämmelser om det avtal om användning av bannätet som har som centralt syfte att visa att alla villkor för inledande av järnvägstrafik är uppfyllda och att trafiken kan börja bedrivas. Banförvaltningscentralen, som ansvarar för statens bannät, ingår ett användningsavtal separat med varje järnvägsoperatör. Avtalet ingås för varje tågplanepperiod för järnvägstrafiken.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse genom vilken avtalsparterna åläggs att i användningsavtalet komma överens om den ersättning och de villkor gällande verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande som avses i 14 a §. På motsvarande sätt intas det i 2 mom. en bestämmelse som ålägger

avtalsparterna att genom avtalet främja användningen av bannätet och järnvägstrafikens punktlighet samt minskningen av de driftavbrott som orsakas av järnvägstrafiken och banhållningen. Genom bestämmelserna kopplas verksamhetsstyrningen till avtalet för användning av bannätet, genom vilket verksamhetsstyrningen i praktiken tas i bruk.

**35 §. Tillstånd för ibruktagande av ett strukturellt delsystem.** För att ta i bruk ett strukturellt delsystem i järnvägssystemet krävs ett tillstånd för ibruktagande enligt 35 §. Tillståndet utfärdas av Järnvägsverket. Sådana strukturella delsystem är bl.a. lokomotiv och vagnar (*rullande materiel*) som används i järnvägssystemet samt infrastruktur eller system som ansluter till den och fristående konstruktioner. I paragrafen föreskrivs om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för ibruktagande.

I propositionen föreslås en precisering av det tillstånd för ibruktagande som beviljas för viss tid och de villkor som ställs i tillståndet för ibruktagande samt av det förfarande som gäller tillstånd för ibruktagande när ett delsystem byggs om eller moderniseras.

En plan som gäller ombyggnad eller modernisering av ett delsystem ska enligt paragrafens nya 3 mom. tillställas Järnvägsverket redan innan det egentliga förfarandet för godkännande vidtar. Bestämmelsen grundar sig på artikel 14.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Järnvägsverket ska som behörig myndighet besluta utifrån planen till vilka delar de tekniska specifikationerna för driftskompatibiliteten ska tillämpas på ifrågavarande projekt.

Tillstånd för ibruktagande beviljas i regel så att det gäller tills vidare. Järnvägsverket ska enligt paragrafens nya 4 mom. kunna bevilja tillstånd för ibruktagande för en viss tid om sådana utredningar som gäller delsystemet finns tillgängliga av tekniska eller andra motsvarande orsaker delvis först senare. Sådana skulle t.ex. vara de tester som är beroende av vinterförhållanden och som är nödvändiga att utföra innan det slutliga tillståndet för ibruktagande beviljas. Då skulle delsystemet till övriga delar motsvara de krav som ställs på det.

Dessutom föreslås att paragrafen preciseras även i fråga om de villkor och begränsningar som ingår i tillståndet för ibruktagande. Enligt paragrafens 5 mom. ska järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet säkras genom dem. Villkoren får inte heller i fortsättningen stå i strid med väsentliga krav.

Järnvägsverket kan inte återkalla tillstånd för ibruktagande enligt gällande bestämmelser. Enligt förslaget fogas det till paragrafen ett nytt 6 mom. enligt vilket Järnvägsverket kan återkalla ett tillstånd för ibruktagande om delsystemet inte längre uppfyller de krav som ställts på det eller om de begränsningar och villkor som ställts i tillståndet inte iakttas. Återkallande av tillståndet för ibruktagande kunde komma i fråga i enskilda fall som en sista utväg. Järnvägsverket ska före återkallandet förhandla med innehavaren av tillståndet för ibruktagande och påtala fel och försummelser.

**35 a §. Användningstillstånd för byggtiden.** Järnvägsverket kan för närvarande bevilja tillståndet för ibruktagande tillsvidare eller för viss tid. Då motsvarar delsystemet i princip de krav som ställts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller i de föreskrifter som meddelats med stöd av 28 § i järnvägslagen. Det nuvarande tillståndsförfarandet har emellertid visat sig vara problematiskt särskilt i fråga om sådan infrastruktur som ska moderniseras eller byggas om, eftersom trafiken på banavsnitten inte kan avbrytas för den tid byggandet pågår.

Med stöd av de föreslagna bestämmelserna kan Järnvägsverket bevilja ett strukturellt delsystem ett användningstillstånd för byggtiden före det egentliga tillståndet för ibruktagande om det är nödvändigt att använda delsystemet för tryggnad av tillräckliga trafikförbindelser redan innan det blir färdigt och järnvägstrafikens säkerhet inte äventyras. Det gäller beviljandet av tillstånd för ett projekt t.ex. för modernisering eller ombyggnad av en bana där moderniseringen eller ombyggnaden av banan sker i faser och byggandet räcker så länge på grund av projektets omfattning, att trafiken på banan inte helt kan avbrytas för projektet, utan trafiken ska tas upp så fort den person som ansvarar för trafiksäkerheten under banarbetet har anmält till trafikstyrningen att banan är färdig.

Järnvägsverket ska trygga säkerheten för den tillfälliga användningen utgående från det material som sökanden lämnar in till verket. Sökanden ska i samband med tillståndsansökan lämna in en beskrivning av både det planerade arbetet och de åtgärder genom vilka järnvägssystemets säkerhet tryggas under hela projektet. Sådan beskrivning kunde t.ex. byggnadsplanen och planeringsgrunderna vara. Enligt förslaget krävs dessutom en redogörelse för de eventuella begränsningar som gäller trafiken. Till tryggnaden av säkerheten i järnvägssystemet ska bl.a. höra att säkerheten har beaktats övergripande vid planeringen. Aktörerna ansvarar för säkerheten under projektet.

I paragrafen finns bestämmelser om Järnvägsverkets rätt att i tillståndet inta villkor eller begränsningar genom vilka säkerheten och driftskompatibiliteten i järnvägssystemet säkras samt om möjlighet att återkalla tillståndet på motsvarande sätt som i samband med det i 35 § avsedda tillståndet. Ett tillfälligt användningstillstånd är giltigt högst tre år från beviljandet. Typiskt är att projekten slutförs fas för fas. Meningen är att man för de delar som är färdiga ansöker om sådant tillstånd för ibruktagande som avses i 35 §. Sålunda ansöker man om tillstånd för ibruktagande för delsystemet i takt med att projektet framskrider.

Även i flera andra medlemsstater i EU används motsvarande tillstånd för byggtiden i fråga om delsystem.

**39 §. Besiktningssystemet för rullande materiel.** Enligt gällande järnvägslag omfattas endast den rullande materiel som används i nationell trafik på bannätet av Järnvägsverkets besiktningssystem, om den inte har beviljats tillstånd för ibruktagande enligt 35 §. Även den nya materielen, som i samband med tillståndet för ibruktagande ska uppfylla de krav som grundar sig på de tekniska specifikationerna, är det dock motiverat att besiktningssystemet på motsvarande sätt som den materiel som uppfyller kraven för de nationella bestämmelserna och som tidigare tagits i bruk. Därför föreslås att lagen ändras så att allt rullande materiel som används i nationell trafik ska omfattas av Järnvägsverkets besiktningssystem oavsett om tillstånd för ibruktagande har beviljats för det. Samtidigt föreslås att det

till 39 § fogas behörighet för Järnvägsverket att meddela närmare föreskrifter om besiktningen av rullande materiel och besiktningssystemet. Genom föreskrifterna är det nödvändigt att bl.a. bestämma hur ofta rullande materiel ska besiktigas och hur besiktningen ska utföras.

**50 §. Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud.** En järnvägsoperatör och Banförvaltningscentralen ska enligt 50 § 2 mom. utan dröjsmål underrätta centralen för undersökning av olyckor och Järnvägsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om. Det har förekommit brister främst i de uppgifter som anmälts till Järnvägsverket. Av denna orsak föreslås att det till paragrafen fogas ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om järnvägsoperatörens och Banförvaltningscentralens anmälningsskyldighet och dess innehåll genom förordning av statsrådet.

## **2 Ikraftträdande**

Lagen föreslås träda i kraft den 1 oktober 2009.

Det föreslås att de avtal om användning av bannätet som Banförvaltningscentralen ingått med järnvägsoperatörerna enligt lagens övergångsbestämmelser fortfarande ska vara i

kraft så som avtalsparterna har kommit överens om deras giltighetstid. Det användningstillstånd för byggtiden som avses i den föreslagna 35 a § ska inte krävas för de projekt som inlets redan före lagens ikraftträdande.

## **3 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning**

I propositionen ingår som konstitutionellt beaktansvärda bestämmelser vissa bestämmelser om bemyndigande gällande normgivningsrätt på lägre nivå. Enligt förslaget gäller föreskrifterna på lägre nivå frågor som i huvudsak är tekniska till sin natur och vilkas målgrupper är mycket små. Enligt förslaget kan Järnvägsverket meddela närmare föreskrifter om besiktningen av rullande materiel och besiktningssystemet. Dessutom kan genom förordning av statsrådet ges närmare bestämmelser om järnvägsoperatörens och Banförvaltningscentralens anmälningsskyldighet som gäller risksituationer och anmälningsskyldighetens innehåll.

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:

## Lag

### om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i järnvägslagen av den 29 juni 2006 (555/2006) 25 § 1 och 2 mom., 35 § 3 och 4 mom. och 39 § samt  
fogas till lagen en ny 14 a §, till 35 § nya 5 och 6 mom., till lagen en ny 35 a § och till 50 § ett nytt 4 mom. som följer:

#### 14 a §

##### *Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande*

I syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja punktlighet i järnvägstrafiken samt minska de driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafiken och banhållningen ska järnvägsoperatörer och Banförvaltningscentralen motiveras att begränsa de störningar som föranleds av deras verksamhet och höja bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Systemet ska vara likvärdigt, icke-diskriminerande och följa proportionalitetsprincipen.

Järnvägsoperatörer ska betala Banförvaltningscentralen en ersättning, om den trafik som järnvägsoperatören bedriver i väsentlig grad av skäl som beror på järnvägsoperatören avviker från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören och detta orsakar olägenhet för järnvägssystemets funktionsduglighet. Banförvaltningscentralen ska betala järnvägsoperatören ersättning, om bannätets användbarhet på grund av driftavbrott som beror på Banförvaltningscentralen avviker väsentligt från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören och det orsakar olägenhet för järnvägssystemets funktionsduglighet. I fråga om ersättningsrunderna och ersättningsbeloppen avtalas i det användningsavtal som avses i 25 §.

#### 25 §

##### *Avtal om användning av bannätet*

Banförvaltningscentralen ska ingå avtal om användning av bannätet med järnvägsoperatören. I avtalet ska man komma överens om användningen av de i 13 § avsedda tjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller och andra nödvändiga praktiska arrangemang i anknytning till drivandet av järnvägstrafiken samt om de ersättningar och de ersättningsgrunder som avses i 14 a §.

Banförvaltningscentralen ska ingå användningsavtal med varje järnvägsoperatör på lika och skäliga villkor. Genom avtalet ska man främja en effektiv användning av bannätet och punktlighet i järnvägstrafiken och en minskning av de driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafiken och banhållningen. Avtalen ingås för varje tågplaneperiod med beaktande av den bankapacitet som beviljats för perioden. Ett avtal kan ändras om de beslut om tilldelning av bankapacitet som gjorts under tågplaneperioden eller andra faktorer som inverkar på avtalet kräver det.

#### 35 §

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

En plan som gäller ombyggnad eller modernisering av ett delsystem ska lämnas till



Järnvägsverket. Verket beslutar utifrån planen om arbetena är så betydande att ett nytt tillstånd för ibruktagande är nödvändigt. Om ett nytt tillstånd behövs, beslutar Järnvägsverket i vilken omfattning de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet ska tillämpas på projektet.

Tillstånd för ibruktagande kan beviljas tills vidare eller också för viss tid, om de utredningar som gäller delsystemet av tekniska eller andra motsvarande orsaker till vissa delar finns tillgängliga först efter utsatt tid.

Järnvägsverket kan ta in begränsningar och villkor i tillståndet för ibruktagande för trygghet av säkerheten och driftskompatibiliteten i järnvägssystemet. Villkoren i ett tillstånd för ibruktagande får inte stå i strid med de väsentliga kraven.

Om ett delsystem inte längre uppfyller de krav som ställts på systemet eller om tillståndsinnehavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet, ska Järnvägsverket uppmana tillståndsinnehavaren att inom skälig tid rätta till de fel eller försummelser som upptäckts. Om tillståndsinnehavaren inte har rättat till ett fel eller en försummelse inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet för ibruktagande helt och hållet eller för en viss tid.

### 35 a §

#### *Användningstillstånd för byggtiden*

Om avsikten är att använda något annat delsystem än delsystemet för rullande materiel innan det tillstånd för ibruktagande som avses i 35 § har beviljats, ska användningstillstånd för byggtiden sökas hos Järnvägsverket. Verket kan bevilja tillstånd när det gäller ett moderniserings- eller ombyggnadsprojekt som färdigställs etappvis, om delsystemet behövs användas för att trygga tillräckliga trafikförbindelser och järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. För bedömning av förutsättningarna för ett användningstillstånd för byggtiden ska sökanden lämna Järnvägsverket en beskrivning av trafikbehovet och de planerade arbetena samt av de åtgärder med vilka säkerheten och driftskompatibiliteten i järnvägssystemet tryggas.

Användningstillstånd för byggtiden får beviljas för högst tre år åt gången. Järnvägsverket får ta in sådana begränsningar och villkor i tillståndet genom vilka säkerheten och kompatibiliteten i järnvägssystemet tryggas. Järnvägsverket ska underättas om det under den tid tillståndet gäller sker ändringar i sådana omständigheter som inverkar på säkerheten, driftskompatibiliteten eller förutsättningarna för tillståndet, så att Järnvägsverket kan bedöma om villkoren eller begränsningarna i tillståndet ska ändras. Järnvägsverket kan då kräva att en ansökan om nytt tillstånd lämnas in inom en av verket utsatt skälig tid.

Vad som i 35 § bestäms om återkallande av tillstånd för ibruktagande av ett delsystem gäller även för användningstillstånd för byggtiden.

### 39 §

#### *Besiktningssystemet för rullande materiel*

Rullande materiel som används i nationell trafik på bannätet omfattas av Järnvägsverkets besiktningssystem.

Järnvägsverket ordnar besiktningen eller skaffar besiktningstjänsterna av offentliga eller privata serviceproducenter. Järnvägsverket meddelar dock de förvaltningsbeslut om besiktningen som gäller eller har samband med.

Järnvägsverket kan meddela närmare föreskrifter om besiktningen av rullande materiel och besiktningssystem.

### 50 §

#### *Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud*

Närmare bestämmelser om järnvägsoperatörens och Banförvaltningscentralens anmälningsskyldighet och dess innehåll utfärdas genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Avtal om användning av bannätet som före denna lags ikraftträdande ingåtts med stöd av 25 § 1 mom. förblir i kraft så som det avtalats om deras giltighet.

För sådana delsystem som börjat byggas före denna lags ikraftträdande behöver i

35 a § avsett användningstillstånd för byggtiden inte sökas hos Järnvägsverket.

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

---

Helsingfors den 27 mars 2009

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*Bilaga  
Parallelltext*

## Lag

### om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i järnvägslagen av den 29 juni 2006 (555/2006) 25 § 1 och 2 mom., 35 § 3 och 4 mom. och 39 § samt  
fogas till lagen en ny 14 a §, till 35 § nya 5 och 6 mom., till lagen en ny 35 a § och till 50 § ett nytt 4 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

14 a §

*Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande*

*I syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja punktlighet i järnvägstrafiken samt minska de driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafiken och banhållningen ska järnvägsoperatörer och Banförvaltningscentralen motiveras att begränsa de störningar som föranleds av deras verksamhet och höja bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Systemet ska vara likvärdigt, icke-diskriminerande och följa proportionalitetsprincipen.*

*Järnvägsoperatörer ska betala Banförvaltningscentralen en ersättning, om den trafik som järnvägsoperatören bedriver i väsentlig grad av skäl som beror på järnvägsoperatören avviker från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören och detta orsakar olägenhet för järnvägssystemets funktionsduglighet. Banförvaltningscentralen ska betala järnvägsoperatören ersättning, om bannätets användbarhet på grund av driftavbrott som beror på Banförvaltningscentralen avviker väsentligt från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören och det orsakar olägenhet för järnvägssystemets funktionsduglighet. I fråga om ersättningsrunderna och ersättningsbeloppen avtalas i det användningsavtal som avses i 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 skäliga villkor. Avtalen ingås för varje tågplaneperiod med beaktande av den bankapacitet som beviljats för perioden. Ett avtal kan ändras om de beslut om tilldelning av bankapacitet under tågplaneperioden eller andra faktorer som inverkar på avtalet förutsätter det.

25 §

*Avtal om användning av bannätet*

Banförvaltningscentralen ska ingå avtal om användning av bannätet med järnvägsoperatören. I avtalet ska man komma överens om användningen av de i 13 § avsedda tjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller och andra nödvändiga praktiska arrangemang i anknytning till drivandet av järnvägstrafiken samt om de ersättningar och de ersättningsgrunder som avses i 14 a §.

Banförvaltningscentralen ska ingå användningsavtal med varje järnvägsoperatör på lika och skäliga villkor. Genom avtalet ska man främja en effektiv användning av bannätet och punktlighet i järnvägstrafiken och en minskning av de driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafiken och banhållningen. Avtalen ingås för varje tågplaneperiod med beaktande av den bankapacitet som beviljats för perioden. Ett avtal kan ändras om de beslut om tilldelning av bankapacitet som gjorts under tågplaneperioden eller andra faktorer som inverkar på avtalet kräver det.

35 §

*Tillstånd för ibruktagande av ett strukturellt delsystem*

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 av 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.

35 §

*Tillstånd för ibruktagande av ett strukturellt delsystem*

En plan som gäller ombyggnad eller modernisering av ett delsystem ska lämnas till Järnvägsverket. Verket beslutar utifrån planen om arbetena är så betydande att ett nytt tillstånd för ibruktagande är nödvändigt. Om ett nytt tillstånd behövs, beslutar Järnvägsverket i vilken omfattning de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet ska tillämpas på projektet.

Tillstånd för ibruktagande kan beviljas tills vidare eller också för viss tid, om de utredningar som gäller delsystemet av tekniska eller andra motsvarande orsaker till vissa delar finns tillgängliga först efter utsatt tid.

Järnvägsverket kan ta in begränsningar och villkor i tillståndet för ibruktagande för tryggnad av säkerheten och driftskompatibi-

liteten i järnvägssystemet. Villkoren i ett tillstånd för ibruktagande får inte stå i strid med de väsentliga kraven.

Om ett delsystem inte längre uppfyller de krav som ställts på systemet eller om tillståndsinnehavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet, ska Järnvägsverket uppmana tillståndsinnehavaren att inom skälig tid rätta till de fel eller försummelser som upptäckts. Om tillståndsinnehavaren inte har rättat till ett fel eller en försummelse inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet för ibruktagande helt och hållet eller för en viss tid.

### 35 a §

#### Användningstillstånd för byggtiden

Om avsikten är att använda något annat delsystem än delsystemet för rullande materiel innan det tillstånd för ibruktagande som avses i 35 § har beviljats, ska användningstillstånd för byggtiden sökas hos Järnvägsverket. Verket kan bevilja tillstånd när det gäller ett moderniserings- eller ombyggnadsprojekt som färdigställs etappvis, om delsystemet behövs användas för att trygga tillräckliga trafikförbindelser och järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. För bedömning av förutsättningarna för ett användningstillstånd för byggtiden ska sökanden lämna Järnvägsverket en beskrivning av trafikbehovet och de planerade arbetena samt av de åtgärder med vilka säkerheten och driftskompatibiliteten i järnvägssystemet tryggas.

Användningstillstånd för byggtiden får beviljas för högst tre år åt gången. Järnvägsverket får ta in sådana begränsningar och villkor i tillståndet genom vilka säkerheten och kompatibiliteten i järnvägssystemet tryggas. Järnvägsverket ska underättas om det under den tid tillståndet gäller sker ändringar i sådana omständigheter som inverkar på säkerheten, driftskompatibiliteten eller förutsättningarna för tillståndet, så att Järnvägsverket kan bedöma om villkoren eller begränsningarna i tillståndet ska ändras. Järnvägsverket kan då kräva att en ansökan om nytt tillstånd lämnas in inom en av verket utsatt skälig tid.

*Vad som i 35 § bestäms om återkallande av tillstånd för ibruktagande av ett delsystem gäller även för användningstillstånd för byggtiden.*

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 tjänsteproducenter. Förvaltningsbesluten om och i anslutning till besiktningen skall emellertid ges av Järnvägsverket.

39 §

*Besiktningssystemet för rullande materiel*

Rullande materiel som används i nationell trafik på bannätet omfattas av Järnvägsverkets besiktningssystem.

Järnvägsverket ordnar besiktningen eller skaffar besiktningstjänsterna av offentliga eller privata serviceproducenter. Järnvägsverket meddelar dock de förvaltningsbeslut om besiktningen som gäller eller har samband med.

*Järnvägsverket kan meddela närmare föreskrifter om besiktningen av rullande materiel och besiktningssystem.*

50 §

*Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud*

50 §

*Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud*

*Närmare bestämmelser om järnvägsoperatörens och Banförvaltningscentralens anmälningsskyldighet och dess innehåll utfärdas genom förordning av statsrådet.*

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

*Avtal om användning av bannätet som före denna lags ikraftträdande ingåtts med stöd av 25 § 1 mom. förblir i kraft så som det avtalats om deras giltighet.*

*För sådana delsystem som börjat byggas före denna lags ikraftträdande behöver i 35 a § avsett användningstillstånd för byggtiden inte sökas hos Järnvägsverket.*

*Gällande lydelse*

**RP 31/2009 rd**

15

*Föreslagen lydelse*

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

---