

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om spårbunden stadstrafik

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om spårbunden stadstrafik (RP 43/2015 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Hannu Pennanen, kommunikationsministeriet
- avdelningschef Heidi Niemimuukko, Trafiksäkerhetsverket
- förvaltningsdirektör Yrjö Judström, HST
- projektchef Ville-Mikael Tuominen, Tammerfors stad
- utvecklingschef Jari Paasikivi, Åbo stad
- gruppchef Mika Häyrynen, Helsingforsregionens trafik
- avtalsfunktionär Jussi Päiviö, Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområdena JHL.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Esbo stad.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås en lag om spårbunden stadstrafik. Med spårbunden stadstrafik avses i propositionen metro- och spårvägstrafik. Utöver traditionell spårvägstrafik på gatunätet ska spårvägstrafiken täcka så kallad snabbspårvägstrafik, vars införande planeras i huvudstadsregionen samt även i Tammerfors- och Åboregionen. För närvarande finns det ingen särskild reglering på lagnivå om den spårbundna stadstrafiken. Eftersom spårbunden stadstrafik är så kallad lätt spårtrafik, har den även lämnats utanför tillämpningsområdet för Europeiska unionens lagstiftning.

Lagen föreskriver att spårbunden stadstrafik är en trafikform som omfattas av myndighetstillsyn. En anmälan om bedrivande av metro- och spårvägstrafik och förvaltning av det bannät som används för att bedriva trafiken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket ska svara för tillsynen över säkerheten inom den spårbundna stadstrafiken på samma sätt som det svarar bland annat för tillsynen över säkerheten inom järnvägstrafiken. Också i fortsättningen ska det enligt förslaget vara verksamhetsutövaren som svarar för den spårbundna

Betänkande KoUB 7/2015 rd

stadstrafikens säkerhet, och av denna förutsätts ett säkerhetsstyrningssystem för att trygga att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2016 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 mars 2016 innan trafiken med den så kallade västmetron inleds och metrotrafiken sträcker sig utanför Helsingfors stads gränser.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Vi har ingen uttrycklig lagstiftning om spårbunden stadstrafik, dvs. tunnelbana och spårvagnstrafik. Vägtrafiklagen innehåller allmänna bestämmelser bl.a. om trafikregler, men det finns inga bestämmelser i lag om något säkerhetsstyrningssystem som för järnvägstrafiken eller om myndighetstillsyn till stöd för säkerheten inom den spårbundna stadstrafiken. Dessutom omfattas den spårbundna stadstrafiken inte av EU-reglerna för spårbundna transportsystem. Enligt inkommen utredning har de flesta EU-medlemsstater ändå gällande nationella regler om spårbunden stadstrafik.

Utskottet erfar att bestämmelserna i propositionen främjar säkerheten i den språkbundna stadstrafiken, gör regleringen av olika transportformer mer enhetlig och stöder trafikutövarnas verksamhet genom bestämmelser om myndighetstillsyn och klara grundläggande krav för utövande av sådan stadstrafik. Vissa av de utfrågade sakkunniga hade gärna sett ett mer heltäckande och detaljerat regelverk bland annat i fråga om dem som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Utskottet påpekar att det i princip anser att man behöver gallra bland den synnerligen omfattande administrativa o.a. regleringen av transportsektorn. När helt nya bestämmelser införs måste behovet av reglering noga övervägas. Utskottet ställer sig således positivt till att regeringen gått in för administrativt enklare och mer flexibla regler som bygger på ett anmälningförfarande och myndighetstillsyn i efterhand. Där betonas bannätsförvaltarnas och trafikutövarnas eget ansvar för att verksamheten är säker, samtidigt som reglerna bidrar till en säker trafikutövning. De som utför de närmaste årens projekt för spårvägstrafik behöver redan när projekten planeras och byggs upp utförlig information om vilka krav som ställs. I praktiken kommer detta också att förutsätta ett nära samarbete mellan branschaktörerna och Trafiksäkerhetsverket. Det är emellertid positivt att de befintliga myndighetsresurserna enligt vad utskottet erfar räcker till för att verkställa bestämmelserna i praktiken.

Utskottet noterar övergångsbestämmelsen i det föreslagna 24 § 3 mom. Enligt den ska verksamhetsutövaren göra en anmälan enligt 5 § senast den 31 juli 2016, om verksamhetsutövaren bedrev sådan verksamhet som avses i anmälan när lagen trädde i kraft. Lagen avses träda i kraft senast den 1 mars 2016. För klarhets skull påpekar utskottet att den nuvarande utövaren av tunnelbanetrafik enligt den övergångsbestämmelsen ska göra anmälan senast den 31 juli 2016, men att den anmälan också täcker in senare utvidgningar av anmälarens verksamhet, såsom exempelvis inledande av tunnelbanetrafik västerut.

Betänkande KoUB 7/2015 rd

Sammantaget anser utskottet att propositionen behövs och fyller sitt syfte. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med ändringar.

DETALJMOTIVERING

2 §. Definitioner. Utskottet föreslår att man för klarhets skull i 2 mom. 2 och 4 punkten explicit nämner att en kommunen kan vara bannätsförvaltare och trafikutövare. Detta motsvarar och förtydligar paragrafens syfte och medför ingen förändring av det rättsliga innehållet.

21 §. Årsavgift. Årsavgiften är en avgift av skattekaraktär som därför kräver reglering på lagnivå. Regleringen måste också vara tillräckligt exakt avgränsad och noggrann. Utskottet föreslår ett tillägg i 21 § 1 mom. Enligt det ska årsavgiften på 40 000 euro tas ut av en verksamhetsutövare bara en gång per år även om denne är verksam både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Denna tolkning framgår av propositionsmotiven, men utskottet finner det viktigt att saken sägs ut explicit och exakt i lag. Ändringsförslaget motsvarar enligt inkommen utredning propositionens syfte. Dessutom föreslår utskottet att omnämmandet av registreringsavgiften i 3 mom. utgår. Ordet står i onödan kvar eftersom det ingick i en tidigare version av lagtexten.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 43/2015 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

Lag

om spårbunden stadstrafik

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Lagen tillämpas på metro- och spårvägstrafik (*spårbunden stadstrafik*) samt på förvaltning av metrobannät och spårvägsnät om inte något annat föreskrivs i någon annan lag.

Betänkande KoUB 7/2015 rd

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *förvaltning av bannät* byggande, underhåll och administration av metrobannät eller spårvägsnät,
- 2) *bannätsförvaltare* **en kommun**, ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av ett metrobannät eller ett spårvägsnät,
- 3) *bedrivande av trafik* bedrivande av trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät,
- 4) *trafikutövare* **en kommun**, ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som bedriver trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät,
- 5) *verksamhetsutövare* bannätsförvaltare och trafikutövare,
- 6) *säkerhetsstyrningssystem* ett system som erbjuder ett systematiskt förfarande för identifiering av faror och förvaltning av risker och samtidigt säkerställer att de åtgärder genom vilka de identifierade farorna samt riskerna förvaltas är effektiva.

3 §

Krav på verksamhetsutövare

Verksamhetsutövaren ska uppfylla följande krav:

- 1) verksamhetsutövaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,
- 2) verksamhetsutövaren ska påvisa att säkerhetsstyrningssystemet fungerar så att verksamhetsutövaren kan trygga säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet eller säkert bedrivande av trafik.
- 3) verksamhetsutövaren ska vara tillförlitlig och de som har utsetts att sköta uppgifter inom verksamhetsutövarens operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,
- 4) de som har utsetts att sköta verksamhetsutövarens säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska uppfylla de föreskrivna behörighetskraven och vara yrkesmässigt kompetenta,
- 5) verksamhetsutövaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att verksamhetsutövaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden,
- 6) verksamhetsutövaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

4 §

Närmare krav och begränsningar gällande verksamhetsutövaren

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 3 § 1 mom. 3 punkten, 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, skuldförhållan-

Betänkande KoUB 7/2015 rd

den, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens eller trafikutövarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 3 § 1 mom. 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former förvalta och övervaka bannätet eller under säkra former bedriva och övervaka trafiken.

Verksamhetsutövaren uppfyller inte solvenskravet enligt 3 § 1 mom. 5 punkten, om

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

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

3) verksamhetsutövaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning, uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

5 §

Verksamhetsutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

Verksamhetsutövaren ska till Trafiksäkerhetsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt denna lag som verksamhetsutövaren bedriver. Anmälan ska innehålla verksamhetsutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska verksamhetsutövaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 3 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Verksamhetsutövaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten och om överföring av förvaltningen av bannätet till en annan verksamhetsutövare.

Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelser rätt att få uppgifter om verksamhetsutövaren och dess verkställande direktör och andra personer som har utsetts att sköta uppgifter inom den dess operativa ledning ur straffregistret, bötesregistret, utsködningsregistret och beskattningens datasystem för behandling av den anmälan som avses i denna paragraf och för myndighetstillsynen enligt 13 §.

Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan i övrigt är bristfällig, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål ge verksamhetsutövaren möjlighet att inom skälig tid komplettera sin anmälan. Tidsfristen får inte vara kortare än två veckor. Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter som behövs för tillsynen om innehållet i de uppgifter enligt denna paragraf som ska anmälas och om hur de ska ges in till Trafiksäkerhetsverket.

6 §

Verksamhetsutövarens ansvar

Verksamhetsutövaren svarar för att metro- och spårvägstrafiksystemet drivs säkert samt för förvaltningen av de risker som har samband med driften i fråga om den verksamhet som verksamhetsutövaren bedriver. Verksamhetsutövaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

Betänkande KoUB 7/2015 rd

Verksamhetsutövarna ska vidta behövliga riskförvaltningsåtgärder och vid behov i samarbete med varandra.

Bestämmelser om ersättning för person- och sakskador i spårbunden stadstrafik finns i lagen om ansvar i spårtrafiken (113/1999).

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet.

7 §

Säkerhetsstyrningssystem

Förvaltningen av alla risker som hör till organisationens verksamhet ska tryggas genom verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem.

Verksamhetsutövarens verkställande direktör eller någon annan som svarar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.

Säkerhetsstyrningssystemet ska upprättas skriftligt. Det ska innehålla en säkerhetspolitik som godkänts av organisationens verkställande direktör eller av någon annan direktör som hör till den högsta ledningen och ska ha meddelats hela personalen, kvalitativa och kvantitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerhet samt planer och förfaranden för uppnående av dessa mål.

I säkerhetsstyrningssystemet ska man särskilt beakta ansvarsfördelningen inom organisationen, att organisationen bedriver övervakning på samtliga nivåer, att personalen deltar i beslutsfattandet om styrningssystemet samt att säkerhetsstyrningssystemet förbättras kontinuerligt.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

8 §

Behörighetskrav och hälsoundersökning för dem som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom spårbunden stadstrafik

Sådana säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt denna lag som direkt inverkar på säkerheten i den spårbundna stadstrafiken är

1) framförande av metrotåg eller spårvagn eller av fordon som används i underhållet av bananätet,

2) trafikledning, om man genom den kan ingripa direkt i framförandet av ett trafikmedel enligt 1 punkten.

Av den som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter krävs att han eller hon

1) är lämplig för uppgiften,

2) har sådan hälsa som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den,

3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,

4) är minst 18 år gammal.

Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att sköta säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter får utföra nämnda uppgifter. Verksamhetsutövaren ska säkerställa att den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt 1 mom. genom-

Betänkande KoUB 7/2015 rd

går en hälsoundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av dessa uppgifter. Därefter ska den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter regelbundet genomgå läkarundersökning.

Verksamhetsutövaren har rätt att överföra den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter till andra uppgifter om denne har underlåtit att genomgå en sådan läkarundersökning som krävs.

I sin verksamhet svarar verksamhetsutövaren för att de anställda eller de som deltar i verksamheten och sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfyller behörighetsvillkoren enligt denna lag och de övriga krav på den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som föreskrivs med stöd av denna lag.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om kraven på hälsotillståndet hos personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska påvisa sin behörighet.

9 §

Trafikledning på bannätet

Trafikledningen på bannätet ska vara säker och tillhandahållas på lika villkor. Verksamhetsutövaren svarar för ordnandet av trafikledningstjänster. Bannätsförvaltaren svarar för trafikledningen när flera än en trafikutövare bedriver trafik på bannätet. Verksamhetsutövaren kan själv ordna trafikledningstjänsterna eller skaffa dem hos en annan verksamhetsutövare eller hos offentliga eller privata serviceproducenter.

10 §

Register över spårbunden stadstrafik

Trafiksäkerhetsverket för ett register över spårbunden stadstrafik i fråga om metro- och spårvägstrafik. Verket får använda registret vid skötseln av sina i lag föreskrivna uppgifter och förpliktelser.

I registret antecknas verksamhetsutövarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter i den anmälan som verksamhetsutövaren lämnat med stöd av 5 §.

Verksamhetsutövaren ska ge in uppgifterna genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas, ska den som ger in uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och om hur de ska ges in.

11 §

Rätt att få uppgifter från myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att för skötseln av sina uppgifter enligt denna lag få upplysningar ur befolkningsdatasystemet om en persons namn, namnändring, personbeteckning, adress och annan kontaktinformation, hemkommun, kontaktspråk, finskt med-

Betänkande KoUB 7/2015 rd

borgarskap och dödsfall samt om spärrmarkering enligt 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009).

Uppgifterna ges in genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket.

12 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket svarar för tillsynen över metro- och spårvägstrafiksystemet.

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över

- 1) iakttagande av kraven gällande metro- och spårvägstrafiksystemet,
- 2) att säkerhetsstyrningssystemen hos bannätsförvaltare och trafikutövare överensstämmer med kraven och deras prestationsförmåga,
- 3) förberedelserna för undantagsförhållanden och störningar i metro- och spårvägstrafiksystemet.

13 §

Utförande av myndighetstillsynen

Trafiksäkerhetsverket får utföra sitt tillsynsuppdrag med eller utan förhandsanmälan. Trafiksäkerhetsverket ska i sina tillsynsuppdrag iakttä 39 § i förvaltningslagen (434/2003).

Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

- 1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter, och detta med tanke på att tillsynen är motiverat, få tillträde till bannätsförvaltares, trafikutövares och inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler, andra lokaler och fordon som ägs och förvaltas av tillsynsobjektet, med undantag för utrymmen som används för permanent boende,
- 2) övervaka sådana personers verksamhet som är anställda hos verksamhetsutövare enligt 1 punkten,
- 3) trots sekretessbestämmelserna få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget,
- 4) granska verksamhetsutövarens för tillsynsuppdraget behövliga uppgifter i anknytning till den spårbundna stadstrafiken.

Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. De sakkunniga ska vara insatta i den spårbundna stadstrafiken och kraven på bedrivandet av trafik. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Bestämmelser om polisens skyldighet att lämna handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

Betänkande KoUB 7/2015 rd

14 §

Utredning av olyckor

Bestämmelser om utredningen av olyckor och tillbud i metro- och spårvägstrafiken finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011). Utredds en olycka eller ett tillbud dock inte med stöd av den lagen, kan Trafiksäkerhetsverket utreda olyckan eller tillbudet, om en utredning behövs för att främja säkerheten i metro- eller spårvägstrafiken.

Bestämmelser om utredningen av andra olyckor än sådana som utreds enligt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser finns i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001).

15 §

Anmälan om olyckor och olyckstillbud

Verksamhetsutövaren ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om allvarliga olyckor samt om andra olyckor och olyckstillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa och som verksamhetsutövaren fått kännedom om. Bestämmelser om skyldigheten att underrätta Olycksutredningscentralen om olyckor och tillbud finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om den anmälan till verket som avses i denna paragraf och om dess innehåll.

16 §

Användning av information om olyckor eller olyckstillbud

Trafiksäkerhetsverket får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som det får kännedom om enbart på grund av en anmälan med stöd av 15 §, förutom när det är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen (39/1889).

Verksamhetsutövaren får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar en rapport om ett eventuellt olyckstillbud som de känner till.

17 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik

Verksamhetsutövaren får för kommunikationen inom spårbunden stadstrafik använda ett kommunikationsnät efter att ha försäkrat sig om att användningen av kommunikationsnätet är säkert. Kommunikationsförbindelser som används för kommunikationen i anslutning till den spårbundna stadstrafikens trafiksäkerhet och trafikledning får inte användas för annan kommunikation.

Verksamhetsutövaren ska se till att tele- och radiokommunikationen inom den spårbundna stadstrafiken, data från de säkerhetsanordningar som används i den spårbundna stadstrafiken samt annan information som behövs för utredning av olyckor och olyckstillbud upptas och förva-

Betänkande KoUB 7/2015 rd

ras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när informationen inte längre behövs för sitt syfte.

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

- 1) Trafiksäkerhetsverket för skötsel av sina uppgifter inom myndighetstillsynen, och
- 2) verksamhetsutövaren för övervakning som hänför sig till deras säkerhetsstyrningssystem, för övervakningen och utvecklandet av trafiksäkerheten samt för utredning av olyckstillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser.

Den rätt att få upplysningar som avses i 3 mom. 2 punkten ovan gäller endast sådana inspelningar i vilka verksamhetsutövaren själv eller dess personal är part.

Om Olycksutredningscentralen beslutar att inleda säkerhetsutredning i fråga om en händelse, kan inspelningar och identifieringsuppgifter gällande dock överlåtas och användas först efter att Olycksutredningscentralen har fått de inspelningar och identifieringsuppgifter som behövs för utredningen och Olycksutredningscentralen bedömer att deras överlåtande och användning inte är till skada för utredningen.

18 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

Verksamhetsutövaren ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar.

Verksamhetsutövaren ska på det sätt som dess verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

19 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång och förbud mot att bedriva verksamhet

Trafiksäkerhetsverket kan ålägga en verksamhetsutövare att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne handlar i strid med denna lag eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Bestämmelser om dessa finns i viteslagen (1113/1990).

Om verksamhetsutövaren inte uppfyller kraven enligt 3 §, ska Trafiksäkerhetsverket omedelbart efter att ha fått en anmälan enligt 5 § eller efter att annars ha fått veta om ärendet reservera verksamhetsutövaren en möjlighet att redogöra för bristfälligheten och de åtgärder med vilka verksamhetsutövaren ämnar se till att kraven uppfylls. Om verksamhetsutövaren inte uppfyller kraven inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader, kan verket förbjuda verksamhetsutövaren att fortsätta med sin verksamhet tills vidare eller för en viss tid, om bristen med tanke på verksamhetens säkerhet kan anses vara väsentlig. Om bristen är ringa, kan verket bestämma en ny frist för avhjälpande av bristen, som inte får vara kortare än två veckor.

Betänkande KoUB 7/2015 rd

20 §

Ingripande i åtgärd eller händelse

Trafiksäkerhetsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar metro- eller spårvägstrafiken, om det finns grundad anledning att anta att metro- eller spårvägstrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan verket avbryta en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador. Verket ska höra parterna innan det vidtar åtgärder ifall situationen inte förutsätter omedelbara åtgärder.

21 §

Årsavgift

Verksamhetsutövaren ska till Trafiksäkerhetsverket i årsavgift för den spårbundna stadstrafiken betala 40 000 euro per år. **Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare.** Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för registerföring i anslutning till den spårbundna stadstrafiken och för andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.

Årsavgiften ska betalas till fullt belopp även under det första verksamhetsåret, fastän verksamheten inleds under året. Årsavgiften återbetalas inte fastän verksamhetsutövaren upphör med sin verksamhet under året.

Omprövning av Trafiksäkerhetsverkets beslut, genom vilket verket har bestämt om betalning av ~~registreringsavgift och~~ årsavgift, får begäras i enlighet med 7 a kap. i förvaltningslagen.

Den årliga tillsynsavgiften är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av avgiften finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Om avgiften inte betalas senast på förfallodagen tas en årlig dröjsmålsränta ut på det obetalda beloppet enligt en räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982). I stället för dröjsmålsränta kan Trafiksäkerhetsverket av verksamhetsutövaren ta ut en dröjsmålsavgift om fem euro, om beloppet på dröjsmålsräntan är lägre än detta.

22 §

Överklagande

Trafiksäkerhetsverkets beslut med anledning av en begäran om omprövning enligt 21 § 3 mom. och andra beslut som fattats med stöd av denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen meddelar besvärstillstånd.

Betänkande KoUB 7/2015 rd

23 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

- 1) bedriver spårbunden stadstrafik utan sådana förutsättningar som avses i denna lag eller
- 2) obehörigen rör sig eller vistas på metrobannätet, metrons bangårdsområde, metrobro eller i metrotunnel som allmänheten inte har tillträde till

ska, om inte gärningen är ringa eller strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för brott mot lagstiftningen om spårbunden stadstrafik dömas till böter.

Den som bryter mot en förpliktelse som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och som förenats med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande behöver inte dömas till straff för samma gärning.

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri, grovt rattfylleri, fylleri i tågtrafik, överlämnande av fortkaffningsmedel till berusad, förande av fortkaffningsmedel utan behörighet och för smitning i vägtrafik finns i 23 kap. i strafflagen. Bestämmelser om straff för dödsvållande, grovt dödsvållande, vållande av personskada och framkallande av fara finns i 21 kap. i strafflagen.

24 §

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den -- -- 20 .

Denna lag tillämpas på spårvägstrafik från och med den 1 januari 2018.

Verksamhetsutövaren ska göra en anmälan enligt 5 § senast den 31 juli 2016, om verksamhetsutövaren bedrev sådan verksamhet som avses i anmälan när denna lag trädde i kraft.

Den behörighet att sköta säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt denna lag som var i kraft vid lagens ikraftträdande förblir i kraft för dem som skötte samma säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter när denna lag trädde i kraft.

Betänkande KoUB 7/2015 rd

Helsingfors 3.11.2015

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonon saf
vice ordförande Mikko Alatalo cent
medlem Katja Hänninen vänst
medlem Jyrki Kasvi gröna
medlem Jukka Kopra saml
medlem Susanna Koski saml
medlem Mats Löfström sv
medlem Outi Mäkelä saml
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Markku Pakkanen cent
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Satu Taavitsainen sd
medlem Katja Taimela sd
medlem Ari Torniainen cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.